



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

Έγγραφο συνόδου

A7-0189/2010

9.6.2010

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με ένα αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές
(2009/2096(INI))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγητής: Mathieu Grosch

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελίδα
ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ.....	3
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	7
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΤΡΟΦΙΜΩΝ.....	7
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ.....	7
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	7
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ	7

ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με ένα βιώσιμο μέλλον των μεταφορών (2009/2096(INI))

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής «Ένα αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές: προς ένα ενοποιημένο, καθοδηγούμενο από την τεχνολογία και εύχρηστο σύστημα μεταφορών» (COM(2009)0279),
- έχοντας υπόψη τα συμπεράσματα της Προεδρίας του Συμβουλίου της 17ης και 18ης Δεκεμβρίου 2009 σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής «Ένα αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές: προς ένα ενοποιημένο, καθοδηγούμενο από την τεχνολογία και εύχρηστο σύστημα μεταφορών» (0279/17456),
- έχοντας υπόψη τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: Η ώρα των επιλογών» (COM(2001)0370),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση – Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας – Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές» (COM(2006)0314),
- έχοντας υπόψη την Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής σχετικά με τα αγορακεντρικά μέσα για το περιβάλλον και την εξυπηρέτηση αντίστοιχων πολιτικών επιδιώξεων (COM(2007)0140),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Στρατηγική για την εσωτερική του εξωτερικού κόστους» (COM(2008)0435),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Πιο οικολογικές μεταφορές» (COM(2008)0433),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Περιορισμός της αλλαγής του κλίματος του πλανήτη σε αύξηση της θερμοκρασίας κατά 2 βαθμούς Κελσίου – Η πορεία προς το 2020 και μετέπειτα» (COM(2007)0002),
- έχοντας υπόψη την Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής με τίτλο «Αναθεώρηση της πολιτικής για το ΔΕΔ - Μ - Προς καλύτερα ενοποιημένο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών στην υπηρεσία της κοινής πολιτικής μεταφορών» (COM(2009)0044),
- έχοντας υπόψη την Πράσινη Βίβλο που υπέβαλε η Επιτροπή «Σχέδιο δράσης για την εξάπλωση των ευφών συστημάτων μεταφοράς στην Ευρώπη» (COM(2008)0886),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Το θεματολόγιο της ΕΕ για τις εμπορευματικές μεταφορές: Τόνωση της αποδοτικότητας, της ολοκλήρωσης και της αειφορίας των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη» (COM(2007)0606),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών» (COM(2007)0607),

- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής «Η εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη – Κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα» (COM(2006)0336),
- έχοντας υπόψη τη δεύτερη έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την παρακολούθηση της εξέλιξης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών, (COM (2009)0676),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018» (COM(2009)0008),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση και το σχέδιο δράσης της Επιτροπής για τη δημιουργία ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα (COM(2009)0010),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (COM(2004)0453),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια (COM(2007)0616),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής «Προς ασφαλέστερη, καθαρότερη και αποδοτικότερη κινητικότητα στην Ευρώπη: Η πρώτη έκθεση σχετικά με τα νοήμονα αυτοκίνητα» (COM(2007)0541),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής «Ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια – Μείωση στην Ευρωπαϊκή Ένωση του αριθμού των θυμάτων σε τροχαία ατυχήματα κατά το ήμισυ από σήμερα έως το 2010: Ένα ζήτημα που μας αφορά όλους" (COM(2003)0311),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής «Ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια – Ενδιάμεσος απολογισμός» (COM(2006)0074),
- έχοντας υπόψη το Πράσινο Βιβλίο της Επιτροπής με τίτλο «Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας»(COM(2007)0551),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής «Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα» (COM(2009)0490),
- έχοντας υπόψη τα ψηφίσματά του της 10ης Μαρτίου 2010 με θέμα ΕΕ 2020¹,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 12ης Απριλίου 2005 σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων²,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 29ης Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια: μείωση στην Ευρωπαϊκή Ένωση του αριθμού των θυμάτων σε τροχαία ατυχήματα κατά το ήμισυ από σήμερα έως το 2010:

¹ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P7_TA(2010)0053.

² ΕΕ C 33Ε, 9.2.2006, σ.142.

ένα ζήτημα που μας αφορά όλους¹,

- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 18ης Ιανουαρίου 2007 σχετικά με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια – ενδιάμεσος απολογισμός²,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 12ης Ιουλίου 2007, σχετικά με την ανακοίνωση «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - βιώσιμη κινητικότητα για την ήπειρό μας»³,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 12ης Ιουλίου 2007 για την εκτέλεση της πρώτης σιδηροδρομικής δέσμης⁴,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 5ης Σεπτεμβρίου 2007 με θέμα «Εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη – Κλειδί για την αειφόρο κινητικότητα»⁵,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 11ης Μαρτίου 2008 σχετικά με την αειφόρο ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών με συνεκτίμηση της ευρωπαϊκής ενεργειακής και περιβαλλοντικής πολιτικής⁶,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 19ης Ιουνίου 2008 σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Σχέδιο προς ασφαλέστερη, καθαρότερη και αποδοτικότερη κινητικότητα στην Ευρώπη: Η πρώτη έκθεση σχετικά με τα νοήμονα αυτοκίνητα⁷,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 4ης Σεπτεμβρίου 2008 σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές στην Ευρώπη⁸,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 4ης Σεπτεμβρίου 2008 για μια ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική⁹,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 11ης Μαρτίου 2009 σχετικά με την φιλική προς το περιβάλλον διαμόρφωση των μεταφορών και την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους¹⁰,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 22ας Απριλίου 2009 σχετικά με την Πράσινη Βίβλο για την μελλοντική πολιτική στον τομέα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών¹¹,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 23ης Απριλίου 2009 για το σχέδιο δράσης στον

¹ EE C 227E, 21.9.2006, σ. 609.

² EE C 244E, 18.10.2007, σ. 220.

³ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P6_TA(2007)0345.

⁴ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P6_TA(2007)0344.

⁵ EE C 187E, 24.07.2008, σ. 154.

⁶ EE C 66E, 20.3.2009, σ. 1.

⁷ EE C 286E, 27.11.2009, σ. 45.

⁸ EE C 295E, 4.12.2009, σ. 79.

⁹ EE C 295E, 4.12.2009, σ. 74.

¹⁰ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P6_TA(2009)0119.

¹¹ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P6_TA(2009)0258.

τομέα των ευφών συστημάτων μεταφορών¹ ,

- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με το σχέδιο δράσης για την κινητικότητα στην πόλη² ,
 - έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1070/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 για τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΚ) αριθ. 552/2004 για να βελτιωθούν οι επιδόσεις και η βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας³ ,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 48 του Κανονισμού του,
 - 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 (Α7-0189/2010),
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί σημαντικό στοιχείο της ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των περιφερειών και πόλεων της, το οποίο επηρεάζει άμεσα την ανταγωνιστικότητα και την κοινωνική συνοχή των περιφερειών και των πόλεων και κατ' αυτόν τον τρόπο συμβάλλει σημαντικά στην υλοποίηση της ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς,
- B. έχοντας υπόψη ότι οι μεταφορές επιτελούν τριπλή λειτουργία· οικονομική, κοινωνική και εδαφικής συνοχής, που είναι όλες θεμελιώδους σημασίας για την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση·
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τομέας των μεταφορών διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στην οικονομία και την απασχόληση, δεδομένου ότι παράγει το 10% της ευημερίας της ΕΕ (ως προς το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν) και δημιουργεί περισσότερες από 10 εκατομμύρια θέσεις εργασίας, και ότι ως εκ τούτου θα έχει ουσιαστική επιρροή στην εφαρμογή της στρατηγικής ΕΕ 2020,
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μεταφορές συνιστούν ουσιαστικό στοιχείο της ευρωπαϊκής πολιτικής, και ότι επομένως η ΕΕ χρειάζεται ένα οικονομικό πλαίσιο που να ανταποκρίνεται στις προκλήσεις που θα κληθεί να αντιμετωπίσει η πολιτική των μεταφορών τα επόμενα χρόνια, να τονώνει βραχυπρόθεσμα την οικονομία, να αυξάνει την παραγωγικότητα μεσο- και μακροπρόθεσμα και να ενισχύει την θέση της Ευρώπης ως έδρα έρευνας,
- Ε. εκτιμώντας ότι ο τομέας των μεταφορών έχει σημαντική επιρροή στο περιβάλλον και στην υγεία και την ποιότητα ζωής των ανθρώπων, και ότι μολονότι καθιστά δυνατή

¹ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P6_TA(2009)0308.

² Κείμενα που εγκρίθηκαν, P6_TA(2009)0307.

³ ΕΕ L 300, 14.11.2009, σ. 34.

την επαγγελματική και ιδιωτική κινητικότητα των ανθρώπων, το 2008 ήταν υπεύθυνος για το 27% των συνολικών εκπομπών CO₂, οι οποίες έκτοτε αυξήθηκαν περαιτέρω, λαμβάνοντας υπόψη ότι το 2007 στις οδικές μεταφορές αναλογούσε το 70,9 των συνολικών εκπομπών CO₂ του τομέα των μεταφορών, στις αεροπορικές το 12,5%, στις θαλάσσιες και τις εσωτερικές πλωτές το 15,3%, και στις σιδηροδρομικές το 0,6%,

- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι στην Ευρώπη έχουν γίνει προσπάθειες για την αύξηση της ασφάλειας σε όλα τα μέσα μεταφοράς· λαμβάνοντας υπόψη, ωστόσο, ότι το 2008 περίπου 39.000 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους και 300.000 τραυματίστηκαν σοβαρά σε τροχαία δυστυχήματα, και ότι τούτο σημαίνει πως απαιτούνται περαιτέρω προσπάθειες σε όλες τις πτυχές της ασφάλειας, ιδιαίτερα της οδικής·
- Ζ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ΕΕ δεσμεύθηκε στη δέσμη προστασίας του κλίματος να μειώσει έως το 2020 τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου κατά 20% ως προς εκείνες του 1990, και ότι τούτο εξακολουθεί να αποτελεί δεσμευτικό στόχο,
- Η. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι στόχοι που τέθηκαν στην Λευκή Βίβλο του 2001 επιτεύχθηκαν μόνο εν μέρει και κατά συνέπεια υφίσταται η ανάγκη να επανεξετασθεί εάν πρέπει να διατηρηθούν αυτοί οι στόχοι ή να διατυπωθούν εκ νέου και, αν κριθεί αναγκαίο, να ενταθούν οι προσπάθειες για την επίτευξή τους,
- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι προβλήματα κατά τη μεταφορά, όπως η καθυστερημένη ή λανθασμένη μεταφορά, έχουν σημαντική επίπτωση στην αποτελεσματικότητα της ευρωπαϊκής νομοθεσίας· λαμβάνοντας υπόψη, επομένως, ότι είναι επιτακτική η ανάγκη να ληφθούν σχετικά μέτρα,
- Ι. λαμβάνοντας υπόψη ότι πρέπει να υπάρχει συνέπεια στο κοινοβουλευτικό έργο, ιδίως στους τομείς που άπτονται άμεσα της πολιτικής των μεταφορών, όπως για παράδειγμα, της περιβαλλοντικής και της κοινωνικής πολιτικής, της πολιτικής στους τομείς της πολεοδομίας και της χωροταξίας, της πολιτικής για την απασχόληση, και της οικονομικής πολιτικής,
- ΙΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση έπληξε σκληρά τον τομέα των μεταφορών, ότι ωστόσο αυτό πρέπει να χρησιμοποιηθεί ως ευκαιρία για μακρόπνοη υποστήριξη και προώθηση του κλάδου, ιδιαίτερα με την προώθηση της βιωσιμότητας των τρόπων μεταφοράς και με επενδύσεις, μεταξύ άλλων, στις σιδηροδρομικές και στις πλωτές μεταφορές, λαμβάνοντας υπόψη ότι με τον τρόπο αυτό θα εξασφαλιστούν δικαιότεροι όροι ανταγωνισμού στην αγορά,
- ΙΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι στο πλαίσιο της επικείμενης επανεξέτασης των οργανισμών πρέπει να αναλυθούν τόσο η προστιθέμενη αξία τους όσο και η ανάγκη για σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού μεταφορών·
- ΙΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι έχει μεγάλη σημασία να καθορισθούν μετρήσιμοι στόχοι για

τον τομέα των μεταφορών, προκειμένου αφενός να εξετάζεται καλύτερα η αποδοτικότητα της πολιτικής των μεταφορών και αφετέρου να καταρτιστούν κατευθυντήριες γραμμές κοινωνικού και οικονομικού σχεδιασμού, και να καταδεικνύεται ότι τα προτεινόμενα μέτρα είναι απαραίτητα για την εφαρμογή της συγκεκριμένης πολιτικής μεταφορών,

