



2016/2327(INI)

7.4.2017

ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΘΕΣΗΣ

σχετικά με μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών
εκπομπών
(2016/2327(INI))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγητής: Bas Eickhout

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ	3
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	11

ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών (2016/2327(INI))

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής της 20ής Ιουλίου 2016 με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών» (COM(2016)0501),
- έχοντας υπόψη τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής της 28ης Μαρτίου 2011 με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (COM(2011)0144),
- έχοντας υπόψη την οδηγία 2009/33/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών¹,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα² και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2011, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα³,
- έχοντας υπόψη την οδηγία 1999/94/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 1999, σχετικά με τις πληροφορίες που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO₂ όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατηγών αυτοκινήτων⁴,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (ευρώ VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/EK, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/EK και 2005/78/EK⁵,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

¹ ΕΕ L 120 της 15.5.2009, σ. 5.

² ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1.

³ ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 1.

⁴ ΕΕ L 12 της 18.1.2000, σ. 16.

⁵ ΕΕ L 188 της 18.7.2009, σ. 1.

Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/EK¹,

- έχοντας υπόψη την οδηγία 2003/87/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/EK του Συμβουλίου²,
- έχοντας υπόψη την οδηγία 2009/28/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και την τροποποίηση και τη συνακόλουθη κατάργηση των οδηγιών 2001/77/EK και 2003/30/EK³,
- έχοντας υπόψη την οδηγία 98/70/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Οκτωβρίου 1998 σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ και την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁴,
- έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2015/1513 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, για την τροποποίηση της οδηγίας 98/70/EK σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/28/EK σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές⁵,
- έχοντας υπόψη το Γενικό πρόγραμμα για την ανάπτυξη των διαλειτουργικών συνεργατικών ευφών συστημάτων μεταφορών,
- έχοντας υπόψη την οδηγία 1999/52/EK της Επιτροπής, της 26ης Μαΐου 1999, για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 96/96/EK του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους⁶,
- έχοντας υπόψη την οδηγία 2004/52/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα⁷, και την απόφαση 2009/750/EK της Επιτροπής, της 6ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τον ορισμό της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων και των τεχνικών στοιχείων της⁸,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό

¹ ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55.

² ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32.

³ ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 16.

⁴ ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ. 58.

⁵ ΕΕ L 239 της 15.9.2015, σ. 1.

⁶ ΕΕ L 142 της 5.6.1999, σ. 26.

⁷ ΕΕ L 166 της 30.4.2004, σ. 124.

⁸ ΕΕ L 268 της 13.10.2009, σ. 11.

δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές¹,

- έχοντας υπόψη την οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών²,
 - έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) 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 λεωφορεία και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006³,
 - έχοντας υπόψη την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων⁴,
 - έχοντας υπόψη την οδηγία 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου⁵,
 - έχοντας υπόψη την οδηγία 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις⁶, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2009/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009⁷,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 52 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων (Α8-0000/2017),
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι, βάσει της συμφωνίας του Παρισιού, η οποία επικυρώθηκε από την ΕΕ στις 4 Νοεμβρίου 2016 και τέθηκε σε ισχύ την ίδια εκείνη ημέρα μετά την επικύρωσή της από 141 συμβαλλόμενα μέρη, όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη ανέλαβαν δέσμευση αφενός για τη συγκράτηση της αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη αρκετά κάτω από τους 2°C σε σύγκριση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και αφετέρου για τη συνέχιση των προσπαθειών για περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας στους 1,5°C σε σύγκριση με τα προβιομηχανικά επίπεδα·
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι στις οδικές μεταφορές οφείλεται περισσότερο από το 70% των συνολικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου του κλάδου των μεταφορών και μεγάλο μέρος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, και λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι ο τομέας στον οποίο πρέπει κατά κύριο λόγο να αναληφθεί δράση, ενώ πρέπει επίσης να

¹ ΕΕ L 276 της 20.10.2010, σ. 22.

² ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38.

³ ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 88.

⁴ ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1.

