



Βρυξέλλες, 25 Μαΐου 2021
(OR. en)

8824/21

TRANS 297
AVIATION 124
MAR 84
ENV 312
CLIMA 111
MI 352
RECH 218
IND 129
ENER 181
COMPET 360

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 8652/21

Θέμα: Συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με τη στρατηγική της Επιτροπής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα
- Έγκριση

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 11 Δεκεμβρίου 2020, η Επιτροπή παρουσίασε την ανακοίνωση με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα —οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος». Στόχος της είναι να θέσει την ΕΕ σε πορεία προς τη δημιουργία του βιώσιμου, έξυπνου και ανθεκτικού συστήματος κινητικότητας του μέλλοντος και να επιφέρει τις θεμελιώδεις αλλαγές που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας.
2. Δεδομένων των σημαντικών στόχων της στρατηγικής, η Προεδρία διοργάνωσε σειρά συζητήσεων σε άτυπες βιντεοδιασκέψεις της ομάδας «Διατροφικές μεταφορές» με σκοπό να δοθεί μια ιδέα για τους διάφορους τομείς που καλύπτει η στρατηγική, αποφάσισε δε να εκπονήσει συμπεράσματα του Συμβουλίου για το θέμα αυτό.

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

3. Κατά συνέπεια, το πρώτο σχέδιο συμπερασμάτων παρουσιάστηκε στην άτυπη βιντεοδιάσκεψη των μελών της ομάδας «Μεταφορές - Θέματα διατροφικών μεταφορών και δίκτυα» στις 20 Απριλίου¹, ενώ νέες συζητήσεις έγιναν στις 28 Απριλίου και στις 5 Μαΐου 2021. Επιπλέον, τα κράτη μέλη κλήθηκαν να υποβάλουν γραπτώς τις παρατηρήσεις τους.
4. Η τελευταία συζήτηση πραγματοποιήθηκε στις 12 Μαΐου, όπου τα μέλη της ομάδας εξέτασαν αναθεωρημένο συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας. Κατά τη συνεδρίαση εκείνη, η συντριπτική πλειοψηφία των αντιπροσωπιών υποστήριξε τα περισσότερα μέρη του συμβιβαστικού κειμένου, ενώ ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν αποκλίνουσες απόψεις ή υπέβαλαν προτάσεις διατύπωσης για ορισμένα από τα ζητήματα που περιλαμβάνονται στα συμπεράσματα, ιδίως σε σχέση με τις παραγράφους 5 και 10.
5. Μετά τις παρατηρήσεις και τις ανησυχίες που εκφράστηκαν κατά την τελευταία άτυπη βιντεοδιάσκεψη των μελών της ομάδας, η Προεδρία εκπόνησε αναθεωρημένη έκδοση των συμπερασμάτων με σκοπό να ληφθούν υπόψη οι προτάσεις ή οι ανησυχίες που εξέφρασαν οι αντιπροσωπίες κατά τη συνεδρίαση της 12ης Μαΐου.
6. Στη συνέχεια, το σχέδιο υποβλήθηκε στην Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων, η οποία, κατά τη συνεδρίασή της στις 19 Μαΐου, επιβεβαίωσε τη συμφωνία επί του σχεδίου συμπερασμάτων του Συμβουλίου που παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας έκθεσης και αποφάσισε να το υποβάλει στο Συμβούλιο «Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια» στις 3 Ιουνίου 2021 προς έγκριση.

III. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

7. Ως εκ τούτου, το Συμβούλιο καλείται να εγκρίνει τα συμπεράσματα σχετικά με τη στρατηγική της Επιτροπής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα που παρατίθενται στο παράρτημα της παρούσας έκθεσης.

¹ ST 7891/21 και αναθεωρήσεις του.

