Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά C

C/2025/2009

30.4.2025

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Η φυσική ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ στη νέα γεωπολιτική κατάσταση

(γνωμοδότηση πρωτοβουλίας)

(C/2025/2009)

Εισηγήτρια: **Päivi Elina WOOD**

Σύμβουλος	Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA (για την εισηγήτρια)
Απόφαση της συνόδου ολομέλειας	24.10.2024
Νομική βάση	Άρθρο 52 παράγραφος 2, του Εσωτερικού Κανονισμού
Αρμόδιο όργανο	Τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών»
Έγκριση από το τμήμα	5.2.2025
Έγκριση από την Ολομέλεια	26.2.2025
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	594
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές)	208/0/2

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Οι μεταφορικές συνδέσεις έχουν ζωτική σημασία για την ολοκλήρωση και την εύρυθμη λειτουργία της ενιαίας αγοράς ενώ η πολιτική για το διευρωπαϊκό δίκτυο (ΔΕΔ-Μ) θα πρέπει να θεωρείται ουσιώδες στοιχείο για τη βελτίωση της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας, της ασφάλειας και της εδαφικής συνοχής της ΕΕ. Η τρέχουσα γεωπολιτική κατάσταση αναδεικνύει περαιτέρω τον ρόλο των μεταφορών και της εφοδιαστικής. Στόχος της παρούσας γνωμοδότησης πρωτοβουλίας είναι να αξιολογηθεί ο τρόπος με τον οποίο θα πρέπει να βελτιωθούν οι μεταφορικές υποδομές και συνδέσεις ώστε να ανταποκριθούν στη νέα και μεταβαλλόμενη κατάσταση.

1.2. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει ότι τα δίκτυα μεταφορών πρέπει πάντα να εξετάζονται στο σύνολό τους όσον αφορά τους διάφορους τρόπους μεταφοράς, αλλά με ιδιαίτερη προσοχή στους κόμβους, όπως π.χ. είναι οι λιμένες και οι αερολιμένες, οι οποίοι διασφαλίζουν την πολυτροπικότητα. Μολονότι είναι ζωτικής σημασίας να διευκολυνθούν οι μεταφορές στα κεντρικά και στα εντατικότερα χρησιμοποιούμενα τμήματα του δικτύου μεταφορών, εξαιρετικά σημαντικό είναι επίσης να αναπτυχθούν περιφερειακές περιοχές που θα προσφέρουν καλή συνδεσιμότητα και επαρκή πρόσβαση στην ενιαία αγορά. Οι συνέπειες που προκάλεσαν στη συνδεσιμότητα των περιοχών της ΕΕ οι πρόσφατες κρίσεις πρέπει να προσδιοριστούν και να αντιμετωπιστούν με τον προσήκοντα τρόπο.

1.3. Εκτός από την επείγουσα αντιμετώπιση των υφιστάμενων ελλείψεων του δικτύου μεταφορών, η ΕΕ πρέπει να διασφαλίσει την ανταπόκριση του δικτύου στις νέες ανάγκες που διαμορφώνει η οικονομική και γεωπολιτική ασφάλεια, όπως μεταξύ άλλων η μεγαλύτερη αξιοποίηση της εγχώριας παραγωγής και της ενιαίας αγοράς, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια του εφοδιασμού με πρώτες ύλες, εξαρτήματα και προϊόντα. Επιπλέον, η ΕΟΚΕ ζητεί να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στη διπλή χρήση των υποδομών, επίσης σε συνεργασία με το ΝΑΤΟ.

1.4. Πρέπει επίσης να αναπτυχθούν η συνεργασία και η συνδεσιμότητα με τρίτες χώρες, τόσο για εξαγωγικούς σκοπούς όσο και για να καταστεί δυνατή η διαφοροποίηση των αλυσίδων εφοδιασμού και των εισαγωγών, και παράλληλα να εξασφαλιστούν η προστασία από τους κινδύνους για την ασφάλεια και ο σεβασμός στα κοινωνικά και περιβαλλοντικά πρότυπα. Η ΕΟΚΕ τονίζει ότι οι μεταφορές διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο, διευκολύνοντας και συμβάλλοντας στην ανάπτυξη εταιρικών σχέσεων με ομονοούσες χώρες που βρίσκονται σε άλλες ηπείρους, αλλά και στη γειτονιά της ΕΕ, και ιδίως στην περιοχή στην οποία θέλει να διευρυνθεί η ΕΕ.