⁵ ΕΕ L 332 της 28.12.2000, σ. 81.

⁶ ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 11.

⁷ ΕΕ L 280 της 27.10.2009, σ. 52.

εντατικοποιηθούν οι προσπάθειες για μείωση των εκπομπών σε όλους τους κλάδους των μεταφορών·

1. επικροτεί την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών» και συμμερίζεται την άποψη ότι μια μαζική στροφή στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών είναι απαραίτητη για την ευρύτερη μετάβαση σε μια καθαρή κυκλική οικονομία·
2. υπογραμμίζει ότι, για να τηρηθεί η συμφωνία του Παρισιού, οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τον τομέα των μεταφορών θα πρέπει να έχουν σχεδόν μηδενιστεί έως τα μέσα του αιώνα· επισημαίνει ότι οι εκπομπές αερίων ρύπων από τον τομέα των μεταφορών πρέπει χωρίς καθυστέρηση να μειωθούν δραστικά ώστε να συμμορφώνονται κατ' ελάχιστον με τις κατευθυντήριες γραμμές του ΠΟΕ για τη δημόσια υγεία·
3. επισημαίνει ότι η μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών προσφέρει τεράστιες ευκαιρίες στις αυτοκινητοβιομηχανίες, στους προμηθευτές και σε επιχειρήσεις παροχής καινοτόμων υπηρεσιών και ενεργειακών λύσεων·
4. αναγνωρίζει ότι πρέπει να υπάρξει σαφής αλλαγή στη διαχείριση της ζήτησης ώστε να επιτευχθεί η αναγκαία στροφή σε μια προσέγγιση συνδυασμένων μεταφορών· επαναλαμβάνει ότι οι μεταφορές πρέπει να νοούνται ως υπηρεσία και όχι ως αυτοσκοπός·
5. καλεί την Επιτροπή να διασφαλίσει την πλήρη εφαρμογή της υφιστάμενης νομοθεσίας και να υποβάλει δέσμη νομοθετικών μέτρων «για τις μεταφορές και το κλίμα» με σκοπό την επίτευξη των στόχων για το κλίμα, καλύπτοντας όλα τα μέσα μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της αστικής κινητικότητας·

Βελτιστοποίηση του συστήματος μεταφορών

Βελτίωση της απόδοσης

6. καλεί την Επιτροπή να θεσπίσει και βελτιώσει τα πρότυπα σε σχέση με τις εκπομπές CO₂ για όλες τις οδικές μεταφορές ως ζήτημα επείγουσας σημασίας· επισημαίνει ότι τα πρότυπα για τα αποδοτικά από την άποψη του κόστους οχήματα αποτελούν πιθανότατα το πιο αποτελεσματικό μέτρο για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης στην ΕΕ με ορίζοντα το 2030·
7. καλεί την Επιτροπή να επανεξετάσει την προσέγγιση της ΕΕ όσον αφορά τη διασύνδεση των αεροπορικών μεταφορών· τονίζει ότι η διασύνδεση πρέπει να επικεντρωθεί στη σύνδεση των απομακρυσμένων και μειονεκτουσών περιοχών της Ένωσης· υπογραμμίζει ότι αυτό πρέπει να συνδυαστεί με επενδύσεις σε εναλλακτικές πράσινες λύσεις όπως οι διασυνοριακές (νυχτερινές) αμαξοστοιχίες·

Δίκαιες και αποτελεσματικές τιμές

8. θεωρεί ότι η θέσπιση πιο ευκρινών τιμολογιακών σημάτων που θα αντικατοπτρίζουν καλύτερα τις αρχές «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει» είναι ουσιαστικής σημασίας για τη διασφάλιση δίκαιων και ισότιμων όρων ανταγωνισμού για

