

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες»

(COM(2002) 7 τελικό — 2002/0013 (COD))

(2002/C 125/15)

Στις 30 Ιανουαρίου 2002, και σύμφωνα με το άρθρο 80 παράγραφος 2 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

Στις 19 Φεβρουαρίου 2002, το Προεδρείο της ΟΚΕ ανέθεσε στο τμήμα «Μεταφορές, Ενέργεια, Υποδομές, Κοινωνία των Πληροφοριών» την προετοιμασία των σχετικών εργασιών.

Κατά την 389η σύνοδο ολομέλειάς της (συνεδρίαση της 21ης Μαρτίου 2002), και λόγω του επείγοντα χαρακτήρα του θέματος, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή όρισε τον κ. Tosh ως γενικό εισηγητή και υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Ιστορικό

1.1. Το άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού του Συμβουλίου (ΕΕΚ) 95/93⁽¹⁾ ορίζει ότι οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης (slots) που παραχωρούνται σε κάποιον αερομεταφορέα δεν του παρέχουν το δικαίωμα να έχει την ίδια σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης κατά την επόμενη αντίστοιχη περίοδο, εκτός εάν μπορέσει να αποδείξει ότι τους χρησιμοποίησε τουλάχιστον κατά 80 % κατά την περίοδο για την οποία χορηγήθηκαν. Εάν δεν μπορέσει να αποδειχθεί η χρήση του 80 % της σειράς των slots, τότε όλα τα slots αυτής της σειράς μεταφέρονται στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, εκτός εάν η μη χρησιμοποίησή τους μπορεί να δικαιολογηθεί βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 5 (κανόνας του «αν δεν χρησιμοποιηθεί χάνεται»).

1.2. Οι τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες και οι πολιτικές εξελίξεις που ακολούθησαν τα γεγονότα αυτά (κρίση στο Αφγανιστάν) έπληξαν σοβαρά τις αερομεταφορές και οδήγησαν σε σημαντική πτώση της ζήτησης κατά το υπόλοιπο της θερινής περιόδου προγραμματισμού 2001 και κατά τη χειμερινή περίοδο προγραμματισμού 2001/02.

1.3. Για να διασφαλισθεί ότι οι αερομεταφορείς δεν θα απωλέσουν τα δικαιώματα χρήσης στα slots που τους είχαν χορηγηθεί, επειδή δεν τα χρησιμοποίησαν κατά τις εν λόγω περιόδους, κρίνεται αναγκαίο να δηλωθεί σαφώς και αδιαμφισβήτητα ότι οι συγκεκριμένες περιόδοι προγραμματισμού επλήγησαν σοβαρά από τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001.

1.4. Συνεπώς, η Επιτροπή προτείνει να εισαχθεί το νέο άρθρο 10α στον κανονισμό, σύμφωνα με το οποίο οι συντονιστές θα αποδεχθούν υποχρεωτικά να χορηγήσουν και για τις δύο περιόδους (θέρος 2001 και χειμώνας 2002) slots με την ιδιότητα ιστορικού δικαιώματος.

1.5. Κατ' αυτόν τον τρόπο, θα αποφευχθεί η μη ομοιόμορφη εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού στην Κοινότητα και η διαφορετική ερμηνεία που δόθηκε για τη σημερινή κρίση σε διάφορα κράτη μέλη.

1.6. Τέλος, η παρούσα πρόταση δεν επηρεάζει την πρόταση της Επιτροπής, η οποία εγκρίθηκε στις 20 Ιουνίου 2001, σχετικά με την τροποποίηση του ισχύοντος κανονισμού⁽²⁾ στο βαθμό που η εν λόγω πρόταση είναι ευρύτερη ως προς το πεδίο εφαρμογής της.

2. Γενικά σχόλια και συμπεράσματα

2.1. Η ΟΚΕ συμφωνεί με την πρόταση της Επιτροπής, στο βαθμό που λαμβάνει υπόψη της τις εξαιρετικές περιστάσεις και παρέχει νομική βεβαιότητα στους συντονιστές.

2.2. Στην πραγματικότητα, οι συντονιστές εκτίθενται σε νομικούς κινδύνους, εκτός εάν αντιμετωπισθεί σαφώς και αδιαμφισβήτητα το ζήτημα του κανόνα «αν δεν χρησιμοποιηθεί χάνεται».

2.3. Παράλληλα, η πρόταση παρέχει ασφάλεια προγραμματισμού στους αερομεταφορείς.

(¹) Κανονισμός του Συμβουλίου (ΕΟΚ) 95/93 της 18ης Ιανουαρίου 1993 σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1) — Γνωμοδότηση ΟΚΕ: ΕΕ C 339 της 31.12.1991, σ. 41.

(²) COM(2001) 335 τελικό της 20ής Ιουνίου 2001, 2001/0140 (COD). Η γνωμοδότηση της ΟΚΕ τελεί υπό κατάρτιση.