1.5. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ζωτικής σημασίας να αυξηθούν οι προσπάθειες για τη βελτίωση της ανθεκτικότητας και της αξιοπιστίας των συστημάτων μεταφορών. Είναι αναγκαίο να ενισχυθούν τα σχέδια έκτακτης ανάγκης ώστε να υπάρξει η κατάλληλη προετοιμασία για την αντιμετώπιση των διαφόρων ειδών υβριδικών κινδύνων, όπως μεταξύ άλλων οι κυβερνοαπειλές και οι φυσικές επιθέσεις στις υποδομές μεταφορών. Τα μεταφορικά, ενεργειακά και ψηφιακά συστήματα, δεδομένου ότι αλληλοσυνδέονται ολοένα και περισσότερο, πρέπει να αναπτυχθούν με τρόπο ώστε να είναι συμβατά μεταξύ τους, ενώ η ασφάλεια των υποδομών ζωτικής σημασίας πρέπει να θωρακιστεί. Επίσης, πρέπει να εξασφαλιστούν η διαθεσιμότητα και η λειτουργία των υποδομών καυσίμων.

1.6. Η ΕΟΚΕ εφιστά επίσης την προσοχή στις επιπτώσεις που προκαλεί η γεωπολιτική κατάσταση στην πράσινη μετάβαση και ζητεί να πραγματοποιηθούν επαρκείς επενδύσεις για να βρεθούν ανταγωνιστικοί τρόποι ασφαλούς πρόσβασης στις βασικές τεχνολογίες, την ενέργεια και τις πρώτες ύλες που είναι απαραίτητες για την πράσινη μετάβαση του τομέα των μεταφορών. Η ΕΟΚΕ τονίζει επίσης ότι είναι άκρως αναγκαίο να υπάρξει προετοιμασία για τη διαχείριση των συνεπειών που επιφέρει η κλιματική κρίση στα συστήματα μεταφορών.

1.7. Η ΕΟΚΕ θεωρεί επιτακτική ανάγκη, στο επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (ΠΔΠ), να διατεθεί επαρκής χρηματοδότηση ώστε να πραγματοποιηθούν επενδύσεις για την ανάπτυξη και τη συντήρηση των υποδομών μεταφορών με καλά στοχευμένο τρόπο, προκειμένου να εκπληρωθεί καταρχάς ο στόχος της ολοκλήρωσης του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ έως το 2030. Ο επόμενος μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» πρέπει να επικεντρωθεί σε διασυνοριακά έργα, καθώς και σε έργα που αποσκοπούν στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και στη γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων στο κεντρικό δίκτυο και στο συνολικό δίκτυο. Όσον αφορά το ζήτημα της ευρύτερης ασφάλειας, είναι σημαντικό να βελτιωθούν η ζωτικότητα και οι συνδέσεις της ενιαίας αγοράς των παραμεθόριων περιοχών της ΕΕ. Κατά την κατανομή των χρηματοδοτικών πόρων, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τόσο τα βραχυπρόθεσμα όσο και τα μακροπρόθεσμα οφέλη των υποδομών μεταφορών, μεταξύ των οποίων είναι και η δημιουργία ανάπτυξης και θέσεων εργασίας.

1.8. Για να διασφαλιστεί η ανθεκτικότητα του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών, η ΕΟΚΕ ζητεί την εντατικοποίηση της συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων φορέων, καθώς και τη διεξαγωγή ολοκληρωμένης και στρατηγικής ανάλυσης σχετικά με τα εμπόδια που υπάρχουν στην αγορά μεταφορών και τις μακροπρόθεσμες συνέπειες που προκάλεσαν προηγούμενες κρίσεις στις αλυσίδες εφοδιασμού, σε συνδυασμό με την αξιολόγηση της ζήτησης για νέες τεχνολογικές λύσεις και διοικητικές βελτιώσεις ώστε να αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις και οι αναπτυξιακές ανάγκες.

1.9. Θα πρέπει επίσης να δοθεί η δέουσα προσοχή στους ανθρώπινους πόρους που έχει ανάγκη ο τομέας των μεταφορών. Για τον σκοπό αυτό, πρέπει να ληφθούν μέτρα που θα διευκολύνουν την κινητικότητα του εργατικού δυναμικού, θα βελτιώσουν τις ικανότητες και τις δεξιότητες και θα αυξήσουν την ελκυστικότητα του τομέα των μεταφορών.

