



ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΥ ΕΓΚΡΙΘΗΚΑΝ

P8_TA(2018)0355

Η Ευρώπη σε κίνηση: Θεματολόγιο για τη μελλοντική κινητικότητα στην ΕΕ

Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Σεπτεμβρίου 2018 «Η Ευρώπη σε κίνηση: Θεματολόγιο για τη μελλοντική κινητικότητα στην ΕΕ» (2017/2257(INI))

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Η Ευρώπη σε κίνηση: Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους» (COM(2017)0283),
- έχοντας υπόψη τη Συμφωνία του Παρισιού για το κλίμα, η οποία κυρώθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στις 4 Οκτωβρίου 2016¹,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων)²,
- έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, της 18ης Οκτωβρίου 2017, σχετικά με την καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους³,
- έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, της 5ης Ιουλίου 2017, σχετικά με τις προεκτάσεις της ψηφιοποίησης και της ρομποτοποίησης των μεταφορών στον σχεδιασμό των πολιτικών της ΕΕ⁴,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με το σχέδιο δράσης για τα ευφυή συστήματα μεταφορών⁵,

¹ ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 1.

² ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1.

³ ΕΕ C 81 της 2.3.2018, σ. 195.

⁴ ΕΕ C 345 της 13.10.2017, σ. 52.

⁵ ΕΕ C 184 Ε της 8.7.2010, σ. 50.

- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 10ης Δεκεμβρίου 2013, σχετικά με το σχέδιο δράσης CARS 2020: Για μια ισχυρή, ανταγωνιστική και βιώσιμη ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία¹,
 - έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 7ης Ιουλίου 2015, σχετικά με την παροχή ολοκληρωμένου συστήματος έκδοσης εισιτηρίων για τις πολυτροπικές μετακινήσεις στην Ευρώπη²,
 - έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, για την εφαρμογή της Λευκής Βίβλου του 2011 για τις μεταφορές: απολογισμός και μελλοντική πορεία προς τη βιώσιμη κινητικότητα³,
 - έχοντας υπόψη τη διακήρυξη της Βαλέτας, της 29ης Μαρτίου 2017 για την οδική ασφάλεια,
 - έχοντας υπόψη τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (COM(2011)0144),
 - έχοντας υπόψη τη μελέτη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του 2016 με τίτλο «Self-piloted cars: the future of road transport? (Αυτοκατευθυνόμενα οχήματα: το μέλλον των οδικών μεταφορών;)»,
 - έχοντας υπόψη τη μελέτη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του 2017 με τίτλο «Infrastructure funding challenges in the sharing economy (Προκλήσεις σχετικά με τη χρηματοδότηση υποδομών στην οικονομία κοινοχρησίας)»,
 - έχοντας υπόψη τη μελέτη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής του 2017 με τίτλο «Impact of digitalisation and the on-demand economy on labour markets and the consequences for employment and industrial relations (Επιπτώσεις της ψηφιοποίησης και της κατά παραγγελία οικονομίας στις αγορές εργασίας και οι συνέπειες για την απασχόληση και τις εργασιακές σχέσεις)»,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 52 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού καθώς και τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων (A8-0241/2018),
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι συντελούνται διαρθρωτικές αλλαγές στον τομέα των μεταφορών και ότι το μέλλον των μεταφορών στην ΕΕ βρίσκεται στο σημείο όπου τέμνονται οι πρωταρχικές προτεραιότητες του πλαισίου πολιτικής για το κλίμα και την ενέργεια για το 2030, το πρόγραμμα «Καθαρός αέρας για την Ευρώπη» και οι κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2011-2020·
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι η απαλλαγή των μεταφορών από τον άνθρακα και η χρήση τεχνολογιών χαμηλών εκπομπών παρέχουν ευκαιρίες για το μέλλον της κινητικότητας και της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης·

¹ EE C 468 της 15.12.2016, σ. 57.

² EE C 265 της 11.8.2017, σ. 2.

³ EE C 316 της 22.9.2017, σ. 155.

- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η συνεργατική οικονομία και η οικονομία κοινοχρησίας μετασχηματίζει τη βιομηχανία μεταφορών παγκοσμίως· λαμβάνοντας υπόψη ότι η αξία των συναλλαγών της συνεργατικής οικονομίας στον τομέα των μεταφορών στην Ευρώπη εκτιμήθηκε ότι ήταν 5,1 δισεκατομμύρια EUR το 2015, δηλαδή παρουσίασε αύξηση κατά 77 % σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, ενώ οι συναλλαγές στο πλαίσιο της μη χρηματικής οικονομίας κοινοχρησίας υπερέβησαν κατά πολύ το πλαίσιο αυτό, γεγονός που καταδεικνύει τη σημασία του εν λόγω φαινομένου·
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι, σύμφωνα με εκτιμήσεις, οι μεταφορές επιβατών θα αυξηθούν κατά περίπου 42 % μεταξύ 2010 και 2050, ενώ οι εμπορευματικές μεταφορές αναμένεται να αυξηθούν κατά 60 % κατά την ίδια χρονική περίοδο·
- Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι, σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο του 2011 για τις μεταφορές, το 30 % των οδικών εμπορευματικών μεταφορών κατά μήκος των κύριων διαδρόμων πρέπει να στραφεί σε περισσότερο βιώσιμα μεταφορικά μέσα, όπως οι σιδηρόδρομοι, έως το 2030, φθάνοντας στο 50 % το 2050, ενώ απαιτείται η ανάπτυξη κατάλληλων πράσινων υποδομών·
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η εφαρμογή της αρχής «ο χρήστης και ο ρυπαίνων πληρώνει» σε όλα τα μεταφορικά μέσα, συμπεριλαμβανομένων των οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών, θα συμβάλει στη διαμόρφωση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ όλων των μεταφορικών μέσων·
- Ζ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι νέες υπηρεσίες κινητικότητας έχουν τον στόχο και τη δυνατότητα να βελτιώσουν σημαντικά τις αστικές μεταφορές, μειώνοντας την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τις εκπομπές καυσαερίων και παρέχοντας εναλλακτική λύση στην κατοχή ιδιωτικού αυτοκινήτου, το οποίο αποτελεί ακόμη το κύριο μεταφορικό μέσο, από την άποψη των πραγματοποιούμενων διαδρομών· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι υπηρεσίες αυτές μπορούν να διευκολύνουν τη μετάβαση σε συνδυασμένες και κοινοχρηστικές μεταφορές, που είναι και περισσότερο βιώσιμες, και να συμπληρώνουν τις δημόσιες και τις ενεργητικές μορφές μετακίνησης·
- Η. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τομέας των μεταφορών διαδραματίζει καίριο ρόλο στη λειτουργία της οικονομίας της ΕΕ και αντιστοιχεί περίπου στο 4 % του ΑΕΠ της και σε ποσοστό άνω του 5 % της συνολικής απασχόλησης στην ΕΕ¹· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι γυναίκες αντιπροσωπεύουν μόλις το 22 % του εργατικού δυναμικού του τομέα και ότι το ένα τρίτο όλων των εργαζομένων του τομέα είναι άνω των 50 ετών·
- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα συνδεδεμένα και τα αυτόνομα οχήματα αναμένεται να καταστήσουν πιο αποδοτικές και ασφαλείς τις μελλοντικές οδικές μεταφορές, δεδομένου ότι το ανθρώπινο λάθος είναι η κύρια αιτία όλων των τροχαίων ατυχημάτων στους δρόμους της Ευρώπης·
- Ι. λαμβάνοντας υπόψη ότι τις τελευταίες δεκαετίες έχει συντελεστεί μεγάλη πρόοδος, χάρη στην οποία η ΕΕ έχει καταστεί η ασφαλέστερη περιοχή παγκοσμίως όσον αφορά τις οδικές μεταφορές· λαμβάνοντας υπόψη ότι ο υψηλός αριθμός των θυμάτων ατυχημάτων, με 25 500 νεκρούς και 135 000 σοβαρά τραυματισμένους στους δρόμους της Ευρώπης το περασμένο έτος, εξακολουθεί να προκαλεί μεγάλο ανθρώπινο πόνο και