Σχέδιο

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη

στρατηγική της Επιτροπής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ:

- τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Δεκεμβρίου 2019² και του Δεκεμβρίου 2020³, σχετικά με την κλιματική αλλαγή·
- τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Οκτωβρίου 2020⁴ και τη δήλωση των μελών του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Μαρτίου 2021, σχετικά με την ψηφιακή διάσταση⁵·
- τα συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με εκτιμήσεις πολιτικής όσον αφορά σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη σε περίπτωση πανδημίας και άλλων σοβαρών καταστάσεων κρίσης⁶·
- τα συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με τη συμμόρφωση με τα αναγκαία μέτρα υγιεινής και ελέγχου των λοιμώξεων με σκοπό τη διασφάλιση των διασυνοριακών μαζικών μεταφορών επιβατών⁷·
- τα συμπεράσματα του Συμβουλίου για την πρόοδο σχετικά με την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και το μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF) για τις μεταφορές⁸·

² EUCO 20/19.

³ EUCO 22/20.

⁴ EUCO 13/20.

⁵ SN 18/21

⁶ ST 12391/20

⁷ ST 9699/20

⁸ ST 15425/17

- τα συμπεράσματα του Συμβουλίου με θέμα «Προτεραιότητες της πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές έως το 2020: Ανταγωνιστικότητα, απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές, ψηφιοποίηση για τη διασφάλιση παγκόσμιας συνδεσιμότητας, αποτελεσματικής εσωτερικής αγοράς και ναυτιλιακού συνεργατικού σχηματισμού παγκόσμιας κλάσης»⁹.
- τα συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με την ψηφιοποίηση των μεταφορών¹⁰.
- τα συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με τον τομέα των πλωτών μεταφορών της ΕΕ - Μελλοντικές προοπτικές: Προς έναν τομέα των πλωτών μεταφορών της ΕΕ με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα, μηδενικά ατυχήματα, αυτοματοποιημένο και ανταγωνιστικό»¹¹.
- τα συμπεράσματα του Συμβουλίου με τίτλο «Προς μια αγορά υδρογόνου για την Ευρώπη»¹².
- τα συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με το μέλλον των ενεργειακών συστημάτων στην Ενεργειακή Ένωση για την εξασφάλιση της ενεργειακής μετάβασης και της επίτευξης των στόχων για την ενέργεια και το κλίμα, με χρονικό ορίζοντα το 2030 και μετέπειτα¹³.
- τα συμπεράσματα του Συμβουλίου για μια κυκλική και πράσινη ανάκαμψη¹⁴.
- τα συμπεράσματα του Συμβουλίου με θέμα «Οι σιδηρόδρομοι στην πρώτη γραμμή της βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας»¹⁵.

⁹ ST 9976/17

¹⁰ ST 15431/17

¹¹ ST 8648/20

¹² ST 13976/20

¹³ ST 10592/19

¹⁴ ST 13852/20

¹⁵ ST 8790/21

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

1. ΕΚΦΡΑΖΕΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ για την παρουσίαση από την Επιτροπή της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα¹⁶, η οποία περιλαμβάνει μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο όραμα για ένα πιο φιλικό προς το περιβάλλον και το κλίμα, ψηφιοποιημένο, ανθεκτικό, δίκαιο και ανταγωνιστικό σύστημα μεταφορών και κινητικότητας.
2. ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΕΙ το όραμα της Επιτροπής να καταστούν οι ευρωπαϊκές μεταφορές πιο βιώσιμες, συμπεριληπτικές, έξυπνες, ασφαλείς και ανθεκτικές και να εξασφαλιστεί σημαντική συμβολή του τομέα των μεταφορών στην επίτευξη του στόχου μιας κλιματικά ουδέτερης ΕΕ έως το 2050, σύμφωνα με τη συμφωνία των Παρισίων, καθώς και του δεσμευτικού στόχου για καθαρή εγχώρια μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990.
3. Υπό το πρίσμα αυτό, ΘΕΩΡΕΙ ότι, παράλληλα με τη στροφή προς πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, όλοι οι τρόποι μεταφοράς θα πρέπει να συμβάλουν σε σημαντική μείωση των εκπομπών του τομέα των μεταφορών έως το 2030 και έως το 2050 κατά τρόπο που να διαφυλάσσει την ανταγωνιστικότητά τους και να λαμβάνει υπόψη τις δυνατότητές τους για μείωση των εκπομπών. Στο πλαίσιο αυτό, ΚΑΛΕΙ την Επιτροπή να αξιολογήσει, σύμφωνα με τις απαιτήσεις για βελτίωση της νομοθεσίας, πώς κάθε μέτρο που προβλέπεται στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα θα διασφαλίσει ότι οι τρόποι μεταφοράς μπορούν να συμβάλουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο στην επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων για το 2030 και το 2050, μεταξύ άλλων με τη διενέργεια ενδεδειγμένης εξέτασης των περιβαλλοντικών, οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων σε επίπεδο κρατών μελών.
4. Επιπλέον, ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ ότι οι προσπάθειες για την επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών θα πρέπει να υλοποιηθούν συλλογικά με τον οικονομικά αποδοτικότερο τρόπο, με όλα τα κράτη μέλη να συμμετέχουν στις προσπάθειες αυτές, μεριμνώντας για δικαιοσύνη και αλληλεγγύη καθώς και για τα διαφορετικά σημεία εκκίνησης και τις ειδικές εθνικές συνθήκες των κρατών μελών, περιλαμβανομένων των νησιωτικών κρατών μελών και των νησιών, χωρίς να μένει κανένας στο περιθώριο.