2. **Ιστορικό**

2.1. Η ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς πρέπει να βρίσκεται στην κορυφή των προτεραιοτήτων της ΕΕ και επιβάλλει τη λήψη μέτρων έκτακτης ανάγκης ούτως ώστε να αυξηθούν η ανταγωνιστικότητα και η ευημερία της Ευρώπης. Η πολιτική για το διευρωπαϊκό δίκτυο (ΔΕΔ-Μ) είναι ένα από τα βασικά εργαλεία που θα καταστήσουν δυνατή τη σύνδεση των κρατών μελών, των επιχειρήσεων και των πολιτών της ΕΕ ώστε να δημιουργηθεί ο χώρος της ενιαίας αγοράς. Οι κατάλληλες υποδομές μεταφορών και οι συναφείς υπηρεσίες μεταφορών συνιστούν προϋπόθεση της ελεύθερης κυκλοφορίας προσώπων και αγαθών και αποτελούν ένα απτό παράδειγμα της αξίας που έχουν για τους πολίτες οι ελευθερίες της ΕΕ. Οι ψηφιακές υποδομές είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τις υποδομές μεταφορών και, ως εκ τούτου, πρέπει να αναπτυχθούν αναλόγως. Η προώθηση μιας πιο συνδεδεμένης ενιαίας αγοράς θα επιτρέψει την περαιτέρω ανάπτυξη του εμπορίου και θα συμβάλει στην ανταγωνιστικότητα της ΕΕ παγκοσμίως.

2.2. Τα δίκτυα μεταφορών διαδραματίζουν επίσης ζωτικό ρόλο για την ευρύτερη ασφάλεια, που αφορά από την οικονομική μέχρι τη στρατιωτική ασφάλεια. Η εφοδιαστική αποτελεί βασικό παράγοντα στην ασφάλεια των αλυσίδων εφοδιασμού για τα βιομηχανικά και τα καθημερινά βασικά προϊόντα στο πλαίσιο της ενιαίας αγοράς. Οι μεταφορικές συνδέσεις επίσης ενισχύουν το διεθνές εμπόριο, το οποίο —μαζί με την ενιαία αγορά— είναι απαραίτητο για την οικονομική ασφάλεια της ΕΕ. Επιπλέον, οι υποδομές μεταφορών καθιστούν δυνατή την κινητικότητα προσώπων και υλικού για αμυντικούς σκοπούς. Ωστόσο, οι υποδομές μεταφορών είναι από τη φύση τους ευάλωτες στους κινδύνους ασφάλειας, όπως μεταξύ άλλων στις φυσικές απειλές και στις κυβερνοαπειλές.

2.3. Ως εκ τούτου, η εύρυθμη λειτουργία, η συνοχή και η ασφάλεια των υποδομών μεταφορών δεν είναι μόνο απαραίτητες για την ενιαία αγορά, αλλά και κρίσιμης σημασίας εάν η ΕΕ επιθυμεί να βρεθεί σε ισχυρότερη θέση στην παγκόσμια σκηνή και να αυξήσει την ικανότητά της να ανταποκρίνεται στις διεθνείς προκλήσεις. Η διεύρυνση της ΕΕ είναι μια άλλη πτυχή που υπογραμμίζει πόσο σημαντικές είναι οι μεταφορικές συνδέσεις, ενόψει των μελλοντικών αναγκών μιας ευρύτερης εσωτερικής αγοράς.

2.4. Ωστόσο, εξακολουθούν να υπάρχουν πολλοί φραγμοί που σχετίζονται με τις μεταφορές, οι οποίοι θα πρέπει να αρθούν ώστε να αξιοποιηθούν πλήρως οι ανεκμετάλλευτες δυνατότητες της ενιαίας αγοράς. Επιπλέον, έχουν δημιουργηθεί νέες προκλήσεις και απαιτήσεις λόγω των σημαντικών αλλαγών στη γεωπολιτική και γεωοικονομική κατάσταση οι οποίες επήλθαν, μεταξύ άλλων, από τον επιθετικό πόλεμο της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας και από την αύξηση των πολλών ειδών υβριδικών δραστηριοτήτων, από τον κατακερματισμό της παγκόσμιας οικονομίας και του εμπορίου, σε συνδυασμό με την αύξηση του προστατευτισμού και του ανταγωνισμού για κρίσιμους πόρους, καθώς και από τις αλυσιδωτές επιπτώσεις της πανδημίας στις αλυσίδες εφοδιασμού και στις μεταφορικές συνδέσεις.

2.5. Είναι εξαιρετικά σημαντικό να ληφθούν τα αναγκαία μέτρα για την αντιμετώπιση τόσο των ελλείψεων του δικτύου μεταφορών της ΕΕ όσο και των νέων και αυξανόμενων προκλήσεων που δημιουργεί η γεωπολιτική κατάσταση. Το ίδιο ισχύει και για τις διεθνείς μεταφορικές συνδέσεις που πρέπει να εξεταστούν τόσο από οικονομική άποψη όσο και από άποψη ασφάλειας, με στόχο τη διαχείριση των οικονομικών και γεωπολιτικών κινδύνων για την ασφάλεια, και την παράλληλη στήριξη των νέων οικονομικών εταιρικών σχέσεων.