τα διάφορα μέσα μεταφοράς στην Ευρώπη·

9. επικροτεί τις προσπάθειες της Επιτροπής με στόχο την ανάπτυξη προτύπων για τα διαλειτουργικά συστήματα τηλεδιοδίων στην ΕΕ και την επικείμενη αναθεώρηση της οδηγίας για το ευρωπαϊκό αυτοκόλλητο σήμα (ευρωβινιέτα), η οποία πρέπει να προβλέπει χρέωση με βάση την απόσταση και διαφοροποίηση της χρέωσης με βάση τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα· ζητεί να επεκταθεί η χρέωση με βάση την απόσταση σε όλα τα επιβατικά αυτοκίνητα και φορτηγά, και να εφαρμοστεί η αρχή αυτή και στις αστικές περιοχές·
10. καλεί την Επιτροπή να επικαιροποιήσει κατά προτεραιότητα το «εγχειρίδιο σχετικά με τα εξωτερικά στοιχεία κόστους από τις μεταφορές», λαμβάνοντας υπόψη δεδομένα για τις πραγματικές εκπομπές από τις οδικές μεταφορές·
11. τονίζει ότι πρέπει να φορολογηθεί η κηροζίνη για τις αεροπορικές μεταφορές, οι οποίες αποτελούν τον τρόπο μεταφοράς με τον μικρότερο εσωεπιχειρησιακό καταλογισμό των εξωτερικών στοιχείων κόστους του· ζητεί, επιπροσθέτως, την κατάργηση της απαλλαγής από τον ΦΠΑ για τα αεροπορικά εισιτήρια· ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να θεσπίσουν ή να διατηρήσουν, στο μεταξύ, τους φόρους και/ή δασμούς επί των αεροπορικών εισιτηρίων·

Εφοδιαστική και ψηφιοποίηση

12. θεωρεί ότι τα αυτόνομα οχήματα μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στη βελτίωση της απόδοσης των μεταφορών· επιμένει, ωστόσο, ότι τα αυτόνομα οχήματα πρέπει να είναι ηλεκτρικά, κοινόχρηστα και ότι πρέπει να προβλεφθούν έξυπνα μέτρα για να περιοριστεί η αύξηση της χρήσης·
13. στηρίζει τις πρωτοβουλίες για τη διαχείριση της κινητικότητας με στόχο τη βελτίωση της αποδοτικότητας και του οικολογικού χαρακτήρα των υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών και την επίτευξη της ευφυούς κινητικότητας, παράγοντες που μπορούν να συμβάλουν καίρια στην προώθηση της μετάβασης από τα ιδιόκτητα αυτοκίνητα στην κινητικότητα ως υπηρεσία·

Ενέργεια χαμηλών εκπομπών για τις μεταφορές

14. επικροτεί τη μέριμνα για ολοκληρωμένη και διαλειτουργική υποδομή φόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων·
15. θεωρεί ότι η θέσπιση υποχρέωσης για τους προμηθευτές καυσίμων να μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου της παρεχόμενης ενέργειας, μέσω ηλεκτροπαραγωγής από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, βιώσιμων προηγμένων βιοκαυσίμων ή συνθετικών καυσίμων, θα ήταν η πιο αποτελεσματική προσέγγιση για τη μείωση των επιπτώσεων των οδικών μεταφορών στο κλίμα·
16. συμμεριζεται την άποψη της Επιτροπής ότι τα βασιζόμενα σε εδώδιμα φυτά βιοκαύσιμα δεν συμβάλλουν σε σημαντικό βαθμό στην απαλλαγή του τομέα των μεταφορών από τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και συμφωνεί με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις ότι τα βασιζόμενα σε εδώδιμα φυτά βιοκαύσιμα δεν θα πρέπει να λαμβάνουν κρατική στήριξη μετά το 2020·

17. επικροτεί την πρόθεση της Επιτροπής για σταδιακή κατάργηση των βασιζόμενων σε εδώδιμα φυτά βιοκαυσίμων·

Υποδομές και επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών

18. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να φροντίσουν ώστε η χρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΤΣΕ), το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF) και το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (ΠΔΠ) να κατευθύνεται μόνο στις πρωτοβουλίες που συμβάλλουν στη δράση για το κλίμα·

