



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 22.6.2006
COM(2006) 314 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση -
Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας
Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις
μεταφορές**

{SEC(2006) 768 }

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	Νέο πλαίσιο για την Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών	3
1.1.	Στόχοι της πολιτικής μεταφορών	3
1.2.	Υπό εξέλιξη πλαίσιο	5
1.3.	Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών την περίοδο 2001-2006.....	7
2.	Η Κατασταση στον τομεα των μεταφορών.....	8
2.1.	Η αύξηση των μεταφορών	8
2.2.	Οι επιπτώσεις των μεταφορών	9
3.	Βιωσιμη κινητικότητα στην εσωτερικη αγορα – συνδεση των Ευρωπαιων.....	10
3.1.	Χερσαίες μεταφορές	11
3.2.	Αεροπορικές μεταφορές.....	12
3.3.	Πλωτές μεταφορές	13
4.	Βιωσιμη κινητικότητα για τον πολιτη – αξιοπιστία των μεταφορων και ασφάλεια προσωπων και υποδομών στις μεταφορές	14
4.1.	Απασχόληση και συνθήκες εργασίας.....	14
4.2.	Δικαιώματα των επιβατών	15
4.3.	Ασφάλεια προσώπων	15
4.4.	Ασφάλεια υποδομών	16
4.5.	Αστικές μεταφορές.....	17
5.	Μεταφορες και ενεργεια.....	17
6.	Βελτιστοποιηση των υποδομων	19
6.1.	Δύο προκλήσεις: η μείωση της συμφόρησης και η αύξηση της προσβασιμότητας ..	19
6.2.	Κινητοποίηση όλων των χρηματοδοτικών πηγών	20
6.3.	Ευφυής χρέωση της χρήσης των υποδομών	21
7.	Ευφυης κινητικότητα.....	21
7.1.	Εφοδιαστική	22
7.2.	Ευφυή συστήματα μεταφορών.....	22
8.	Η πλανητικη διασταση	23
9.	Συμπερασμα: ανανεωμενη ατζεντα.....	25
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1		27
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2		30

1. ΝΕΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1.1. Στόχοι της πολιτικής μεταφορών

Στόχος της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών είναι τα συστήματα μεταφορών μας να εκπληρώνουν τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές ανάγκες της κοινωνίας. Τα αποτελεσματικά συστήματα μεταφορών είναι ουσιαστικής σημασίας για την ευημερία της Ευρώπης, διότι επηρεάζουν σημαντικά την οικονομική μεγέθυνση, την κοινωνική ανάπτυξη και το περιβάλλον. Ο κλάδος των μεταφορών αντιπροσωπεύει το 7% περίπου του ευρωπαϊκού ΑΕΠ και το 5% περίπου της απασχόλησης στην ΕΕ. Πρόκειται αυτοδικαίως για σημαντικό κλάδο, ο οποίος συντελεί σε μεγάλο βαθμό στη λειτουργία της ευρωπαϊκής οικονομίας εν γένει. Η κινητικότητα εμπορευμάτων και προσώπων είναι βασική συνιστώσα της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και των ευρωπαϊκών υπηρεσιών. Τέλος, η κινητικότητα αποτελεί ουσιαστικό δικαίωμα του πολίτη.

Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών άρχισε στο ξεκίνημά της, αλλά γνώρισε γρήγορη ανάπτυξη τα τελευταία 15 χρόνια. Οι **στόχοι** της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, από τη Λευκή Βίβλο του 1992¹ και τη Λευκή Βίβλο του 2001² έως την παρούσα ανακοίνωση, παραμένουν οι ίδιοι: να διαθέτουν οι Ευρωπαίοι αποδοτικά και αποτελεσματικά συστήματα μεταφορών, τα οποία:

- *προσφέρουν υψηλό επίπεδο **κινητικότητας** σε κοινό και επιχειρήσεις σε όλη την Ένωση. Η δυνατότητα προσφοράς λύσεων για μεταφορές υψηλής ποιότητας και σε προσιτές τιμές είναι ζωτικής σημασίας για την ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, εμπορευμάτων και υπηρεσιών, τη βελτίωση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής και για την εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας.*
- ***προστατεύουν** το περιβάλλον, εγγυώνται ασφάλεια ενεργειακού εφοδιασμού, προωθούν ελάχιστα πρότυπα εργασίας στον τομέα και προστατεύουν τον επιβάτη και τον πολίτη.*
 - Η πίεση που ασκείται στο περιβάλλον έχει αυξηθεί αισθητά και τα σημαντικά προβλήματα υγείας και περιβάλλοντος θα συνεχισθούν στο μέλλον, παραδείγματος χάριν εξαιτίας της ατμοσφαιρικής ρύπανσης³. Επιβάλλεται επομένως προώθηση υψηλού επιπέδου προστασίας και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος.
 - Επίσης, ως ένας από τους κυριότερους καταναλωτές ενέργειας, *οι μεταφορές πρέπει να συμβάλλουν στην ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού.*
 - Στον κοινωνικό χώρο, η ευρωπαϊκή πολιτική προωθεί την ποιοτική βελτίωση της απασχόλησης και περισσότερα προσόντα για τους Ευρωπαίους εργαζομένους στις μεταφορές.

¹ (COM (92) 494) της 2ας Δεκεμβρίου 1992: “Η μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών.”

² (COM (2001) 370) της 12/09/2001: “Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών”

³ (COM(2005) 446 τελικό της 20ής Σεπτεμβρίου 2005 “Θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση”

- Η ευρωπαϊκή πολιτική προστατεύει επίσης τους Ευρωπαίους πολίτες τόσο ως χρήστες και παρόχους των μεταφορικών υπηρεσιών, όσο και ως καταναλωτές από άποψη ασφάλειας και, πιο πρόσφατα, προστασίας τους.
- *καινοτομούν ως προς την υποστήριξη των δύο πρώτων στόχων για κινητικότητα και προστασία, αυξάνοντας την αποδοτικότητα και τη βιωσιμότητα του αναπτυσσόμενου τομέα των μεταφορών.* Οι ευρωπαϊκές πολιτικές αναπτύσσουν και διοχετεύουν στην αγορά τις νεωτεριστικές λύσεις του μέλλοντος, οι οποίες είτε είναι ενεργειακά αποδοτικές, είτε κάνουν χρήση των εναλλακτικών ενεργειακών πόρων, είτε υποστηρίζουν μεγάλα ευφυή έργα μεταφορών που έχουν φθάσει σε στάδιο ωριμότητας, όπως το Galileo.
- *προσφέρουν διεθνή σύνδεση, προβάλλοντας τις πολιτικές της Ένωσης που αποβλέπουν στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας, της προστασίας και της καινοτομίας,* με τη συμμετοχή της Ένωσης στους διεθνείς οργανισμούς. Πρέπει να αναγνωρισθεί έτι περισσότερο ο ρόλος της ΕΕ ως παγκόσμιας ηγέτιδας στην ανεύρεση βιώσιμων λύσεων στις μεταφορές, την αντίστοιχη βιομηχανία, τον εξοπλισμό και τις υπηρεσίες.

Οι στόχοι αυτοί έθεσαν την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών στο επίκεντρο της **Ατζέντας της Λισαβόνας** για την ανάπτυξη και την απασχόληση. Όπως αποδεικνύεται και από την παρούσα ανακοίνωση, πρόκειται από τη φύση τους για πιο μακροπρόθεσμους στόχους, οι οποίοι αποκαθιστούν την ισορροπία μεταξύ των επιταγών της οικονομικής μεγέθυνσης, της κοινωνικής ευημερίας και της προστασίας του περιβάλλοντος σε όλες τις πολιτικές επιλογές.⁴

Η εσωτερική αγορά έχει ήδη αποφέρει οφέλη στις οδικές και τις αεροπορικές μεταφορές και το ίδιο αναμένεται στις σιδηροδρομικές και τις πλωτές μεταφορές στο μέλλον. Τα κέρδη αποδοτικότητας που επιτεύχθηκαν με τη στήριξη των ευρωπαϊκών πολιτικών θα καταστήσουν ιδίως τις σιδηροδρομικές και τις πλωτές μεταφορές ανταγωνιστικότερες, κυρίως στις διαδρομές μεγαλύτερων αποστάσεων. Η κινητικότητα πρέπει να **αποδεσμευτεί** από τις αρνητικές της επιπτώσεις με τη χρήση ευρύτερου φάσματος πολιτικών μέτρων. Συνεπώς, η μελλοντική πολιτική πρέπει να **βελτιστοποιεί** τις δυνατότητες κάθε τρόπου μεταφοράς, ούτως ώστε να εκπληρωθούν οι στόχοι για συστήματα καθαρών και αποδοτικών μεταφορών. Πρέπει να διευρυνθούν οι δυνατότητες που προσφέρει η τεχνολογία ώστε να καταστούν οι μεταφορές φιλικότερες προς το περιβάλλον, ιδιαίτερα σε σχέση με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Ορισμένα μεγάλα έργα υποδομών θα βοηθήσουν να μετριασθεί η πίεση που ασκείται στο περιβάλλον σε συγκεκριμένους άξονες. Η **στροφή** των μεταφορών πρέπει να επιτευχθεί ιδιαίτερα στις διαδρομές μεγάλων αποστάσεων, στις αστικές περιοχές και στους άξονες όπου παρουσιάζεται συμφόρηση. Ταυτόχρονα, κάθε τρόπος μεταφοράς πρέπει να βελτιστοποιηθεί. Όλοι οι τρόποι μεταφοράς πρέπει να αποβούν φιλικότεροι για το περιβάλλον, ασφαλείς και ενεργειακά αποδοτικοί. Τέλος, η **συν-τροπικότητα**, ήτοι η αποτελεσματική χρήση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, μεμονωμένα και σε συνδυασμό, θα οδηγήσει στη βέλτιστη και βιώσιμη χρήση των πόρων. Η προσέγγιση αυτή είναι σε πλήρη συμφωνία με τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 16/06/2006 και της ανανεωμένης στρατηγικής για την αειφόρο ανάπτυξη, και συγκεκριμένα με το κεφάλαιο για τις μεταφορές.