2.6. Πρέπει να αναγνωριστεί ότι τα κράτη μέλη αντιμετώπισαν τη νέα γεωπολιτική κατάσταση ακολουθώντας πολλές και διαφορετικές προσεγγίσεις απέναντι στους διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς, κυρίως όσον αφορά τη συνδεσιμότητα και την πρόσβαση στην ενιαία αγορά, αλλά και στο επίπεδο των διεθνών συνδέσεων.

2.7. Στόχος της παρούσας γνωμοδότησης πρωτοβουλίας είναι να αξιολογηθεί ο τρόπος με τον οποίο η τρέχουσα γεωπολιτική κατάσταση επηρεάζει τις ανάγκες για φυσική μεταφορική συνδεσιμότητα στην ενιαία αγορά και ο τρόπος με τον οποίο θα πρέπει να αναπτυχθούν οι υποδομές μεταφορών της ΕΕ ώστε να ανταποκριθούν στη νέα και μεταβαλλόμενη κατάσταση. Επιπλέον, η γνωμοδότηση προτείνει μέτρα πολιτικής που μπορούν να επιφέρουν τις αναγκαίες βελτιώσεις στην πράξη. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό και επίκαιρο σήμερα, στην αρχή της νέας θητείας των θεσμικών οργάνων της ΕΕ.

3. **Αναπτυξιακές ανάγκες αναφορικά με τις μεταφορικές συνδέσεις και υποδομές της ΕΕ**

3.1. ***Κατάλληλο για τον επιδιωκόμενο σκοπό δίκτυο μεταφορών***

3.1.1. Υπάρχει επιτακτική ανάγκη να ολοκληρωθεί το δίκτυο ΔΕΔ-Μ, όπως συμφωνήθηκε από τους συννομοθέτες, προκειμένου να συμβάλει στην ορθή λειτουργία της ενιαίας αγοράς και στην επίτευξη των στόχων βιώσιμης κινητικότητας της ΕΕ, καθώς και στην ενίσχυση της εδαφικής συνοχής μεταξύ των κρατών μελών.

3.1.2. Οι αυξημένοι παγκόσμιοι κίνδυνοι κατέστησαν ακόμη πιο σημαντικό για την ΕΕ να διασφαλίσει την ασφάλεια του εφοδιασμού με ενέργεια, πρώτες ύλες, κατασκευαστικά στοιχεία και προϊόντα, με ιδιαίτερη έμφαση στις κρίσιμες πρώτες ύλες. Αυτό θα οδηγήσει τόσο στη διαφοροποίηση των εξωτερικών εταιρικών σχέσεων όσο και στην ενίσχυση της παραγωγικής ικανότητας της ΕΕ, διευκολύνοντας παράλληλα την πρόσβαση σε εγχώριους πόρους ενέργειας και πρώτων υλών, μεταξύ άλλων στην Αρκτική και σε άλλες περιοχές πλούσιες σε φυσικούς πόρους. Αυτό ισχύει για ευρύ φάσμα τομέων, από την πρωτογενή παραγωγή έως τους διάφορους κλάδους της βιομηχανίας. Τα δίκτυα μεταφορών της ΕΕ πρέπει να ανταποκριθούν σε αυτές τις εξελίξεις και να διαμορφώσουν καλύτερες συνθήκες για τη συντροπικότητα και τη χρήση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

3.1.3. Το ίδιο ισχύει και για τη διανομή προϊόντων. Η μεγαλύτερη εξάρτηση από την ενιαία αγορά καθιστά επιτακτική την ανάγκη εξορθολογισμού της εφοδιαστικής εμπορευματικών μεταφορών και της παράδοσης καταναλωτικών προϊόντων καθώς και την ανάγκη προσαρμογής στις νέες εξελίξεις στις διαδικασίες παραγωγής και στις αλυσίδες εφοδιασμού. Μολονότι είναι ζωτικής σημασίας να διευκολυνθούν οι μεταφορές στα κεντρικά και εντατικότερα χρησιμοποιούμενα τμήματα του δικτύου μεταφορών, είναι επίσης εξαιρετικά σημαντικό να διασφαλιστεί ότι το δίκτυο παρέχει στις περιφερειακές περιοχές καλή συνδεσιμότητα και κατάλληλη πρόσβαση στην ενιαία αγορά.

3.1.4. Πρέπει επίσης να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στις πτυχές της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των αμυντικών αναγκών, στο πλαίσιο της πολιτικής ΔΕΔ-Μ και στον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη». Ως εκ τούτου, το σχέδιο δράσης για τη στρατιωτική κινητικότητα για την περίοδο 2022-2026 ([1]) πρέπει να εφαρμοστεί σωστά, με το βλέμμα στραμμένο στη συνεχή μεταβολή των γεωπολιτικών συνθηκών και στην προετοιμασία για τις μελλοντικές ανάγκες.