¹⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα - οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος (ST 14012/20 + ADD 1)

5. Με σκοπό την ουσιαστική μείωση της κατανάλωσης και εξάρτησης από ορυκτά καύσιμα, ΘΕΩΡΕΙ ότι μια φιλόδοξη αλλά ισορροπημένη στροφή προς οχήματα, σκάφη, συστήματα και στόλους αεροσκαφών μηδενικών εκπομπών, η οποία προωθεί την ευαισθητοποίηση και την προβλεψιμότητα μεταξύ όλων των μερών, από τους προμηθευτές έως τους καταναλωτές, απαιτεί την επικαιροποίηση του νομοθετικού πλαισίου της ΕΕ, σύμφωνα με τις αρχές μιας λειτουργούσας εσωτερικής αγοράς, ώστε να διευκολυνθεί η διάθεση στην αγορά και η υιοθέτηση εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης (όπως αυτά που κινούνται με ηλεκτρική ενέργεια ή υδρογόνο), που θα συμπληρώνεται από εκτεταμένη ανάπτυξη υποδομών υποστήριξης, περιλαμβανομένης της εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού εναλλακτικών καυσίμων. ΦΡΟΝΕΙ στο πλαίσιο αυτό, ότι οι λύσεις χαμηλών εκπομπών και τα καύσιμα χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα ή τα ανανεώσιμα καύσιμα κίνησης μπορούν να προσφέρουν αποτελεσματικές λύσεις για τη μετάβαση, και ότι θα πρέπει να ενταθούν οι προσπάθειες ώστε να αποφευχθεί η διάθεση στην αγορά των πλέον ρυπογόνων μέσων μεταφοράς για κάθε τρόπο μεταφοράς.
6. ΤΟΝΙΖΕΙ ότι οι αρχές «όποιος ρυπαίνει πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει» θα πρέπει να αποτυπώνονται στα μέτρα πολιτικής μεταφορών για κάθε τρόπο και κάθε συνδυασμό τρόπων μεταφοράς. ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ ότι θα πρέπει να δημιουργηθούν κίνητρα για να προωθηθεί η υιοθέτηση βιωσιμότερων μεταφορών, μεταξύ άλλων για την ανανέωση και τη μετασκευή των οχημάτων, των σκαφών, των συστημάτων και στόλων αεροσκαφών.
7. ΤΟΝΙΖΕΙ ότι η ψηφιοποίηση και η προώθηση της καινοτομίας στις πράσινες τεχνολογίες αποτελούν βασικές κινητήριες δυνάμεις της μακροπρόθεσμης παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας του συστήματος μεταφορών της ΕΕ, καθώς μπορούν να βελτιώσουν τη βιωσιμότητα, μεταξύ άλλων μειώνοντας τη ρύπανση, και να επιφέρουν μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα, ασφάλεια, προστασία και άνεση και να προωθήσουν ένα ολοκληρωμένο οικοσύστημα πολυτροπικών μεταφορών, και στο πλαίσιο αυτό ΖΗΤΕΙ να υιοθετηθεί η προσέγγιση που προσδιορίζεται στη διακήρυξη του Passau της 29ης Οκτωβρίου 2020 με τίτλο «Εξυπνη συμφωνία για την κινητικότητα - Διαμορφώνουμε την κινητικότητα του μέλλοντος με την ψηφιοποίηση, καθιστώντας την βιώσιμη, ασφαλή, προστατευμένη και αποτελεσματική», όταν αναπτύσσονται πολιτικές μεταφορών και κινητικότητας. ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΕΙ ότι η πολυτροπικότητα απαιτεί πολυτροπικές και διαλειτουργικές ταξιδιωτικές πληροφορίες, έκδοση εισιτηρίων και πληρωμή.

8. ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΕΙ τη σημασία των δραστηριοτήτων έρευνας και καινοτομίας για την ενίσχυση της βιωσιμότητας, της ψηφιοποίησης και της ανθεκτικότητας του συστήματος μεταφορών και κινητικότητας και ΧΑΙΠΕΤΙΖΕΙ ιδίως τη συμβολή που θα πρέπει να παρέχουν συναφώς οι συμπράξεις στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη», ενώ παράλληλα επισημαίνει ότι, πέραν της ανάπτυξης και της εγκατάστασης καινοτόμων κλιματικά ουδέτερων τεχνολογιών, απαιτούνται επίσης προς το σκοπό αυτόν αλλαγές στη συμπεριφορά των χρηστών του συστήματος μεταφορών και κινητικότητας.
9. ΤΟΝΙΖΕΙ ότι οι προσπάθειες έρευνας και καινοτομίας στη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα θα πρέπει να καλύπτουν όλους τους τρόπους μεταφοράς κατά τρόπο που να οδηγεί σε βελτίωση της ασφάλειας και της αποδοτικότητας των μεταφορών, να μειώνει τη συμφόρηση και να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων για το κλίμα και το περιβάλλον, ευνοώντας παράλληλα τη διαλειτουργικότητα και την προστασία δεδομένων κατά το στάδιο της ανάπτυξης και προβλέποντας περιπτώσεις προσβάσιμης και οικονομικά προσιτής χρήσης χωρίς αποκλεισμούς. ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΕΙ την ανάγκη να προετοιμαστεί η υποδομή για να υποστηρίζει την αυτοματοποίηση.
10. ΖΗΤΕΙ την ταχεία έγκριση πρωτοβουλίας για ένα χώρο δεδομένων κινητικότητας στην ΕΕ, ο οποίος θα πρέπει να διασφαλίζει δίκαιη, αξιόπιστη και ασφαλή πρόσβαση και διαλειτουργικότητα των δεδομένων για τη βελτίωση της αποδοτικότητας των μεταφορών, μεταξύ άλλων με σκοπό την προώθηση απρόσκοπτων πολυτροπικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων, στοχεύοντας επίσης παράλληλα στη διαλειτουργικότητα των δεδομένων με άλλους συναφείς χώρους δεδομένων. ΠΑΡΑΤΗΡΕΙ ότι η ανάπτυξη έξυπνων συστημάτων μεταφορών θα πρέπει να εξακολουθήσει να βασίζεται σε ευρύ φάσμα τεχνολογιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών, όπως οι κινητές τεχνολογίες και οι τεχνολογίες Wi-Fi, καθώς και σε υπηρεσίες και υποδομές στρατηγικής σημασίας όπως οι Galileo και EGNOS.

11. ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ ότι η ολοκλήρωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών παραμένει ακρογωνιαίος λίθος της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ και ΤΟΝΙΖΕΙ ότι προϋπόθεση για την υλοποίηση αυτού του στόχου και την επίτευξη βιώσιμων και έξυπνων μεταφορών και κινητικότητας είναι η ύπαρξη ανθεκτικών, σύγχρονων, πολυτροπικών υποδομών μεταφορών υψηλών επιδόσεων που θα συμβάλουν στη σύνδεση και την ενοποίηση όλων των κρατών μελών και περιφερειών της ΕΕ, περιλαμβανομένων των απομακρυσμένων, εξόχως απόκεντρων, νησιωτικών, περιφερειακών, ορεινών και αραιοκατοικημένων περιοχών, με σκοπό τη βελτίωση της ελεύθερης κυκλοφορίας προσώπων, αγαθών και υπηρεσιών. Στο πλαίσιο αυτό, ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΕΙ τη σημασία της ολοκλήρωσης του κεντρικού και του εκτεταμένου διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών εντός του καθορισμένου χρονοδιαγράμματος, μεταξύ άλλων με την αντιμετώπιση των ελλειπόντων κρίκων και σημείων συμφόρησης, και χαιρετίζει την περαιτέρω ενσωμάτωση των αστικών κόμβων.
12. ΠΡΟΣΒΛΕΠΕΙ στην παρουσίαση από την Επιτροπή της επικείμενης πρωτοβουλίας για την αστική κινητικότητα και ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ, στο πλαίσιο αυτό, τη σημασία της προώθησης της ενεργητικής κινητικότητας, όπως η ποδηλασία και το περπάτημα, της χρήσης των δημόσιων μεταφορών και των νέων υπηρεσιών κινητικότητας, της αποτελεσματικής διαχείρισης της κινητικότητας, της πολυτροπικότητας και των βιώσιμων μέσων μεταφοράς σε όλους τους τρόπους μεταφοράς (οδικές, σιδηροδρομικές, πλωτές και αεροπορικές μεταφορές), όπως ζητείται στη διακήρυξη του Γκρας της 30ής Οκτωβρίου 2018 με τίτλο «Έναρξη μιας νέας εποχής: καθαρή, ασφαλής και οικονομικά προσιτή κινητικότητα για την Ευρώπη». ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΕΙ, στο πλαίσιο αυτό, ότι οι δημόσιες μεταφορές έχουν πληγεί σοβαρά από την κρίση COVID-19 και ότι η πολιτική απάντηση στην κρίση θα πρέπει να αποσκοπεί στο να αποκαταστήσει την εμπιστοσύνη στις δημόσιες μεταφορές και να βελτιώσει την ανθεκτικότητά τους, να επιταχύνει το βιώσιμο μετασχηματισμό και τον εκσυγχρονισμό τους, ενώ παράλληλα θα διασφαλίζει οικονομικά προσιτές μεταφορές, δεδομένου του ουσιαστικού ρόλου των δημόσιων μεταφορών στην κοινωνική και εδαφική συνοχή.

13. ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ ότι, καίτοι το σύστημα μεταφορών και κινητικότητας γίνεται πιο βιώσιμο, ψηφιοποιημένο και αυτοματοποιημένο, θα πρέπει ωστόσο να εξακολουθήσει να θέτει στο επίκεντρό του τον χρήστη και τον άνθρωπο. Η πολιτική μεταφορών της ΕΕ θα πρέπει να είναι συμπεριληπτική, προωθώντας τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα για όλους, περιλαμβανομένων των ευάλωτων ομάδων, όπως οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα και τα άτομα με αναπηρία, καθώς και των παιδιών. Θα πρέπει να διασφαλιστούν οικονομικά προσιτές μεταφορές ώστε να καταπολεμηθεί η συναφής φτώχεια, ενώ θα πρέπει να ενισχυθεί η ασφάλεια των μεταφορών, μεταξύ άλλων και στην ενεργό κινητικότητα. Η πολιτική μεταφορών της ΕΕ θα πρέπει επίσης να συνεχίσει να βελτιώνει τις κοινωνικές συνθήκες σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, περιλαμβανομένων των συνθηκών εργασίας, να βελτιώνει τις ευκαιρίες επανεπιδίκευσης και να ενισχύει την ελκυστικότητα των θέσεων απασχόλησης στον τομέα. ΑΝΤΙΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ ότι η πολιτική μεταφορών της ΕΕ θα πρέπει να στοχεύει στην εξάλειψη των ανισοτήτων και στην προώθηση της ισότητας των φύλων καθώς και των δικαιωμάτων και των ίσων ευκαιριών για όλους. Η ενσωμάτωση των στόχων αυτών αναμένεται να ληφθεί υπόψη και να προωθηθεί καθόλη τη διάρκεια της προετοιμασίας, της εφαρμογής και της παρακολούθησης των μέτρων της πολιτικής μεταφορών. ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ την ανάγκη για αποτελεσματική συμμετοχή του κοινού και για αποτελεσματικό κοινωνικό διάλογο ώστε να αντικατοπτριστούν επαρκώς στις πολιτικές μεταφορών και κινητικότητας οι μεταβαλλόμενες ανάγκες των ανθρώπων και των ενδιαφερόμενων μερών.
14. ΤΟΝΙΖΕΙ την ανάγκη να διασφαλιστεί ότι τόσο οι μεταφορές όσο και η εφοδιαστική θα ανακάμψουν πλήρως από την τρέχουσα κρίση COVID-19. ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ ότι η οικονομική αντίδραση στην κρίση αυτή παρέχει μια ευκαιρία να επιταχυνθεί ο βιώσιμος μετασχηματισμός και ο εκσυγχρονισμός του συστήματος μεταφορών και κινητικότητας και ΚΑΛΕΙ την Επιτροπή να παρουσιάσει ταχέως την πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά την κατάρτιση σχεδίου έκτακτης ανάγκης για τις μεταφορές με σκοπό την καλύτερη αντιμετώπιση πανδημιών και άλλων σοβαρών κρίσεων, όπως ζητήθηκε από το Συμβούλιο στα συμπεράσματά του σχετικά με εκτιμήσεις πολιτικής όσον αφορά σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη σε περίπτωση πανδημίας και άλλων σοβαρών καταστάσεων κρίσης.