⁴ Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής COM (2005) 658 τελικό της 13/12/2005 σχετικά με την επανεξέταση της στρατηγικής για την αειφόρο ανάπτυξη – Πλατφόρμα για ανάληψη δράσης.

1.2. Υπό εξέλιξη πλαίσιο

Ενώ οι κύριοι στόχοι παραμένουν διαχρονικά σταθεροί, το γενικό πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών συνεχίζει να εξελίσσεται:

- Με τη **διεύρυνση** η ΕΕ έλαβε διαστάσεις ηπείρου. Η επέκταση των κύριων αξόνων του διευρωπαϊκού δικτύου δημιουργεί περισσότερους διαδρόμους, οι οποίοι ενδείκνυνται ιδιαίτερα για τις σιδηροδρομικές και τις πλωτές μεταφορές. Η Ευρωπαϊκή Χερσόνησος είναι σήμερα παρά ποτέ ναυτιλιακή δύναμη: η Βαλτική περιστοιχίζεται πλέον ως επί το πλείστον από κράτη μέλη και οι μεγάλοι ποταμοί, στους οποίους περιλαμβάνεται ο άξονας Ρήνου-Δούναβη, προσφέρουν διασυνδέσεις με θαλάσσιες περιοχές. Η Ένωση των 25, και σύντομα των 27, είναι πιο ποικιλόμορφη. Ενώ η ρύπανση, η χρήση γης και ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι τα κύρια προβλήματα στις πυκνοκατοικημένες και βιομηχανοποιημένες “μεσοδυτικές περιοχές”, για άλλα κράτη μέλη το καίριο πρόβλημα είναι ακόμη η προσβασιμότητα. Η ποικιλομορφία θα απαιτήσει ίσως σε ορισμένους πολιτικούς τομείς πιο διαφοροποιημένες επιλογές, οι οποίες θα προσφέρουν μεγαλύτερα περιθώρια για τοπικές, περιφερειακές και εθνικές λύσεις ενώ ταυτόχρονα θα εγγυώνται μια πανευρωπαϊκή εσωτερική αγορά μεταφορών.
- Ο **κλάδος** των μεταφορών έχει αλλάξει. Οι ενοποιήσεις επιχειρήσεων πραγματοποιούνται σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ειδικά στις αεροπορικές και τις θαλάσσιες μεταφορές. Η εσωτερική αγορά έχει συντελέσει στη δημιουργία ανταγωνιστικών διεθνών εμπορευματικών οδικών μεταφορών και στην αύξηση επίσης των αντίστοιχων σιδηροδρομικών μεταφορών. Επίσης, τα τελευταία πέντε χρόνια έγιναν αισθητές οι επιπτώσεις της παγκοσμιοποίησης, η οποία οδήγησε στη σύσταση μεγάλων εταιρειών εφοδιαστικής που δραστηριοποιούνται παγκοσμίως. Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών πρέπει να επικεντρωθεί περισσότερο στη διεθνή ανταγωνιστικότητα των πολυτροπικών μεταφορών και στην προσφορά ολοκληρωμένων λύσεων που περιλαμβάνουν όλα τα μεταφορικά μέσα, με εστίαση στην αντιμετώπιση των σημείων συμφόρησης και των αδύναμων κρίκων της εφοδιαστικής αλυσίδας. Ταυτόχρονα, η εσωτερική αγορά πρέπει να συνεχίσει να προσφέρει ζωτικό χώρο για τη σύσταση νέων επιχειρήσεων και ΜΜΕ.
- Οι μεταφορές αποβαίνουν όλο και περισσότερο ένα κλάδος υψηλής τεχνολογίας, για την περαιτέρω ανάπτυξη του οποίου η έρευνα και η **καινοτομία** είναι καίριας σημασίας. Στον αυξημένο προϋπολογισμό για την έρευνα του 7^{ου} προγράμματος πλαισίου έρευνας και ανάπτυξης (2007-2013), η τεχνολογική καινοτομία στις μεταφορές συμβάλλει απευθείας στην ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα και στα περιβαλλοντικά και κοινωνικά θέματα. Με βάση τις Στρατηγικές Ατζέντες για την Έρευνα που έχουν καταρτισθεί από τις Ευρωπαϊκές Τεχνολογικές Πλατφόρμες στις μεταφορές, στις δραστηριότητες περιλαμβάνονται οι καθαρότερες επίγειες και αεροπορικές μεταφορές, ο εκσυγχρονισμός της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, η αποσυμφόρηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών, η κινητικότητα μέσα στις πόλεις, η διατροφικότητα και η διαλειτουργικότητα, η ασφάλεια και η προστασία των μεταφορών και η δημιουργία ανταγωνιστικής βιομηχανικής βάσης. Μεταξύ των πλέον ελπιδοφόρων πεδίων προτεραιότητας είναι τα ευφυή συστήματα μεταφορών, τα οποία περιλαμβάνουν επικοινωνίες, πλοήγηση και αυτοματοποίηση, τεχνολογία

κινητήρων που προσφέρει αυξημένη απόδοση καυσίμων και χρήση των εναλλακτικών καυσίμων.

- Οι διεθνείς **περιβαλλοντικές δεσμεύσεις**, συμπεριλαμβανομένων των δεσμεύσεων του Πρωτοκόλλου του Κιότο, πρέπει να ενσωματωθούν στην πολιτική μεταφορών. Οι εκπομπές CO₂ αποτελούν πρόβλημα και η ποιότητα του αέρα, η ηχορύπανση και η χρήση γης χρειάζονται συνεχή παρακολούθηση παρά τα σημαντικά βήματα που έχουν γίνει την τελευταία δεκαετία, στην προσπάθεια παραδείγματος χάριν μείωσης των επιβλαβών εκπομπών.
- Η πολιτική μεταφορών πρέπει να συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της ευρωπαϊκής ενεργειακής πολιτικής, όπως αυτή εκτίθεται στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου το Μάρτιο του 2006, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια εφοδιασμού και την αειφορία. Οι μεταφορές ευθύνονται για το 30% της συνολικής **κατανάλωσης ενέργειας** στην ΕΕ. Με εξάρτηση σε ποσοστό 98% από το πετρέλαιο, οι υψηλές τιμές του πετρελαίου επηρεάζουν τις μεταφορές και αποτελούν κίνητρο για βελτιωμένη ενεργειακή απόδοση και διαφοροποιημένες λύσεις και πολιτικές εφοδιασμού που θα επηρεάσουν τη ζήτηση, όλες με την υποστήριξη νέων και καινοτόμων τεχνολογιών.
- Το **διεθνές πλαίσιο** έχει αλλάξει και αυτό με άλλους τρόπους. Η συνεχής απειλή τρομοκρατικών ενεργειών έχει και αυτή τον αντίκτυπό της περισσότερο στις μεταφορές παρά σε οποιοδήποτε άλλον τομέα. Η οικονομική παγκοσμιοποίηση έχει επηρεάσει τις εμπορικές ροές και αύξησε τη ζήτηση για διεθνείς γραμμές μεταφορών από και προς χώρες με αναδυόμενες οικονομίες. Η ΕΕ, εργαζόμενη από κοινού με τα κράτη μέλη, μπορεί λόγω της θέσης της να διαμορφώσει την πλανητική εικόνα έτσι ώστε να αντιπροσωπεύονται καλύτερα τα οικονομικά, τα κοινωνικά και τα περιβαλλοντικά μας συμφέροντα. Η εξωτερική πολιτική μεταφορών της ΕΕ διαφοροποιείται ανάλογα με τη χώρα, την περιφέρεια και τον τρόπο μεταφοράς. Η εν λόγω πολιτική έναντι των υποψηφίων προς ένταξη χωρών ή ακόμη και έναντι των εταίρων της στον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο δίνει πλέον έμφαση στη βαθμιαία επέκταση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών στις χώρες αυτές.
- Τέλος, η ευρωπαϊκή **διακυβέρνηση** είναι σε εξέλιξη. Το βασικό νομικό πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς έχει καθιερωθεί σε μεγάλο βαθμό. Τώρα, πολλά εξαρτώνται πλέον από την αποτελεσματική εφαρμογή επιτοπίως. Κινήθηκαν διαδικασίες επί παραβάσει για έλλειψη εφαρμογής, όπου αυτό κρίθηκε αναγκαίο. Ταυτόχρονα, τα διδάγματα από την παρακολούθηση της εσωτερικής αγοράς και η ευρεία διαβούλευση με τους αρμόδιους παράγοντες βοηθούν την Επιτροπή να προωθήσει την ανταλλαγή της βέλτιστης πρακτικής και να προβεί σε καλύτερες ρυθμίσεις ή και σε απλοποιήσεις, όταν αυτό είναι δυνατόν. Η ρύθμιση χρειάζεται να συνοδεύεται από καινοτομία. Σε τέσσερα πεδία της πολιτικής μεταφορών συστάθηκαν ευρωπαϊκοί οργανισμοί: αυτό το δεύτερο επίπεδο ευρωπαϊκής διοίκησης προσφέρει εξειδικευμένη τεχνική υποστήριξη και βοηθά στην εφαρμογή του κεκτημένου.