3.1.5. Το δίκτυο μεταφορών πρέπει πάντα να εξετάζεται στο σύνολό του, όσον αφορά τους διάφορους τρόπους μεταφοράς, με ιδιαίτερη προσοχή στους κόμβους που επιτρέπουν την πολυτροπικότητα. Οι ευρωπαϊκοί λιμένες, από τον Βορρά έως τον Νότο και από την Ανατολή έως τη Δύση, και οι συνδέσεις τους με την ενδοχώρα έχουν ζωτική σημασία για την ασφάλεια, την προστασία και τη λειτουργικότητα των κοινωνιών. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να αξιολογηθεί —μεταξύ άλλων όσον αφορά την αμυντική πολιτική— ποιοι λιμένες είναι ζωτικής σημασίας, ακόμη και αν αυτοί δεν περιλαμβάνονται στο κεντρικό ή το συνολικό δίκτυο που ορίζεται στον κανονισμό ΔΕΔ-Μ. Η ίδια λογική πρέπει να εφαρμοστεί στον κλάδο της αεροπορίας και στους αερολιμένες.

([1]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022JC0048.

3.2. ***Βελτιωμένη ανθεκτικότητα των συστημάτων μεταφορών***

3.2.1. Η επικρατούσα γεωπολιτική κατάσταση φέρνει εμφατικά στο επίκεντρο τη σημασία της ανθεκτικότητας και της αξιοπιστίας των συστημάτων μεταφορών της ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει επίσης να ενισχυθούν τα σχέδια έκτακτης ανάγκης ώστε να υπάρξει η κατάλληλη προετοιμασία για τα διάφορα είδη κινδύνων και για την αντιμετώπισή τους.

3.2.2. Οι κυβερνοαπειλές και οι φυσικές επιθέσεις στο σύστημα μεταφορών μπορούν να προκαλέσουν διαταραχές σε όλους τους τρόπους μεταφοράς και, κατ' επέκταση, στη λειτουργία της κοινωνίας στο σύνολό της. Πρέπει να αντιμετωπιστούν οι αυξημένες παρεμβάσεις στο GPS, ιδίως στις θαλάσσιες και τις αεροπορικές μεταφορές, ώστε να αποτραπεί η δημιουργία περιοχών στην ΕΕ όπου δεν τηρούνται οι απαιτήσεις ασφάλειας ή όπου οι εταιρείες δεν μπορούν ή δεν επιθυμούν πλέον να δραστηριοποιούνται. Οι οικονομικές συνέπειες της ύπαρξης εντός της ΕΕ περιοχών που θα θεωρούνται στην πράξη «απαγορευμένες ζώνες» για τους μεταφορείς θα ήταν επίσης πολύ σοβαρές για τα κράτη μέλη και τους οικονομικούς φορείς της ΕΕ.

3.2.3. Τα μεταφορικά, ενεργειακά και ψηφιακά συστήματα, δεδομένου ότι αλληλοσυνδέονται ολοένα και περισσότερο, πρέπει να αναπτυχθούν με τέτοιον τρόπο ώστε να είναι συμβατά μεταξύ τους. Η ασφάλεια του συστήματος μεταφορών πρέπει να εξεταστεί με βάση το ευρύτερο πλαίσιο των υποδομών ζωτικής σημασίας. Για παράδειγμα, με τον εξηλεκτρισμό και την ψηφιοποίηση των μεταφορών, υπάρχει όλο και μεγαλύτερη ανάγκη προετοιμασίας για τη διαχείριση τόσο των διαταραχών του εφοδιασμού με ηλεκτρική ενέργεια όσο και των επιθέσεων στον κυβερνοχώρο. Είναι επίσης σημαντικό, ιδίως σε συνθήκες κρίσης, να υπάρχουν λειτουργικές υποδομές καυσίμων, καθώς και επαρκή αποθέματα.

3.2.4. Κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, οι αλυσίδες εφοδιασμού διέτρεχαν κίνδυνο λόγω των διαταραχών στις διεθνείς μεταφορές, αλλά και λόγω του κλεισίματος των εσωτερικών συνόρων της ΕΕ. Ακόμη και μετά την πανδημία, ορισμένα κράτη μέλη επλήγησαν από μειωμένη συνδεσιμότητα τόσο εντός της ενιαίας αγοράς όσο και διεθνώς. Ως εκ τούτου, πρέπει να υπάρξει αυξημένη ετοιμότητα ώστε να αντιμετωπιστούν μια σειρά από διαφορετικές κρίσεις, με βάση την πείρα που αποκτήθηκε από προηγούμενες κρίσεις, και, μεταξύ άλλων, να αξιοποιηθεί ο κοινωνικός διάλογος για την εξεύρεση λύσεων.