Παροχή δυνατοτήτων στους πολίτες και στους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων προς την κατεύθυνση της αλλαγής συμπεριφοράς

19. ενθαρρύνει τις πόλεις να συμπεριλάβουν τους στόχους για τα αέρια θερμοκηπίου στα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και καλεί την Επιτροπή να συνδέσει την ενωσιακή συγχρηματοδότηση αστικών έργων με την επίτευξη αυτών των στόχων·
20. καλεί την Επιτροπή να ενισχύσει τα δίκτυα των πρωτοπόρων πόλεων και να ενθαρρύνει την ανταλλαγή παραδειγμάτων επιτυχών πρακτικών όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και τις στρατηγικές για καθαρότερο αέρα·

Ειδικές απαιτήσεις ανά τομέα

Μοτοσικλέτες, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά

21. ζητεί να θεσπιστούν νέα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ από αυτοκίνητα και ημιφορτηγά για το 2025 και το 2030 στη βάση γραμμικής πορείας και σε επίπεδο που αντιστοιχεί σε ετήσια βελτίωση κατά τουλάχιστον 6-8 %, δηλαδή 70g βάσει του Νέου Ευρωπαϊκού Κύκλου Οδήγησης για το 2025 και 50g βάσει του Νέου Ευρωπαϊκού Κύκλου Οδήγησης για το 2030·
22. επιμένει ότι τα μελλοντικά πρότυπα της Ένωσης για τις εκπομπές CO₂ των οχημάτων θα πρέπει επίσης να υπόκεινται σε μετρήσεις μέσα από δοκιμές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, προκειμένου να ενημερώνονται σωστά οι καταναλωτές, να διασφαλίζεται η ακρίβεια των διαδικασιών δοκιμών και να αποφεύγεται η υπέρβαση του κύκλου δοκιμών·
23. επαναλαμβάνει την έκκλησή του για επανεξέταση της σήμανσης των αυτοκινήτων με στόχο την καλύτερη ενημέρωση των καταναλωτών και για θέσπιση κινήτρων για καθαρά οχήματα στους κανόνες περί δημοσίων συμβάσεων· υπογραμμίζει ότι η σήμανση των αυτοκινήτων πρέπει να βασίζεται σε συγκριτικό αποτύπωμα των εκπομπών CO₂·
24. καλεί την Επιτροπή να θεσπίσει για όλες τις αυτοκινητοβιομηχανίες έναν ελάχιστο στόχο όσον αφορά το μερίδιο των ηλεκτρικών οχημάτων, της τάξης του 25 % το λιγότερο, για το έτος 2025·

Λεωφορεία και φορτηγά

25. αναμένει από την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση σχετικά με τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων με ορίζοντα το 2025, χωρίς άλλη καθυστέρηση, καθώς και σχετικά με την πιστοποίηση των εκπομπών CO₂ ώστε να καταστεί δυνατή η διαφοροποίηση στη χρέωση των χρηστών του οδικού δικτύου·

Σιδηρόδρομοι

26. υποστηρίζει θερμά τις νέες προσκλήσεις υποβολής προτάσεων της Επιτροπής για τις διασυννοριακές σιδηροδρομικές συνδέσεις που λείπουν σε περιφερειακό επίπεδο και εκφράζει ικανοποίηση για την προοπτική ελαχιστοποίησης ή περιορισμού των επιπτώσεων στο περιβάλλον·
27. καλεί την Επιτροπή να καταθέσει μια φιλόδοξη πρόταση οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές η οποία θα προάγει περισσότερο τις αποδοτικές εμπορευματικές μεταφορές και θα ενθαρρύνει τη στροφή προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις βιώσιμες πλωτές οδούς σε ποσοστό 30 % έως το 2030 και 50 % έως το 2050·