1.3. Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών την περίοδο 2001-2006

Στη Λευκή Βίβλο του 2001 είχαν εντοπισθεί ως κύρια προβλήματα η έλλειψη ισορροπίας στην ανάπτυξη των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, ο κυκλοφοριακός φόρτος σε δρόμους και πόλεις, όπως και στον εναέριο χώρο, και οι επιπτώσεις στο περιβάλλον. Έτσι, στη Λευκή Βίβλο προτεινόταν πολιτικές με σκοπό να αποκατασταθεί η ισορροπία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, τονιζόταν η ανάγκη να εκλείψουν τα σημεία συμφόρησης στα διευρωπαϊκά δίκτυα (ΔΔ-Μ) και να μειωθεί ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων, διατυπωνόταν το αίτημα να καταστρωθεί αποτελεσματική πολιτική για τη χρέωση της χρήσης των υποδομών και υποστηριζόταν ότι η Κοινότητα πρέπει να ενισχύσει τη θέση της στους διεθνείς οργανισμούς. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο προβλεπόταν μεγάλη οικονομική μεγέθυνση, πράγμα το οποίο δεν επαληθεύθηκε εκ των υστέρων.

Από το 2001, εγκρίθηκαν καίριες νομοθετικές προτάσεις, οι οποίες τίθενται σήμερα σε εφαρμογή, όπως το άνοιγμα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στον ανταγωνισμό, οι αναβαθμισμένες συνθήκες εργασίας στις οδικές μεταφορές, ο καθορισμός των 30 έργων προτεραιότητας στα ΔΔ-Μ, η δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, η ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών στις αεροπορικές μεταφορές, η νέα οδηγία για τη χρέωση της χρήσης των οδικών υποδομών, με βάση την οποία τα καταβαλλόμενα από τους χρήστες τέλη βάσει της απόστασης μπορούν να τροφοδοτήσουν τη χρηματοδότηση των υποδομών σε ορισμένες περιπτώσεις, η προώθηση των διατροφικών μεταφορών με το πρόγραμμα Marco Polo και η ενίσχυση του νομικού πλαισίου για την ασφάλεια στη θάλασσα. Η ΕΕ έχει επίσης αποδείξει την ικανότητά της να αναπτύσσει καινοτόμα προγράμματα στη βιομηχανία, όπως το Galileo, το ERTMS και το SESAR. Τα περισσότερα από τα μέτρα που περιελάμβανε η Λευκή Βίβλος είτε έχουν προταθεί, είτε έχουν εγκριθεί. Πλήρης περιγραφή τους, καθώς και εκτίμηση των προβλεπόμενων επιπτώσεών τους, δίδεται στο παράρτημα 3, “Εκτίμηση των επιπτώσεων”.

Τον τελευταίο χρόνο πραγματοποιήθηκαν εκτεταμένες **διαβουλεύσεις**. Στις διαβουλεύσεις αυτές τονίστηκε ο κεντρικός ρόλος των μεταφορών στην οικονομική ανάπτυξη και η ανάγκη αναπροσαρμογής των πολιτικών μέτρων. Απαντώντας σε ποικίλα ερωτήματα και σχόλια που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων, η ανακοίνωση “Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση – βιώσιμη κινητικότητα για την ήπειρό μας” βασίζεται στους στόχους της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών από τότε που ξεκίνησε το 1992 και στα μέτρα που προσδιορίστηκαν στη Λευκή Βίβλο του 2001, τα περισσότερα από τα οποία εφαρμόστηκαν όπως είχαν προγραμματισθεί.⁵

Η πείρα από το 2001 και εντεύθεν, όπως και μελέτες και προβολές, υποδεικνύουν ότι μόνον τα μέτρα που είχε προτείνει η Επιτροπή το 2001 δεν θα αρκούν για να επιτευχθούν οι θεμελιώδεις στόχοι της ευρωπαϊκής πολιτικής, ιδίως όσον αφορά τη συγκράτηση των αρνητικών περιβαλλοντικών και άλλων επιπτώσεων που προκαλούνται από την ανάπτυξη των μεταφορών με ταυτόχρονη διευκόλυνση της κινητικότητας, στόχο που αποτελεί και την πεμπουσία της πολιτικής μεταφορών. Στη διευρυμένη ΕΕ, η οποία βρίσκεται μέσα σε έναν παγκοσμιοποιημένο και ταχέως μεταβαλλόμενο κόσμο, χρειάζεται ένα **ευρύτερο και πιο ευέλικτο σύνολο εργαλείων στην πολιτική μεταφορών**. Οι λύσεις μπορούν να κυμαίνονται από τις ευρωπαϊκές ρυθμίσεις και την ενιαία εφαρμογή τους, τα οικονομικά μέσα, τα ήπια μέτρα και την τεχνολογική ολοκλήρωση έως την γεωγραφικά διαφοροποιημένη

⁵ Βλ. προσαρτημένο πίνακα στη συνημμένη εκτίμηση των επιπτώσεων για κατάλογο των εν λόγω μέτρων και το στάδιο υλοποίησής τους.

αντιμετώπιση, με τη χρήση νομοθετικών μεθόδων κατά περίπτωση ή την προωθημένη συνεργασία. Σύμφωνα με την πολιτική που ακολουθεί για καλύτερες ρυθμίσεις, η Επιτροπή θα στηριχθεί σε κάθε πεδίο στη διαβούλευση με τους πολίτες και άλλους παράγοντες και στην ανάλυση των οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων, πριν προβεί σε συγκεκριμένες προτάσεις. Στο παράρτημα 3 εξηγούνται οι διάφορες πολιτικές επιλογές που αξιολογήθηκαν για να προταθεί η πολιτική γραμμή που εκτίθεται στην παρούσα ανακοίνωση.

2. Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.1. Η αύξηση των μεταφορών

Η **αύξηση** της μεταφοράς εμπορευμάτων στην ΕΕ, με ρυθμό 2,8% ετησίως, συμβάδιζε σχεδόν με την οικονομική της ανάπτυξη, η οποία ήταν 2,3% κατά μέσο όρο την **περίοδο 1995-2004**. Οι μεταφορές επιβατών αυξήθηκαν με χαμηλότερο ρυθμό, 1,9%.⁶ Συνολικά, οι μεταφορές εμπορευμάτων αυξήθηκαν κατά 28% και οι μεταφορές επιβατών κατά 18% κατά την περίοδο 1995-2004, ενώ οι οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών αυξήθηκαν αντίστοιχα κατά 35% και κατά 17%. Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων παρουσίασαν τον ίδιο ρυθμό αύξησης. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων στα κράτη μέλη που άνοιξαν ενωρίς την αγορά τους σιδηροδρομικών δρομολογίων παρουσίασαν μεγαλύτερη αύξηση σε σύγκριση με άλλες χώρες. Σε γενικές γραμμές, οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων αυξήθηκαν κατά 6% την περίοδο 1995-2004. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών αυξήθηκαν αισθητά (καίτοι όχι τόσο γρήγορα όσο οι άλλοι τρόποι μεταφοράς) και σχεδόν το ένα τέταρτο αυτής οφείλεται τώρα στα τρένα μεγάλης ταχύτητας. Οι αεροπορικές μεταφορές εντός της ΕΕ αυξήθηκαν σε ποσοστό άνω του 50% την ίδια περίοδο παρά την κάμψη που παρατηρήθηκε μετά τις τρομοκρατικές ενέργειες της 11^{ης} Σεπτεμβρίου, και με απορρόφηση των συνεπειών της ελευθέρωσης που είχε ήδη αρχίσει στα τέλη της δεκαετίας του '80. Η εσωτερική ναυσιπλοΐα παρουσίασε μεγάλη ανάπτυξη την τελευταία δεκαετία σε ορισμένα κράτη μέλη (50% στο Βέλγιο, 30% στη Γαλλία).

Το μεγαλύτερο **μερίδιο των ενδοκοινοτικών μεταφορών** κατέχουν οι οδικές μεταφορές, από τις οποίες το 44% είναι εμπορευματικές και περίπου το 85% επιβατικές. Διάφοροι παράγοντες της ζήτησης, όπως η μείωση των μεταφορών εμπορευμάτων χύδην και η αύξηση της έγκαιρης εξυπηρέτησης από πόρτα σε πόρτα, συνέβαλαν αναμφίβολα στη μεγάλη και συνεχή ανάπτυξη των οδικών μεταφορών. Το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι 10% και 6%, αντίστοιχα. Μια από τις κύριες διαρθρωτικές τάσεις είναι η ελαφρά ανάκαμψη των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών από το 2001 και η ανάπτυξή τους σε ορισμένα κράτη μέλη. Μια άλλη χαρακτηριστική τάση είναι ο ισχυρός και συνεχής δυναμισμός των αεροπορικών και των πλωτών μεταφορών. Οι αεροπορικές μεταφορές κυριαρχούν στην αγορά επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων· οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους εκτελούν πλέον το 25% του συνόλου των προγραμματισμένων ενδοκοινοτικών πτήσεων και έχουν τονώσει την ανάπτυξη περιφερειακών αερολιμένων. Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν το 39% των ενδοκοινοτικών εμπορευματικών μεταφορών και με αυτές διακινείται σχεδόν το 90% του όγκου εξωτερικού εμπορίου. Το ένα τέταρτο του παγκοσμίου στόλου φέρει ευρωπαϊκή σημαία· το 40% των πλοίων ανήκει σε Ευρωπαίους. Επειδή μεγάλες πλωτές οδοί υπάρχουν μόνον σε ορισμένα κράτη μέλη, η εσωτερική

⁶ Στοιχεία της ΕΕ των 25.