¹ Βλ. EU Transport in Figures (Οι μεταφορές στην ΕΕ σε αριθμούς): Στατιστικό Εγχειρίδιο 2015, Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Λουξεμβούργο, 2015

απαράδεκτο οικονομικό κόστος, που εκτιμάται σε 100 δισεκατομμύρια EUR ετησίως, και λαμβάνοντας υπόψη ότι οι στόχοι του 2020 για τη μείωση του αριθμού των θυμάτων των τροχαίων ατυχημάτων κατά το ήμισυ σε σύγκριση με το 2010 δεν φαίνεται να επιτυγχάνονται και το ποσοστό των σοβαρών τραυματισμών και των θανάτων ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες ή οι οδηγοί μικρότερων δίτροχων οχημάτων με κινητήρα αυξάνεται ραγδαία·

- ΙΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μεταφορές αποτελούν την κύρια αιτία ατμοσφαιρικής ρύπανσης στις αστικές περιοχές και ευθύνονται για περισσότερο από το 25 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ, ποσοστό στο οποίο οι οδικές μεταφορές συμμετέχουν κατά 70% και πλέον, και το οποίο εξακολουθεί να αυξάνεται·
- ΙΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι πρόσφατες έρευνες και εκτιμήσεις δείχνουν μια ισχυρότερη σύνδεση μεταξύ της έκθεσης στην ατμοσφαιρική ρύπανση και υψηλότερων κινδύνων για τη δημόσια υγεία, περιλαμβανομένων των καρδιαγγειακών παθήσεων, όπως τα εγκεφαλικά επεισόδια και η ισχαιμική καρδιοπάθεια, και του καρκίνου, και λαμβάνοντας υπόψη ότι στην ΕΕ τα σωματίδια εκτιμάται ότι προκαλούν 399 000 πρόωρους θανάτους ετησίως, με τον αντίστοιχο αριθμό να είναι 75 000 για τα οξείδια του αζώτου και 13 600 για το όζον· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι άνθρωποι που ζουν σε αστικό περιβάλλον είναι ιδιαίτερος εκτεθειμένοι στον συγκεκριμένο κίνδυνο·
- ΙΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι καταβάλλονται παγκοσμίως σημαντικές προσπάθειες για έναν πιο ανοικτό, ασφαλέστερο και δικαιότερο τομέα μεταφορών, μεταξύ άλλων με τον ορισμό φιλόδοξων στόχων και δεσμευτικών προτύπων, καθώς και ότι η ΕΕ δεν πρέπει να χάσει την ευκαιρία να βρεθεί στην πρωτοπορία αυτών των κοινωνικών καινοτομιών·

Ο αντίκτυπος που θα έχει στις δεξιότητες και τους τρόπους εργασίας η μετάβαση που συντελείται στον τομέα των μεταφορών

- 1. εκφράζει την ικανοποίησή του για την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Η Ευρώπη σε κίνηση: Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους», με την οποία αναγνωρίζεται ότι στον τομέα της κινητικότητας συντελούνται βαθιές αλλαγές και τονίζεται ότι η επανάσταση της ψηφιακής κινητικότητας θα πρέπει να οδηγήσει σε έναν ασφαλέστερο, πιο καινοτόμο, πιο ενοποιημένο, βιώσιμο, δικαιότερο ανταγωνιστικότερο και πιο καθαρό τομέα οδικών μεταφορών, που θα διασυνδέεται με άλλα, πιο βιώσιμα μεταφορικά μέσα· εκφράζει την ικανοποίησή του για τη στρατηγική προσέγγιση που υιοθετείται στην ανακοίνωση, με στόχο την υλοποίηση ενός συνεκτικού κανονιστικού πλαισίου για τον ολοένα και πιο περίπλοκο τομέα των οδικών μεταφορών·
- 2. επισημαίνει ότι ο τομέας κινητικότητας στην ΕΕ πρέπει να αξιοποιήσει τις ευκαιρίες που δημιουργούν οι ψηφιακές τεχνολογίες· πιστεύει ότι πρέπει να αναπτυχθούν και να προωθηθούν νέα επιχειρηματικά μοντέλα που θα οδηγήσουν σε καινοτόμες υπηρεσίες κοινοχρηστικής κινητικότητας, μεταξύ των οποίων οι νέες διαδικτυακές πλατφόρμες για μεταφορές εμπορευμάτων, ο συνεπιβατισμός, οι υπηρεσίες κοινής χρήσης αυτοκινήτων ή ποδηλάτων, ή οι εφαρμογές έξυπνων τηλεφώνων που παρέχουν στοιχεία ανάλυσης και δεδομένα σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τις κυκλοφοριακές συνθήκες·
- 3. ενθαρρύνει την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να προτείνουν και να εφαρμόσουν μέτρα συνεργατικών ευφών συστημάτων μεταφορών (C-ITS), τα οποία εναρμονίζονται με τους στόχους και τις πρωτοβουλίες που διακηρύσσονται στη Λευκή Βίβλο του 2011 για

τις μεταφορές, καθώς και στη Συμφωνία του Παρισιού για το κλίμα, του Δεκεμβρίου 2015·

4. τονίζει ότι η αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ παρέχει θέσεις εργασίας σε 8 εκατομμύρια ανθρώπους και αντιστοιχεί στο 4 % της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας στην ΕΕ, αποφέροντας εμπορικό πλεόνασμα της τάξης των 120 δισεκατομμυρίων EUR·
5. υπογραμμίζει ότι οι αλλαγές στην αυτοκινητοβιομηχανία που συνδέονται με την ψηφιοποίηση, την αυτοματοποίηση ή τα καθαρότερα αυτοκίνητα θα δημιουργήσουν την ανάγκη για νέα εμπειρογνωμοσύνη και νέους τρόπους εργασίας· υπογραμμίζει ότι οι αλλαγές αυτές θα δημιουργήσουν νέες ευκαιρίες για να καταστεί ο τομέας των μεταφορών περισσότερο ελκυστικός και να τεθεί τέρμα στις ελλείψεις εργατικού δυναμικού του τομέα· επισημαίνει ότι η παραγωγή καθαρότερων, καλύτερα συνδεδεμένων και πιο αυτοματοποιημένων οχημάτων θα έχει αντίκτυπο στην κατασκευή, την ανάπτυξη, τη συντήρηση και την εξυπηρέτηση και θα δημιουργήσει την ανάγκη για νέες δεξιότητες, όπως για τη συναρμολόγηση ηλεκτρικών κινητήρων ή την κατασκευή συσσωρευτών δεύτερης γενιάς, κυψελών καυσίμου, εξοπλισμού πληροφορικής ή αισθητήρων· τονίζει ότι ήδη σήμερα η βιομηχανία αντιμετωπίζει τεράστιες προκλήσεις όσον αφορά την πρόσληψη προσωπικού με κατάλληλες δεξιότητες και ότι, ενώ η αύξηση των θέσεων εργασίας μηχανικών αναμένεται να συνεχιστεί, οι δεξιότητες ανάπτυξης λογισμικού είναι μια νέα ανάγκη που πρέπει να καλύψουν οι επιχειρήσεις· ζητεί από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν ώστε η συνεχής κατάρτιση και επιμόρφωση των εργαζόμενων της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών να προσαρμόζεται και να συμβαδίζει με αυτές τις νέες προκλήσεις·
6. υπογραμμίζει ότι η ισότητα ευκαιριών μεταξύ γυναικών και ανδρών πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα του θεματολογίου για το μέλλον του τομέα των μεταφορών· τονίζει ότι στον τομέα των μεταφορών κυριαρχούν οι άνδρες, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν τα τρία τέταρτα του συνολικού εργατικού δυναμικού, και ότι πρέπει να ενθαρρυνθεί η ισορροπία των φύλων· επιδοκιμάζει τη δημιουργία της πλατφόρμας με τίτλο «Γυναίκες στις μεταφορές – Ενωσιακή πλατφόρμα αλλαγής» που έχει ως στόχο την προώθηση της γυναικείας απασχόλησης και την ισότητα ευκαιριών στον τομέα των μεταφορών· ζητεί από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να συνεργαστούν με αυτή την πλατφόρμα ώστε η δημιουργία θέσεων απασχόλησης για γυναίκες να συμβαδίζει με την ψηφιοποίηση του τομέα·
7. επισημαίνει ότι η ψηφιακή επανάσταση θα αναδιαμορφώσει την αλυσίδα αξίας, τις ερευνητικές και επενδυτικές προτεραιότητες και τις τεχνολογικές ευκαιρίες της αυτοκινητοβιομηχανίας, οι οποίες πρέπει να είναι διαφανείς, συνεκτικές και συνεπείς με τα νομικά πρότυπα, επιδρώντας στην ανταγωνιστική θέση που κατέχει η βιομηχανία αυτή σε παγκόσμιο επίπεδο·
8. υπενθυμίζει ότι η αυτοματοποιημένη οδήγηση θα έχει σημαντικό αντίκτυπο στο εργατικό δυναμικό του τομέα των μεταφορών και θα απαιτήσει νέα προσόντα στην περίπτωση επαγγελματιών που πλήττονται· καλεί τα κράτη μέλη να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα ενόψει της εν λόγω μεταβολής στην αγορά εργασίας, που θα πρέπει να συνοδεύονται από ισχυρότερο κοινωνικό διάλογο· ζητεί από την Επιτροπή να αναπτύξει μια στρατηγική σε επίπεδο ΕΕ που θα περιλαμβάνει τις νέες δυνατότητες τις οποίες θα δημιουργήσει η ψηφιοποίηση των μεταφορών στον κόσμο της εργασίας και να συγκεντρώσει τις ορθές πρακτικές των κρατών μελών, με απώτερο σκοπό την προώθηση της δημιουργίας θέσεων εργασίας στον τομέα των μεταφορών,