- ΙΔ. λαμβάνοντας υπόψη ότι σημαντικές εξελίξεις στον τομέα της έρευνας, των υποδομών και της τεχνικής απαιτούν προσαρμογή των οικονομικών πόρων και μέσων,
- ΙΕ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι εξελίξεις στην κοινωνία και σε ευρύ φάσμα κοινωνικών τομέων προκαλούν αύξηση της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών, και ότι κατά συνέπεια όλα τα μέσα μεταφορών είναι ζωτικής σημασίας· λαμβάνοντας υπόψη, ωστόσο, ότι θα πρέπει να ληφθεί ως μέτρο η αποτελεσματικότητά τους στην οικονομική, την περιβαλλοντική και την κοινωνική πολιτική, και την πολιτική για την απασχόληση,
- ΙΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι στο μέλλον θα απαιτηθεί η βιώσιμη διαλειτουργικότητα όλων των τρόπων μεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων, προκειμένου να δημιουργηθούν ασφαλείς, βιώσιμες, συνεκτικές από πλευράς εφοδιαστικής και, κατά συνέπεια, αποδοτικές αλυσίδες μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των πολυτροπικών λύσεων και της σύνδεσης μεταξύ των μεταφορών μεγάλων αποστάσεων και των τοπικών μεταφορών,

Κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές προκλήσεις

- 1. είναι πεπεισμένο ότι η γενικότερη πολιτική της ΕΕ χρειάζεται ένα σαφές και συνεπές όραμα για το μέλλον των μεταφορών ως τομέα που βρίσκεται στον πυρήνα της ενιαίας αγοράς, που να εγγυάται την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των εμπορευμάτων και να εξασφαλίζει την εδαφική συνοχή σε ολόκληρη την Ευρώπη. θεωρεί ότι, ο τομέας των μεταφορών πρέπει να συνεχίσει να συμβάλλει σημαντικά στην αειφόρο ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης, να εγγυάται την οικονομική απόδοση και να αναπτύσσεται στο πλαίσιο σταθερά υψηλών κοινωνικών και περιβαλλοντικών προτύπων·
- 2. είναι πεπεισμένο ότι η δημογραφική μεταβολή, ιδιαίτερα στις πόλεις, θα δημιουργήσει ζητήματα ασφάλειας και μεταφορικής ικανότητας, και ότι το βασικό δικαίωμα στην κινητικότητα, διασφαλιζόμενο, μεταξύ άλλων, με τη βελτίωση της προσβασιμότητας και τη δημιουργία των συνδέσεων που λείπουν από την υποδομή, καθώς και η άσκηση του δικαιώματος αυτού στην πράξη έχουν ουσιαστική σημασία στο συγκεκριμένο πλαίσιο· τονίζει ότι, σ' αυτό το πλαίσιο, ότι οι καλά ολοκληρωμένες πολυτροπικές αλυσίδες μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων της οδοιπορίας και της ποδηλασίας, αποτελούν το μέλλον για τις αστικές περιοχές· επισημαίνει στο πλαίσιο αυτό ότι στις αστικές περιοχές η καταλληλότητα των τρόπων μεταφοράς θα καθοριστεί ιδιαίτερα από την υπάρχουσα υποδομή· θεωρεί ότι καλές συγκοινωνίες στις αγροτικές περιοχές θα μειώσουν τη χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων· ζητεί να θεσπισθούν Λειτουργικές Αστικές Περιοχές, για να δημιουργηθούν συνεκτικά συστήματα αστικών και προαστιακών μεταφορών και να αναχαιτισθεί η έξοδος του αγροτικού πληθυσμού·

3. ζητεί από την Επιτροπή να θεσπίσει σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας για πόλεις με πληθυσμό άνω των 100.000 κατοίκων, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη την αρχή της επικουρικότητας, να ενθαρρύνει τους δήμους να καταρτίσουν σχέδια κινητικότητας που να περιλαμβάνουν μια ολοκληρωμένη προσέγγιση των μεταφορών με στόχο να περιοριστεί η περιβαλλοντική επιβάρυνση και να καταστεί η κινητικότητα πιο υγιεινή και πιο αποδοτική·
4. πιστεύει ότι η αυξανόμενη ζήτηση έχει επίσης ως αποτέλεσμα την υπέρβαση της μεταφορικής ικανότητας και τη μείωση της απόδοσης λόγω προβλημάτων υποδομής στις εμπορευματικές μεταφορές, ότι θα πρέπει επομένως κατά κύριο λόγο να αυξηθεί η διατροφικότητα και η ασφάλεια των επιβατών και των φορτίων, και ότι είναι ουσιαστικό να βελτιωθεί ριζικά η υποδομή, ιδιαίτερα με την εξάλειψη των γνωστών από χρόνια σημείων συμφόρησης,
5. τονίζει ότι η δραστική μείωση των εκπομπών άνθρακα από τις μεταφορές είναι μια από τις σημαντικότερες προκλήσεις της μελλοντικής πολιτικής μεταφορών της ΕΕ και ότι για τούτο θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν όλα τα διαθέσιμα αειφόρα μέσα , όπως μεταξύ άλλων ένα ενεργειακό μίγμα που να προωθεί την έρευνα και ανάπτυξη φιλοπεριβαλλοντικότερων τεχνολογιών και τρόπων μεταφοράς, μέτρα διαμόρφωσης των τιμών, και η ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους όλων των τρόπων μεταφοράς, με την προϋπόθεση ότι τα κατ' αυτόν τον τρόπο δημιουργούμενα έσοδα σε επίπεδο ΕΕ χρησιμοποιούνται για τη βελτίωση της αειφορίας της κινητικότητας, και ότι λαμβάνονται μέτρα για την προσαρμογή της συμπεριφοράς των χρηστών και των επαγγελματιών του κλάδου των μεταφορών (ευαισθητοποίηση, οικολογική οδήγηση, κ.ο.κ.)· υπογραμμίζει ότι εν προκειμένω θα πρέπει κατά προτεραιότητα να δημιουργηθούν οικονομικά κίνητρα με αποκλεισμό ενδεχόμενων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων μεταφοράς ή μεταξύ των κρατών μελών,·
6. αναγνωρίζει ότι, σύμφωνα με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, οι θαλάσσιες μεταφορές εκπέμπουν 3 έως 5 φορές λιγότερο CO₂ από τις χερσαίες μεταφορές, ωστόσο εκφράζει την ανησυχία του διότι οι εκπομπές SO_x και NO_x από τις θαλάσσιες μεταφορές αναμένεται έως το 2020 να είναι κατά προσέγγιση ισοδύναμες με αυτές από τις χερσαίες μεταφορές και διότι η προσπάθεια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) να θεσπίσει σύστημα μείωσης εκπομπών CO₂ δεν ολοκληρώθηκε·
7. επισημαίνει την ανάγκη για καλύτερη πληροφόρηση του ευρύτερου κοινού όσον αφορά τις επιπτώσεις των ταξιδιών αναψυχής και καλεί την Επιτροπή να λάβει υπόψη τα ταξίδια αναψυχής στον προσανατολισμό της πολιτικής της·

Ασφάλεια

8. υπογραμμίζει ότι η ασφάλεια πρέπει να εξακολουθήσει να αποτελεί έναν από τους πρωταρχικούς στόχους της μελλοντικής πολιτικής των μεταφορών και ότι η πρέπει να διασφαλίζεται η προστασία των ενεργητικών και των παθητικών χρηστών όλων των τρόπων μεταφοράς θεωρεί άκρως σημαντικό να περιοριστούν οι επιπτώσεις των μεταφορών στην υγεία, ιδιαίτερα με τη χρήση σύγχρονης τεχνολογίας, και να διασφαλιστούν τα δικαιώματα των επιβατών, ιδιαίτερα όσων έχουν μειωμένη κινητικότητα, σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, με σαφείς και διαφανείς

κανονισμούς· στηρίζει τη δημιουργία ενός «Χάρτη δικαιωμάτων των επιβατών» στην Ευρωπαϊκή Ένωση·

9. ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλει το συντομότερο δυνατόν μελέτη σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές των κρατών μελών όσον αφορά τις συνέπειες της χρήσης τεχνικών διατάξεων για τον περιορισμό της ταχύτητας σε όλους τους τύπους οχημάτων και σε όλους τους τύπους των οδικών δικτύων, αστικών και υπεραστικών, με απώτερο σκοπό την υποβολή νομοθετικών μέτρων για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας·
10. υπογραμμίζει την ανάγκη ασφάλειας και νομικής βεβαιότητας για τους εργαζομένους στον τομέα των μεταφορών, μεταξύ άλλων με τη δημιουργία ικανού αριθμού ασφαλών και προστατευμένων θέσεων στάθμευσης και την εναρμόνιση της επιβολής των κανόνων για τις οδικές μεταφορές και των προβλεπόμενων κυρώσεων· υπογραμμίζει επίσης ότι με την καθιέρωση διασυνοριακής επιβολής κυρώσεων θα αυξηθεί η οδική ασφάλεια για όλους τους χρήστες·
11. επιστά την προσοχή στο γεγονός ότι η προσφορά χώρων στάθμευσης φορτηγών αυτοκινήτων στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο δεν ήταν ανάλογη με την αύξηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και ότι για τον λόγο αυτόν τίθεται σε σοβαρό κίνδυνο η τήρηση των χρόνων οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών των οχημάτων, ιδίως τις νυχτερινές ώρες, αλλά και γενικότερα η οδική ασφάλεια, όσο δεν βελτιώνονται ποιοτικά και ποσοτικά οι εγκαταστάσεις για την ανάπαυσή τους στα κράτη μέλη της ΕΕ·

Αποτελεσματική συντροπικότητα

12. θεωρεί ότι η γενικότερη ανάπτυξη των επιβατικών και των εμπορευματικών μεταφορών εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αποτελεσματική χρήση των διαφόρων τρόπων μεταφορών, και ότι γι' αυτό το λόγο η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από αποτελεσματική συντροπικότητα, που είναι συνυφασμένη με την απεξάρτηση από τον άνθρακα, την ασφάλεια και τις οικονομικές πτυχές των μεταφορών· πιστεύει ότι τούτο θα έχει ως αποτέλεσμα τη βέλτιστη ανακατανομή του φόρτου μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και τη στροφή προς βιωσιμότερους τρόπους μεταφοράς, θα εξασφαλίσει δε τη διαλειτουργικότητα εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, θα προωθήσει την ανάπτυξη βιωσιμότερων αλυσίδων μεταφορών και εφοδιασμού και θα βελτιώσει τη συνέχεια της ροής της κυκλοφορίας μεταξύ τρόπων και κόμβων·
13. τονίζει ότι η αποτελεσματική συντροπικότητα θα πρέπει να μετράται όχι μόνο με κριτήρια οικονομικότητας αλλά και σύμφωνα με κριτήρια προστασίας του περιβάλλοντος, των κοινωνικών συνθηκών και συνθηκών εργασίας και των πτυχών της ασφάλειας και της εδαφικής συνοχής, ενώ θα πρέπει να λαμβάνονται επίσης υπόψη οι διαφορετικές τεχνικές δυνατότητες και καταστάσεις εκκίνησης, των διαφόρων τρόπων μεταφοράς αφενός και των κρατών και περιφερειών αφετέρου·
14. υπογραμμίζει ότι αποτελεσματική συντροπικότητα σημαίνει βελτίωση της υποδομής – μεταξύ άλλων με την ανάπτυξη πράσινων διαδρόμων, τον περιορισμό των στενωπών και τη βελτίωση των σιδηροδρομικών και των πλωτών μεταφορών- αύξηση της

ασφάλειας με την εφαρμογή νέας τεχνολογίας, και βελτίωση των συνθηκών εργασίας.

Ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς

15. ζητεί τον τακτικό έλεγχο της ευρωπαϊκής νομοθεσίας και της μεταφοράς και εφαρμογής της προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητά της· καλεί την Επιτροπή να άρει τα εμπόδια τα οποία δημιουργούνται από την λανθασμένη ή καθυστερημένη μεταφορά της ευρωπαϊκής νομοθεσίας στα κράτη μέλη·
16. συνιστά, στο νέο πλαίσιο της Συνθήκης της Λισαβόνας, και σε συμφωνία με την Επιτροπή, τη διοργάνωση μίας τουλάχιστον ετήσιας κοινής συνεδρίασης με τους αρμοδίους σε θέματα μεταφορών των εθνικών κοινοβουλίων, με στόχο την κοινή δράση και συνεργασία για τη βελτίωση και την εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας στον τομέα των μεταφορών·
17. θεωρεί ότι οι μεταφορές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο για την ολοκλήρωση της ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς καθώς και την ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων, και ότι, ιδίως όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές, θα πρέπει να σε όλα τα κράτη μέλη να ανοίξει με ρυθμιζόμενο τρόπο η αγορά· θεωρεί ότι αυτό το πλήρες άνοιγμα της αγοράς θα ωφελήσει τους καταναλωτές και θα πρέπει να συνοδεύεται από μέτρα για τη διασφάλιση της ποιότητας των δημόσιων υπηρεσιών, καθώς και από ένα μακροπρόθεσμο επενδυτικό σχέδιο για την υποδομή και την τεχνική διαλειτουργικότητα, προκειμένου να αποφεύγονται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στα μέσα μεταφοράς και μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, μεταξύ άλλων στον κοινωνικό, στο φορολογικό και στον περιβαλλοντικό τομέα· η ενσωμάτωση του εξωτερικού και του περιβαλλοντικού κόστους θα πρέπει να πραγματοποιηθεί σταδιακά, ξεκινώντας με τις οδικές και τις αεροπορικές μεταφορές που είναι και οι πλέον ρυπογόνες·
18. καλεί την Επιτροπή και τις αρχές των κρατών μελών να διευκολύνουν την ολοκλήρωση της υπαγωγής των ενδομεταφορών σε καθεστώς ελεύθερης αγοράς, να μειώσουν τη συχνότητα των χιλιομέτρων που διανύονται χωρίς φορτίο και να παράσχουν ό,τι χρειάζεται για μία περισσότερο βιώσιμη δικτύωση οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών με την επίτευξη περισσότερων κόμβων μεταφοράς εμπορευμάτων·
19. φρονεί ότι για την επίτευξη αποτελεσματικών και συμπληρωματικών με άλλα μέσα θαλάσσιων μεταφορών καθίσταται επιτακτική η εξέταση, εκ νέου, μιας αποφασιστικής διαδικασίας ελευθέρωσης της αγοράς ούτως ώστε ο συγκεκριμένος τομέας να καταστεί πραγματικά ανταγωνιστικός·
20. υπογραμμίζει, ενόψει των οικονομικών αναγκών, τη σημασία της πραγματικά ευρωπαϊκής διαχείρισης των υποδομών στον τομέα των μεταφορών (σιδηροδρομικοί διάδρομοι εμπορευματικών μεταφορών και υψηλής ταχύτητας, ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός, λιμένες και οι συνδέσεις τους με το δίκτυο μεταφορών, θαλάσσιος χώρος χωρίς σύνορα, κ.ο.κ.), με στόχο την εξάλειψη της παραμέτρου «σύνορα» και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της ελκυστικότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης·
21. ζητεί την καθιέρωση ενός κοινού ευρωπαϊκού συστήματος κρατήσεων, προκειμένου