ναυσιπλοΐα κατέχει μόνον το 3% του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών· αυτός ο τρόπος μεταφοράς διαθέτει ακόμη μεγάλο ανεκμετάλλευτο δυναμικό.

Ενώ στο Λευκό Βιβλίο του 2001 αναφερόταν μέσος ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης 3%, κατά την περίοδο 2000-2005 ο μέσος ρυθμός ήταν 1,8%. Σύμφωνα με τις προβλέψεις για την περίοδο από το 2000 έως το 2020, ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης του ΑΕΠ θα είναι 2,1 % (52% για όλη την περίοδο). Οι εμπορευματικές μεταφορές αναμένεται ότι θα αυξηθούν με παρόμοιους ρυθμούς (50% για όλη την περίοδο), ενώ στις επιβατικές μεταφορές αναμένεται χαμηλότερος ρυθμός, της τάξεως του 1,5% κατά μέσο όρο ετησίως (35% για όλη την περίοδο)⁷. Τα μοντέλα⁸ που έχουν καταρτισθεί επιβεβαιώνουν ότι τα μερίδια των μεταφορών θα σταθεροποιηθούν εν γένει συν τω χρόνω.

2.2. Οι επιπτώσεις των μεταφορών

Καίτοι οι μεταφορές συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη, συνεπάγονται ταυτόχρονα κόστος για την κοινωνία. Το **περιβαλλοντικό τους κόστος** υπολογίζεται στο 1,1% του ΑΕΠ.⁹ Οι προσπάθειες για να επιτευχθούν οι στόχοι εκπλήρωσης των αυξανόμενων αναγκών σε κινητικότητα και τα αυστηρά περιβαλλοντικά πρότυπα αρχίζουν να καταδεικνύουν σημεία τριβής. Παραδείγματος χάριν, σε πολλές πόλεις δεν τηρούνται τα πρότυπα ποιότητας του αέρα και η κατασκευή υποδομών χρειάζεται να μελετάται με σεβασμό προς την προστασία της φύσης και με την επιβολή περιορισμών ως προς το σχεδιασμό. Ο κυκλοφοριακός φόρτος έχει ενταθεί και κοστίζει αυτή τη στιγμή στην ΕΕ το 1% περίπου του ΑΕΠ της. Οι επιβλαβείς εκπομπές καυσαερίων από τις οδικές μεταφορές έχουν σημειώσει σημαντική πτώση με την εισαγωγή καταλυτών, φίλτρων σωματιδίων και άλλων τεχνολογικών εξαρτημάτων των οχημάτων, τα οποία έχουν συντελέσει σε μείωση των εκπομπών NO_x και σωματιδίων κατά 30 έως 40% τα τελευταία 15 χρόνια παρά την αύξηση του όγκου της κίνησης. Ωστόσο, η θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση¹⁰ απέδειξε ότι είναι αναγκαίο να γίνουν περαιτέρω βήματα όσον αφορά τα οδικά οχήματα, κυρίως με την καθιέρωση του προτύπου Euro 5 για τα ελαφρά οχήματα (του οποίου έπεται αργότερα το Euro 6, όπως και το Euro VI για τα βαρέα οχήματα). Τα μοντέλα δείχνουν ότι η τάση αυτή θα συνεχισθεί αλλά, από την άλλη πλευρά, οι εκπομπές CO₂ και η ηχορρύπανση θα επιδεινωθούν. Η ναυσιπλοΐα είναι από τους σοβαρούς συντελεστές εκπομπής αερίων ρύπων. Μολονότι οι αεροπορικές εταιρείες μείωσαν την κατανάλωση καυσίμων κατά 1-2% ανά επιβατοχιλιόμετρο την περασμένη δεκαετία και οι εκπομπές θορύβου από τα αεροσκάφη έχουν ελαττωθεί αισθητά, οι συνολικές επιπτώσεις της πολιτικής αεροπορίας στο περιβάλλον έχουν αυξηθεί λόγω της εκρηκτικής αύξησης της κίνησης. Παραδείγματος χάριν, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις αεροπορικές μεταφορές έχουν σημειώσει άνοδο άνω του 4% ετησίως την τελευταία δεκαετία. Συνολικά, οι μεταφορές εσωτερικού ευθύνονται για το 21% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου· οι εκπομπές αυτές έχουν αυξηθεί κατά περίπου 23%

⁷ Προβλέψεις βάσει της μελέτης ASSESS: "Assessment of the contribution of the TEN and other transport policy measures to the mid-term implementation of the White Paper on the European Transport Policy for 2010" (2005) http://ec.europa.eu/transport/white_paper/mid_term_revision/assess_en.htm

⁸ Οι προβλέψεις αυτές στηρίζονται σε σενάριο σταθερής πολιτικής με βάση τη Λευκή Βίβλο του 2001 (βλ. μελέτη ASSESS). Περισσότερα στοιχεία δίδονται στα γραφήματα 3 και 4 του παραρτήματος 2.

⁹ Βλ. έργο UNITE – Τελική έκθεση. Το περιβαλλοντικό κόστος περιλαμβάνει το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της ηχορρύπανσης και της ανόδου της θερμοκρασίας του πλανήτη. Ενοποίηση των λογαριασμών και του οριακού κόστους για την απόδοση των μεταφορών. 5^ο πρόγραμμα πλαίσιο – Μεταφορές και ΕΤΑ. Νοέμβριος 2003. www.its.leeds.ac.uk/UNITE

¹⁰ Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής "Θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση" – COM(2005)446 της 21^{ης} Σεπτεμβρίου 2005.

από το 1990, με αποτέλεσμα να απειλείται η πρόοδος στην επίτευξη των στόχων του Κιότο. Τα μέτρα που περιείχε η Λευκή Βίβλος του 2001 θα έχουν πάντως απλώς ελάχιστον επιπτώσεις στις εν λόγω περιβαλλοντικές τάσεις, ιδιαίτερα όσον αφορά τις εκπομπές CO₂¹¹. Τέλος, πρέπει να δοθεί προσοχή στην ηχορρύπανση που προκαλείται από τα διαφορετικά μέσα μεταφοράς.

Η **ασφάλεια** έχει βελτιωθεί αισθητά. Ο αριθμός των νεκρών από τροχαία ατυχήματα έχει μειωθεί περισσότερο από 17% από το 2001, όχι όμως σε όλα τα κράτη μέλη. Ωστόσο, με περίπου 41.600 νεκρούς και άνω του 1,7 εκατομμυρίου τραυματιών το 2005, οι οδικές μεταφορές παραμένουν ο λιγότερο ασφαλής τρόπος μεταφοράς¹². Αυτό είναι απαράδεκτο και όλοι οι παράγοντες πρέπει να εστιάσουν τις προσπάθειές τους στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Στο πεδίο αυτό, η συνέχιση των μέτρων της Λευκής Βίβλου του 2001 και η πρωτοβουλία eSafety¹³ αναμένεται ότι μεσοπρόθεσμα θα βοηθήσουν σημαντικά στην επίτευξη του κύριου στόχου, ο οποίος είναι να μειωθεί κατά το ήμισυ ο αριθμός των νεκρών.

Προβολές όπως αυτές που εκτέθηκαν προηγουμένως είναι καίριας σημασίας για την κατάστρωση και την αξιολόγηση της πολιτικής μεταφορών, εάν ληφθεί ιδίως υπόψη το μεγάλο χρονικό διάστημα που χρειάζονται οι πολιτικές αυτού του είδους και οι αντίστοιχες επενδύσεις για να αποφέρουν καρπούς. Στα σενάρια αυτά πρέπει να συνυπολογίζονται ορισμένα επίπεδα εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και οι περιορισμοί για την παραγωγή ενέργειας από ορυκτά καύσιμα.

→ Δράση: για να καταστρωθούν και να αξιολογηθούν οι μελλοντικές πολιτικές, ενθάρρυνση ευρέος διαλόγου για τα σενάρια των μεταφορών μέσα σε 20 έως 40 χρόνια, με σκοπό να δημιουργηθούν εργαλεία για μια σφαιρική προσέγγιση των βιώσιμων μεταφορών.

3. ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ – ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΩΝ

Η εσωτερική αγορά της ΕΕ είναι το κύριο μέσο με το οποίο ο κλάδος των μεταφορών θα αποκτήσει δυναμισμό και θα δημιουργήσει ανάπτυξη και θέσεις εργασίας. Όπως αποδείχθηκε και σε άλλους τομείς όπως οι αερομεταφορές ή οι τηλεπικοινωνίες, η διαδικασία ελευθέρωσης της εσωτερικής αγοράς τονώνει την καινοτομία και τις επενδύσεις για καλύτερη εξυπηρέτηση με χαμηλότερες τιμές. Η ίδια επιτυχία μπορεί να σημειωθεί σε όλον τον τομέα των μεταφορών. Στόχος δεν είναι μόνον να δημιουργηθεί μια εσωτερική αγορά με νομικούς όρους, αλλά να εργάζονται από κοινού χρήστες και πάροχοι, ούτως ώστε να γίνει πραγματικότητα από βιομηχανική άποψη. Αυτό συνεπάγεται εφαρμογή των κοινών κανόνων και συμπλήρωση, προσαρμογή ή απλούστευσή τους για όλους τους τρόπους μεταφοράς, όπου χρειάζεται, μετά από παρακολούθηση και απόκτηση πείρας. Το πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς πρέπει να επιτρέπει την ολοκλήρωση των τρόπων μεταφοράς, έτσι ώστε να βελτιστοποιηθεί η λειτουργία του δικτύου μεταφορών.

¹¹Βλ. μελέτη ASSESS. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. επίσης EEA (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος) έκθεση αριθ.°3/2006 – TERM 2005 (Μηχανισμός Υποβολής Εκθέσεων για τις Μεταφορές και το Περιβάλλον).