περιλαμβανομένων, ως προτεραιότητας, δίκαιων μεταβατικών ρυθμίσεων για τους εργαζομένους των οποίων το αντικείμενο εργασίας θα καταστεί παρωχημένο με την πρόοδο της ψηφιοποίησης στον τομέα των μεταφορών·

9. τονίζει ότι η αυτοματοποιημένη οδήγηση τελικά θα εγείρει ερωτήματα σχετικά με την ερμηνεία της ισχύουσας νομοθεσίας της ΕΕ για τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης· καλεί την Επιτροπή να παρακολουθεί συνεχώς εάν απαιτείται νομοθετική δράση·
10. επιστά την προσοχή στον θετικό αντίκτυπο της ψηφιοποίησης στον τομέα των μεταφορών, δεδομένου ότι θα βοηθήσει να μειωθεί η γραφειοκρατία και να απλοποιηθούν οι διαδικασίες τόσο για τις αρχές όσο και για τις επιχειρήσεις, και θα διευκολύνει τον έλεγχο της συμμόρφωσης με την νομοθεσία για τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης και τους κανόνες για τις ενδομεταφορές, με την εισαγωγή των ψηφιακών ταχογράφων, βελτιώνοντας έτσι τις συνθήκες για τους επαγγελματίες οδηγούς και συμβάλλοντας στη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού για όλες τις επιχειρήσεις μεταφορών·
11. εκφράζει την ικανοποίησή του σχετικά με το νέο θεματολόγιο δεξιοτήτων για την Ευρώπη και με πρωτοβουλίες της Επιτροπής όπως το «σχέδιο στρατηγικής για την τομεακή συνεργασία σχετικά με τις δεξιότητες» και τον «συνασπισμό για τις ψηφιακές δεξιότητες και θέσεις εργασίας», με τα οποία προωθείται η συνεργασία ανάμεσα σε συνδικαλιστικές οργανώσεις, εκπαιδευτικά ιδρύματα και φορείς του ιδιωτικού τομέα για την πρόβλεψη και τον προσδιορισμό των τομέων όπου παρατηρείται αναντιστοιχία δεξιοτήτων και για την αντιμετώπισή της·
12. επικροτεί το γεγονός ότι η αυτοκινητοβιομηχανία αποτελεί έναν από τους έξι πιλοτικούς τομείς του «σχεδίου στρατηγικής» για τους οποίους έχει διατεθεί χρηματοδότηση μέσω της τομεακής συμμαχίας δεξιοτήτων στο πλαίσιο του προγράμματος Erasmus+·
13. καλεί την Επιτροπή να παρουσιάσει μια μεσοπρόθεσμη αξιολόγηση των σχεδίων που έχουν δρομολογηθεί σχετικά με τις δεξιότητες στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, μεταξύ των οποίων το τριετές ερευνητικό έργο SKILLFULL και οι συστάσεις της ομάδας υψηλού επιπέδου «GEAR 2030»· πιστεύει ότι, στη βάση του αποτελέσματος του έργου SKILLFUL, θα είναι δυνατή η αξιολόγηση της επάρκειας των απαιτήσεων κατάρτισης και προσόντων που ισχύουν για τους οδηγούς οδικών μεταφορών, ιδίως υπό το πρίσμα των νέων επαγγελμάτων/δεξιοτήτων·
14. καλεί τα κράτη μέλη, αντί να αντιδρούν σε συγκεκριμένες προκλήσεις, να ανταποκριθούν προορατικά στην ψηφιοποίηση και να λάβουν συνολικές και στρατηγικές αποφάσεις με γνώμονα την τεχνολογική ουδετερότητα και στόχο τη μεγιστοποίηση των πιθανών οφελών, καθώς και να καταβάλουν προσπάθειες για μια συμφωνημένη ενωσιακή προσέγγιση βασικών ζητημάτων·
15. υπογραμμίζει τον θεμελιώδη ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν χρήστες και καταναλωτές στην προώθηση της μετάβασης που συντελείται στον τομέα των μεταφορών και καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να βελτιώσουν τη διαφάνεια και τη δημοσιοποίηση σχετικών δεδομένων προκειμένου να ενισχυθούν η ευαισθητοποίηση του κοινού και να δοθεί η δυνατότητα στους καταναλωτές να προβαίνουν σε τεκμηριωμένες επιλογές·