να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα των διαφόρων τρόπων μεταφοράς καθώς και να απλοποιηθεί και να αυξηθεί η διαλειτουργικότητά τους·

22. υπογραμμίζει ότι οι μεταφορές έχουν επιρροή στην κοινωνική πολιτική και την πολιτική υγείας και ασφάλειας, και ότι στο πλαίσιο της δημιουργίας ενός ενιαίου χώρου μεταφορών πρέπει να εναρμονιστούν σε υψηλό επίπεδο και να βελτιώνονται συνεχώς οι όροι πρόσληψης και απασχόλησης, η εκπαίδευση και η κατάρτιση, στη βάση ουσιαστικού κοινωνικού διαλόγου σε ευρωπαϊκό επίπεδο· τονίζει ότι μεταξύ άλλων η δημιουργία ευρωπαϊκών κέντρων κατάρτισης και κέντρων αριστείας της ΕΕ στα επιμέρους κράτη μέλη μπορεί να συμβάλει στην προώθηση της αποτιμώσιμης ποιότητας της εκπαίδευσης και του καθεστώτος των εργαζομένων στις μεταφορές και στην αμοιβαία αναγνώριση της κατάρτισης·
23. θεωρεί ότι, προκειμένου να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα της πολιτικής των μεταφορών χρειάζεται να αξιολογηθούν προγράμματα (όπως το Galileo και τα ITS για όλους τους τρόπους μεταφοράς) και, ανάλογα με τα αποτελέσματα, να αναπροσανατολιστούν κατάλληλα η στρατηγική και ο προγραμματισμός· στο πλαίσιο αυτό είναι μεταξύ άλλων αναγκαία ένα νέο πρόγραμμα για την ασφάλεια στις οδικές μεταφορές, η ενδυνάμωση του ΔΕΔ-Μ, η ενδιάμεση αναθεώρηση του Ναϊάδες, η επείγουσα και πλήρης εκτέλεση των προγραμμάτων Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός και SESAR και του Όγδου Προγράμματος Πλαισίου Έρευνας, και του προγράμματος Open Sky, και η συνέχιση του Μάρκο Πόλο σε απλουστευμένη μορφή·

Ευρωπαϊκοί οργανισμοί

24. θεωρεί ότι η τεχνική διαλειτουργικότητα και η χρηματοδότησή τους, η ευρωπαϊκή πιστοποίηση, η τυποποίηση και η αμοιβαία αναγνώριση αποτελούν ουσιαστικά στοιχεία μιας καλώς λειτουργούσας εσωτερικής αγοράς, και ότι η επιβολή τους θα πρέπει να κατέχει σημαντικότερη θέση μεταξύ των καθηκόντων των διαφόρων οργανισμών· υπογραμμίζει ότι όλοι οι οργανισμοί θα πρέπει να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να επιτύχουν σύντομα αντίστοιχο υψηλό επίπεδο υπευθυνότητας και ικανοτήτων, και να αξιολογούνται σε τακτική βάση· ενθαρρύνει ειδικότερα την ανάπτυξη του πλήρους δυναμικού του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, συμπεριλαμβανομένης της σταδιακής ανάληψης, από τον οργανισμό αυτό, της ευθύνης για την πιστοποίηση του συνόλου του νέου τροχαίου υλικού και των σιδηροδρομικών υποδομών, καθώς και για τη διενέργεια τακτικών ελέγχων από εθνικές αρχές για την ασφάλεια ή από αντίστοιχους οργανισμούς στα κράτη μέλη, όπως ορίζεται στην οδηγία 2004/49/ΕΚ της 29ης Απριλίου 2004·
25. υπογραμμίζει ότι το 75% των μεταφορών γίνονται οδικώς, και ζητεί να ληφθεί υπόψη η ανάγκη σύστασης οργανισμού οδικών μεταφορών, με στόχο, ιδιαίτερα, την αύξηση της οδικής ασφάλειας και τη διασφάλιση του θεμελιώδους δικαιώματος των πολιτών για ασφαλή κινητικότητα με την υποστήριξη νέων εφαρμογών (όπως το Galileo ή εξίσου κατάλληλες τεχνολογίες για νοήμονα συστήματα μεταφορών) και την εκτέλεση ερευνητικών προγραμμάτων· θεωρεί, ακόμα, ότι η συγκεκριμένη υπηρεσία θα πρέπει να λαμβάνει κανονιστικά μέτρα στις περιπτώσεις που διαπιστώνονται εμπόδια στην καθιέρωση βιώσιμης εσωτερικής αγοράς·
26. επισημαίνει ότι οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν

προβλήματα λόγω της ασυνέπειας του νομικού πλαισίου, και ζητεί την καθιέρωση μόνιμης και διαρθρωμένης συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων θεσμικών οργάνων, με στόχο την πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων του εν λόγω τρόπου μεταφοράς·

Έρευνα και τεχνολογία

27. ζητεί να οριστεί πρόγραμμα για έρευνα και ανάπτυξη τεχνολογία στον τομέα των μεταφορών· θεωρεί ότι το πρόγραμμα αυτό πρέπει να καταρτιστεί σε συνεργασία με όλα τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, για την κατανόηση των αναγκών του τομέα και την ανάλογη κατανομή της ενωσιακής χρηματοδότησης· θεωρεί ότι θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα σε έργα με στόχο την εξάλειψη των εκπομπών άνθρακα από τις μεταφορές, την αύξηση της διαφάνειας στην αλυσίδα εφοδιασμού, και της ασφάλειας και προστασίας στις μεταφορές, τη βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας και τη μείωση του διοικητικού φόρτου·
28. τονίζει ότι η έρευνα και ανάπτυξη και η καινοτομία πρέπει να υποστηριχθούν, δεδομένου ότι, με τη μείωση των καυσαερίων και του θορύβου από τις μεταφορές, οδηγούν σε σημαντική βελτίωση του περιβάλλοντος, αυξάνουν την ασφάλεια, δίνοντας λύσεις που διασφαλίζουν την καλύτερη αξιοποίηση της υπάρχουσας υποδομής και τη μείωση των συμφορήσεων, ενώ παράλληλα έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της ενεργειακής ανεξαρτησίας σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, σε ολόκληρο το δίκτυο· υπογραμμίζει, στο πλαίσιο αυτό, ότι η οργάνωση των μεταφορών με τρόπο που να εξασφαλίζει διαλειτουργικότητα και διασύνδεση, και τα συστήματα ασφαλείας, όπως τα ERTMS, Galileo, SESAR, ITS και οι συναφείς τεχνολογίες, απαιτούν υποστήριξη με έρευνα και ανάπτυξη, αλλά και στην εφαρμογή τους· ζητεί από τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι τα εν λόγω νοήμονα συστήματα μεταφορών θα ωφελήσουν όλους τους πολίτες της Ευρώπης· επισημαίνει ότι πρέπει να δημιουργηθεί το απαιτούμενο πλαίσιο συνθηκών και να θεσπιστούν ανοικτά πρότυπα για υποσχόμενες τεχνολογίες, χωρίς αθέμιτη εύνοια σε οποιαδήποτε συγκεκριμένη τεχνολογία·
29. υπογραμμίζει ότι στο πλαίσιο της προστασίας του κλίματος και της ενεργειακής ανεξαρτησίας της ΕΕ, θα πρέπει να μειωθούν οι εκπομπές CO₂ από όλους τους τρόπους μεταφοράς, μέσω έρευνας και ανάπτυξης καινοτόμων, ενεργειακά αποδοτικών και καθαρών τεχνολογιών και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, και ότι τούτο συνεπάγεται μεταξύ άλλων αειφορικότερα οχήματα σε όλους τους τρόπους μεταφοράς· θεωρεί ότι έτσι θα ενισχυθεί παράλληλα η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων·
30. υπογραμμίζει ότι είναι απαραίτητος ο ενιαίος ορισμός των όρων που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια και την έρευνα των ατυχημάτων, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συγκρισιμότητα των αποτελεσμάτων και των μέτρων που ενδεχομένως έχουν εφαρμοστεί·
31. τονίζει ότι η εναρμόνιση των εγγράφων μεταφοράς σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα πρότυπα της επικοινωνίας, και η δυνατότητα πολυτροπικής και διεθνούς εφαρμογής τους μπορεί να οδηγήσει σε σημαντική βελτίωση της ασφάλειας και της οργάνωσης, καθώς και σε δραστική μείωση της διοικητικής δαπάνης·

Ταμείο μεταφορών και ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών

32. τονίζει για μια αποτελεσματική πολιτική μεταφορών απαιτείται χρηματοδοτικό πλαίσιο που να ανταποκρίνεται στις αντιμετωπιζόμενες προκλήσεις και ότι είναι, συνεπώς, σκόπιμο να εξετασθεί το ενδεχόμενο της αύξησης των πόρων για τις μεταφορές και την κινητικότητα· κρίνονται αναγκαία τα ακόλουθα:
- a. δημιουργία ενός ταμείου μεταφορών, χρηματοδοτούμενου αποκλειστικά με πόρους πέρα από εκείνους που περιλαμβάνονται στον προϋπολογισμό της ΕΕ, με το συνδυασμό μέρους των πόρων της διαρθρωτικής πολιτικής και της πολιτικής συνοχής, και εταιρικών σχέσεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα ή άλλων χρηματοδοτικών μέσων, όπως εγγυήσεων· το ταμείο αυτό θα χρησιμοποιείται σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης για τη βελτίωση της υποδομής των μεταφορών, την υποστήριξη έργων ΔΔ-Μ, τη διασφάλιση τεχνικής και επιχειρησιακής διαλειτουργικότητας, την υποστήριξη της έρευνας και την προώθηση της εφαρμογής νοημόνων συστημάτων μεταφορών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς· η χρηματοδότησή του θα γίνεται με βάση διαφανή κριτήρια στο οποία θα λαμβάνονται υπόψη η διατροφικότητα που αναφέρεται στην παράγραφο 5, η κοινωνική πολιτική, η ασφάλεια και η κοινωνική, οικονομική και εδαφική συνοχή·
 - b. πίστωση ανάληψης υποχρεώσεων για την πολιτική των μεταφορών στο κονδύλι του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου·
 - c. δυνατότητα να λαμβάνεται υπόψη κατά τον υπολογισμό του δημόσιου ελλείμματος, εφόσον έχει συγκατατεθεί η Επιτροπή, στο πλαίσιο του Συμφώνου Σταθερότητας και Ανάπτυξης, και για την προώθηση της βιωσιμότητας σε μεσο- και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ο μακροπρόθεσμος χαρακτήρας των επενδύσεων σε υποδομή μεταφορών, που βελτιώνει την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας·
 - d. να αποτελεί προϋπόθεση για τη χρήση των πιστώσεων η συγχρηματοδότηση από έσοδα προερχόμενα από την ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους·
33. ζητεί μια συνεπή και ολοκληρωμένη πολιτική μεταφορών, που να προωθεί μεταξύ άλλων τις σιδηροδρομικές και τις πλωτές μεταφορές, την πολιτική για τους λιμένες και τις δημόσιες μεταφορές, με οικονομική στήριξη η οποία να μην υπολογίζεται με κριτήρια ανταγωνιστικότητας σύμφωνα με την πολιτική της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις·
34. θεωρεί ότι η χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως ευκαιρία για την στοχευμένη υποστήριξη του τομέα των μεταφορών και την προώθηση επενδύσεων κατά κύριο λόγο σε φιλικές προς το περιβάλλον, ασφαλείς και συνακόλουθα αειφόρες μεταφορές, με την παροχή οικονομικής ενίσχυσης· θεωρεί ότι οι επενδύσεις της ΕΕ σε έργα στον τομέα των μεταφορών θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στο πλαίσιο της στρατηγικής ΕΕ 2020, δεδομένου ότι τα συστήματα μεταφορών και κινητικότητας προσφέρουν μοναδικές ευκαιρίες για τη δημιουργία σταθερής απασχόλησης·
35. είναι πεπεισμένο ότι ο ορισμός ενός ευρωπαϊκού κεντρικού δικτύου στο πλαίσιο του συνολικού ΔΔ, που παραμένει προτεραιότητα της πολιτικής της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών, πρέπει να αξιολογηθεί με κριτήρια σχετικά με την αειφόρο ανάπτυξη σε