¹² Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής COM (2006) 74 τελικό “Ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια – Μεσοπρόθεσμη επανεξέταση.

¹³ COM(2003) 542 τελικό: Τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών για ασφαλή και ευφυή οχήματα ·COM (2005) 431 τελικό: Το ECALL στη διάθεση του πολίτη

3.1. Χερσαίες μεταφορές

Το πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς **οδικών μεταφορών** έχει πλέον συγκροτηθεί. Ενώ οι εθνικές οδικές μεταφορές είναι σε μεγάλο βαθμό προστατευμένες, οι διεθνείς έχουν ελευθερωθεί. Οι ενδομεταφορές, η μεταφορά δηλαδή εμπορευμάτων μέσα σε μια χώρα από μεταφορέα άλλης χώρας, ανέρχονται στο 1,2% των εθνικών αγορών οδικών μεταφορών. Το αργότερο κατά το 2009 οι ενδομεταφορές θα ανοίξουν σε όλα τα νέα κράτη μέλη. Οι κοινοί κανόνες για τα επαγγελματικά προσόντα και τις συνθήκες εργασίας συμβάλλουν στην επίτευξη υψηλού επιπέδου ασφάλειας και κοινωνικών προτύπων. Η κυριαρχία των μικρών επιχειρήσεων και ο αντίκτυπος των πολύ διαφορετικών επιπέδων φορολόγησης στον ανταγωνισμό μεταξύ των κρατών μελών είναι σημαντικοί παράγοντες που θα επηρεάσουν τη μελλοντική ανάπτυξη. Η Επιτροπή θα εξετάσει πώς μπορούν να μετριαστούν οι υπέρμετρες διαφορές των επιπέδων φορολόγησης των καυσίμων.

Το νομικό πλαίσιο των **σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών** θα ολοκληρωθεί έως το 2007. Με την τρίτη δέσμη νομοθετικών μέτρων για τους σιδηροδρόμους θα ανοίξουν επίσης οι διεθνείς επιβατικές μεταφορές. Οι εθνικοί ρυθμιστικοί φορείς πρέπει να εξασφαλίσουν πλήρη εφαρμογή του κεκτημένου. Έτσι θα καταστεί δυνατή η αναζωογόνηση του σιδηροδρομικού κλάδου, η οποία παρατηρείται ήδη στα κράτη μέλη που άνοιξαν τις αγορές τους, σε ολόκληρη της εσωτερική αγορά της ΕΕ. Η Επιτροπή θα χρησιμοποιήσει το 'σύστημα παρακολούθησης της αγοράς των σιδηροδρόμων', προκειμένου να παρουσιάσει ένα διάγραμμα για πραγματικό άνοιγμα της αγοράς των σιδηροδρόμων σε ολόκληρη την ΕΕ. Η ΕΕ πρέπει να αντιμετωπίσει τα εναπομένοντα διαρθρωτικά εμπόδια που συναντά η ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρομικού κλάδου, και ιδίως τα τεχνικής φύσεως εμπόδια όπως τα χαμηλά επίπεδα διαλειτουργικότητας, η έλλειψη αμοιβαίας αναγνώρισης του τροχαίου υλικού και των προϊόντων, ο ελλιπής συντονισμός υποδομών και η ελλιπής διασύνδεση των συστημάτων των τεχνολογιών των πληροφοριών (ΤΠ) και το πρόβλημα των φορτίων μονών φορταμαξών.¹⁴ Επίσης, η Επιτροπή θα εξετάσει πώς θα δημιουργηθεί καλύτερη και ευφύεστερη υποδομή τιμολόγησης, στην οποία να ενσωματώνεται το εξωτερικό κόστος σύμφωνα με την οδηγία περί τιμολόγησης των οδικών μεταφορών που εκδόθηκε πρόσφατα (βλ. 6.3 κατωτέρω). Η ΕΕ θα βοηθήσει επίσης με τη χρηματοδότησή της την υλοποίηση των έργων προτεραιότητας που εντάσσονται στο διευρωπαϊκό δίκτυο, τα περισσότερα από τα οποία είναι σιδηροδρομικά έργα, καθώς και του συστήματος διαχείρισης της κυκλοφορίας ERTMS, όπως και με τη διατύπωση κατάλληλων κατευθύνσεων για τις κρατικές ενισχύσεις στο δεδομένο τομέα.

Στον σιδηροδρομικό τομέα, το μερίδιο της αντίστοιχης αγοράς και η απασχόληση έχουν σταθεροποιηθεί στις περισσότερες χώρες. Οι αναδιαρθρώσεις και οι αναπροσαρμογές του κλάδου απαίτησαν ορισμένες δύσκολες αποφάσεις από κοινωνική άποψη και οδήγησαν σε έντονη μείωση του αριθμού των εργαζομένων στον τομέα. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν πλέον να αποβούν μακροπρόθεσμα βιώσιμες διεθνοποιώντας τις δραστηριότητές τους και εστιάζοντας στις ανάγκες της οικονομίας και της κοινωνίας. Οι σιδηρόδρομοι έχουν αποδείξει πόσο ισχυροί είναι στις επιβατικές μεταφορές, ιδίως με τις γραμμές σύνδεσης αστικών κέντρων με τρένα μεγάλης ταχύτητας. Η διεύρυνση προσθέτει ακόμη μεγαλύτερο μήκος (άνω των 500 χιλιομέτρων) στις σιδηροδρομικές συνδέσεις οι οποίες, σε συνδυασμό με την αποδοτική διακίνηση εμπορευμάτων, μπορούν να ανταγωνιστούν τις οδικές μεταφορές

¹⁴ Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής COM (2006) 189 τελικό της 03/05/2006: "Εκθεση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους".

στην φιλική προς το περιβάλλον εξυπηρέτηση από πόρτα σε πόρτα. Η Επιτροπή θα εξετάσει πιθανόν ένα πρόγραμμα για να προωθηθεί ένα δίκτυο βασισμένο στις εμπορευματικές μεταφορές ενταγμένο στο ευρύτερο πλαίσιο της νέας πολιτικής διακίνησης των εμπορευμάτων (βλ. 7.1 παρακάτω). Το άνοιγμα των ευκαιριών αυτών θα απαιτήσει προσαρμογή των εμπορευματικών δρομολογίων και της διαχείρισης των υποδομών από άποψη ποιότητας, αξιοπιστίας, ευελιξίας και ανταπόκρισης στον πελάτη.

→ Δράση: εξέταση της πείρας που έχει αποκομισθεί από την εσωτερική αγορά οδικών μεταφορών και πρόταση βελτιώσεων των κανόνων πρόσβασης στην αγορά και των κανόνων πρόσβασης στο επάγγελμα, όπου χρειάζεται· επίλυση του θέματος των υπέρμετρων διαφορών στα επίπεδα των ειδικών φόρων· εφαρμογή του *κεκτημένου* στις σιδηροδρομικές μεταφορές με τη βοήθεια ισχυρών ρυθμιστικών φορέων στα κράτη μέλη· επίσπευση των προσπαθειών άρσης των τεχνικών και επιχειρησιακών εμποδίων στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές με τη βοήθεια του σιδηροδρομικού κλάδου και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων· εξέταση πιθανού προγράμματος για την προώθηση ενός δικτύου με βάση τις εμπορευματικές μεταφορές ενταγμένο σε μια ευρύτερη πολιτική εφοδιαστικής· παρακολούθηση της αγοράς των σιδηροδρόμων και σχετικό διάγραμμα.

3.2. Αεροπορικές μεταφορές

Η εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών αποτελεί πλέον πραγματικότητα και έχει καταστεί μοχλός ανάπτυξης. Η αναδιάρθρωση και η ολοκλήρωση βρίσκονται σε προηγμένο στάδιο και η αγορά έχει διευρυνθεί με τον πολλαπλασιασμό των δρομολογίων που εξυπηρετούν την Ευρώπη, την εμφάνιση αερομεταφορέων χαμηλού κόστους και την ανάπτυξη περιφερειακών αερολιμένων. Η εσωτερική αγορά έχει ωφελήσει σημαντικά τους καταναλωτές. Η ΕΕ είναι κύριος παγκόσμιος συντελεστής τόσο από άποψη αεροπορικού εξοπλισμού, όσο και αεροπορικών δρομολογίων.

Ωστόσο, δεν υπάρχουν περιθώρια για εφησυχασμό μπροστά στα προβλήματα της συνεχιζόμενης ανάπτυξης και του παγκόσμιου ανταγωνισμού. Η εσωτερική αγορά πρέπει να διευρυνθεί ούτως ώστε να βελτιωθούν οι επιδόσεις σε όλα τα τμήματα του αεροπορικού κλάδου, όπως είναι οι αερολιμένες και οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Τα οφέλη της εσωτερικής αγοράς πρέπει επίσης να επεκταθούν στις αεροπορικές γραμμές του εξωτερικού. Οι αεροπορικές μεταφορές χρειάζονται καλές υποδομές και στον αέρα και στο έδαφος. Η επιτελούμενη δημιουργία του ενιαίου ουρανού θα αυξήσει ακόμη περισσότερο την απόδοση των αεροπορικών μεταφορών στην ΕΕ· χρειάζεται υπεροχή στη μελλοντική δομή των συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Πρέπει επίσης να γίνουν οι αναγκαίες επενδύσεις στη χωρητικότητα των αερολιμένων, οι οποίες να συνοδεύονται από σαφέστερους κανόνες για τα αερολιμενικά τέλη. Χρειάζονται μέτρα με τα οποία θα μειωθούν οι αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που προκαλούνται από τη γρήγορη αύξηση της κίνησης, και ταυτόχρονα θα διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητα του τομέα και θα λαμβάνουν υπόψη το διάλογο στους κόλπους της ΔΟΠΑ. Τα μέτρα αυτά πρέπει να επιδιωχθούν σε σειρά πεδίων, όπως στη βελτίωση και βελτιστοποίηση του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, την ανάπτυξη τεχνολογίας και καινοτομίας στο σχεδιασμό αεροσκαφών και κινητήρων κ.λπ., έτσι ώστε να καταστούν οι συγκεκριμένες μεταφορές ενεργειακά πιο αποδοτικές και να δοθούν πρόσθετα οικονομικά κίνητρα ή/και μέσα, παραδείγματος χάριν, ο συνυπολογισμός των κλιματικών επιπτώσεων των αερομεταφορών στο πρόγραμμα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ¹⁵.