3.2.5. Οι γεωπολιτικές συνθήκες επηρεάζουν επίσης την υλοποίηση της πράσινης μετάβασης, μεταξύ άλλων στον τομέα των μεταφορών. Η απεξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα, η ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων και η μείωση της εξάρτησης από τις υπερβολικές και επισφαλείς εισαγωγές σημαίνει ότι πρέπει να καταβληθούν εντατικές προσπάθειες ώστε να βρεθούν νέοι τρόποι ασφαλούς εφοδιασμού και πρόσβασης στις βασικές τεχνολογίες και στις πρώτες ύλες που είναι αναγκαίες για την πράσινη μετάβαση του τομέα των μεταφορών. Για τον σκοπό αυτό, πρέπει να ενισχυθούν οι εγχώριες παραγωγικές ικανότητες και οι σχετικές υποδομές σε τομείς όπως η εξόρυξη και η επεξεργασία κρίσιμων ορυκτών, καθώς και η παραγωγή υδρογόνου και βιοκαυσίμων. Στο πλαίσιο αυτό, η ανταγωνιστικότητα του τομέα των μεταφορών όχι απλά δεν πρέπει να θιγεί, αλλά αντίθετα πρέπει να ενισχυθεί. Είναι επίσης αναγκαίο να εξασφαλιστεί η διαθεσιμότητα των αναγκαίων καυσίμων για την εξυπηρέτηση αμυντικών σκοπών.

3.2.6. Η κλιματική κρίση ενέχει επίσης κινδύνους για τα συστήματα μεταφορών, καθώς οι αυξημένες πλημμύρες, καταιγίδες και άλλα ακραία καιρικά φαινόμενα επηρεάζουν τις υποδομές. Ως εκ τούτου, πρέπει να ληφθούν κατάλληλα μέτρα ετοιμότητας και προσαρμογής για να αντιμετωπιστούν οι επιπτώσεις της κλιματικής κρίσης, όπως υπογραμμίζεται στην έκθεση Niinistö σχετικά με τη στρατιωτική και τη μη στρατιωτική προετοιμασία και ετοιμότητα ([2]).

3.3. ***Πέραν της ενιαίας αγοράς***

3.3.1. Παράλληλα με την εύρυθμη λειτουργία των συνδέσεων εντός της ΕΕ, πρέπει επίσης να ενισχυθεί η συνδεσιμότητα με τρίτες χώρες, με γνώμονα την προστασία από τους κινδύνους για την ασφάλεια, αλλά και τον σεβασμό στα κοινωνικά και περιβαλλοντικά πρότυπα. Ως απάντηση στις επιπτώσεις του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, έχουν ληφθεί αυξημένα μέτρα για τη βελτίωση της συνδεσιμότητας με την Ουκρανία και τη Μολδαβία ως γειτονικές χώρες. Στη νέα γεωπολιτική κατάσταση, είναι επίσης αναγκαίο να εξασφαλιστούν σταθερές συνδέσεις μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ και των άλλων υποψήφιων χωρών του ΕΟΧ, καθώς και με τις χώρες του ΕΟΧ και το Ηνωμένο Βασίλειο.

3.3.2. Οι γεωπολιτικές εξελίξεις έχουν επίσης οδηγήσει σε αλλαγές στις οικονομικές εταιρικές σχέσεις με χώρες σε άλλες ηπείρους, δίνοντας εκ νέου έμφαση στη συνεργασία με ομονοούσες χώρες. Για τον σκοπό αυτό, είναι απαραίτητο να αναπτυχθούν επαρκείς διεθνείς μεταφορικές συνδέσεις. Πέραν της ενίσχυσης της ασφάλειας του εφοδιασμού που θα επιτευχθεί μέσω της διαφοροποίησης των αλυσίδων εφοδιασμού, σημαντικό είναι επίσης να εξασφαλιστούν επαρκείς συνδέσεις για εξαγωγικούς σκοπούς. Πρέπει επίσης να βρεθούν νέες λύσεις για την αντιμετώπιση της μειωμένης συνδεσιμότητας που προέκυψε από τις κυρώσεις κατά της Ρωσίας, όπως οι απαγορεύσεις σχετικά με τη χρήση του εναέριου χώρου για υπερπτήσεις.

([2]) https://commission.europa.eu/document/5bb2881f-9e29-42f2-8b77-8739b19d047c_en.