ευρωπαϊκό αλλά και σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, και ότι οι πολυτροπικές πλατφόρμες και οι παραλιμένιοι τερματικοί σταθμοί παραμένουν ουσιαστικό στοιχείο της προσφοράς υποδομής, δεδομένου ότι καθιστούν δυνατή την αποτελεσματική διασύνδεση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς·

36. θεωρεί ότι τα έργα των ΔΔ μεταφορών θα πρέπει να εξακολουθήσουν να αποτελούν προτεραιότητα της πολιτικής της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών και ότι είναι επείγουσα ανάγκη να αντιμετωπιστεί η έλλειψη υποδομής και να εξαλειφθούν τα ιστορικά και γεωγραφικά εμπόδια που εξακολουθούν να υπάρχουν στα σύνορα· υπογραμμίζει ότι τα ΔΔ μεταφορών θα πρέπει να ενοποιηθούν σε ένα πανευρωπαϊκό δίκτυο με συνδέσεις εκτός ΕΕ, και θεωρεί ότι η διαδικασία αυτή μπορεί να επιταχυνθεί με την αύξηση της χρηματοδότησης·
37. ζητεί να αναβαθμιστεί η θέση της υποδομής εσωτερικής ναυσιπλοΐας, των εσωτερικών λιμένων και της πολυτροπικής σύνδεση των θαλασσιών λιμένων με την ενδοχώρα στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής για τις μεταφορές, και να αυξηθεί η υποστήριξη τους προκειμένου να συμβάλουν στον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και στην ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών στην ΕΕ· θεωρεί ότι οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας μπορούν να βελτιωθούν δραστικά, εάν εξοπλιστούν με νέες μηχανές τελευταίας τεχνολογίας για τον έλεγχο των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα·
38. τονίζει την ανάγκη να θεωρηθούν τα έργα θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και χάραξης θαλάσσιων οδών σε ένα ευρύτερο πλαίσιο το οποίο να περιλαμβάνει και χώρες του άμεσου γεωγραφικού περιβάλλοντος της Ευρώπης· επισημαίνει ότι τούτο θα απαιτήσει καλύτερη συνέργια μεταξύ της περιφερειακής πολιτικής, της αναπτυξιακής πολιτικής και της πολιτικής μεταφορών·
39. αναγνωρίζει ότι τα περιφερειακά αεροδρόμια διαδραματίζουν αποφασιστικό ρόλο στην ανάπτυξη των περιφερειακών και άκρως απόκεντρων περιοχών, αυξάνοντας τις δυνατότητες διασύνδεσής τους με κεντρικά αεροδρόμια· θεωρεί ιδιαίτερως χρήσιμη την εφαρμογή λύσεων συνδυασμένων μεταφορών όπου αυτό είναι εφικτό· θεωρεί ότι η σιδηροδρομική σύνδεση υψηλής ταχύτητας μεταξύ αεροδρομίων παρέχει μια ιδανική ευκαιρία βιώσιμης σύνδεσης μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς.

Οι μεταφορές στο παγκόσμιο πλαίσιο

40. τονίζει ότι η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών αποτελεί σημαντική προτεραιότητα και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη διεθνή αποδοχή στο πλαίσιο συμφωνιών που θα πρέπει να τεθούν σε διαπραγμάτευση για όλους τους τρόπους μεταφοράς, ιδίως στις εναέριες και πλωτές μεταφορές, και ότι η ΕΕ θα πρέπει να διαδραματίζει διαρκώς καθοριστικότερο ρόλο στα σχετικά διεθνή όργανα·

Μετρήσιμοι στόχοι για το 2020

41. απαιτεί την τήρηση σαφών και μετρήσιμων στόχων, οι οποίοι πρέπει να επιτευχθούν το 2020 με έτος αναφοράς το 2010, και στο πλαίσιο προτείνει,

- στόχο για μείωση κατά 40%, του αριθμού των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών ενεργητικών παθητικών χρηστών των οδικών μεταφορών, ο οποίος να περιληφθεί τόσο στην επικείμενη Λευκή Βίβλο για τις Μεταφορές όσο και στο νέο πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια·
- στόχο για αύξηση κατά 40%, του αριθμού των χώρων στάθμευσης των φορτηγών στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο (TERN) σε κάθε κράτος μέλος, για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και τη διασφάλιση της τήρησης των χρόνων ανάπαυσης των οδηγών των οχημάτων·
- στόχο για διπλασιασμό του αριθμού των επιβατών λεωφορείων, τραμ και σιδηροδρόμων (και ενδεχομένως πλοίων) και για αύξηση κατά 20% της χρηματοδότησης σχεδίων για πιο φιλικές για τους πεζούς και τους ποδηλάτες μεταφορές, με διασφάλιση του σεβασμού των δικαιωμάτων που παγιώνονται στην κοινοτική νομοθεσία, και ιδιαίτερα των δικαιωμάτων των επιβατών με αναπηρίες και μειωμένη κινητικότητα·
- στόχο για μείωση κατά 20%, του CO₂ των καυσαερίων στις οδικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων, με κατάλληλες καινοτομίες, με την προώθηση των εναλλακτικών πηγών ενέργειας και με την οργανωτική βελτιστοποίηση των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών,
- στόχο για μείωση κατά 20% ως προς ττα επίπεδα και την ικανότητα του 2010 στη χρήση ενέργειας στα οχήματα σταθερής τροχιάς, και για μείωση κατά 40%, του καυσίμου ντίζελ που χρησιμοποιείται στο σιδηροδρομικό τομέα, μέσω συγκεκριμένων επενδύσεων για την ηλεκτροδότηση της σιδηροδρομικής υποδομής,
- στόχο για εφοδιασμό, από το 2011, του συνόλου του νέου τροχαίου υλικού που θα παραγγελθεί στις σιδηροδρομικές μεταφορές, καθώς και όλων των νέων και ανακαινιζόμενων γραμμών σύνδεσης, με συμβατό με ERTMS και διαλειτουργικό σύστημα αυτόματου ελέγχου ταχύτητας· στόχο για ένταξη της χρηματοδοτικής προσπάθειας της ΕΕ για την εφαρμογή και της επέκταση του σχεδίου ανάπτυξης ERTMS,
- στόχο για μείωση κατά 30%, των εκπομπών CO₂ από τις αεροπορικές μεταφορές στο σύνολο του εναέριου χώρου της ΕΕ έως το 2020· μετά το 2020, οποιαδήποτε μεγέθυνση του τομέα των αερομεταφορών πρέπει να είναι ουδέτερη από πλευρά άνθρακα·
- στόχο για οικονομική υποστήριξη της βελτιστοποίησης, της ανάπτυξης και, όπου είναι αναγκαίο, της δημιουργίας πολυτροπικών συνδέσεων (πλατφορμών) για την εσωτερική ναυσιπλοΐα, τους εσωτερικούς λιμένες και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, και για αύξηση του αριθμού τους κατά 20%·
- στόχος για διάθεση τουλάχιστον του 10% της χρηματοδότησης των ΔΔ μεταφορών σε έργα εσωτερικής ναυσιπλοΐας·

42. ζητεί από την Επιτροπή να παρακολουθεί την πρόοδο που σημειώνεται ως προς την επίτευξη των εν λόγω στόχων και να υποβάλλει σχετικά ετήσιες εκθέσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο·
43. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και την Επιτροπή.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Ο τομέας των μεταφορών έχει μέγιστη σημασία για την υλοποίηση της ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς. Με αυτόν καθίσταται δυνατή η ελεύθερη διακίνηση των πολιτών της ΕΕ και των εμπορευμάτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Αποτελεί επιπλέον ένα ουσιαστικό στοιχείο της ανάπτυξης της ΕΕ και των περιφερειών της και έχει άμεση επιρροή στην κοινωνική συνοχή των περιφερειών. Για το λόγο αυτό δεν επιτρέπεται να εξετασθεί η πολιτική των μεταφορών χωριστά από τους άλλους τομείς πολιτικής. Ο τομέας των μεταφορών παράγει σε σχέση με το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν 10% του πλούτου της ΕΕ και διαθέτει περισσότερες από 10 εκατομμύρια θέσεις εργασίας, προκαλεί όμως επίσης το περίπου 25% των συνολικών εκπομπών CO₂. Αυτό καθιστά σαφές ότι ο τομέας των μεταφορών βρίσκεται σε άμεση σχέση με την περιφερειακή, περιβαλλοντική, οικονομική, κοινωνική πολιτική και την πολιτική απασχόλησης.

Βάσει αυτής της τεράστιας σημασίας του τομέα των μεταφορών έχει αποφασιστική σημασία στο πλαίσιο της προετοιμασίας της Λευκής Βίβλου, η οποία ορίζει τις κατευθυντήριες γραμμές για την ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών των επόμενων 10 ετών, καταρχάς να γίνει ένας απολογισμός του παρελθόντος. Η Λευκή Βίβλος του 2001 είχε πολλούς στόχους, όπως μεταξύ άλλων την μετακύληση των μεταφορών προσώπων και εμπορευμάτων από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές ή τις πλωτές μεταφορές και τη μείωση στο μισό του αριθμού των θανάτων των τροχαίων ατυχημάτων στις οδικές μεταφορές έως το 2010. Αν και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κατά τα τελευταία 10 έτη ενέκρινε μεγάλο αριθμό νομοθετικών ρυθμίσεων υπό τη μορφή κανονισμών και οδηγιών, οι στόχοι μπόρεσαν να επιτευχθούν μόνο εν μέρει. Αυτό οφείλεται κατά την άποψη του εισηγητή σας και στην μεταφορά σε ορισμένα κράτη, η οποία ήταν προβληματική. Οι λόγοι για αυτό είναι:

- πολύ μακρές προθεσμίες μεταφοράς, όπως π.χ. με την οδηγία για την άδεια οδήγησης, όπου η πλήρης εφαρμογή πραγματοποιείται μόνο το έτος 2033,
- επιπλέον επιταγές από ορισμένα κράτη μέλη, οι οποίες περιπλέκουν περαιτέρω τις υφιστάμενες ρυθμίσεις,
- ελλείπουσα ή λανθασμένη μεταφορά,
- ανεπαρκής έλεγχος της εφαρμογής από τα κράτη μέλη, η έλλειψη εναρμονισμένων καταλόγων σοβαρών παραβάσεων.

Αυτά τα προβλήματα μεταφοράς του παρελθόντος και του παρόντος πρέπει να αποφευχθούν κατά την άποψη του εισηγητή στο μέλλον με αυστηρότερους ελέγχους.

Περαιτέρω ο εισηγητής είναι πεπεισμένος ότι η συνεκτικότητα έχει μεγάλη σημασία προπάντων στο πλαίσιο της κοινοβουλευτικής εργασίας. Τα ακολουθούντα παραδείγματα καταδεικνύουν πια έλλειψη συνεκτικότητας υπάρχει εν μέρει στην ευρωπαϊκή νομοθεσία:

- Μια από τις βάσεις της πολιτικής μεταφορών ήταν μεταξύ άλλων, η προώθηση των θαλασσίων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Οι αποφάσεις της δέσμης για την προστασία του κλίματος το Δεκέμβριο του 2008 ήταν ωστόσο δυνατόν με την υπέρμετρη ανατίμηση του κόστους των καυσίμων να οδηγήσει στην μετακίνηση των μεταφορών από τις πλωτές στις οδικές μεταφορές.
- Τα πρότυπα Euro-VI οδηγούν μεν σε μικρότερη εκπομπή σωματιδίων, αλλά συγχρόνως σε αυξημένη κατανάλωση καυσίμου. Είναι προφανές ότι αυτό δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της προστασίας του κλίματος.

- Δεν είναι επίσης συνεκτικό, να επιβεβαιώνεται επανειλημμένα η ανάγκη των επενδύσεων σε ΔΕΔ, και συγχρόνως να περικόπτεται ακριβώς αυτή η χρηματοδότηση (50% κάτω από τις ελάχιστες προτάσεις).

Αυτή η ελλείπουσα συνεκτικότητα πρέπει να αποφευχθεί στο μέλλον με μια λεπτομερή εξέταση της αποτελεσματικότητας, η οποία λαμβάνει υπόψη όχι μόνο τις οικονομικές επιπτώσεις, αλλά επίσης τις επιπτώσεις στο περιβάλλον, την αγορά εργασίας και τις κοινωνικές πτυχές.

Ο τομέας των μεταφορών βρίσκεται ενώπιον μεγάλων προκλήσεων. Μια από τις προκλήσεις είναι ο αυξανόμενος αριθμός και ο όλο και περισσότερο γηράσκων πληθυσμός. Ο εισηγητής έχει την άποψη ότι ο αυξανόμενος αριθμός του πληθυσμού οδηγεί σε σοβαρά προβλήματα ασφάλειας και δυναμικού, διότι όλα τα πρόσωπα θα πρέπει να μπορούν να επωφεληθούν από το θεμελιώδες τους δικαίωμα για επαγγελματική και ιδιωτική κινητικότητα. Αυτό αποτελεί προπάντων πρόβλημα όσον αφορά την αστική κινητικότητα. Προκειμένου να υπάρξει ανταπόκριση στο θεμελιώδες δικαίωμα σε κινητικότητα, πρέπει αφενός να καθορισθούν πρότυπα ασφαλείας και αφετέρου να ληφθεί υπόψη η τήρηση αυτών των προτύπων ασφαλείας κατά την διάθεση πόρων ενίσχυσης. Διότι η πολιτική των μεταφορών πρέπει κατά κύριο λόγο να διασφαλίζει την ασφάλεια των επιβατών, των λιγότερο προστατευόμενων και των παθητικών συμμετεχόντων στις μεταφορές. Εν προκειμένω παίζει μεγάλο ρόλο η προσαρμογή της υποδομής, όπως π.χ. η προσαρμογή της διαμόρφωσης των οδών για οδηγούς δικύκλων και ποδηλάτων.