Μετάβαση μέσω της προόδου στην έρευνα και την καινοτομία

16. επισημαίνει ότι η Ευρώπη κατέχει ηγετική θέση παγκοσμίως τόσο στις μεταποιητικές όσο και στις μεταφορικές δραστηριότητες και τονίζει ότι είναι κρίσιμης σημασίας ο ευρωπαϊκός τομέας των μεταφορών να εξακολουθήσει να αναπτύσσεται, να επενδύει, να καινοτομεί και να ανανεώνεται με βιώσιμο τρόπο, προκειμένου να διατηρήσει την τεχνολογική πρωτοκαθεδρία του και την ανταγωνιστική του θέση·
17. υπενθυμίζει τον σημαντικό στόχο της επίτευξης ενός ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών χωρίς εμπόδια, στον οποίο, στο πλαίσιο μιας αποδοτικής χρήσης συνδυασμένων μεταφορών, κάθε μεταφορικό μέσο θα έχει τη θέση του και η αλληλεπίδραση μεταξύ των μέσων μεταφοράς θα αυξηθεί και, κατά συνέπεια, ζητεί από τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν ένα κατάλληλο περιβάλλον στη βάση κινήτρων, προκειμένου να διευκολυνθεί η αύξηση της αποδοτικότητας των μεταφορικών μέσων και να εξαλειφθούν τα υφιστάμενα εμπόδια, όπως η άσκοπη διοικητική επιβάρυνση·
18. υπενθυμίζει ότι θα χρειαστούν βιώσιμες και καινοτόμες τεχνολογίες μεταφορών και λύσεις στον τομέα της κινητικότητας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, τον περιορισμό της κλιματικής αλλαγής, των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της κυκλοφοριακής συμφόρησης, καθώς και ότι απαιτείται ένα ευρωπαϊκό ρυθμιστικό πλαίσιο για την τόνωση της καινοτομίας· ζητεί, στο πλαίσιο αυτό, περισσότερη χρηματοδότηση για μια διασυνδεδεμένη πολυτομεακή έρευνα και ανάπτυξη όσον αφορά τα συνδεδεμένα αυτοκίνητα χωρίς οδηγό, τον εξηλεκτρισμό των σιδηροδρομικών και των οδικών υποδομών, τα εναλλακτικά καύσιμα, τον σχεδιασμό και την κατασκευή οχημάτων, τη διαχείριση των δικτύων και της κυκλοφορίας, καθώς και τις υπηρεσίες και τις υποδομές έξυπνης κινητικότητας, χωρίς να παραβλέπονται τα υπάρχοντα συστήματα σε άλλους τομείς· σημειώνει ότι οι εν λόγω βασικές καινοτομίες θα χρειαστούν την εφαρμογή πολλών μορφών βιομηχανικής τεχνογνωσίας ώστε να αναπτυχθούν αποτελεσματικά· επισημαίνει ότι, στο πλαίσιο αυτό, τα συνεργατικά, αυτοματοποιημένα και συνδεδεμένα οχήματα μπορούν να καταστήσουν την ευρωπαϊκή βιομηχανία περισσότερο ανταγωνιστική και να οδηγήσουν στη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών από τις μεταφορές, καθώς και να συμβάλουν στη μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα· τονίζει, ως εκ τούτου, ότι οι απαιτήσεις για υποδομές θα πρέπει να προσδιοριστούν με στόχο να διασφαλιστεί ότι τα εν λόγω συστήματα μπορούν να λειτουργήσουν με ασφάλεια·
19. επισημαίνει ότι, προκειμένου να διατηρηθεί η ανταπόκριση στις τεχνολογικές εξελίξεις και να διατεθούν στους ευρωπαίους πολίτες οι καλύτερες δυνατές λύσεις στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι οι ευρωπαϊκές επιχειρήσεις θα διατηρήσουν και θα ενισχύσουν το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα, η Ευρώπη χρειάζεται καλύτερο πλαίσιο για κοινή δράση στην έρευνα και την καινοτομία στον τομέα των μεταφορών· πιστεύει ότι οι φιλόδοξοι στόχοι για το μελλοντικό σύστημα μεταφορών μπορούν να επιτευχθούν μόνο με την ανάπτυξη, τη δοκιμή και την εφαρμογή νέων ιδεών και εννοιών, σε στενή αλληλεπίδραση με τα θεματολόγια πολιτικής και κανονιστικών ρυθμίσεων·
20. ζητεί περαιτέρω διαφανή χρηματοδοτική στήριξη της έρευνας, της καινοτομίας και της κατάρτισης, όπως συνέβαινε στο πλαίσιο των στρατηγικών έξυπνης εξειδίκευσης, όπου η συγχρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης παρείχε στήριξη σε τομείς όπως τα συστήματα ισχύος ή τα ευφυή συστήματα μεταφορών·

21. υπενθυμίζει ότι η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση κατά τη διάρκεια του επόμενου πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ΠΔΠ) 2021-2027 θα είναι ζωτικής σημασίας για την ολοκλήρωση των διασυνοριακών υποδομών και την εξάλειψη σημείων συμφόρησης κατά μήκος των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), και παρατηρεί ότι η χρηματοδότηση υποδομών προωθεί τις δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις σε υψηλής ποιότητας και βιώσιμες υπηρεσίες και τεχνολογίες μεταφορών· ζητεί, κατά συνέπεια, να διατεθεί χρηματοδότηση στο πλαίσιο του προσεχούς ΠΔΠ με σκοπό την προώθηση της ταχείας ανάπτυξης και εφαρμογής συστημάτων, υπηρεσιών και ψηφιακών λύσεων για τις μελλοντικές μεταφορές·
22. υπογραμμίζει ότι πρέπει να μειωθούν οι οικονομικοί φραγμοί και να απλουστευθεί η πρόσβαση στη χρηματοδότηση, δεδομένου ότι το γραφειοκρατικό και το διοικητικό κόστος επιβαρύνουν αναλογικά περισσότερο τις ΜΜΕ, διότι δεν διαθέτουν τις σχετικές δεξιότητες και ικανότητες· ζητεί από την Επιτροπή να επιβλέπει εάν οι διαδικασίες δημόσιων προμηθειών των κρατών μελών σε σχέση με τις έξυπνες υποδομές μεταφορών ανταποκρίνονται στις διατάξεις για τη διευκόλυνση της πρόσβασης για τις ΜΜΕ που περιλαμβάνονται στην οδηγία 2014/24/ΕΕ σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες·
23. επισημαίνει ότι η Ευρώπη πρέπει να βελτιώσει το οικοσύστημα καινοτομίας, από τη βασική τεχνολογική έρευνα έως την έρευνα για νέες υπηρεσίες και επιχειρηματικά μοντέλα που οδηγούν στην κοινωνική καινοτομία (εφόσον επεκταθούν ευρέως στην αγορά)· υπογραμμίζει ότι η δημόσια στήριξη του οικοσυστήματος καινοτομίας θα πρέπει να επικεντρώνεται στις αδυναμίες της αγοράς όσον αφορά την έρευνα και την καινοτομία, καθώς και σε φιλικές προς την καινοτομία πολιτικές, δίνοντας τη δυνατότητα στα ευρωπαϊκά μέσα τυποποίησης και κανονιστικής ρύθμισης, καθώς και στα χρηματοπιστωτικά μέσα, να τονώσουν τις επενδύσεις του ιδιωτικού τομέα στην καινοτομία·
24. σημειώνει ότι η έρευνα σε επίπεδο ΕΕ, ιδίως μέσω του προγράμματος «Ορίζων 2020», θα αποτελέσει το κλειδί για την επίτευξη αποτελεσμάτων, όπως αποδεικνύουν οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, όπως η Κοινή Επιχείρηση «Κυψέλες καυσίμου και υδρογόνου» και η πρωτοβουλία Ευρωπαϊκά Πράσινα Οχήματα, και ζητεί μια συγκεκριμένη σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για τη συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη οδήγηση· υποστηρίζει το έργο της Επιτροπής για τη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής συμμαχίας στον κλάδο των συσσωρευτών και ζητεί περαιτέρω οικονομική στήριξη για την ανάπτυξη της βιώσιμης παραγωγής και ανακύκλωσης συσσωρευτών και στοιχείων συσσωρευτών στην ΕΕ για μελλοντικά οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, καθώς και μια παγκόσμια προσέγγιση δίκαιου εμπορίου για την εισαγωγή υλικών όπως το κοβάλτιο και το λίθιο, δεδομένου ότι η πρόοδος αυτών των τεχνολογιών θα διαδραματίσει καίριο ρόλο στο μέλλον της καθαρής και βιώσιμης κινητικότητας·
25. τονίζει τη σημασία της χάραξης συνεκτικών στρατηγικών οικονομικής και βιομηχανικής ανάπτυξης, όπου οι επιδιωκόμενοι στόχοι, όπως η περαιτέρω ανάπτυξη της παραγωγής και χρήσης οχημάτων χαμηλών εκπομπών ευθυγραμμίζονται με την αναβάθμιση των πόρων για την επίτευξη αυτών των στόχων, σε επίπεδο υποδομών και στοιχείων που συνδέονται με τη χρήση, όπως οι συσσωρευτές, μια πτυχή στην οποία η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να εστιάσουν την προσοχή τους, με στόχο την ανάπτυξη μιας στρατηγικής για την παραγωγή συσσωρευτών στην ΕΕ·