Αεροπορικές μεταφορές

28. ζητεί από την Επιτροπή να βελτιώσει την απόδοση των αεροπορικών μεταφορών, μεταξύ άλλων μέσω της πρότασης σχετικά με τα τέλη προσγείωσης και τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ πέραν εκείνων που κατοχυρώνονται στη συμφωνία του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ)·
29. θεωρεί ότι η ΕΕ πρέπει να εφαρμόσει το πρόγραμμα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation - CORSIA) μέσω του συστήματος εμπορίας εκπομπών (ETS) της Ένωσης, προβλέποντας ωστόσο εξαίρεση του 50 % των πτήσεων, υπό την προϋπόθεση ότι ο τόπος προορισμού εφαρμόζει το CORSIA μέσω εθνικών μέτρων· προτείνει τη διατήρηση του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ για τις πτήσεις εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ)·

Θαλάσσιες μεταφορές

30. υπογραμμίζει ότι, για να αντιμετωπιστούν τα τρέχοντα εμπόδια που θέτει η αγορά όσον αφορά την απόδοση των πλοίων και τη μείωση των εκπομπών, η διαφάνεια και τα πραγματικά στοιχεία εργασίας για τις μεταφορές στο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (MRV) της ΕΕ πρέπει να διασφαλιστούν εάν και όταν η ΕΕ αποφασίσει να ευθυγραμμίσει το σύστημά της με το σύστημα συλλογής δεδομένων (Data Collection System - DCS) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ)·
31. υπογραμμίζει ότι, ελλείψει διεθνούς συμφωνίας για έναν στόχο μείωσης των εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας και ελλείψει μέτρων του ΔΝΟ για τον περιορισμό των εκπομπών στον τομέα των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, η Ένωση πρέπει να ενσωματώσει τη διεθνή ναυτιλία στο σύστημα εμπορίας εκπομπών από το 2023 και μετά·

Εσωτερικές πλωτές οδοί

32. καλεί την Επιτροπή να υποβάλει αξιολόγηση της οδηγίας για τις υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΙΕΝ)¹, μεταξύ άλλων όσον αφορά τον τρόπο προώθησης της χρήσης των ΥΠΙΕΝ με στόχο τη μείωση των εκπομπών των εσωτερικών πλωτών οδών·

ο

ο ο

33. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.

¹ Οδηγία 2005/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με τις εναρμονισμένες υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΙΕΝ) στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Κοινότητας (ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 152-159).

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Οι ασφαλείς, αποδοτικές και οικονομικές μεταφορές είναι ουσιαστικής σημασίας για τη ζωή των Ευρωπαίων πολιτών, για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς και για την επίτευξη παγκόσμιας διασύνδεσης. Την ίδια στιγμή, οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου του τομέα των μεταφορών παρουσίασαν αύξηση στην Ευρώπη, και το 2014 ήταν αυξημένες κατά 20% έναντι του 1990. Σήμερα, ο τομέας των μεταφορών είναι υπεύθυνος για το ένα τέταρτο σχεδόν των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ.

Η Ένωση και τα κράτη μέλη της προσχώρησαν στη συμφωνία του Παρισιού, σε ισχύ από τις 4 Νοεμβρίου 2016, η οποία έχει ως στόχο αφενός τη διατήρηση της αύξησης της παγκόσμιας θερμοκρασίας αρκετά κάτω από τους 2°C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα και αφετέρου τη συνέχιση των προσπάθειών για περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας στους 1,5°C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα. Για να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι ο τομέας των μεταφορών πρέπει να επωμιστεί το μερίδιο ενεργειών που του αναλογεί. Πράγματι, η λύση είναι η αμετάκλητη μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών όσον αφορά τον άνθρακα και τους αέριους ρύπους. Η Λευκή Βίβλος του 2011 για τις μεταφορές και οι εκθέσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που ακολούθησαν δίνουν σαφή έμφαση στον στόχο για τον τομέα των μεταφορών, που συνίσταται σε μείωση κατά τουλάχιστον 60% των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου έως τα μέσα του αιώνα σε σύγκριση με το 1990, και σε σταθερή πρόοδο προς τις μηδενικές εκπομπές.

Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 20ής Ιουλίου 2016 με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών» συγκεφαλαιώνει τα μέτρα και προτείνει νομοθετικές και μη νομοθετικές πρωτοβουλίες που στοχεύουν στην επιτάχυνση του ρυθμού μετάβασης στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, με έμφαση στις ευκαιρίες που δημιουργούνται για τον κλάδο, τις υπηρεσίες, τις εταιρείες ενέργειας και τους επενδυτές ώστε να συμβάλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Η έκθεση επιδοκιμάζει την ανακοίνωση και συμφωνεί ως προς τη σπουδαιότητα των μέτρων τα οποία πρέπει να ληφθούν σε όλους τους τομείς που περιγράφονται στο σχέδιο δράσης για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, υπογραμμίζοντας την ανάγκη για ακόμη πιο φιλόδοξη δράση σε ορισμένους τομείς.

Η πρόταση κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών που δημοσιεύεται σε σύνδεση με την παρούσα στρατηγική ορίζει σαφείς στόχους για τα κράτη μέλη όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών που προέρχονται από τομείς εκτός του συστήματος εμπορίας εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών, ενώ τα δύο έγγραφα αλληλοσυμπληρώνονται σε ένα συνεκτικό σύνολο.

Η ανακοίνωση πραγματεύεται τρεις βασικούς μοχλούς που θα κατευθύνουν τον τομέα των μεταφορών προς την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, με σεβασμό στην τεχνολογική ουδετερότητα, και θα συμβάλουν στην απασχόληση, στην ανάπτυξη και στις επενδύσεις. Αυτοί είναι: η βελτιωμένη απόδοση του συστήματος μεταφορών· οι εναλλακτικές μορφές ενέργειας χαμηλών εκπομπών για τις μεταφορές· και τα οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών. Η έκθεση ακολουθεί αυτούς τους άξονες ενώ προτείνει και νέα στοιχεία.

Όσον αφορά τις τιμές στον τομέα των μεταφορών, στην έκθεση υπογραμμίζεται η ανάγκη για λήψη περαιτέρω μέτρων με στόχο την επίτευξη ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τα διάφορα μέσα μεταφοράς στην Ευρώπη, με πιο ευκρινή τιμολογιακά σήματα που θα αντικατοπτρίζουν καλύτερα τις αρχές «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει». Επικροτούνται οι

προσπάθειες της Επιτροπής με στόχο την ανάπτυξη προτύπων για τα διαλειτουργικά συστήματα τηλεδιοδίων στην ΕΕ και την επικείμενη αναθεώρηση της οδηγίας για το ευρωπαϊκό αυτοκόλλητο σήμα (ευρωβινιέτα). Υπογραμμίζεται η σημασία των επικαιροποιήσεων όσον αφορά τα εξωτερικά στοιχεία κόστους από όλα τα μέσα μεταφοράς, με βάση, μεταξύ άλλων, τις πρόσφατες εξελίξεις που σχετίζονται με τις οικονομίες και την κλιματική αλλαγή, καθώς και με τα βελτιωμένα δεδομένα σχετικά με τις πραγματικές εκπομπές από τις οδικές μεταφορές.

Στην έκθεση τονίζεται ιδιαίτερα ο ρόλος της ψηφιοποίησης στο πεδίο της βιώσιμης κινητικότητας, με ιδιαίτερη έμφαση στην εφοδιαστική και στα αυτόνομα οχήματα, συμπεριλαμβανομένης της αντιμετώπισης των φαινομένων κυκλοφοριακής συμφόρησης στις πόλεις. Η ανάπτυξη συνεργατικών ευφών συστημάτων μεταφορών (C-ITS) είναι εξαιρετικά σημαντική, και για τον συντονισμό της απαιτείται ένα ενωσιακό πλαίσιο.