3.3.3. Η προώθηση ισχυρότερης θέσης για τους ευρωπαϊκούς παράγοντες στον τομέα των παγκόσμιων μεταφορών είναι ένας τρόπος βελτίωσης της συνολικής οικονομικής ασφάλειας της ΕΕ. Για τον σκοπό αυτόν, πρέπει να θεσπιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για τις επιχειρήσεις υπηρεσιών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων, οι οποίες καλούνται να διαχειρίζονται περισσότερους κινδύνους και να επιβαρύνονται με υψηλότερο κόστος, ιδίως στις αεροπορικές και τις θαλάσσιες μεταφορές. Η διαμόρφωση ευνοϊκότερων προϋποθέσεων για την ευρωπαϊκή μεταποιητική βιομηχανία, συμπεριλαμβανομένων της ναυπηγικής και της αεροναυπηγικής βιομηχανίας, θα συμβάλουν επίσης στην ενίσχυση της παγκόσμιας επιρροής της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών.

3.3.4. Οι εταιρικές σχέσεις για τις υποδομές μεταφορών στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας Global Gateway αποτελούν έναν ακόμη τρόπο ενίσχυσης του ρόλου της ΕΕ σε παγκόσμιο επίπεδο και επέκτασης της συνδεσιμότητας με το δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

4. **Ενθαρρυντικά μέτρα πολιτικής**

4.1. ***Καλά στοχευμένη κατανομή της χρηματοδότησης***

4.1.1. Οι χρηματοδοτικοί πόροι που διατίθενται για την ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών στο επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο θα διαδραματίσουν καίριο ρόλο διασφαλίζοντας ότι το σύστημα μεταφορών στο σύνολό του προωθεί τη συνδεσιμότητα στην ενιαία αγορά και στηρίζει την ανταγωνιστικότητα, την ασφάλεια και τη βιωσιμότητα. Οι επενδύσεις στις υποδομές δεν θα πρέπει να εξετάζονται μόνο βραχυπρόθεσμα, αλλά θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και τα πιο μακροπρόθεσμα πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα.

4.1.2. Είναι αναγκαίο να αναγνωριστεί καλύτερα ο ρόλος των υποδομών μεταφορών ως κρίσιμου στοιχείου για την επίτευξη των στρατηγικών στόχων της ΕΕ. Ως εκ τούτου, στο επόμενο ΠΔΠ, πρέπει να διατεθεί κατάλληλο επίπεδο χρηματοδότησης για την κάλυψη των αναγκών για επενδύσεις στην ανάπτυξη και τη συντήρηση των υποδομών μεταφορών, αρχής γενομένης από τον στόχο της ολοκλήρωσης του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ έως το 2030.

4.1.3. Για τη στήριξη προγραμμάτων που αντικατοπτρίζουν τις στρατηγικές προτεραιότητες της ΕΕ, ο επόμενος μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» πρέπει να επικεντρωθεί σε διασυνοριακά έργα, καθώς και σε έργα που αποσκοπούν στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και στη γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων στο κεντρικό δίκτυο και στο συνολικό δίκτυο.

4.1.4. Δεδομένης της γεωπολιτικής κατάστασης, πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή σε πτυχές της ασφάλειας, όπως π.χ. είναι οι απαιτήσεις που συνδέονται με τη στρατιωτική κινητικότητα και τη διπλή χρήση των υποδομών. Για λόγους ασφάλειας, η κατάσταση στις ανατολικές παραμεθόριες περιοχές της ΕΕ πρέπει να ληφθεί υπόψη στο επόμενο ΠΔΠ, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις υποδομές μεταφορών, ώστε να ενισχυθούν η ανθεκτικότητα και η ζωτικότητα των εν λόγω περιοχών και οι συνδέσεις τους με την ενιαία αγορά.

4.1.5. Η χρηματοδότηση που απαιτείται για την ολοκλήρωση του δικτύου ΔΕΔ-Μ και την ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών της ΕΕ είναι σημαντική. Ωστόσο, οι επενδύσεις σε υποδομές θα δημιουργήσουν ανάπτυξη και θέσεις εργασίας βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Πέραν της δημόσιας χρηματοδότησης, θα πρέπει να καταβληθούν περισσότερες προσπάθειες ώστε να καλυφθούν τα χρηματοδοτικά κενά μέσω της αύξησης των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα με σκοπό την κατασκευή νέων υποδομών, αλλά και τη συντήρηση και τη διαχείριση των υφιστάμενων υποδομών, προς όφελος όλων. Για τον σκοπό αυτό, θα μπορούσαν να εξεταστούν νέα μέσα, όπως τα ομόλογα έργων.