Επιπλέον θα πρέπει να αυξηθεί η ελκυστικότητα αειφόρων συνδέσεων μεταφορών, π.χ. με μέτρα όπως "one-tickets", επιγραμμικές κρατήσεις, συντονισμένα μεταξύ τους δρομολόγια, που απλοποιούν την αλλαγή μέσου μεταφοράς, ένα χάρτη των δικαιωμάτων των επιβατών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς και μέτρα διαμόρφωσης των τιμών, τα οποία ωστόσο διατηρούν την επικουρικότητα των κρατών μελών.

Ο εισηγητής διαβλέπει μια περαιτέρω πρόκληση στην αυξημένη ζήτηση στη μεταφορά εμπορευμάτων. Εν προκειμένω θα πρέπει να αναζητηθούν συντροπικές λύσεις, οι οποίες οδηγούν σε μεγαλύτερη ασφάλεια των συμμετεχόντων στις μεταφορές και των εμπορευμάτων. Η δημιουργία επαρκών και ασφαλών θέσεων στάθμευσης και η παρακολούθηση των εμπορευμάτων παίζουν εν προκειμένω σημαντικό ρόλο.

Προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις στις μεταφορές προσώπων και εμπορευμάτων σε μακροπρόθεσμη βάση, θα πρέπει στο μέλλον να διαδραματίζουν ρόλο κυρίως απόψεις αποδοτικότητας. Οι προκλήσεις για την πολιτική των μεταφορών βρίσκονται σε σχέση έντασης μεταξύ πτυχών της οικονομίας, της κοινωνικής προστασίας, της προστασίας της υγείας και του περιβάλλοντος καθώς και της ασφάλειας. Κατά την άποψη του εισηγητή δεν πρέπει να υφίσταται στο μέλλον ένας απλός ανταγωνισμός μεταξύ των επιμέρους τρόπων μεταφοράς. Πολύ περισσότερο θα πρέπει αυτοί να αλληλοσυμπληρώνονται στη βάση της απόδειξης μιας ενισχυμένης αποδοτικότητας σε όλους τους τομείς. Η αρχή των modal-shifts είναι ξεπερασμένη, λόγω του ότι οι τρόποι μεταφορών διαφέρουν μεταξύ τους τόσο πολύ βάσει των τεχνολογικών εξελίξεων ώστε δεν είναι πάντοτε οι σιδηροδρομικές μεταφορές ή οι πλωτές μεταφορές φιλικότερες προς το περιβάλλον σε σχέση με τις οδικές μεταφορές. Η "αποτελεσματική συντροπικότητα" πρέπει να έχει μέλλον, λόγω του ότι αυτή δεν βασίζεται στον ανταγωνισμό μεταξύ των επιμέρους φορέων μεταφοράς αλλά στην αμοιβαία συμπλήρωση, η οποία όμως συγχρόνως υπόκειται σε έλεγχο αποδοτικότητας. Η εξέταση αυτή απαιτεί, όπως όλα τα νομοσχέδια εξετάζονται

προηγουμένως όσον αφορά την αποτελεσματικότητά τους σε σχέση με οικονομικές, περιβαλλοντικές, κοινωνικές πτυχές και πτυχές όσον αφορά την ασφάλεια.

Κατά την αξιολόγηση αυτής της αποτελεσματικότητας θα πρέπει να ληφθούν υπόψη όχι μόνο οι διαφορετικές καταστάσεις εκκίνησης των τρόπων μεταφοράς, αλλά επίσης και τα γεωγραφικά δεδομένα και οι εξελίξεις των μεταφορών και της κινητικότητας στις εκάστοτε περιφέρειες. Η ενίσχυση ή η επιβάρυνση ορισμένων τρόπων μεταφοράς θα πρέπει να μετράται σε συμφωνία με περιφερειακές αντιλήψεις ανάπτυξης στη βάση του κριτηρίου της αποτελεσματικότητας.

Επιπλέον αποτελεί ουσιαστική πρόκληση η από τις μεταφορές προκαλούμενη επιβάρυνση της υγείας και του περιβάλλοντος ιδίως στο πλαίσιο της καταπολέμησης της κλιματικής αλλαγής. Εν προκειμένω η δραστική μείωση του άνθρακα των μεταφορών αποτελεί σημαντικό πολιτικό στόχο, για τον οποίο πρέπει να καταβληθούν στο μέλλον ενισχυμένες προσπάθειες. Για την επίτευξη αυτού του στόχου πρέπει να χρησιμοποιηθούν όλα τα αντικειμενικώς δυνατά μέσα. Πρέπει να τονιστεί εν προκειμένω η δυνατότητα της εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους. Αυτή μπορεί ωστόσο να συμβάλλει μόνο υπό δύο προϋποθέσεις σημαντικά στη μείωση των καυσαερίων και του θορύβου και συγχρόνως στην μείωση των στενώσεων στις μεταφορές. Αφενός πρέπει η εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους να περιλαμβάνει όλους τους τρόπους μεταφοράς και αφετέρου πρέπει από τα έσοδα να επωφελείται η αειφορία των υποδομών.

Μια περαιτέρω πρόκληση αναφέρεται στην ευρωπαϊκή εσωτερική αγορά. Αυτή πρέπει να ολοκληρωθεί. Προπάντων οι σιδηροδρομικές μεταφορές πρέπει να ανοίξουν την αγορά τους στο μέλλον. Σχετικά εμπόδια όπως η λανθασμένη ή καθυστερημένη μεταφορά της ευρωπαϊκής νομοθεσίας από τα κράτη μέλη ή επίσης πρακτικά εμπόδια, όπως η υπερβολικά ακριβή πιστοποίηση των σιδηροδρόμων πρέπει να εξαλειφθούν το ταχύτερο δυνατόν. Αυτά προκύπτουν συχνά από καθαρό προστατευτισμό.

Αντ' αυτού θα πρέπει να ενισχυθεί η τεχνολογική εναρμόνιση και διαλειτουργικότητα. Ενισχυμένο ρόλο πρέπει εν προκειμένω να διαδραματίσουν οι οργανισμοί, οι οποίοι πρέπει να φροντίσουν για την επιβολή αυτών των στοιχείων.

Ο εισηγητής τονίζει επιπλέον τη σημασία των ευφών συστημάτων στην διεξαγωγή των μεταφορών. Τα IVS πρέπει να ενισχυθούν, λόγω του ότι όχι μόνο αυξάνουν την ασφάλεια, αλλά συγχρόνως προωθούν μια συμπεριφορά κινητικότητας που προστατεύει το περιβάλλον. Συμβάλλουν στην μείωση της από τις μεταφορές προκαλούμενης ρύπανσης του ατμοσφαιρικού αέρα και του θορύβου και προωθούν την ενεργειακή ανεξαρτησία.

Η αποτελεσματικότητα της ευρωπαϊκής πολιτικής εξαρτάται όμως επίσης από την ετοιμότητα των κρατών μελών να παραιτηθούν των εθνικών τους προνομίων προς όφελος των ευρωπαϊκών ή ακόμη διεθνών ρυθμίσεων. Αυτό αφορά τόσο την φορολογική όσο και την κοινωνική πολιτική και τις κοινωνικές διατάξεις που αναφέρονται σε όλους τους φορείς μεταφορών. Για το λόγο αυτό ο εισηγητής έχει την άποψη ότι στο πλαίσιο ενός ενιαίου χώρου μεταφορών είναι απαραίτητη και η δημιουργία υψηλού επιπέδου και ενιαίων όρων εργασίας. Με αυτό συμβαδίζει και η εναρμόνιση της εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης. Η ΕΕ θα πρέπει να δώσει σε όλα τα κράτη τη δυνατότητα να δημιουργήσουν κέντρα αριστείας, τα οποία επιβεβαιώνουν τόσο τις ερευνητικές έδρες, όσο και αυξάνουν επίσης τα πρότυπα εκπαίδευσης. Αυτό συμβάλλει συγχρόνως σε μια αύξηση της αμοιβαίας αναγνώρισης των εκπαιδεύσεων.

Εάν η ΕΕ θέλει να αποκτήσει ένα ενισχυμένο δικαίωμα συμμετοχής στη δημιουργία ελλειπουσών υποδομών ή επειγόντως απαραίτητων βελτιώσεων των υποδομών με ευρωπαϊκή λειτουργία δικτύου, πρέπει να ενισχυθούν οι χρηματοδοτικοί της πόροι. Από τους υφιστάμενους χρηματοδοτικούς πόρους στον τομέα των μεταφορών και ένα τμήμα των πόρων από την περιφερειακή πολιτική θα μπορούσε να συσταθεί ένα ταμείο μεταφορών. Αυτό το αυξημένο συνολικό ποσό του ταμείου μεταφορών θα μπορούσε να αποτελέσει ένα ενδιαφέρον κίνητρο, για την παροχή των αντίστοιχων εργασιών υποδομής, που είναι απολύτως απαραίτητη για ορισμένους τρόπους μεταφορών ή οι οποίοι είναι επιθυμητοί προς το "ευρωπαϊκό συμφέρον".

Επιπλέον, δεν θα πρέπει να παραβλέπονται οι επιπτώσεις της οικονομικής και χρηματοπιστωτικής κρίσης στον τομέα των μεταφορών, κυρίως επειδή ο τομέας αντέδρασε σαφώς έντονα στην κρίση. Ο εισηγητής πιστεύει ότι η κρίση πρέπει να ειδωθεί ως μια ευκαιρία για την πλέον στοχευμένη υποστήριξη του τομέα των μεταφορών στο μέλλον. Θα πρέπει να καταστούν δυνατές επενδύσεις με χρηματοδοτικές ενισχύσεις, οι οποίες όχι μόνο διασφαλίζουν ταχεία βοήθεια, αλλά συγχρόνως βελτιώνουν την συμβατότητα προς το περιβάλλον και την ασφάλεια και κατ' αυτόν τον τρόπο είναι ικανές να διαμορφώσουν την βιωσιμότητα του τομέα των μεταφορών. Θα πρέπει να αναπτυχθούν όχι μόνο εθνικά μέσα αλλά προπάντων μέσα σε ευρωπαϊκό επίπεδο πολιτικής προκειμένου να ξεπεραστούν παρόμοιες κρίσεις.

Περαιτέρω ο εισηγητής είναι πεπεισμένος ότι πρέπει να δημιουργηθεί ένα ευρωπαϊκό δίκτυο πυρήνας εντός του συνολικού δικτύου ΔΕΔ, το οποίο πρέπει να αξιολογηθεί σύμφωνα με κριτήρια της αειφόρου ανάπτυξης σε ευρωπαϊκό αλλά και σε περιφερειακό επίπεδο. Αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει πολυτροπικές πλατφόρμες, οι οποίες ενισχύουν αποτελεσματικά τις αειφόρες μεταφορές, στο βαθμό που αυτά τα κομβικά σημεία περιλαμβάνουν αντίστοιχο εφοδιαστικό εξοπλισμό, ο οποίος καθιστά δυνατή μια αειφόρο σύνδεση μεταξύ των διαφόρων φορέων μεταφορών.

Ο εισηγητής έχει την άποψη ότι ο καθορισμός σαφών και μετρήσιμων στόχων είναι απαραίτητος αναγκαίος. Τούτο θα καταστήσει ευκολότερο τον έλεγχο της αποτελεσματικότητας στον τομέα των μεταφορών και παράλληλα θα προσδώσει προσανατολισμό στον κοινωνικό και οικονομικό σχεδιασμό.

Τέλος θα πρέπει να εξετασθούν τα για τις μεταφορές προβλεπόμενα προγράμματα. Η πολιτική μεταφορών είναι τότε μόνο αποτελεσματική, εάν αξιολογούνται τα προγράμματα εάν ενδεχομένως αναπροσανατολίζονται ή διεκπεραιώνονται περαιτέρω. Παραδείγματος χάρη είναι απαραίτητο ένα νέο πρόγραμμα για την ασφάλεια στις οδικές μεταφορές, ένας ενδιάμεσος απολογισμός του προγράμματος Ναϊάδες και η εκτέλεση του προγράμματος Open Sky και Μάρκο Πόλο.