τονίζει τη σημασία της παροχής κινήτρων στους κατασκευαστές και της διείσδυσης στην αγορά, προκειμένου να μειωθεί το κόστος·

26. εκφράζει την ικανοποίησή του για το γεγονός ότι η Επιτροπή εξετάζει επίσης τα εν λόγω ζητήματα σε σύνδεση με την κυκλική οικονομία, με ιδιαίτερη έμφαση στα σπάνια υλικά και στους συσσωρευτές· ενθαρρύνει, στο πλαίσιο αυτό, την Επιτροπή να αξιολογήσει περαιτέρω το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της κατασκευής συσσωρευτών και της ανακύκλωσής τους, ούτως ώστε να διαμορφωθεί μια πλήρης εικόνα του περιβαλλοντικού αντικτύπου των ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή, προκειμένου να διευκολυνθεί η σύγκριση των διαφόρων συστημάτων μετάδοσης κίνησης ως προς τη βιωσιμότητά τους σε ολόκληρο τον κύκλο ζωής τους·
27. υπογραμμίζει τα δυνητικά οφέλη των εφαρμογών δεύτερης χρήσης των συσσωρευτών οχημάτων, για παράδειγμα σε λύσεις αποθήκευσης σε έξυπνα δίκτυα και έξυπνες κατοικίες, και καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να στηρίζουν τα ερευνητικά και δοκιμαστικά έργα στον τομέα αυτόν μέσω προγραμμάτων χρηματοδότησης·
28. υποστηρίζει την αυξημένη χρήση ψηφιακών τεχνολογιών για την εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», όπως ηλεκτρονικών διοδίων και ηλεκτρονικών εισιτηρίων με βάση τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων· εκφράζει την ικανοποίησή του για τις κατευθυντήριες γραμμές για τις πόλεις που διατυπώνονται από την Επιτροπή στο πλαίσιο των ρυθμίσεων πρόσβασης των οχημάτων στις πόλεις (UVARs)· τονίζει, ωστόσο, ότι πρέπει να καταβληθούν μεγαλύτερες προσπάθειες σε ευρωπαϊκό επίπεδο, προκειμένου να αποφευχθεί ο κατακερματισμός του ενιαίου χώρου μεταφορών· τονίζει, στο πλαίσιο αυτό, τη σημασία της χρηματοδότησης έργων μεταφορικών υποδομών και της εφαρμογής σημαντικών επενδύσεων στα πλέον υπεύθυνα από περιβαλλοντική άποψη καύσιμα χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, προκειμένου να προωθηθεί η αναμόρφωση του συστήματος μεταφορών και να διασφαλιστεί η ολοκλήρωση των ενεργειακών και μεταφορικών στοιχείων για την επίτευξη της μετάβασης σε έναν περισσότερο βιώσιμο συνδυασμό καυσίμων· πιστεύει, όσον αφορά τη χρηματοδότηση της ΕΕ για τις μεταφορές, ότι η καταλληλότητα για την επίτευξη των κλιματικών στόχων θα πρέπει να είναι ένα από τα κριτήρια επιλεξιμότητας των έργων·
29. υπενθυμίζει τις δεσμεύσεις που έχει αναλάβει η ΕΕ για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής, στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού, της Ατζέντας του 2030 του ΟΗΕ και του πλαισίου της ΕΕ για το κλίμα και την ενέργεια έως το 2030· εκφράζει την ικανοποίησή του για τα μέτρα που έχουν ήδη εγκριθεί, όπως ο κύκλος δοκιμής βάσει της παγκόσμια εναρμονισμένης διαδικασίας δοκιμών ελαφρών οχημάτων (WLTP) και οι δέσμες μέτρων για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE), που αποσκοπούν στη μείωση του χάσματος μεταξύ των διακηρυγμένων στόχων για απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης· ζητεί από την Επιτροπή να παρακολουθεί την αποτελεσματικότητα αυτών των μέτρων και, εάν το κρίνει αναγκαίο, να προτείνει περαιτέρω βελτιώσεις· θεωρεί ότι η διαδικασία WLTP αποτελεί ένα βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση όσον αφορά τη μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών CO₂ για τα επιβατηγά οχήματα·
30. σημειώνει ότι η πληροφόρηση των καταναλωτών σχετικά με τα επιβατηγά οχήματα είναι απολύτως αναγκαία για την επιτάχυνση της απαλλαγής των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και ζητεί, ως εκ τούτου, βελτιωμένες, αξιόπιστες και πιο

προσβάσιμες πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές και την κατανάλωση καυσίμου των οχημάτων, μεταξύ άλλων με την τυποποιημένη, ορατή και σαφή επισήμανση των οχημάτων, προκειμένου να μπορούν οι καταναλωτές να προβαίνουν σε συνειδητές επιλογές και να προωθηθούν αλλαγές στη συμπεριφορά των επιχειρήσεων και των ιδιωτών, καθώς και μια καθαρότερη κινητικότητα· τονίζει ότι η παροχή ακριβέστερων πληροφοριών θα διευκολύνει επίσης τη σύναψη «πράσινων» δημόσιων συμβάσεων και θα επιτρέψει στις δημόσιες αρχές των κρατών μελών, των περιφερειών και των πόλεων να κάνουν χρήση των συμβάσεων αυτού του είδους· χαιρετίζει τη σύσταση (ΕΕ) 2017/948 της Επιτροπής¹, ενώ παράλληλα ζητεί από την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο αναθεώρησης της οδηγίας 1999/94/ΕΚ² για τη σήμανση των αυτοκινήτων·

31. επισημαίνει τα οικονομικά και μη οικονομικά εμπόδια που αντιμετωπίζουν σήμερα οι καταναλωτές κατά την αγορά ενός οχήματος χαμηλών εκπομπών· υπενθυμίζει ότι η αποδοχή των οχημάτων χαμηλών εκπομπών από τους τελικούς χρήστες εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα ολοκληρωμένων διασυννοριακών υποδομών· εκφράζει, εν προκειμένω, την ικανοποίησή του για τις υφιστάμενες ιδιωτικές και δημόσιες πρωτοβουλίες που έχουν ως στόχο να καταστεί δυνατή η περιαγωγή μεταξύ διαφορετικών φορέων εκμετάλλευσης υποδομών φόρτισης· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διευκολύνουν την περιαγωγή και την προσβασιμότητα των υποδομών φόρτισης στην Ευρώπη· καλεί την Επιτροπή να στηρίξει περισσότερο τις προσπάθειες των κρατών μελών για επέκταση των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων προκειμένου να επιτευχθεί το συντομότερο δυνατόν βασική κάλυψη σε ολόκληρη την ΕΕ·
32. είναι της άποψης ότι, προκειμένου να επισπευσθεί η διείσδυση των καυσίμων χαμηλών εκπομπών στην αγορά και να αξιοποιηθούν πλήρως τα οφέλη τους για το κλίμα, είναι αναγκαίο να δοθούν κίνητρα για τη χρήση τους και για την ανάπτυξη συμβατών οχημάτων· επαναλαμβάνει, ωστόσο, ότι, προκειμένου να τηρηθεί η συμφωνία του Παρισιού, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές θα πρέπει να έχουν σταθερά πτωτική πορεία προς το μηδέν έως τα μέσα του αιώνα· υπογραμμίζει ότι ο ευρωπαϊκός τομέας των οδικών μεταφορών δεν θα μπορέσει να καταστεί οικολογικά και οικονομικά βιώσιμος, εάν συνεχιστεί η εφαρμογή μιας τεχνολογικά ενιαίας προσέγγισης και ότι, ως εκ τούτου, είναι απαραίτητη η μετάβαση σε μια πραγματικά τεχνολογικά ουδέτερη αξιολόγηση των συστημάτων μετάδοσης κίνησης σε σχέση με την ανάπτυξη μελλοντικών οχημάτων που να ανταποκρίνονται σε διαφορετικές ανάγκες κινητικότητας· τονίζει ότι απαιτείται διατομεακή προσπάθεια για την ενίσχυση των επενδύσεων σε υποδομές καυσίμων χαμηλών εκπομπών, οι οποίες αποτελούν προϋπόθεση για την ευρύτερη χρήση και ανάπτυξη οχημάτων εναλλακτικών πηγών τροφοδοσίας·
33. τονίζει ότι, για την πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα³, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες και οι διαθέσιμοι πόροι των δημοτικών και των περιφερειακών αρχών, ιδίως σε σχέση με ζητήματα πολυπλοκότητας και διοικητικού φόρτου·
34. εκφράζει την ικανοποίησή του για τη δέσμευση της Επιτροπής να υποβάλει, έως τις 2 Μαΐου 2018, νομοθετική πρόταση για πρότυπα εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης

¹ ΕΕ L 142 της 2.6.2017, σ. 100.