Οι πολυτροπικές μεταφορές είναι ιδιαίτερα σημαντικές για την επίτευξη της κινητικότητας χαμηλών εκπομπών. Τα κίνητρα για την υποστήριξη της πολυτροπικής ολοκλήρωσης και των συνδυασμένων μεταφορών πρέπει να ενισχυθούν και να επικαιροποιούνται ανά διαστήματα, έτσι ώστε να συντελεστεί η μετάβαση σε βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, με χαμηλότερες εκπομπές. Η δεύτερη γενιά σχεδίων εργασίας και μέτρων διευκόλυνσης για την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών πρέπει να δώσει μεγάλη έμφαση στις περιβαλλοντικές πτυχές. Ως προς αυτό, τα έργα προς χρηματοδότηση από το ΔΕΔ-Μ, αλλά και από το ΕΤΣΕ ή τον CEF, πρέπει να έχουν ως κριτήριο επιλεξιμότητας τη συμβολή τους στον περιορισμό της κλιματικής αλλαγής.

Πρέπει να ληφθούν μέτρα σε επίπεδο ΕΕ για την υποστήριξη μιας προορατικής προσέγγισης των πόλεων προκειμένου να ενθαρρυνθεί η αλλαγή του τρόπου μεταφοράς με στροφή προς την ενεργητική μετακίνηση, τα μέσα μαζικής μεταφοράς και/ή τα κοινά συστήματα κινητικότητας, ώστε να μειωθούν η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η ρύπανση στις πόλεις. Κατά την αναθεώρηση του κανονισμού σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την πρόσβαση στην αγορά των υπηρεσιών λεωφορείων και υπεραστικών λεωφορείων (πούλμαν) θα πρέπει να ληφθούν υπόψη αυτές οι πτυχές.

Στην έκθεση τονίζεται επιμόνως ότι είναι σημαντικό να δοθούν στους πολίτες και στους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων οι δυνατότητες που θα διευκολύνουν την αλλαγή συμπεριφοράς, με τη λήψη μέτρων όπως: η υποστήριξη της εύκολης πρόσβασης σε πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου με το σκεπτικό ότι αποτελεί δικαίωμα των επιβατών που χρησιμοποιούν διατροπικές μεταφορές· η ενίσχυση των δικτύων των πρωτοπόρων πόλεων, για την ανταλλαγή παραδειγμάτων επιτυχών πρακτικών όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και τις στρατηγικές για καθαρό αέρα· καθώς και η εν εξελίξει αλλαγή στην επιλογή του τρόπου μεταφοράς στις μικρές αποστάσεις, μεταβαίνοντας από την οδήγηση ιδιωτικών αυτοκινήτων σε μια αλυσίδα διατροπικής κινητικότητας, π.χ. περπάτημα-ποδηλασία-μέσα μαζικής μεταφοράς/συνεπιβατισμός και από κοινού χρήση αυτοκινήτων.

Η μετάβαση σε μεταφορές που βασίζονται σε εναλλακτικές μορφές ενέργειας χαμηλών εκπομπών έχει ήδη ξεκινήσει και πρέπει να αναπτυχθεί στις επόμενες δεκαετίες. Η βιωσιμότητα της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την επιτυχία αυτής της μετάβασης. Για να επιτευχθεί η βιωσιμότητα, είναι αναγκαία η σταδιακή ανάπτυξη ειδικών υποδομών. Ως προς αυτό, στην έκθεση υπογραμμίζεται ότι είναι πολύ

σημαντικό να προβλέπεται στην υπό έκδοση νομοθεσία, π.χ. στη δέσμη νομοθετικών μέτρων σχετικά με τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, υποχρέωση των προμηθευτών καυσίμων για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου μέσω μιας διευρυμένης προσφοράς ανανεώσιμης ενέργειας, βιώσιμων προηγμένων βιοκαυσίμων ή συνθετικών καυσίμων. Στην έκθεση επιδοκιμάζονται οι προσπάθειες που καταβάλλονται προκειμένου να εξασφαλιστεί ολοκληρωμένη και διαλειτουργική υποδομή για τη φόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων, στο πλαίσιο της οδηγίας για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, και καλούνται τα κράτη μέλη να εντατικοποιήσουν τις ενέργειές τους για εφαρμογή ειδικών πλαισίων πολιτικής με στόχο τη σταδιακή εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης που θα διατίθενται στο κοινό.