4.2. ***Συνεργασία και στρατηγική ανάλυση***

4.2.1. Για να μην δημιουργηθεί ένα συνονθύλευμα από διαφορετικά συστήματα, η ανάπτυξη των συστημάτων μεταφορών απαιτεί συνεργασίες σε διάφορα επίπεδα: μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των κρατών μελών, μεταξύ των κρατών μελών, και μεταξύ των εθνικών, περιφερειακών και τοπικών φορέων λήψης αποφάσεων. Επιπλέον, απαιτεί διεθνή συνεργασία στις συνδέσεις μεταφορών εκτός ΕΕ. Όσον αφορά τα θέματα ασφάλειας, στα οποία συγκαταλέγεται και η προστασία των υποδομών ζωτικής σημασίας, θα πρέπει να αξιοποιηθούν πλήρως η στρατηγική εταιρική σχέση και η διαρθρωμένη συνεργασία με το ΝΑΤΟ.

4.2.2. Επίσης, είναι αναγκαίο να υπάρξει στενή συνεργασία του δημόσιου τομέα με τους άμεσα ενδιαφερόμενους, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρήσεων, των συνδικαλιστικών οργανώσεων και άλλων οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών. Πρέπει επίσης να δοθεί η δέουσα προσοχή στους ανθρώπινους πόρους που έχει ανάγκη ο τομέας των μεταφορών. Για τον σκοπό αυτό, πρέπει να ληφθούν μέτρα που θα διευκολύνουν την κινητικότητα του εργατικού δυναμικού, θα βελτιώσουν τις ικανότητες και τις δεξιότητες και θα αυξήσουν την ελκυστικότητα του τομέα των μεταφορών.

4.2.3. Για να μπορέσει να ανταποκριθεί ο τομέας των μεταφορών στις μελλοντικές προκλήσεις, πρέπει να γίνουν σημαντικές επενδύσεις τόσο στον τομέα της καινοτομίας, όσο και στον τομέα των νέων τεχνολογιών. Πρέπει να διατηρηθεί η σημασία των διαδρόμων μεταφορών ως πεδίων δοκιμών μελλοντικών λύσεων.

4.2.4. Η μείωση του διοικητικού φόρτου, σύμφωνα με τις προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, πρέπει να αποτυπωθεί και στον τομέα των μεταφορών. Οι διοικητικές διαδικασίες που σχετίζονται με την ανάπτυξη υποδομών μεταφορών πρέπει να εξορθολογιστούν, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών χωροταξικού σχεδιασμού και αδειοδότησης, διασφαλίζοντας παράλληλα τη βιωσιμότητα των έργων. Θα πρέπει να διερευνηθεί περαιτέρω η πορεία προς έναν πιο συντονισμένο σχεδιασμό των μεταφορών, τη διαμόρφωση κοινών αρχών, τη μείωση του κατακερματισμού, καθώς και την ανάπτυξη πλαισίου σχεδιασμού για κάθε εξαετή περίοδο.

4.2.5. Με την εκπόνηση νέας στρατηγικής για την ενιαία αγορά, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τον τρόπο βελτίωσης των συστημάτων μεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ, προκειμένου να διασφαλίζονται οι αλυσίδες εφοδιασμού σε κρίσιμους και ευάλωτους τομείς, τόσο σε συνήθεις όσο και σε εξαιρετικές καταστάσεις. Η αξιολόγηση αυτή πρέπει να καλύπτει όλες τις γεωγραφικές περιοχές της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των νησιών και των απομακρυσμένων περιοχών.

4.2.6. Είναι αναγκαίο να αναλυθούν διεξοδικά οι σημαντικότεροι φραγμοί που υπάρχουν στην αγορά μεταφορών κάθε κράτους μέλους προκειμένου να ξεπεραστεί ο υφιστάμενος κατακερματισμός. Πρέπει να διενεργηθεί ενδελεχής ανάλυση ώστε να αξιολογηθούν οι μακροπρόθεσμες επιπτώσεις της νόσου COVID-19 στις αλυσίδες μεταφορών και εφοδιασμού. Είναι επίσης αναγκαίο να αξιολογηθούν οι επιπτώσεις που προκάλεσε ο επιθετικός πόλεμος της Ρωσίας σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, ώστε να εντοπιστούν ενδεχομένως νέα προβλήματα στη συνδεσιμότητα διαφόρων περιοχών της ΕΕ και να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα αυτά με κατάλληλο τρόπο. Η ανάλυση πρέπει να καλύπτει τις αεροπορικές μεταφορές, τους σιδηροδρόμους, τις εσωτερικές πλωτές οδούς και τις διαδρομές θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, καθώς και τις οδούς που συνδέουν αστικούς κόμβους, θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερολιμένες και τερματικούς σταθμούς, και διάφορες περιφέρειες της ΕΕ. Η αξιολόγηση πρέπει επίσης να εξετάσει τον αντίκτυπο στην εσωτερική συνοχή και τη συνδεσιμότητα μεταξύ των κρατών μελών.

Βρυξέλλες, 26 Φεβρουαρίου 2025.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Oliver RÖPKE