26.2.2010

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με ένα βιώσιμο μέλλον των μεταφορών
(2009/2096(INI))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Jo Leinen

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων καλεί την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να συμπεριλάβει στην πρόταση ψηφίσματός της τις ακόλουθες προτάσεις:

1. τονίζει ότι η εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών (τοπικές εκπομπές, εκπομπές CO₂, κατακερματισμός των οικοτόπων και κόστος υγείας) στις τιμές μεταφοράς με τρόπο δίκαιο και χωρίς διακρίσεις για όλα ανεξαιρέτως τα μέσα μεταφοράς, ανάλογα με το επίπεδο εκπομπής ρύπων, θα οδηγήσει σε μια φιλική προς το περιβάλλον επιλογή μέσου μεταφοράς·
2. θεωρεί ότι απαιτείται αλλαγή νοοτροπίας προς την κατεύθυνση πιο βιώσιμων τρόπων μεταφοράς και αυτή θα πρέπει να προωθηθεί μέσω μιας πολιτικής δημόσιας ενημέρωσης· θεωρεί ότι τα έσοδα από την εσωτερίκευση του κόστους των μεταφορών πρέπει να επανεπενδυθούν πρωτίστως σε βιώσιμους τρόπους μεταφοράς και στον μετριασμό των επιπτώσεων στο κλίμα·
3. εφιστά προσοχή στη σύμφωνα με τις προβλέψεις τάση προς μεγαλύτερο βαθμό αστικοποίησης της κοινωνίας μας και συνεπώς στην αυξανόμενη σημασία που έχουν η χωροταξία και τα πιο φιλικά προς το περιβάλλον τοπικά συστήματα μεταφοράς και αποδοτικά συστήματα μαζικών μεταφορών που είναι προσανατολισμένα προς τις νέες τεχνολογίες και έχουν τη δυνατότητα να ανταγωνισθούν τα οχήματα ιδιωτικής χρήσης ως προς τα ζητήματα κόστους, μεθόδου και διάρκειας διαδρομής, ειδικότερα όσον αφορά τις αστικές μεταφορές χωρίς όμως να παραμελούνται και οι μεταφορές στις αγροτικές περιοχές·
4. θεωρεί ότι καλές συγκοινωνιακές συνδέσεις προς δημόσιες υπηρεσίες στις αγροτικές περιοχές

θα μειώσουν τη χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων·

5. ζητεί να θεσπισθούν Λειτουργικές Αστικές Περιοχές, για να δημιουργηθούν συνεκτικές αστικές και προαστιακές μεταφορές και να αναχαιτισθεί η έξοδος του αγροτικού πληθυσμού·
6. υπογραμμίζει πόσο σημαντικό είναι να ελέγχεται ότι το ανώτατο όριο ταχύτητας των 50 χλμ./ώρα τηρείται αυστηρώς στις αστικές περιοχές· όπως έχουν καταδείξει διάφορες μελέτες και έρευνες, τούτο έχει διττή επίδραση: μειώνει, αφενός, τις ρυπογόνες εκπομπές και, αφετέρου, τον αριθμό των ατυχημάτων και των θανάτων λόγω τροχαίων δυστυχημάτων που, ως γνωστόν, αφορούν ένα σημαντικό ποσοστό του πληθυσμού σε πυκνοκατοικημένες περιοχές·
7. υπογραμμίζει την ανάγκη να θεσμοθετηθεί η έννοια της φιλικής προς το περιβάλλον οδήγησης, ή “eco-driving”, και να γίνει υποχρεωτική κατά τη διαδικασία εκπαίδευσης νέων οδηγών, δεδομένου ότι, όπως έχει αποδειχθεί, με τη λήψη απλών μέτρων κατά την οδήγηση η κατανάλωση καυσίμου μπορεί να μειωθεί έως και 30%, μειώνοντας έτσι την ατμοσφαιρική ρύπανση από CO₂, άκαυστους υδρογονάνθρακες και λεπτόκοκκη σκόνη
8. θεωρεί ότι δεδομένης της αύξησης των αναπνευστικών, καρδιαγγειακών και άλλων ασθενειών που σχετίζονται με την ατμοσφαιρική ρύπανση, η οποία προκαλείται κυρίως από τις μεταφορές, έχει ζωτική σημασία η συμμόρφωση προς κανόνες για την ποιότητα του αέρα, όπως αυτοί έχουν θεσπισθεί στη νομοθεσία της ΕΕ· θεωρεί ότι, για να αντιμετωπισθεί το ζήτημα πρέπει να δοθούν κίνητρα για τη θέσπιση μέτρων πρόληψης, όπως είναι η καθιέρωση φίλτρων υψηλής ποιότητας για τα πολύ λεπτά στερεά σωματίδια που εκπέμπουν οι μηχανές και ότι πρέπει να παρασχεθούν κίνητρα για την ανανέωση οιουδήποτε στόλου εν κυκλοφορία οχημάτων που δεν πληροί τα ευρωπαϊκά πρότυπα Euro 4, Euro 5 και Euro 6 (το τελευταίο πρόκειται να τεθεί σε ισχύ το 2014)· η μείωση των εκπομπών δεν πρέπει να περιορισθεί μόνο σε οχήματα που χρησιμοποιούν νέα τεχνολογία, ήτοι με νέες μηχανές, αλλά πρέπει να αφορά επίσης αυτά που είναι ήδη σε κυκλοφορία· παλαιότερης γενιάς μηχανές μπορούν να προσαρμοσθούν με τη χρήση του νέου φίλτρου για να μπορέσουν να επιτύχουν το χαμηλό επίπεδο εκπομπών πολύ λεπτών στερεών σωματιδίων των νέων οχημάτων· ιδιαιτέρως για τις διάφορες μορφές αστικού περιβάλλοντος, υποστηρίζει τη θέσπιση ζωνών χαμηλών εκπομπών (όπως για παράδειγμα των περιοχών 30, δηλαδή αστικών περιοχών στις οποίες η ανώτατη ταχύτητα οχημάτων περιορίζεται σε 30 χλμ./ώρα) και την εισαγωγή μέτρων εξομάλυνσης της κυκλοφορίας οχημάτων που παρέχουν κίνητρο για το περπάτημα και τη χρήση ποδηλάτου·
9. επισημαίνει ότι η μείωση του θορύβου πρέπει να τύχει περισσότερης προσοχής, καθόσον έχουν παρατηρηθεί αρκετές διαφορετικές συνέπειες από τον θόρυβο στην υγεία και την ποιότητα ζωής του ανθρώπου·
10. ζητεί, όσον αφορά τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, να προσαρμοσθούν οι μεταφορές στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, τα οποία έχουν το αναφαίρετο δικαίωμα, όπως κατοχυρώνεται στο άρθρο 9 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία, να έχουν πρόσβαση σε όλες τις μορφές μεταφοράς· αυτό αποτελεί βασική αρχή της χωρίς διακρίσεις μεταχείρισης στον τομέα της ελεύθερης μετακίνησης των ατόμων, αποφέρει δε επίσης οφέλη σε οικονομικό, πολιτιστικό και τουριστικό επίπεδο·
11. αναγνωρίζει ότι οι οδικές μεταφορές έχουν μειώσει σημαντικά τις εκπομπές σωματιδίων (PM 10), οξινιστικών ουσιών και προδρόμων ουσιών του όζοντος, αλλά εκφράζει τη συνεχιζόμενη

ανησυχία του για το επίπεδο των οξειδίων του αζώτου και των λεπτών σωματιδίων (Μηχανισμός Υποβολής Εκθέσεων για τις Μεταφορές και το Περιβάλλον, έκθεση TERM 2008¹, εικόνα 5.1) είναι όμως ιδιαίτερος απογοητευμένο από τις εκπομπές CO₂ των οδικών μεταφορών, οι οποίες τη χρονική περίοδο 1990 - 2006 αυξήθηκαν κατά 28%, σε σύγκριση με μείωση 3% που σημειώθηκε στους άλλους τομείς· θεωρεί ότι πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ο αντίκτυπος των σωματιδίων μαύρου άνθρακα (αιθάλης) στην υπερθέρμανση του πλανήτη και ότι πρέπει να συνιστάται το φιλτράρισμα των σωματιδίων για την εξάλειψη αυτού του αντικτύπου, για να αντισταθμισθεί τουλάχιστον η αύξηση ή η ανεπαρκής μείωση των εκπομπών CO₂. Ζητεί τη σταδιακή μετάβαση της μεταφοράς φορτίων από τις οδούς προς το σιδηροδρομικό δίκτυο και προς άλλα από πλευράς ενεργείας αποδοτικά μέσα μεταφοράς εν αναμονή της κατασκευής νέων σιδηροδρομικών γραμμών, συμβατών με τις δυνατότητες του υπάρχοντος δικτύου· ζητεί, επιπροσθέτως, την παροχή κινήτρων για την κατασκευή νέων υποδομών διατροπικών μεταφορών (οι οποίες θα μπορέσουν να βελτιώσουν τη μετατόπιση των εμπορευματικών μεταφορών από τις οδούς προς το σιδηροδρομικό δίκτυο) και τη βελτίωση λειτουργικότητας των υποδομών που υφίστανται επί του παρόντος

12. αναγνωρίζει ότι, σύμφωνα με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), οι θαλάσσιες μεταφορές εκπέμπουν 3 έως 5 φορές λιγότερο CO₂ από τις χερσαίες μεταφορές, ωστόσο εκφράζει την ανησυχία του διότι οι εκπομπές SO_x και NO_x από τις θαλάσσιες μεταφορές αναμένεται έως το 2020 να είναι κατά προσέγγιση ισοδύναμες με αυτές από τις χερσαίες μεταφορές και διότι η προσπάθεια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού να θεσπίσει σύστημα μείωσης εκπομπών CO₂ δεν ολοκληρώθηκε· ζητεί επιτακτικά να εξεταστεί κατά πόσον είναι δυνατόν να ενταχθούν οι θαλάσσιες μεταφορές στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Εκπομπών εάν αποτύχουν οι διαπραγματεύσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και αφού ληφθούν υπόψη ο διεθνής χαρακτήρας των θαλασσιών μεταφορών και η πιθανή διαρροή διοξειδίου του άνθρακα προς λιμάνια εκτός ΕΕ και προς τις χερσαίες μεταφορές·
13. θεωρεί την έρευνα και ανάπτυξη (E&A) καίριο παράγοντα στην αναζήτησή μας για ένα βιώσιμο μέλλον για τις μεταφορές, διότι μια ριζική αλλαγή στην τεχνολογία μπορεί να φέρει τη μείωση εκπομπών που τόσο πολύ χρειαζόμαστε και τη μετάβαση σε μεταφορές χαμηλών εκπομπών άνθρακα· παροτρύνει την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να προσδιορίσουν τί συνιστά κίνητρο για δυνατή καινοτομία προερχόμενη από την E&A και τί ορθώνεται ως εμπόδιο σε αυτήν και να δώσουν προτεραιότητα στην επένδυση σε φιλικές προς το περιβάλλον υποδομές, για παράδειγμα ευφυή δίκτυα για ηλεκτροκίνητες μετακινήσεις, φυσικό αέριο / βιομεθάνιο από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και δίκτυα παροχής υδρογόνου· παροτρύνει την Επιτροπή να μην παραλείψει να λάβει υπόψη την επίδραση που έχουν οι εντός των οχημάτων τεχνολογίες στη συμπεριφορά των οδηγών, δεδομένου ότι οι τεχνολογίες αυτές μπορούν να συμβάλουν στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών CO₂·
14. ζητεί επειγόντως, προκειμένου να προστατευθούν οι υπάρχουσες υποδομές, ιδίως οι δημόσιες αστικές μεταφορές, να αναδιαρθρωθεί το σύστημα επιδοτήσεων κατά τρόπον ώστε να δίδεται στη συντήρηση και τον εκσυγχρονισμό των υπάρχοντων αξόνων τουλάχιστον τόση προτεραιότητα όση έχει δοθεί στην κατασκευή νέων αξόνων κατά τις προηγούμενες δεκαετίες·

¹ "Transport at a crossroads. TERM 2008: indicators tracking transport and environment in the European Union"
- Έκθεση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος αριθ. 3/2009.

15. ενθαρρύνει την Επιτροπή να συνεχίσει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, για παράδειγμα στο πλαίσιο του Συμφώνου των Δημάρχων, της πρωτοβουλίας CIVITAS και άλλων, οι οποίες παρέχουν τη δυνατότητα στις πόλεις να αντλούν διδάγματα η μία από τις πρακτικές της άλλης·
16. θεωρεί ότι η συντήρηση, η αναβάθμιση και η ευφυής χρήση των υφισταμένων υποδομών μεταφορών πρέπει να έχει προτεραιότητα έναντι νέων κατασκευών·
17. εμμένει στην ενίσχυση της δημόσιας διαβούλευσης και των κανόνων διαφάνειας καθώς και σε βελτιωμένη εφαρμογή και επιβολή της εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων και της νομοθεσίας για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος όσον αφορά τις επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών·
18. υπενθυμίζοντας το ψήφισμά του της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με την κατάρτιση σχεδίου δράσης για την αστική κινητικότητα¹, συνιστά τη θέσπιση ολοκληρωμένων σχεδίων βιώσιμης αστικής συγκοινωνίας και κινητικότητας σε αστικά συγκροτήματα με περισσότερους από 100 000 κατοίκους και συνιστά να εξαρτάται η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση στον τομέα των αστικών μεταφορών από την ύπαρξη τέτοιων σχεδίων.