15. ΤΟΝΙΖΕΙ ότι είναι σημαντικό να ληφθεί επίσης υπόψη η διεθνής διάσταση της πολιτικής μεταφορών με σκοπό την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του τομέα των μεταφορών της ΕΕ καθώς και της βιωσιμότητας και αποτελεσματικότητάς του, με την παρακολούθηση των παγκόσμιων εξελίξεων και έχοντας ενεργό ρόλο σε διεθνή φόρουμ, ιδίως στο πλαίσιο της θέσπισης παγκόσμιων προτύπων και της διατήρησης ισότιμων όρων ανταγωνισμού.
16. ΣΗΜΕΙΩΝΕΙ την εκτίμηση της Επιτροπής που περιλαμβάνεται στη στρατηγική της για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα για συνολικό χρηματοδοτικό κενό ύψους περίπου 230 δισ. ευρώ ετησίως έως το 2030 σε σχέση με τα μέτρα που απαιτούνται προς επίτευξη του οράματος για πιο ανθεκτικό, βιώσιμο και έξυπνότερο σύστημα μεταφορών και κινητικότητας, περιλαμβανομένων των προσπαθειών μετάβασης. ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ ότι ένα κατάλληλο επίπεδο χρηματοδότησης από την ΕΕ καθώς και δημόσιας χρηματοδότησης σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο και ιδιωτικών πόρων είναι ζωτικής σημασίας για την αντιμετώπιση των σημαντικών επενδυτικών αναγκών που απορρέουν από μια αυξημένη έξυπνη και διαρκή φιλοδοξία σε όλους τους τρόπους μεταφοράς. Υπό το πρίσμα αυτό, ΧΑΙΡΕΤΙΖΕΙ την εν εξελίξει αναθεώρηση της χρηματοδοτικής πολιτικής του ομίλου της ΕΤΕπ για τις μεταφορές στο ευρύτερο πλαίσιο του χάρτη πορείας της Κλιματικής Τράπεζας για την περίοδο 2021-2025 και ΤΟΝΙΖΕΙ την ανάγκη ευθυγράμμισης της χρηματοδοτικής αυτής πολιτικής με τους στόχους της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ σύμφωνα με τις κατευθύνσεις που δίνονται στα παρόντα συμπεράσματα του Συμβουλίου.
17. ΚΑΛΕΙ την Επιτροπή να παρακολουθεί σε τακτική βάση εάν οι δράσεις πολιτικής που προβλέπονται στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα επαρκούν για την επίτευξη των στόχων της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ ή μήπως απαιτούνται πρόσθετα μέτρα.