2.4. Τέλος, η ΟΚΕ επισημαίνει ότι η παρούσα πρόταση δεν επηρεάζει την πρόταση της Επιτροπής, η οποία υιοθετήθηκε στις 20 Ιουνίου 2001. Η πρόταση είναι ευρύτερη ως προς το πεδίο εφαρμογής της, αποσκοπεί να διασφαλίσει την αποδοτική

διαχείριση και χρήση των περιορισμένων slots σε αερολιμένες που εμφανίζουν συμφόρηση, μολονότι δεν τροποποιεί ουσιαστικά το παρόν σύστημα κατανομής των slots, το οποίο βασίζεται στα επονομαζόμενα «ιστορικά δικαιώματα» ή τα «ιστορικά slots».

Βρυξέλλες, 21 Μαρτίου 2002.

Ο Πρόεδρος

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Göke FRERICHS

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα την «Πρόταση απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ περί κοινοτικών προσανατολισμών σχετικά με την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών»

(COM(2001) 544 τελικό — 2001/0229 (COD))

(2002/C 125/16)

Στις 14 Νοεμβρίου 2001 και σύμφωνα με το άρθρο 156 της Συνθήκης ΕΚ, το Συμβούλιο ζήτησε τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

Το τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, επεξεργάστηκε τη γνωμοδότησή του στις 26 Φεβρουαρίου 2002 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. Kleemann.

Κατά την 389η σύνοδο ολομέλειας της 20ης και 21ης Μαρτίου 2002 (συνεδρίαση της 21ης Μαρτίου), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 54 ψήφους υπέρ και 5 ψήφους κατά την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Η Επιτροπή στην πρότασή της προτείνει τον περιορισμό των προτεραιοτήτων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών στις απολύτως απαραίτητες και την προσαρμογή τους στις ανάγκες για τη βελτιστοποίηση της δυναμικότητάς του με την επικέντρωση των επενδύσεων σε τομείς όπου σημειώνονται σημεία συμφόρησης. Τρία σχέδια έχουν ήδη ολοκληρωθεί και υπογραμμίζεται η σημασία συγκεκριμένων σιδηροδρομικών καθώς και διαλπικών έργων. Έξι νέα έργα και νέα τμήματα προστίθενται σε δύο ήδη υπάρχοντα έργα.

1.2. Η ΟΚΕ συμμετείχε ενεργά σε όλα τα στάδια ανάπτυξης του TEN, εξέφρασε ευθύς εξαρχής την πλήρη υποστήριξή της για τα σχέδια του TEN και τάχθηκε υπέρ σαφών κριτηρίων και κατάλληλης προώθησης.

2. Γενικές παρατηρήσεις

2.1. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ υπογράμμισε την ανάγκη μετατόπισης της ροής των μεταφορών από το οδικό στο σιδηροδρομικό και στο πλωτό δίκτυο καθώς και στα δημόσια

μέσα μεταφορών. Η Επιτροπή υποβάλλοντας την πρόταση αυτή, ανταποκρίνεται στην εντολή του Συμβουλίου.

2.2. Η αύξηση των μεταφορών στο έδαφος της ΕΕ έχει πολλά αίτια, αλλά αδιαμφισβήτητα η αύξηση των επαγγελματικών και ιδιωτικών μεταφορών με οχήματα ιδιωτικής χρήσης είναι ένα από τα σημαντικότερα αίτια της επιβάρυνσης του οδικού δικτύου. Αφενός, η απόσταση μεταξύ του τόπου κατοικίας και του τόπου εργασίας, η μετατροπή της καταναλωτικής συμπεριφοράς καθώς και η δυσανάλογη αύξηση των μετακινήσεων για λόγους αναμυχής οδήγησαν σε αισθητή αύξηση του όγκου των μεταφορών συνολικά. Αφετέρου, έχουν αυξηθεί έντονα κατά τα τελευταία χρόνια οι μεταφορές με βαρέα φορτηγά οχήματα τα οποία διέρχονται μέσω ορισμένων περιοχών ή μεγάλων αστικών κέντρων. Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας αλλά και η αυξανόμενη λειτουργικότητα της ενιαίας αγοράς καθώς και οι μεταβολές στους τρόπους παραγωγής και η σχετική υλικοτεχνική υποδομή επέφεραν, μεταξύ άλλων, μια αλλαγή στις οικονομικές διαρθρώσεις οι οποίες οδηγούν αναπόφευκτα σε αύξηση των μεταφορών με όλα τα μέσα μεταφοράς. Μετά την ένταξη των νέων κρατών μελών το φαινόμενο αυτό θα επιβαρύνει σε αυξανόμενο βαθμό τα δίκτυα μεταφορών στα σημεία διέλευσης των συνόρων, τα οποία σύμφωνα με την Επιτροπή αποτελούν επί του παρόντος τα ασθενέστερα σημεία του δικτύου μεταφορών.