Ο στόχος της μετάβασης σε οχήματα μηδενικών εκπομπών μπορεί να επιτευχθεί μόνο με την υποστήριξη αφενός των καινοτομιών που βελτιώνουν την απόδοση των οχημάτων και αφετέρου της ζήτησης για προϊόντα αυτού του είδους. Η εμπιστοσύνη των καταναλωτών στη διαδικασία των δοκιμών μπορεί να αποκατασταθεί μόνο μέσα από τη βελτίωσή τους και, αν είναι τεχνολογικά εφικτό, τα μελλοντικά πρότυπα της Ένωσης για τις εκπομπές CO₂ των οχημάτων πρέπει επίσης να υπόκεινται σε μετρήσεις μέσα από δοκιμές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης. Δεδομένης της χρήσης ηλεκτρικής ενέργειας στο πλαίσιο της μετάβασης στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, απαιτείται η καταβολή προσπαθειών προκειμένου να διασφαλίζονται μηδενικές εκπομπές σε ολόκληρο τον κύκλο ζωής.

Ο εισηγητής θεωρεί ότι η σήμανση των οχημάτων πρέπει να επανεξεταστεί με στόχο την καλύτερη ενημέρωση των καταναλωτών και τη θέσπιση κινήτρων για καθαρά οχήματα στους κανόνες περί δημοσίων συμβάσεων. Εκφράζει την αποδοκιμασία του για το γεγονός ότι τα κράτη μέλη εξακολουθούν να εφαρμόζουν ένα ευρύ φάσμα αλληλοσυγκρουόμενων φορολογικών κινήτρων τα οποία αποθαρρύνουν την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών και επιδοτούν μη αποδοτικά και ρυπογόνα οχήματα, ιδίως ως εταιρικά αυτοκίνητα.

Απαιτείται η λήψη αυστηρών μέτρων όσον αφορά τα πρότυπα για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, στο πλαίσιο της στρατηγικής για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά μετά το 2020, καθώς και της στρατηγικής για τα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα υπεραστικά λεωφορεία.

Στην έκθεση αναλύονται οι επιμέρους τάσεις ανά τομέα για τα διάφορα μέσα μεταφοράς, με στόχο την επίτευξη της κινητικότητας χαμηλών εκπομπών.

Υπογραμμίζεται η σημασία των παραγόντων οριζόντιου χαρακτήρα για την υποστήριξη της κινητικότητας χαμηλών εκπομπών, ιδίως δε της σύνδεσης μεταξύ των συστημάτων μεταφορών και ενέργειας, της έρευνας, της καινοτομίας και της ανταγωνιστικότητας, των ψηφιακών τεχνολογιών και των νέων δεξιοτήτων, καθώς και του ασφαλούς περιβάλλοντος που απαιτείται για να υπάρξουν επενδύσεις.

Είναι εξαιρετικά σημαντικό να αξιοποιηθούν τα επενδυτικά εργαλεία της ΕΕ για την υποστήριξη της απόδοσης του συστήματος μεταφορών με τεχνολογικά ουδέτερο τρόπο, των εναλλακτικών μορφών ενέργειας χαμηλών εκπομπών για τις μεταφορές και των οχημάτων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών.

Στο πλαίσιο της παγκόσμιας δράσης για τις διεθνείς μεταφορές, απαιτούνται περαιτέρω προσπάθειες όσον αφορά την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, και η συμβολή της ΕΕ, τόσο στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, στους κόλπους του ΔΟΠΑ, όσο και στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, στους κόλπους του ΔΝΟ, είναι εξαιρετικά σημαντική για την

επίτευξη προόδου σε αυτή την κατεύθυνση.

Επίσης, εκτός από τα μέτρα που λαμβάνει η Ένωση για τη μείωση των εκπομπών της, είναι σημαντικό να εξεταστούν, σε συνεργασία με τρίτες χώρες, λύσεις για το κλίμα, μέσω κοινών έργων, στο πλαίσιο της αναφοράς της συμφωνίας του Παρισιού σε έναν νέο μηχανισμό διεθνούς συνεργασίας με στόχο την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.