¹ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P6_TA(2009)0307.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ημερομηνία έγκρισης	23.2.2010
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 43 -: 0 0: 1
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	János Áder, Elena Oana Antonescu, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Milan Cabrnock, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Gilles Pargneaux, Sirpa Pietikäinen, Mario Pirillo, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Oreste Rossi, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Θεόδωρος Σκυλακάκης, Bogusław Sonik, Catherine Soullie, Salvatore Tatarella, Anja Weisgerber, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis, Владко Тодоров Панайотов, Антония Първанова
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Jutta Haug, Anna Záborská, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Αναπληρωτές (άρθρο 187, παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Veronica Lope Fontagné

24.2.2010

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΝΈΡΓΕΙΑΣ

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με ένα βιώσιμο μέλλον για τις μεταφορές
(2009/2096(INI))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Antonio Cancian

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας καλεί την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να συμπεριλάβει στην πρόταση ψηφίσματός της τις ακόλουθες προτάσεις:

1. τονίζει ότι η ο τομέας της κινητικότητας έχει κεντρική σημασία για την Ευρώπη. γιατί κατά πρώτο λόγο, οι αποτελεσματικές και βιώσιμες μεταφορές δίνουν ώθηση στις επιδόσεις της οικονομίας και παρέχουν στους πολίτες τη δυνατότητα συμμετοχής στον κοινωνικό βίο και κατά δεύτερο λόγο, ο τομέας αυτός είναι βασικός τομέας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας παρέχοντας πολλές θέσεις απασχόλησης·
2. διαπιστώνει ότι η ενεργειακή απόδοση στο πλαίσιο των διαφόρων τρόπων μεταφορών παρουσίασε βελτίωση κατά τα τελευταία έτη επιτρέποντας σημαντική μείωση των εκπομπών CO₂/km· θεωρεί ωστόσο ότι οι σχετικές βελτιώσεις σε σχέση με τις ρυπογόνες εκπομπές έχουν εξουδετερωθεί από τη σταθερή αύξηση της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών, ειδικά των οδικών· υπενθυμίζει ότι η συμμόρφωση στις πόλεις ευθύνεται για το 40% των εκπομπών CO₂ και το 70% των υπολοίπων ρυπογόνων εκπομπών που παράγουν τα οχήματα, αντιπροσωπεύοντας τη δεύτερη πηγή εκπομπών NO_x και PM₁₀, αμφοτέρων ιδιαίτερα βλαπτικών για την ανθρώπινη υγεία· επισημαίνει την ανάγκη να εφαρμοστούν οι πιο εξελιγμένες τεχνολογίες για τη μείωση των εκπομπών όχι μόνο στα οχήματα νέας παραγωγής αλλά και στα οχήματα που ήδη κυκλοφορούν· πιστεύει ότι κάθε νέα λύση για τη μείωση εκπομπών CO₂ στις οδικές μεταφορές πρέπει να εξετάζεται άνευ όρων·
3. τονίζει ότι το σύστημα μεταφορών πρέπει να παρέχει στους καταναλωτές τις καλύτερες δυνατές επιλογές κινητικότητας, συνδυάζοντας βιώσιμες λύσεις με αποτελεσματικές υπηρεσίες· σημειώνει ότι μια καλύτερη ενοποίηση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς θα

βελτιώσει τη συνολική αποτελεσματικότητα του συστήματος μεταφορών·

4. θεωρεί προτεραιότητα την ανάπτυξη θαλάσσιων διαδρόμων καθώς και των θαλάσσιων και σιδηροδρομικών μεταφορών ως φθηνότερων και οικολογικότερων τρόπων μεταφοράς·
5. θεωρεί ότι μόνο μέσω της ανάπτυξης ενός διαλειτουργικού και συνδυασμένου συστήματος μεταφορών θα καταστεί δυνατή η ενίσχυση της ενεργειακής απόδοσης· τονίζει τον επείγοντα χαρακτήρα που έχει η ταχεία ανάπτυξη της διαλειτουργικότητας για το σκοπό αυτό, τη σημασία που έχει η εσωτερικοποίηση του εξωτερικού κόστους ως πιθανής συμπληρωματικής λύσης για την αποκατάσταση της ισορροπίας στη χρήση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και για να προωθηθεί, όπου είναι δυνατόν, η χρήση των λιγότερο ρυπογόνων τρόπων μεταφοράς ,και εναλλακτικών πηγών ενέργειας, που ξεκινούν από όλους τους τύπους αέριων και υγρών καυσίμων, όπως LPG, LNG και CNG, και φθάνουν ως τον ηλεκτρισμό, πράγμα που θα μειώσει τις ενεργειακές ανάγκες του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών και τις εκπομπές CO₂, NO_x και PM₁₀· στηρίζει ιδιαίτερα την ηλεκτροκίνηση για την αύξηση της χρήσης τεχνολογιών με χαμηλές εκπομπές CO₂ καθώς και της συνολικής απόδοσης στον τομέα των μεταφορών·
6. αναγνωρίζει τη σημασία του δημόσιου τομέα στη βελτίωση της δημόσιας πρόσβασης σε λιγότερο ρυπογόνες υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών, στην ανάπτυξη βασικών τομέων της οικονομίας, ιδίως του ενεργειακού τομέα, στη βιομηχανία και τον τουρισμό, στην προώθηση της οικονομικής, κοινωνικής και περιφερειακής συνοχής και στην ενίσχυση του κρατικού ρόλου ως προς τη ρύθμιση της αγοράς, τη συμμετοχή και παρέμβαση σε συνεργασία με τις οργανώσεις χρηστών, με αποτέλεσμα να αποκτήσει καθοδηγητικό ρόλο στις υπηρεσίες εφοδιασμού δημοσίου συμφέροντος· τονίζει ότι στις περισσότερες περιπτώσεις οι εταιρικές σχέσεις μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στις μεταφορές το μόνο που επιτυγχάνουν είναι να διευκολύνουν τις επιχειρηματικές δραστηριότητες οικονομικών ομάδων και να παρέχουν κάλυψη σε ιδιωτικοποιήσεις που βλάπτουν το δημόσιο συμφέρον και το συμφέρον όσων χρησιμοποιούν τις δημόσιες μεταφορές·
7. θεωρεί ότι οι τεχνολογίες ενημέρωσης και επικοινωνίας (TIC) από κοινού με το σύστημα δορυφορικής πλοήγησης Galileo και το EGNOS, θα επιτρέψουν τη βελτιστοποίηση των ροών κυκλοφορίας , μειώνοντας έτσι τη συμφόρηση στις πόλεις και εκτός αυτών, ενώ θα συμβάλουν και στη μείωση των ρυπογόνων εκπομπών και των αυτοκινητικών δυστυχημάτων· παρατηρεί ότι υπερβολικά πολλά βαρέα οχήματα ταξιδεύουν συχνά χωρίς φορτίο ή ημιπλήρη δημιουργώντας ανώφελη συμφόρηση στους δρόμους και καθιστώντας τις πιο επικίνδυνες και ότι ο αριθμός των ΙΧ με έναν μόνο επιβάτη αυξάνεται, πράγμα που οδηγεί σε αύξηση της κυκλοφορίας και πολύ μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμων· ζητεί από τα κράτη μέλη να υιοθετήσουν πολιτικές στήριξης της ζήτησης για καινοτομία εκ μέρους του ιδιωτικού τομέα·ζητεί από τα κράτη μέλη να υιοθετήσουν πολιτικές στήριξης της ζήτησης για καινοτομία εκ μέρους του ιδιωτικού τομέα στο χώρο των μεταφορών και της επιμελητείας·
8. επισημαίνει ότι πρέπει να θεσπισθούν οι αναγκαίες γενικές προϋποθέσεις και ανοικτές προδιαγραφές για φιλόδοξες τεχνολογίες, χωρίς αθέμιτη εύνοια σε οποιαδήποτε συγκεκριμένη τεχνολογία·
9. θεωρεί ότι, για να βελτιωθεί η ασφάλεια για όλους τους χρήστες των δρόμων, η αστική

ανάπτυξη πρέπει να λάβει υπόψη μια πιο βιώσιμη αστική και δι-αστική κινητικότητα·

10. υπογραμμίζει τη σημασία που έχουν για την επιμελητεία τα ευφυή συστήματα ενημέρωσης και ανάπτυξης των μεταφορών· εκφράζει την ευαρέσκειά του για τις διάφορες πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί σε κοινοτικό επίπεδο (όπως SESAR, ERTMS, RIS και SafeSeaNet)· καλεί τα κράτη μέλη να αυξήσουν τις επενδύσεις στις υποδομές με σκοπό να γίνουν οι μεταφορές προσβάσιμες σε όλους, ιδίως στα άτομα μειωμένης κινητικότητας, ειδικότερα στα διατροφικά ευφυή συστήματα μεταφορών, να προωθήσουν τη χρήση των δημοσίων μέσων συγκοινωνίας και να καθιερώσουν μια διαλειτουργική τιμολόγηση με την έκδοση εισιτηρίων για περισσότερα του ενός μέσα συγκοινωνίας προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η χρήση και η διαλειτουργικότητα των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, να μειωθεί η κατανάλωση ενέργειας, να βελτιωθεί η ασφάλεια κατανάλωση ενέργειας και να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια και γενικότερα η ασφάλεια των οχημάτων με την εισαγωγή εξελιγμένων τεχνολογιών·
11. επισημαίνει τη σημασία της ηλεκτροκίνησης όχι μόνο ως μέσου για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των μεταφορών στο σύνολό τους αλλά και ως μέσου για την ενσωμάτωση ανανεώσιμων μορφών ενέργειας στο σύστημα παραγωγής ηλεκτρισμού, ώστε να ενισχύει την απόδοσή του· ζητεί από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να δεσμευθούν σαφώς, έχοντας τη στήριξη των τοπικών αρχών, υπέρ των έργων που καταδεικνύουν την τεχνική και ενεργειακή βιωσιμότητα της ηλεκτροκίνησης υπό τεχνικούς και ενεργειακούς όρους- στα αστικά περιβάλλοντα καθώς και να παράσχουν τη βάση για τον καθορισμό των ρυθμιστικών διατάξεων που ευνοούν αυτήν την τεχνολογία,
12. επισημαίνει τη σημασία που έχει η ανάπτυξη του διαδικτύου των αντικειμένων προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια των υποδομών και των οχημάτων, η ενημέρωση των χρηστών, η επίσπευση της διοχέτευσης των εμπορευμάτων και προκειμένου να μειωθούν οι σχετικές γραφειοκρατικές διαδικασίες·
13. εκφράζει ικανοποίηση για την πρόοδο που έχει σημειωθεί στο θέμα της οδικής ασφάλειας μέσω της χρήσεως των νέων τεχνολογιών, των συστημάτων ραδιοπλοήγησης και των όλο και πιο δεσμευτικών τεχνικο-κατασκευαστικών προδιαγραφών, π.χ. για την προστασία των πεζών· παρατηρεί ωστόσο ότι ο στόχος που έθεσε το Λευκό Βιβλίο το 2001 για τη μείωση στο μισό των θυμάτων αυτοκινητικών δυστυχημάτων μέσα στο 2010 δεν έχει επιτευχθεί·
14. καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αναπτύξει μια ολοκληρωμένη πολιτική για την ενίσχυση μιας οικονομίας βιώσιμης με χαμηλή κατανάλωση καυσίμων, η οποία εξετάζει και διαχειρίζεται σε κοινή βάση την καινοτομία, όπως τα ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS), την προώθηση της έρευνας, το δίκαιο περί ανταγωνισμού, τους κανόνες εσωτερικής αγοράς (π.χ. καμποτάζ) και την πολιτική επιμελητείας·
15. παροτρύνει τη βιομηχανία και τα ερευνητικά ιδρύματα να αυξήσουν και να αναπτύξουν περαιτέρω ανταγωνιστικές ευρωπαϊκές τεχνολογίες στις διεθνείς αγορές, που έχουν σκοπό να βελτιώσουν την ασφάλεια και την οικολογική συμβατότητα όλων των τυπολογιών οχημάτων, είτε πρόκειται για ΙΧ είτε για οχήματα δημόσιας και εμπορικής χρήσης·
16. ενθαρρύνει τους κατασκευαστές αυτοκινήτων και βαρέων οχημάτων να εφαρμόζουν τις διαθέσιμες τεχνολογίες σχετικά με τις ελάχιστες πληροφορίες που αφορούν τη διάδραση

μεταξύ οδού και οχήματος και τις κλιματικές συνθήκες καθώς και να γενικεύσουν το σύστημα "in-vehicle" της προβολής των βασικών στοιχείων στον υαλοπίνακα (ταχύτητα, πλοήγηση, χρόνος οδήγησης...), ώστε να ενθαρρυνθεί η οικολογική συμπεριφορά των οδηγών· καλεί τα κράτη μέλη να προαγάγουν νέες ενημερωτικές και εκπαιδευτικές εκστρατείες που θα απευθύνονται σε όσους συμμετέχουν στην κυκλοφορία