¹⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής “Περιορισμός του αντίκτυπου των αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος” της 27^{ης} Σεπτεμβρίου 2005.

→ Δράση: συνέχιση της παρακολούθησης της αναδιάρθρωσης και της ολοκλήρωσης του κλάδου ως προς τις πτυχές που αφορούν τις κρατικές ενισχύσεις και τον ανταγωνισμό· επανεξέταση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και πρόταση αναπροσαρμογών, όπου χρειάζονται· ολοκλήρωση του ρυθμιστικού πλαισίου του ενιαίου ουρανού και εκσυγχρονισμός της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας· εκπόνηση πολιτικών μέτρων για τη συγκράτηση των εκπομπών που προκαλούνται από τα αεροπορικά δρομολόγια.

3.3. Πλωτές μεταφορές

Με τα δύο τρίτα της συννοριακής της γραμμής στη θάλασσα, η ευρωπαϊκή χερσόνησος είναι μια κατ'εξοχήν ναυτιλιακή οικονομία, ειδικά μετά τη διεύρυνση. Οι πλωτές μεταφορές, ιδίως οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, έχουν καταστεί με την πάροδο του χρόνου εξίσου ισχυρές με τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και, οπωσδήποτε, έχουν ακόμη μεγαλύτερες δυνατότητες. Μπορούν να μετριάσουν τη συμφόρηση και την περιβαλλοντική πίεση σε άλλους τρόπους μεταφοράς, με την προϋπόθεση ότι θα μειωθούν οι ρυπογόνες εκπομπές από τη ναυτιλία.

Χάρη στην εκτεταμένη ακτογραμμή της Ευρώπης και στους πολυάριθμους λιμένες της, ο **ναυτιλιακός** τομέας αποδεικνύεται αξιόλογη εναλλακτική λύση στις χερσαίες μεταφορές όπως φαίνεται και με την ιδέα των “θαλάσσιων αρτηριών”.¹⁶ Οι θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων έχουν συντελέσει στην ανάπτυξη· έχουν μεγάλες μελλοντικές δυνατότητες στη διακίνηση εμπορευμάτων σε συνδυασμό με τις σιδηροδρομικές ή/και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Η ανάπτυξη των θαλάσσιων και των ακτοπλοϊκών μεταφορών προσκρούει σε δύο σοβαρά προβλήματα. Πρώτον, δεν υπάρχει ακόμη αδιάλειπτη εσωτερική ναυτιλιακή αγορά: τα θαλάσσια ταξίδια από ένα κράτος μέλος στο άλλο θεωρούνται ταξίδια εξωτερικού εξαιτίας των διεθνών κανονισμών. Αυτό εμποδίζει την ΕΕ να βελτιστοποιήσει τον κανονισμό της δικής της εσωτερικής κυκλοφορίας και να απλουστεύσει το εσωτερικό της εμπόριο. Εμποδίζει επίσης την ακτοπλοΐα να ενταχθεί πλήρως στις εσωτερικές εμπορευματικές αλυσίδες. Τα περιθώρια που υπάρχουν στο διεθνές δίκαιο πρέπει να αξιοποιηθούν πλήρως για να αντιμετωπισθεί αυτό το πρόβλημα.

Δεύτερον, η αναμενόμενη αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών αναγκαστικά θα απορροφηθεί μέσω των λιμενικών υποδομών της ΕΕ. Χρειάζονται αυξημένες επενδύσεις στους λιμένες και στην ενδοχώρα για να βελτιωθούν και να επεκταθούν τα δρομολόγια, έτσι ώστε οι λιμένες να καταστούν αναπτυξιακοί πόλοι, αντί πιθανά σημεία συμφόρησης στην μεταφόρτωση. Η έλλειψη χωρητικότητας στους λιμένες θα μπορούσε επίσης να αντιμετωπισθεί με την περαιτέρω συνεργασία μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων και με την εξειδίκευσή τους. Ακόμη, για να ασκηθεί με επιτυχία μια πολιτική για τους λιμένες, θα χρειασθεί να συνοδεύεται από υγιή ανταγωνισμό μέσα στους ίδιους τους λιμένες και μεταξύ αυτών, από σαφείς κανόνες για τη χορήγηση εισφορών από το Δημόσιο για επενδύσεις και από διαφανή πρόσβαση στις λιμενικές υπηρεσίες, από περιβαλλοντικούς περιορισμούς και αναπτυξιακές ανάγκες, από τη δυνατότητα διάθεσης ανταγωνιστικών υπηρεσιών και από την αύξηση της ποιοτικής απασχόλησης.

¹⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής COM (2004) 453 τελικό της 02/07/2004 σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Η Επιτροπή θα στηριχθεί στον διάλογο που έχει αρχίσει με βάση την Πράσινη Βίβλο για τη μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της ΕΕ¹⁷, προκειμένου να καταστρωθεί μια στρατηγική ολοκληρωμένων θαλάσσιων μεταφορών γύρω από έναν “Κοινό Ευρωπαϊκό Θαλάσσιο Χώρο”. Η πολιτική αυτή θα αποβλέπει στην άρση των εμποδίων που υπάρχουν στο εσωτερικό εμπόριο, στην κατάρτιση από πλευράς ΕΕ υψηλών προτύπων για την κοινωνία, το περιβάλλον, την ασφάλεια προσώπων και υποδομών, όπως και στην προώθηση ανταγωνιστικών υποδομών και βιομηχανικής ανάπτυξης, λαμβάνοντας υπόψη ότι η ναυτιλία έχει πλανητική διάσταση. Η Επιτροπή θα συνεχίσει τις προσπάθειες για να επιτευχθούν αυστηρότερα πρότυπα όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων από τη ναυτιλία.

Ενώ μέσω των **ποταμών** πραγματοποιείται μόνον το 3% του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών, σε ορισμένες ποτάμιες οδούς το μερίδιο αυτό υπερβαίνει το 40%. Η εφεδρική χωρητικότητα ποταμών όπως ο Δούναβης μπορεί να αξιοποιηθεί με τον εκσυγχρονισμό των ποτάμιων μεταφορών και με την ένταξή τους σε αποδοτικές πολυτροπικές εφοδιαστικές αλυσίδες. Στο πρόγραμμα NAIADES καθορίζεται σχέδιο δράσης για την προώθηση των ποτάμιων μεταφορών.¹⁸

→ Δράση: αξιοποίηση της ευρείας δημόσιας διαβούλευσης με τους αρμόδιους παράγοντες ώστε να αναπτυχθεί μια διεξοδική στρατηγική για τον “Κοινό Ευρωπαϊκό Θαλάσσιο Χώρο”. κατάστρωση αναλυτικής ευρωπαϊκής πολιτικής για τους λιμένες· δράση για τη μείωση των εκπομπών ρύπων από τις πλωτές μεταφορές· διατήρηση της προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των θαλάσσιων αρτηριών, με ιδιαίτερη έμφαση στη σύνδεση με την ενδοχώρα· εφαρμογή του σχεδίου δράσης NAIADES για τις ποτάμιες μεταφορές.

4. ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΟΛΙΤΗ – ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

4.1. Απασχόληση και συνθήκες εργασίας

Οι μεταφορές είναι από τους κύριους εργοδότες, με περισσότερες από 10 εκατομμύρια θέσεις εργασίας σε τομείς της οικονομίας σχετιζόμενους με τις μεταφορές (δρομολόγια, εξοπλισμός, υποδομές), κατά κύριο λόγο στις οδικές μεταφορές. Η διατήρηση και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων μεταφορών είναι η καλύτερη εγγύηση για τη διαχρονική εξασφάλιση υψηλού βαθμού απασχόλησης. Μετά από μια μακρά περίοδο αναδιάρθρωσης, τα επίπεδα απασχόλησης σταθεροποιούνται πλέον. Σε ορισμένους τομείς, όπως οι σιδηροδρομικές και οι οδικές μεταφορές, έχει εμφανισθεί έλλειψη ειδικευμένου προσωπικού· στις θαλάσσιες μεταφορές, οι Ευρωπαίοι υποψήφιοι προς εργασία σπανίζουν με αποτέλεσμα να αυξηθούν τα ξένα εργατικά χέρια¹⁹. Χρειάζονται περαιτέρω προσπάθειες για να βελτιωθεί η κατάρτιση και να παροτρυνθεί η νεολαία να ασχοληθεί με επαγγέλματα των μεταφορών στη χώρα τους ή σε άλλα κράτη μέλη.

¹⁷ Βλ. Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής: “Προς μια μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες”. COM (2006) 275 τελικό της 07/06/2006.

¹⁸ Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2006) 6 τελικό της 17/01/2006 για την προώθηση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας “Naiades”.