² ΕΕ L 12 της 18.1.2000, σ. 16.

³ ΕΕ L 120 της 15.5.2009, σ. 5.

καυσίμου για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, τα οποία θα πρέπει να είναι φιλόδοξα και ρεαλιστικά και να βασίζονται σε δεδομένα που συγκεντρώνονται με το εργαλείο υπολογισμού ενεργειακής κατανάλωσης οχημάτων (VECTO), ούτως ώστε να εξασφαλιστεί μια συνεκτική νομοθεσία για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα· τονίζει ότι το VECTO πρέπει να επικαιροποιείται ταχέως και τακτικά, ώστε με την ακριβή καταγραφή των νέων τεχνολογιών να καθίσταται δυνατή η έγκαιρη βελτίωση της απόδοσης των οχημάτων·

35. υπογραμμίζει ότι το επίπεδο φιλοδοξίας για τους στόχους εκπομπών CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα πρέπει να συνάδει με τις μελλοντικές φιλοδοξίες για τη μείωση των εκπομπών ρύπων, για παράδειγμα στο πλαίσιο του EURO 7, καθώς και με τις απαιτήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2015/719 για τα βάρη και τις διαστάσεις¹·
36. υπενθυμίζει τα αποτρώπια πειράματα έκθεσης σε καυσαέρια που διεξήχθησαν σε ανθρώπους και πιθήκους από την ευρωπαϊκή ομάδα έρευνας για το περιβάλλον και την υγεία στις μεταφορές (EUGT), οργανισμό που χρηματοδοτείται από μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες· υπενθυμίζει ότι δεν πρόκειται για το πρώτο σκάνδαλο αυτού του είδους στην αυτοκινητοβιομηχανία· ζητεί όλες οι έρευνες στις οποίες βασίζεται η πολιτική της ΕΕ να μην εξαρτώνται με κανέναν τρόπο από την αυτοκινητοβιομηχανία, ούτε καν μέσω χρηματοδότησης ή υπεργολαβίας·

Μετάβαση στον τομέα των μεταφορών που εξυπηρετεί όλους τους χρήστες

37. υπογραμμίζει ότι η συνδεσιμότητα μεταξύ αυτόνομων οχημάτων, μεταξύ οχημάτων και υποδομών, μεταξύ οχημάτων, ποδηλάτων και πεζών, καθώς και με το ίδιο το δίκτυο θα είναι καθοριστικής σημασίας για την εξασφάλιση απρόσκοπτης ροής της κυκλοφορίας· καλεί, ως εκ τούτου, την Επιτροπή να εξετάσει ζητήματα χρήσης και διαχείρισης δεδομένων, με έμφαση στην προστασία των δεδομένων, και να αναλύσει όλες τις πιθανές εφαρμογές των τεχνολογιών CAD, που περιλαμβάνουν προηγμένα επίπεδα αυτονομίας και παρέχουν υπηρεσίες με προστιθέμενη αξία· τονίζει την ανάγκη να αναπτυχθούν τηλεπικοινωνιακές και δορυφορικές υποδομές για τη βελτίωση των υπηρεσιών εντοπισμού θέσης και επικοινωνίας μεταξύ οχημάτων και υποδομών και καλεί την Επιτροπή να ορίσει πού και από πότε οι υφιστάμενες υποδομές μεταφορών πρέπει να εναρμονιστούν με τα πρότυπα έξυπνων υποδομών μεταφορών·
38. επισημαίνει ότι η αυτόνομη οδήγηση και τα καθαρά οχήματα θα απαιτήσουν ολοκληρωμένο σχεδιασμό υποδομών και πραγματοποίηση επενδύσεων για τον εξοπλισμό των οδών με τις απαραίτητες υποδομές τηλεπικοινωνιών και φόρτισης, για παράδειγμα για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, καθώς και για την παροχή οδικών δεδομένων υψηλής ποιότητας, για παράδειγμα για ψηφιακούς χάρτες υψηλής ευκρίνειας, και πλήρως διαλειτουργικού εξοπλισμού στα οχήματα· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να δώσουν ώθηση στις επενδύσεις σε καινοτόμες και βιώσιμες αναβαθμίσεις των υποδομών μεταφορών·
39. υπενθυμίζει στην Επιτροπή ότι για την επίτευξη επαρκούς συνδεσιμότητας των μεταφορών και για τη δέουσα διαχείριση της ασφάλειας, της σηματοδότησης, του αυτοματισμού, των ψηφιακών χαρακτηριστικών για τους καταναλωτές, καθώς και για την ασφαλή διαχείριση των δεδομένων, πρέπει να διασφαλιστεί το συντομότερο δυνατόν η πλήρης κάλυψη 5G των διαδρόμων ΔΕΔ-Μ για τις σιδηροδρομικές και

¹ ΕΕ L 115 της 6.5.2015, σ. 1.

οδικές μεταφορές και τις εσωτερικές πλωτές οδούς· ζητεί την ανάπτυξη έργων έξυπνων αυτοκινητοδρόμων και τη δημιουργία ευφών διαδρόμων για τις μεταφορές· θεωρεί ότι οι κύριοι δρόμοι θα πρέπει να είναι εξοπλισμένοι με οπτικές ίνες, ασύρματους σταθμούς και σταθμούς βάσης 5G·