17. ενθαρρύνει την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να ενισχύσουν την έρευνα στον τομέα των μεταφορών αυξάνοντας τις δαπάνες E&A σε νέες τεχνολογίες, της ασφάλειας και της βιώσιμης κινητικότητας, να λάβουν θετικά μέτρα προκειμένου να ενισχυθεί η χρήση των λιγότερο ρυπογόνων τρόπων μεταφοράς, να βελτιώσουν την επιμελητεία και τις υπάρχουσες υποδομές, να ολοκληρώσουν σύντομα τα ήδη χρηματοδοτούμενα προγράμματα TEN-T, να προγραμματίσουν τα μελλοντικά δίκτυα μεταφορών κατά τρόπο ολοκληρωμένο, συνεπή και σε συνάρτηση με την Ατζέντα της Λισσαβόνας·
18. δέχεται την ανάγκη που προβάλλει η Επιτροπή να ολοκληρωθεί η υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς με την ελευθέρωση των μεταφορών, ιδίως των σιδηροδρομικών· υποστηρίζει ότι πρέπει να εφαρμόζονται ενεργά και σε αυτό τον τομέα οι κανόνες για αποτελεσματικό ελεύθερο ανταγωνισμό με την εφαρμογή κοινών προδιαγραφών για την πρόσβαση στην αγορά ή τουλάχιστον με την εγγύηση της αμοιβαιότητας· εύχεται να μιλά η Ευρώπη με μία φωνή στην πολιτική μεταφορών και ενέργειας και στον τομέα των σχέσεων με τρίτες χώρες·
19. ζητεί την καθιέρωση ενός κοινού ευρωπαϊκού συστήματος κρατήσεων, προκειμένου να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα των διαφόρων τρόπων μεταφοράς καθώς και να απλοποιηθεί και να αυξηθεί η διαλειτουργικότητά τους·
20. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να ενισχύσουν βιώσιμα έργα διασυννοριακών μεταφορών με χώρες που συμμετέχουν στην Ευρωπαϊκή Πολιτική Γειτονίας, και ιδίως την Ουκρανία, καθώς η έλλειψη λειτουργικών διασυνδέσεων μεταξύ σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών δικτύων είναι βασικός παράγοντας της σχεδόν πλήρους εξάρτησης από τη χρήση βαρέων φορτηγών οχημάτων σε περιφερειακές οδούς·
21. προτρέπει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη να καταβάλουν σαφείς προσπάθειες για να μεταφερθεί γρήγορα στο εθνικό δίκαιο η τυποποίηση της καινοτομίας της οικονομίας της κινητικότητας, ώστε να εισαχθεί γρηγορότερα στην αγορά νέα τεχνολογία, όπως π.χ. στον τομέα της ηλεκτρονικής κινητικότητας·
22. ενθαρρύνει την Επιτροπή να προωθήσει πολιτικές που θα ενθαρρύνουν την παραγωγή και χρήση οχημάτων με μηδενικές εκπομπές, όπως τα ηλεκτρικά οχήματα, στην Ευρώπη·
23. θεωρεί ότι η ανάπτυξη βιώσιμων μεταφορών πρέπει να αποτελέσει μέρος της στρατηγικής της ΕΕ για το 2020·
24. επισημαίνει ότι έχει σημειωθεί ουσιαστική πρόοδος στην εφαρμογή των έργων ΔΕΔ-Μ· είναι της άποψης ότι τα έργα ΔΕΔ-Μ πρέπει να παραμείνουν στον πυρήνα της ενωσιακής πολιτικής, ιδίως έργα που σχεδιάζονται ή εφαρμόζονται στις πιο απομονωμένες περιφέρειες της ΕΕ και δεν έχουν την αναγκαία υποδομή μεταφορών ούτε διασυνδέσεις με την υπόλοιπη Ευρώπη για τη μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων·

25. τονίζει την ανάγκη πλήρως ελευθερωμένου σιδηροδρομικού τομέα για την αύξηση της ανταγωνιστικότητάς του με άλλους τρόπους μεταφοράς μέσω της βελτίωσης της ποικιλίας στην προσφορά υπηρεσιών, των φορέων, της ποιότητας και των υπηρεσιών·
26. καλεί την Επιτροπή να παρουσιάσει στρατηγική συνέχειας με σαφώς οριοθετημένα μέτρα, για να καταπολεμηθούν αποτελεσματικότερα τα τροχαία δυστυχήματα.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ημερομηνία έγκρισης	23.2.2010
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 46 -: 3 0: 1
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Christian Ehler, Lena Ek, Ioan Enciu, Norbert Glante, Fiona Hall, Romana Jordan Cizelj, Arturs Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Άννυ Ποδηματά, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Evžen Tošenovský, Ιωάννης Α. Τσουκαλάς, Claude Turmes, Νίκη Τζαβέλα, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Antonio Cancian, António Fernando Correia De Campos, Ilda Figueiredo, Yannick Jadot, Oriol Junqueras Vies, Silvana Koch-Mehrin, Bernd Lange, Alajos Mészáros, Tiziano Motti, Silvia-Adriana Țicău,

24.2.2010

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με ένα βιώσιμο μέλλον των μεταφορών
(2009/2096(INI))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Seán Kelly

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η Επιτροπή Περιφερειακής Ανάπτυξης καλεί την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να συμπεριλάβει στην πρόταση ψηφίσματός της τις ακόλουθες προτάσεις:

1. καλεί την Επιτροπή να επεξεργαστεί στρατηγική για την εφαρμογή μιας βιώσιμης πολιτικής μεταφορών στην ΕΕ, η οποία να βασίζεται στη σχέση μεταξύ συνοχής και πολιτικής μεταφορών για την επίτευξη του ευρύτερου στόχου της αειφόρου περιφερειακής ανάπτυξης και της εδαφικής συνοχής καθ' όλη την επικράτεια της ΕΕ·
2. σημειώνει ότι μία ολοκληρωμένη και συντονισμένη προσέγγιση στον σχεδιασμό υποδομών, τη χρηματοδότηση έργων και την ανάπτυξη διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στην ανάπτυξη ενός ανταγωνιστικού και βιώσιμου τομέα μεταφορών· τονίζει ότι οι τοπικές και περιφερειακές αρχές συχνά δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν προκλήσεις στις μεταφορές δίχως συνεργασία και καλεί τα κράτη μέλη ως εκ τούτου να συνεργαστούν ενεργά με τους ενδιαφερόμενους κύκλους συμφερόντων στην ανάπτυξη πολιτικής και τη διεργασία εφαρμογής·
3. καλεί την Επιτροπή να λάβει υπόψη τον ρόλο που διαδραματίζει η πολιτική συνοχής στην ανάπτυξη υποδομών για τις μεταφορές δίνοντας προτεραιότητα στα δίκτυα και όχι απλώς σε μεμονωμένα έργα· πιστεύει ότι τα δίκτυα πρέπει να βασίζονται σε κοινωνικο-οικονομική ανάλυση, η οποία συνεκτιμά τη ζήτηση και την κυκλοφοριακή ροή παράλληλα με τις κοινωνικές και εδαφικές παραμέτρους· θεωρεί ότι η χρήση ευφών συστημάτων μεταφορών συμβάλλει στην ανάπτυξη υποδομών μεταφορών όσον αφορά την ασφάλεια, τη βιωσιμότητα και την αποτελεσματικότητα· ζητεί τα έργα στον τομέα των μεταφορών που συγχρηματοδοτούνται από τα διαρθρωτικά ταμεία και το Ταμείο Συνοχής να προσανατολισθούν προς την επιδίωξη του στόχου της ισόρροπης ανάπτυξης

και προς την επίτευξη μεγαλύτερης εδαφικής συνοχής, ζητεί δε καλύτερο συντονισμό μεταξύ κοινοτικών ταμείων και κρατικών κονδυλίων·

4. υπογραμμίζει την προστιθέμενη αξία της διαπεριφερειακής, διασυνοριακής και διακρατικής συνεργασίας στην αντιμετώπιση των προκλήσεων ενώπιον των οποίων ευρίσκεται ο τομέας των μεταφορών· ζητεί, συνεπώς, να ληφθούν υπόψη τα διασυνοριακά ζητήματα στη διαμόρφωση μελλοντικής πολιτικής μεταφορών· τονίζει τη σημασία που έχουν οι άξονες προτεραιότητας των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και υπογραμμίζει πόσο σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν οι μεταφορές στην ανάπτυξη των μακροπεριφερειών·
5. σημειώνει την αυξανόμενη τάση αστικοποίησης στην Ευρώπη· τονίζει την ανάγκη να εξασφαλίζονται υψηλής ποιότητας και με εύκολη πρόσβαση υπηρεσίες μεταφορών για τους πολίτες στις αστικές περιοχές· υπογραμμίζει το ρόλο της ΕΕ στην ενθάρρυνση της συνεργασίας μεταξύ αστικών περιοχών, ώστε να μοιράζονται και να ανταλλάσσουν βέλτιστες πρακτικές με σκοπό να γίνουν τα συστήματα μεταφορών πιο βιώσιμα· προτρέπει τις τοπικές αρχές να προωθούν τις πιο οικολογικές μορφές δημόσιων μεταφορών· τονίζει επ' αυτού τη σημασία που έχει το σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα που εγκρίθηκε στις 30 Σεπτεμβρίου 2009 και αναμένει να θεσπισθούν ταχύτατα τα μέτρα που προτείνονται με αυτό·
6. τονίζει την ανάγκη επαρκούς έρευνας στον τομέα της καινοτομίας στις μεταφορές, με σκοπό, μεταξύ άλλων, να περιοριστούν η κατανάλωση ενέργειας και οι εκπομπές άνθρακα και να αυξηθεί η χρήση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας·
7. τονίζει την πρωταρχική σημασία των οδικών μεταφορών και της επέκτασης των οδικών δικτύων για τη σύνδεση των περιφερειών και την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων σε αυτές· τονίζει ιδιαίτερα τη σημασία των οδικών συνδέσεων για την οικονομική ανάπτυξη περιοχών στην περιφέρεια και στην απώτατη περιφέρεια· αναγνωρίζει τον βασικό ρόλο που διαδραματίζουν οι αποτελεσματικές οδικές μεταφορές φορτίου για έναν βιώσιμο συνδυασμό μεταφορών διαφόρων μορφών· καλεί την Επιτροπή και τις αρχές των κρατών μελών να διευκολύνουν την ολοκλήρωση της υπαγωγής των ενδομεταφορών σε καθεστώς ελεύθερης αγοράς, να μειώσουν τη συχνότητα των χιλιομέτρων που διανύονται χωρίς φορτίο και να παράσχουν ό,τι χρειάζεται για μία περισσότερο βιώσιμη δικτύωση οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών με την επίτευξη περισσότερων κόμβων μεταφοράς εμπορευμάτων·
8. σημειώνει ότι η υπαγωγή των σιδηροδρόμων σε καθεστώς ελεύθερης αγοράς συνδέεται με τη διττή πρόκληση της μείωσης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τον τομέα των μεταφορών στο σύνολό του και της προώθησης περιφερειακής ανάπτυξης· σημειώνει ότι η υπαγωγή του τομέα σε καθεστώς ελεύθερης αγοράς δεν πρέπει να επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών έναντι των οδικών μεταφορών και ότι είναι αναγκαίο να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο να εξασφαλισθεί ότι για τις περιφερειακές περιοχές επιτυγχάνεται βελτίωση των σιδηροδρομικών τους συνδέσεων·
9. τονίζει τη σημασία της ανάπτυξης θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων καθώς και των πλωτών μεταφορών στους ποταμούς και τις λίμνες και ποταμών ως βιώσιμου τρόπου μεταφορών ο οποίος μπορεί επίσης να βελτιώσει τη διασύνδεση και την ανάπτυξη των περιοχών στην περιφέρεια, των νησιωτικών περιοχών και των άκρως απόκεντρων

περιοχών· τονίζει την ανάγκη διεξαγωγής διαβουλεύσεων και συζητήσεων σχετικά με τα συγκεκριμένα ζητήματα μεταφορών τα οποία αντιμετωπίζουν οι νησιωτικές περιοχές· τονίζει την ανάγκη να θεωρηθούν τα έργα θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και χάραξης θαλάσσιων οδών σε ένα ευρύτερο πλαίσιο όπου να περιλαμβάνονται και οι χώρες του άμεσου γεωγραφικού περιβάλλοντος της Ευρώπης· επισημαίνει ότι τούτο θα απαιτήσει καλύτερη συνέργια μεταξύ της περιφερειακής πολιτικής, της αναπτυξιακής πολιτικής και της πολιτικής μεταφορών στην πράξη·

8. αναγνωρίζει ότι τα περιφερειακά αεροδρόμια διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στην ανάπτυξη των περιφερειακών και άκρως απόκεντρων περιοχών αυξάνοντας τις δυνατότητες διασύνδεσής τους με κεντρικά αεροδρόμια· θεωρεί ιδιαίτερος χρήσιμη την εφαρμογή λύσεων συνδυασμένων μεταφορών όπου αυτό είναι εφικτό και τον εντοπισμό καινοτόμων χρηματοδοτικών λύσεων προς διευκόλυνση του εκσυγχρονισμού αυτών των αεροδρομίων· θεωρεί ότι η σιδηροδρομική σύνδεση υψηλής ταχύτητας μεταξύ αεροδρομίων παρέχει ιδανική ευκαιρία βιώσιμης σύνδεσης μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ημερομηνία έγκρισης	22.2.2010
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 33 -: 5 0: 2
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Χαράλαμπος Αγγουράκης, Catherine Bearder, Jean-Paul Basset, Sophie Briard Auconie, Zuzana Brzobohatá, Alain Cadec, Ricardo Cortés Lastra, Tamás Deutsch, Rosa Estaràs Ferragut, Seán Kelly, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Ramona Nicole Mănescu, Iosif Matula, Miroslav Mikolášik, Franz Obermayr, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Nuno Teixeira, Michael Theurer, Μιχάλης Τρεμόπουλος, Viktor Uspaskich, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Евгений Кирилов
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Vasilica Viorica Dăncilă, Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska, Heide Rühle, Marie-Thérèse Sanchez-Schmid, Peter Simon, Evžen Tošenovský

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ημερομηνία έγκρισης	1.6.2010
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+ : 40 - : 0 0 : 0
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Ryszard Czarnecki, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Mathieu Grosch, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Γεώργιος Κουμουτσάκος, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Roberts Zīle
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Jean-Paul Bisset, Σπύρος Δανέλλης, Tanja Fajon, Markus Ferber, Nathalie Griesbeck, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Salvatore Tatarella, Oldřich Vlasák, Sabine Wils