¹⁹ Βλ. επίσης απασχόληση στη ναυτιλία και συνθήκες εργασίας: υποκεφάλαιο 2.5 με τίτλο “Ανάπτυξη των ναυτικών προσόντων στην Ευρώπη και εξάπλωση της βιώσιμης απασχόλησης στη ναυτιλία” της Πράσινης Βίβλου για τη μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της Ένωσης – COM (2006) 275 τελικό της 07/06/2006.

Το κόστος εργασίας χαρακτηρίζεται από μεγάλες διακυμάνσεις τόσο διεθνώς όσο και εντός της ΕΕ, εξαιτίας των μισθών, των ασφαλιστικών εισφορών και των συνθηκών εργασίας. Οι διακυμάνσεις αυτές επηρεάζουν σοβαρά τη θέση των τρόπων μεταφοράς στο διεθνή ανταγωνισμό, ειδικά τις θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και τις οδικές. Στις οδικές μεταφορές, η κοινοτική νομοθεσία περί επαγγελματικών προσόντων και συνθηκών εργασίας συνετέλεσε στη δημιουργία ισότιμων όρων που ευνοούν τις ανάγκες των ΜΜΕ. Η αποτελεσματική εφαρμογή της νομοθεσίας αυτής είναι ύψιστης σημασίας.²⁰ Οι συγκεκριμένοι κανόνες θα προωθηθούν διεθνώς. Σε άλλα πεδία, όπως οι μισθοί, υπάρχουν περιθώρια διαλόγου με τους κοινωνικούς εταίρους σε διασυνοριακό επίπεδο. Στις θαλάσσιες μεταφορές, η Επιτροπή ενθαρρύνει τους κοινωνικούς εταίρους να συνάψουν συμφωνία με βάση τη νέα σύμβαση της ΔΟΕ για τους εργαζόμενους στη ναυτιλία.

→ Δράση: ενθάρρυνση της κατάρτισης και του προσανατολισμού των νέων προς τα επαγγέλματα των μεταφορών· εξέταση των κανόνων που διέπουν τις συνθήκες εργασίας στις οδικές μεταφορές σε διαβούλευση με τους αρμόδιους παράγοντες και πρόταση αναπροσαρμογών, όπου χρειάζεται· ενθάρρυνση του διαλόγου μεταξύ κοινωνικών εταίρων σε διασυνοριακό επίπεδο, ιδίως με σκοπό την εφαρμογή της σύμβασης της ΔΟΕ για τους εργαζόμενους στη ναυτιλία.

4.2. Δικαιώματα των επιβατών

Τα δικαιώματα των επιβατών έχουν ενισχυθεί αισθητά στις αεροπορικές μεταφορές και γ'αυτόν ακριβώς το λόγο οι Ευρωπαίοι αισθάνονται πιο ασφαλείς όταν απολαμβάνουν την ελευθερία εργασίας και μετακίνησής τους εντός της Ένωσης. Οι εθνικές αρχές οφείλουν να εντείνουν την διεκπεραίωση των καταγγελιών. Οι επιβάτες που χρησιμοποιούν διεθνή σιδηροδρομικά και θαλάσσια δρομολόγια θα αποκτήσουν ανάλογα δικαιώματα με βάση την εκπονούμενη νομοθεσία. Οι μεταφορές με πούλμαν πρέπει να προσεχθούν περισσότερο ως προς την ποιότητα εξυπηρέτησης. Η ποιότητα εξυπηρέτησης αποτελεί σημαντικό ανταγωνιστικό προσόν σε όλους τους τρόπους μεταφοράς. Πρέπει επίσης να εξετασθεί πιο επισταμένα η πραγματική και μεγαλύτερη πρόσβαση των επιβατών με μειωμένη κινητικότητα στις μεταφορές.

→ Δράση: εξέταση, μαζί με τους αρμόδιους παράγοντες, του τρόπου με τον οποίο μπορεί να προωθηθεί η βελτίωση της ποιότητας εξυπηρέτησης και η εξασφάλιση των βασικών δικαιωμάτων των επιβατών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, ιδίως των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

4.3. Ασφάλεια προσώπων

Έχει σημειωθεί μεγάλη πρόοδος στη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της ασφάλειας των πτήσεων, πρόσφατα μάλιστα καθιερώθηκε μαύρη λίστα των επισφαλών αεροπορικών εταιρειών. Ευρύ φάσμα κοινών προτύπων ασφαλείας έχει επιβληθεί με τη βοήθεια των αντίστοιχων ευρωπαϊκών οργανισμών στην ναυτιλία, την αεροπορία και τους σιδηροδρόμους: τον EMSA, την EASA και τον ERA. Οι οργανισμοί αυτοί χρειάζονται επαρκή χρηματοδότηση, ανάλογη των καθηκόντων που τους έχουν ανατεθεί. Το καθεστώς ασφαλείας θα συμπληρωθεί με την τρίτη δέσμη νομοθετικών μέτρων για τις θαλάσσιες

²⁰ Βλ. έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή το 2001-2002 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών, 22^η έκθεση της Επιτροπής. Νέα νομοθετήματα είναι ο κανονισμός 561/2006 της 15.03.2006 και η οδηγία 2006/22/ΕΚ της 15.03.2006.

μεταφορές και με τις βελτιώσεις που έχουν επέλθει στα διεθνή καθεστάτα σε κάθε τομέα. Μετά από κάποιο διάστημα, πρέπει να εξετασθεί ο συντονισμός της ΕΕ σε ορισμένα βασικά θέματα ακτοφυλακής.

Ο σχετικά χαμηλός αριθμός νεκρών από ατυχημάτων στις σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές έρχεται σε έντονη αντίθεση με τον υψηλό αριθμό νεκρών από τροχαία ατυχήματα. Ο στόχος να μειωθεί κατά το ήμισυ ο αριθμός των θανάτων στο διάστημα από το 2001 έως το 2010 εξακολουθεί να ισχύει. Θα χρειασθεί συντονισμένη δράση για να βελτιωθούν ακόμη περισσότερο ο σχεδιασμός και η τεχνολογία των οχημάτων (συμπεριλαμβανομένων των τεχνολογιών για την αποφυγή ατυχημάτων και τη συνεργασία οχήματος-υποδομής, την “e-Safety”), η οδική υποδομή και η συμπεριφορά των οδηγών, όπως φαίνεται και από τα συμπεράσματα της ομάδας CARS 21. Ο στόχος θα επιτευχθεί μόνον με από κοινού προσπάθεια των κυβερνήσεων όλων των επιπέδων, της αυτοκινητοβιομηχανίας και του κλάδου κατασκευής αυτοκινητοδρόμων, των διαχειριστών υποδομών και των ιδίων των χρηστών. Μια ημέρα το χρόνο αφιερωμένη στην οδική ασφάλεια, κατά την οποία θα δημοσιοποιούνται τα ετήσια στοιχεία οδικής ασφάλειας κάθε κράτους μέλους, θα εντείνει την ευαισθητοποίηση και θα ενθαρρύνει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών.

→ Δράση: εφαρμογή ολοκληρωμένης προσέγγισης όσον αφορά την οδική ασφάλεια με στόχο τον σχεδιασμό και την τεχνολογία οχημάτων και υποδομών, τη συμπεριφορά, καθώς και την εισαγωγή ρυθμίσεων, όπου χρειάζεται: οργάνωση ενεργειών ευαισθητοποίησης, ημέρα οδικής ασφάλειας κάθε χρόνο· συνεχής επανεξέταση και συμπλήρωση των κανόνων ασφαλείας σε όλους τους τρόπους μεταφοράς· ενίσχυση της λειτουργίας των ευρωπαϊκών οργανισμών ασφαλείας και βαθμιαία επέκταση των καθηκόντων τους που αφορούν την ασφάλεια.

4.4. Ασφάλεια υποδομών

Η διαρκής τρομοκρατική απειλή υπενθυμίζει ότι οι μεταφορές είναι και στόχος και μέσο τρομοκρατίας. Μετά τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001, η ΕΕ αντέδρασε αμέσως με τη θέσπιση νομοθετημάτων και καθεστώτων επιθεώρησης και ελέγχου της ποιότητας με σκοπό να αυξηθεί η αεροπορική ασφάλεια και η προστασία των θαλάσσιων μεταφορών. Το κεκτημένο αυτό θα υποβληθεί σε περαιτέρω επεξεργασία με βάση την πείρα. Πρέπει να ισχυροποιηθεί η καθιέρωση ισότιμων όρων στις περιπτώσεις που το κόστος των μέτρων προστασίας είναι δυνατόν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό. Οι κανόνες προστασίας θα χρειασθεί ίσως να επεκταθούν στις χερσαίες μεταφορές, καθώς και στις αστικές συγκοινωνίες, τους σιδηροδρομικούς σταθμούς και τις διατροφικές εφοδιαστικές αλυσίδες. Επίσης, πρέπει να εκπονηθεί αναλυτική μελέτη για τις υποδομές μεταφορών ζωτικής σημασίας στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Προγράμματος για την Προστασία των Υποδομών Ζωτικής Σημασίας (EPCIP). Με βάση το EPCIP, το έργο που επιτελείται στις ζωτικής σημασίας υποδομές μπορεί να οδηγήσει σε πρόταση συγκεκριμένων μέτρων προστασίας στα οποία θα λαμβάνονται υπόψη όλοι οι κίνδυνοι και ιδιαίτερα η τρομοκρατία. Πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα η διεθνής συνεργασία έτσι ώστε να βελτιωθούν παγκοσμίως τα πρότυπα και να αποφεύγονται οι άσκοποι και δαπανηροί περιττοί έλεγχοι.