40. τονίζει ότι η εξάλειψη των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων στους ευρωπαϊκούς δρόμους θα πρέπει να αποτελέσει τον πρωταρχικό στόχο και επισημαίνει την ανάγκη να εξασφαλιστεί η ασφαλής συνύπαρξη παλαιών και νέων μεταφορικών μέσων, με την υποχρεωτική εγκατάσταση ορισμένων συστημάτων υποβοήθησης της οδήγησης, που θα διευκολύνει τη μετάβαση αυτή, και την εξασφάλιση των κατάλληλων υποδομών· καλεί την Επιτροπή να προβεί σε ενδελεχή και τεχνολογικά ουδέτερη αξιολόγηση των επιπτώσεων που έχει στην ασφάλεια η χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων με μια ολιστική εστίαση στις επιπτώσεις που έχουν στην ασφάλεια όλα τα συστήματα συνδυασμένων μεταφορών·
41. τονίζει ότι οι στόχοι για τη μείωση του αριθμού των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών σε οδικά ατυχήματα δεν έχουν ακόμη επιτευχθεί και ότι η ευρωπαϊκή πολιτική για τις μεταφορές θα πρέπει συνεπώς να επικεντρωθεί στη μείωσή τους· υπογραμμίζει τη σημασία της κατάλληλης νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας για την επίτευξη ενός ασφαλέστερου τομέα οδικών μεταφορών· υπενθυμίζει στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη ότι για να μειωθούν τα ατυχήματα και τα θύματα στους ευρωπαϊκούς δρόμους πρέπει να εξασφαλιστούν κατάλληλοι χώροι στάθμευσης και ανάπαυσης σε ολόκληρη την ΕΕ·
42. επισημαίνει ότι η ανάπτυξη συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων αυτοκινήτων οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην τεχνολογία· ζητεί, ως εκ τούτου, να διερευνηθεί και να αναγνωριστεί ο κοινωνικός αντίκτυπος της ανάπτυξης αυτής, και θεωρεί ότι πρέπει να διασφαλιστεί ότι η εισαγωγή συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων αυτοκινήτων είναι πλήρως συμβατή με τις κοινωνικές, ανθρώπινες και περιβαλλοντικές αξίες και στόχους· επισημαίνει ότι, σε περίπτωση ατυχήματος ενός ή περισσότερων αυτόνομων οχημάτων, πρέπει να καταστεί σαφές ποιος επωμίζεται την ευθύνη, ήτοι οι επιχειρήσεις λογισμικού, ο κατασκευαστής του οχήματος, ο οδηγός, ή οι ασφαλιστικές εταιρείες·
43. υπογραμμίζει ότι αυτές οι επικείμενες αλλαγές δεν θα πρέπει να αποβούν εις βάρος της κοινωνικής ένταξης και της συνδεσιμότητας στα κράτη μέλη και σε περιοχές που παρουσιάζουν κενά όσον αφορά την κινητικότητα· σημειώνει ότι είναι αναγκαίο να αναβαθμιστεί η δυναμικότητα των δικτύων, αξιοποιώντας τις υφιστάμενες υποδομές δικτύων και τις σημαντικές μελλοντικές καινοτομίες, ώστε να καταστεί δυνατή η βαθύτερη ολοκλήρωση των ψηφιακών τεχνολογιών και να αντιμετωπιστούν οι μεγάλες αποκλίσεις από πλευράς συνδεσιμότητας ανάμεσα στα κράτη μέλη και ανάμεσα στις αστικές και τις αγροτικές, τις κεντρικές και τις απομακρυσμένες περιοχές, που επιβάλλει να αναπτυχθεί ένα σύνολο κατάλληλα προσαρμοσμένων λύσεων με τη στήριξη του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και τον μεταξύ τους συντονισμό· τονίζει ότι τα συμβατικά μεταφορικά μέσα, όπως τα λεωφορεία, εξακολουθούν να έχουν καίριο ρόλο σε απομακρυσμένες και ορεινές περιοχές και θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στη διαδικασία αυτή· υπενθυμίζει ότι η εμπειρία σε πολλές χώρες της ΕΕ δείχνει ότι η διάρθρωση των συλλογικών και των δημοσίων οδικών μεταφορών μέσω συμβάσεων στη βάση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, που συνδυάζουν κερδοφόρες και μη κερδοφόρες γραμμές, μπορεί να αποφέρει τα βέλτιστα αποτελέσματα για τους πολίτες, τα δημόσια οικονομικά και τον ανταγωνισμό στην αγορά·

44. υπενθυμίζει ότι είναι αναγκαίο να προωθηθούν συλλογικά και ασφαλέστερα μέσα εμπορευματικών μεταφορών και επιβατικών συγκοινωνιών σε μεγάλους διασυνοριακούς διαδρόμους και μητροπολιτικές περιοχές, προκειμένου να μειωθούν η μόλυνση, η κυκλοφοριακή συμφόρηση και τα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα και να προστατευθεί η υγεία των πολιτών και των χρηστών του οδικού δικτύου·
45. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να προωθήσουν σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας και σχέδια βιώσιμης κινητικότητας στην ύπαιθρο, που δικαιολογούνται από το γενικό συμφέρον και που θα ενσωματώνουν όλα τα καινούργια μεταφορικά μέσα, θα στηρίζουν την ανάπτυξη ενός συστήματος συνδυασμένων συγκοινωνιών, θα βελτιώνουν την κινητικότητα και την ποιότητα των υπηρεσιών για τους πολίτες, συμπεριλαμβανομένων των ηλικιωμένων και των πολιτών με αναπηρίες, παρέχοντάς τους εναλλακτικές λύσεις, και θα εσωτερικεύουν ή θα μειώνουν το εξωτερικό υγειονομικό και περιβαλλοντικό κόστος για τις πόλεις, ενώ ταυτόχρονα θα ενθαρρύνουν τον τουρισμό· σημειώνει ότι τα σχέδια αυτά θα πρέπει να προωθούν την ένταξη, τη συμμετοχή και την απασχόληση των πολιτών που ζουν σε πιο απομακρυσμένες περιοχές, προκειμένου να καταπολεμηθεί η απειλή της πληθυσμιακής συρρίκνωσης των αγροτικών περιοχών και να βελτιωθεί η επικοινωνία με τις εξόχως απόκεντρες περιφέρειες και τις διασυνοριακές περιφέρειες και η προσβασιμότητά τους· τονίζει ότι η κινητικότητα στην ύπαιθρο διαφέρει σημαντικά από την αστική κινητικότητα, όχι μόνο από άποψη αποστάσεων και διαθεσιμότητας δημόσιων συγκοινωνιών, αλλά και σε σχέση με περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες, όπως η χαμηλότερη περιβαλλοντική πίεση από τις εκπομπές ρύπων, το χαμηλότερο μέσο εισόδημα και τα μεγαλύτερα εμπόδια στις επενδύσεις σε υποδομές·
46. σημειώνει ότι τα διδάγματα που έχουν αντληθεί από τα προηγούμενα και τα εν εξελίξει έργα —όπως το πρόγραμμα εργασιών για τις μεταφορές, ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» και η Κοινή βιώσιμη κινητικότητα σε διασύνδεση με τις δημόσιες συγκοινωνίες σε περιοχές της ευρωπαϊκής υπαίθρου (SMARTA)— παρέχουν στοιχεία για τη δημιουργία έξυπνων χωριών, μεταξύ άλλων με πιο αποδοτική και έξυπνη εφοδιαστική από πόρτα σε πόρτα, καινοτόμες ιδέες όσον αφορά την κινητικότητα ως υπηρεσία (MaaS), έξυπνες υποδομές μεταφορών νέας γενιάς, συνδεδεμένες και αυτοματοποιημένες μεταφορές και έξυπνη αστική κινητικότητα (συγκοινωνία από και προς τις πόλεις)·
47. υπογραμμίζει ότι η κινητικότητα θεωρείται διαρκώς περισσότερο υπηρεσία και, ως εκ τούτου, η επέκταση των απρόσκοπτων συνδυασμένων μεταφορών «από πόρτα σε πόρτα» πρέπει να καταστεί δυνατή σε διασυνοριακή βάση και συνεπώς καλεί τα κράτη μέλη να κάνουν διαθέσιμες τις υπηρεσίες ενημέρωσης και κράτησης για συνδυασμένες μετακινήσεις, με πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο, και καλεί την Επιτροπή να υποβάλει νομοθετική πρόταση για τα δικαιώματα των επιβατών συνδυασμένων συγκοινωνιακών μέσων, έως το τέλος του 2018· πιστεύει ότι αυτές οι νέες υπηρεσίες μεταφορών θα πρέπει να αντιμετωπίζονται, για παράδειγμα όσον αφορά τα συστήματα διόδων, ως τρόποι μετακίνησης, αν όχι προτιμότεροι, τουλάχιστον εξίσου ικανοποιητικοί με τη χρήση ιδιωτικού οχήματος, και ότι η ανάπτυξή τους δεν πρέπει να επιβραδυνθεί από νομοθετικά εμπόδια·
48. καλεί την Επιτροπή να προωθήσει τις υφιστάμενες εθνικές και τοπικές βέλτιστες ρυθμιστικές πρακτικές που ενσωματώνουν νέες και παραδοσιακές μορφές κινητικότητας, υποστηρίζουν τις επιλογές των καταναλωτών διαθέτοντας στους καταναλωτές πληροφορίες και δυνατότητα αγοράς εισιτηρίων συνδυασμένων

μετακινήσεων και ενθαρρύνοντας τη χρήση δημόσιων παρά ιδιωτικών συγκοινωνιακών μέσων, ή στηρίζοντας τις προσφορές που προέρχονται από τις πρωτοβουλίες των μεταφορών συνεργατικής οικονομίας, που δίνουν ώθηση και την αναγκαία στήριξη στην προώθηση του βιώσιμου τουρισμού και της περιβαλλοντικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, ευνοώντας ιδίως τις ΜΜΕ και εστιάζοντας στα κράτη μέλη και στις περιοχές που παρουσιάζουν κενά όσον αφορά την κινητικότητα·

49. επαναλαμβάνει ότι ο τομέας των ταξιδιών είναι ένας από τους τομείς που επηρεάζονται περισσότερο από την ψηφιοποίηση και ότι αυτό το νέο και περισσότερο καθοριστικό ψηφιακό περιβάλλον δίνει τη δυνατότητα στους καταναλωτές να διαδραματίζουν έναν πιο ενεργό ρόλο όταν αναζητούν, κάνουν αγορές ή κρατήσεις και πληρώνουν για τις μετακινήσεις τους· τονίζει ότι είναι αναγκαία η επιβολή των υφιστάμενων κανόνων που διασφαλίζουν τη διαφάνεια και την ουδετερότητα, ώστε οι καταναλωτές να μπορούν να κάνουν συνειδητές επιλογές βάσει αξιόπιστων πληροφοριών·
50. επισημαίνει τη σημασία της καθοδήγησης της κινητικότητας· θεωρεί ότι είναι σημαντικό ενθαρρύνονται οι πολίτες να αποκτούν συνήθειες βιώσιμης κινητικότητας μέσω οικονομικών κινήτρων, μέσω της ευαισθητοποίησης σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των επιμέρους μεταφορικών μέσων, και μέσω του συντονισμού και της ανάπτυξης υπηρεσιών μεταφορών με χαμηλές εκπομπές άνθρακα, όπως οι δημόσιες συγκοινωνίες και η δημιουργία ή η βελτίωση της υποδομής για την ήπια κινητικότητα (βάδισμα, ποδήλατο κ.λπ.), προκειμένου να δοθεί μια εναλλακτική λύση αντί των οδικών μεταφορών· υπογραμμίζει την ανάγκη χρηματοδότησης έργων που θα διευκολύνουν την τοπική και περιφερειακή κινητικότητα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών όπως, για παράδειγμα, τα συστήματα ενοικίασης ποδηλάτων στην πόλη·
51. καλεί την Επιτροπή να προωθήσει μια αποδοτική και οικολογική εφοδιαστική, για την καλύτερη αντιμετώπιση της προβλεπόμενης αύξησης της ζήτησης εμπορευματικών μεταφορών, μέσω βελτιστοποίησης της χωρητικότητας των φορτηγών και της μείωσης του αριθμού των κενών ή μερικώς φορτωμένων φορτηγών· καλεί επίσης την Επιτροπή να ενισχύσει την μετάβαση προς τις συνδυασμένες μεταφορές και να προωθήσει τις πλατφόρμες συνδυασμένων μεταφορών για τον συντονισμό της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών και καλεί τα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν σε ολόκληρη την Ευρώπη ηλεκτρονικά έγγραφα μεταφοράς ως πάγια πρακτική, προκειμένου να μειωθεί η διοικητική επιβάρυνση και να αυξηθεί η αποδοτικότητα·
52. τονίζει τη σημαντική συμβολή που μπορεί να έχουν οι φάλαγγες φορτηγών και η χρήση βαρέων φορτηγών για την ενίσχυση της αποδοτικότητας και την εξοικονόμηση καυσίμων στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και ζητεί, συνεπώς, από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν τους στόχους της δήλωσης του Άμστερνταμ και να θεσπίσουν κίνητρα για την ενισχυμένη χρήση βαρέων φορτηγών·
53. προτρέπει την Επιτροπή να παράσχει στήριξη σε πρωτοβουλίες που συμβάλλουν στη μείωση και την αποφυγή της οδικής συμφόρησης χωρίς ο όγκος των μεταφορών να μεταφερθεί σε εναλλακτικά τμήματα του οδικού δικτύου, όπως τα παραδείγματα βέλτιστης πρακτικής σχετικά με τα «τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης» καθώς και τα επιτυχημένα μέτρα μεταστροφής σε άλλα μεταφορικά μέσα·

54. καλεί την Επιτροπή να προβεί σε αναλυτική αξιολόγηση των ζητημάτων που σχετίζονται με το απόρρητο των δεδομένων και την ευθύνη που ενδέχεται να προκύψει από την ανάπτυξη αυτοματοποιημένων οχημάτων·
55. επισημαίνει ότι τα μοντέλα συνεργατικής οικονομίας έχουν τη δυνατότητα να οδηγήσουν σε βελτίωση της αποδοτικότητας του συστήματος μεταφορών και σε μείωση των ανεπιθύμητων εξωτερικών επιδράσεων της κυκλοφορίας, όπως η συμφόρηση και οι εκπομπές· καλεί τις αρχές να εξετάσουν, με σεβασμό προς την αρχή της επικουρικότητας, το ενδεχόμενο πλήρους ενσωμάτωσης των πραγματικά συνεργατικών υπηρεσιών μεταφορών στο συμβατικό σύστημα μεταφορών, με σκοπό να ενθαρρυνθεί η δημιουργία ομαλών και ολοκληρωμένων αλυσίδων μεταφορών και η παροχή νέων μορφών βιώσιμης κινητικότητας·
56. τονίζει ότι, στο πλαίσιο της συνεργατικής οικονομίας, τα πλέον επείγοντα ζητήματα είναι αυτά που σχετίζονται με την προστασία των καταναλωτών, την κατανομή της ευθύνης, τη φορολογία, τα συστήματα ασφάλισης, την κοινωνική προστασία των εργαζομένων (είτε πρόκειται για μισθωτούς είτε για αυτοαπασχολούμενους) και την προστασία των δεδομένων, και αναμένει μια ρυθμιστική παρέμβαση ως προς αυτό· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι η συνεργατική οικονομία δεν οδηγεί σε αθέμιτο ανταγωνισμό, ούτε προκαλεί κοινωνικό και φορολογικό ντάμπινγκ ή υποκαθιστά τις ρυθμιζόμενες δημόσιες συγκοινωνίες·
57. θεωρεί, με γνώμονα την απόφαση του ΔΕΕ στην υπόθεση C-434/15¹, της 20ής Δεκεμβρίου 2017, ότι πρέπει να διευκρινιστούν με σαφήνεια τα όρια μεταξύ της απλής διαμεσολάβησης μέσω ηλεκτρονικών πλατφορμών και της παροχής υπηρεσίας μεταφορών· θεωρεί ότι μια υπηρεσία δεν συνδέεται με την κοινωνία της πληροφορίας αν η δραστηριότητα καλύπτει κυρίως την παροχή επαγγελματικών υπηρεσιών, και σε κάθε περίπτωση αν η τεχνολογική πλατφόρμα καθορίζει άμεσα ή έμμεσα το κόστος, την ποσότητα ή την ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας·
58. ζητεί από τα κράτη μέλη να λάβουν μέτρα που θα περιορίσουν τον κίνδυνο και το ενδεχόμενο φοροαποφυγής στις υπηρεσίες της συνεργατικής οικονομίας, απαιτώντας την καταβολή φόρων εκεί όπου παράγονται τα κέρδη και παρέχονται οι υπηρεσίες·

ο

ο ο

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

¹ Απόφαση του Δικαστηρίου (τμήμα μείζονος συνθέσεως) της 20ής Δεκεμβρίου 2017, Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Ισπανία, SL (C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981).