→ Δράση: εξέταση της λειτουργίας και του κόστους των ισχυόντων κανόνων αεροπορικής ασφαλείας και προστασίας των θαλάσσιων μεταφορών, πρόταση αναπροσαρμογής τους όπου χρειάζεται με βάση την πείρα, με σκοπό να αποφευχθεί η νόθευση του ανταγωνισμού· επέκταση των κανόνων προστασίας στις χερσαίες και διατροφικές μεταφορές και στις ζωτικής σημασίας υποδομές.

4.5. Αστικές μεταφορές

Το 80% των Ευρωπαίων ζουν σε αστικό περιβάλλον. Οι δημόσιες συγκοινωνίες, τα αυτοκίνητα, τα φορτηγά, οι ποδηλάτες και οι πεζοί χρησιμοποιούν την ίδια υποδομή. Οι αστικές μεταφορές ευθύνονται για το 40% των εκπομπών CO₂ των οδικών μεταφορών και έως το 70% των υπολοίπων ρύπων των μεταφορών. Ένας στους τρεις θανάτους από τροχαία ατυχήματα συμβαίνει στις πόλεις. Επίσης, τα προβλήματα κυκλοφοριακού φόρτου συγκεντρώνονται στις πόλεις και γύρω από αυτές. Το κοινό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν όλες οι μεγαλουπόλεις είναι πώς θα αυξήσουν την κινητικότητα και ταυτόχρονα θα μειώσουν τη συμφόρηση, τα ατυχήματα και τη ρύπανση. Οι κάτοικοι των πόλεων, περισσότερο από οποιονδήποτε άλλον, ζουν απευθείας τα αρνητικά αποτελέσματα της ίδιας της κινητικότητάς τους και θα τους είναι ίσως ευπρόσδεκτες καινοτόμες λύσεις για βιώσιμη κινητικότητα.

Πιο πολύ οι ίδιες οι πόλεις, παρά η ΕΕ, είναι στην πρωτοπορία. Το Λονδίνο, η Στοκχόλμη, η Αθήνα, η Καunas, η Γδύνια και άλλες εφαρμόζουν δραστήριες πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας, ως εναλλακτική λύση στα αυτοκίνητα. Η ΕΕ μπορεί να προωθήσει τη μελέτη και την ανταλλαγή βέλτιστης πρακτικής στην ΕΕ σε πεδία όπως οι υποδομές μεταφορών, ο καθορισμός προτύπων, η διαχείριση του κυκλοφοριακού φόρτου και της κυκλοφορίας, οι δημόσιες συγκοινωνίες, η χρέωση της χρήσης των υποδομών, ο πολεοδομικός σχεδιασμός, η ασφάλεια προσώπων, η ασφάλεια υποδομών και η συνεργασία με τις παρακείμενες περιοχές. Στις δημόσιες διαβουλεύσεις που διεξήγαγε η Επιτροπή παρατηρήθηκε μεγάλο ενδιαφέρον για πιθανή συνεισφορά της ΕΕ. Η Επιτροπή θα στηριχθεί στην πείρα που αποκτήθηκε με την πρωτοβουλία CIVITAS, καθώς και στη θεματική στρατηγική για τις αστικές μεταφορές²¹, και θα συνεχίσει να προωθεί την έρευνα για βιώσιμη κινητικότητα. Η επικείμενη νομοθεσία για τις δημόσιες συγκοινωνίες θα παρέχει ένα σαφές και σταθερό νομικό πλαίσιο για ποιοτικές επενδύσεις σε καθαρές και αποδοτικές δημόσιες συγκοινωνίες. Επιπλέον, η ΕΕ πρέπει να εξετάσει κατά πόσον υφίστανται εμπόδια στην άσκηση πολιτικής δημοσίων μεταφορών σε κλίμακα ΕΕ και εάν, παρά την πλήρη τήρηση της επικουρικότητας, υπάρχει συναίνεση για την ανεύρεση λύσεων από κοινού.

→ Δράση: δημοσίευση Πράσινης Βίβλου για τις αστικές μεταφορές με σκοπό να εντοπισθεί η πιθανή ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία της δράσης σε τοπικό επίπεδο.

5. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Η πολιτική μεταφορών είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ενεργειακή πολιτική λόγω των κοινών τους στόχων: μείωση των εκπομπών CO₂ και μετριασμός της εξάρτησης της ΕΕ από τις εισαγωγές ορυκτών καυσίμων²².

Οι μεταφορές, ως μεγάλος ενεργοβόρος χρήστης, απορροφούν περίπου το 71% της συνολικής κατανάλωσης πετρελαίου στην ΕΕ. Στις οδικές μεταφορές χρησιμοποιείται το 60% του συνολικού πετρελαίου· οι αεροπορικές μεταφορές απορροφούν περίπου το 9% της συνολικής κατανάλωσης πετρελαίου. Στις σιδηροδρομικές μεταφορές χονδρικά χρησιμοποιούνται κατά 75% ηλεκτρική ενέργεια και κατά 25% ορυκτά καύσιμα.

²¹ Βλ. επίσης ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με μια θεματική στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον – COM(2005)718 της 11 Ιανουαρίου 2006.

²² Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, 23-24 Μαρτίου 2006.

Το υψηλό κόστος των ορυκτών καυσίμων και η ανάγκη να μειωθεί η στρατηγική εξάρτηση της ΕΕ συνεπάγονται βελτιστοποίηση των δυνατοτήτων κάθε τρόπου μεταφοράς.

Τα προβλήματα αυτά ενισχύουν την περιβαλλοντική προτεραιότητα να ελεγχθεί η χρήση της ενέργειας. Πρωτοβουλίες όπως αυτές που έχουν εξαγγελθεί στην Πράσινη Βίβλο για την ενεργειακή απόδοση²³ πρέπει να αναληφθούν επείγοντως· η Επιτροπή θα προτείνει το φθινόπωρο του 2006 ένα σχέδιο δράσης για την ενεργειακή απόδοση. Μια ευρωπαϊκή ενεργειακή πολιτική που θα αποσκοπεί στην εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας, της ασφάλειας του εφοδιασμού και της περιβαλλοντικής προστασίας πρέπει να επικεντρώνεται, μεταξύ άλλων, σε διεξοδικότερες πολιτικές μεταφορών, με τις οποίες θα μειωθεί η ενεργειακή κατανάλωση με τη βελτιωμένη απόδοση των καυσίμων στα οχήματα και τη βαθμιαία αντικατάσταση του πετρελαίου από άλλα καύσιμα, είτε αυτά είναι τα βιοκαύσιμα²⁴, το φυσικό αέριο, το υδρογόνο, ο ηλεκτρισμός ή άλλα.

Χρειάζονται μεγάλες προσπάθειες ΕΤΑ και επενδύσεις στο πεδίο αυτό, όπως επίσης χρειάζεται συνδυασμός των ερευνητικών προγραμμάτων που διεξάγονται στην ενέργεια, την έρευνα για ευφύστερα και καθαρότερα οχήματα και τη χρήση των τεχνολογιών των πληροφοριών και των επικοινωνιών (ΤΠΕ) για την απόδοση των καυσίμων και τη δημιουργία συμπράξεων δημοσίου-ιδιωτικού τομέα. Ορισμένες πρωτοβουλίες έχουν ήδη αρχίσει στο πεδίο των βιοκαυσίμων (συμπεριλαμβανομένων των βιοκαυσίμων δεύτερης γενεάς) και του υδρογόνου στις μεταφορές, οι οποίες αναμένεται να συνεχιστούν. Ένα έργο για την κατασκευή οικολογικών φορτηγών θα βοηθήσει στην αξιοποίηση της προόδου που έχει σημειωθεί. Παρόμοιες προσπάθειες πρέπει να καταβληθούν για να κατασκευαστούν οικολογικά αεροσκάφη και πλοία, όπως επισημαίνεται στη θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση²⁵. Η Επιτροπή θα συνεχίσει τις προσπάθειές της στο ΔΝΟ με σκοπό να επιτευχθούν αυστηρότερα πρότυπα για τις εκπομπές ρύπων από τη ναυτιλία. Η ενεργειακή απόδοση και τα εναλλακτικά καύσιμα είναι από τα πιο ελπιδοφόρα και πειστικά πεδία για τη δημιουργία καινοτομίας.

Σε δευτερογενές επίπεδο, ως προς την έρευνα και την επίδειξη, η ΕΕ θα τονώσει την φιλική προς το περιβάλλον καινοτομία με τη δημιουργία συνθηκών διοχέτευσης των ώριμων νέων τεχνολογιών στην αγορά μέσω της κατάρτισης προτύπων και τη θέσπιση ρυθμίσεων (π.χ. διαδοχικά πρότυπα EURO για τα οδικά οχήματα, βελτιωμένα ελαστικά), της προώθησης των καθαρών οχημάτων βάσει δημοσίων συμβάσεων (π.χ. λεωφορεία), φορολογικών μέσων²⁶ (π.χ. αμόλυβδη βενζίνη) και κρατικών ενισχύσεων, συμπεφωνημένων στόχων (π.χ. ο στόχος χρήσης των βιοκαυσίμων σε ποσοστό 5,75% για το 2010, η εθελούσια συμφωνία με την αυτοκινητοβιομηχανία να μειωθούν οι εκπομπές CO₂ σε 140g/km κατά το 2008 και σε 120g/km κατά το 2012 σύμφωνα με τη στρατηγική της ΕΕ για τις εκπομπές CO₂ ή οι διεθνείς στόχοι μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου), της ευαισθητοποίησης των χρηστών (π.χ. ενεργειακή επισήμανση, εκστρατείες για τη συμπεριφορά καταναλωτών και χρηστών), και συντονισμένης δράσης σε άλλα πολιτικά πεδία για να δημιουργηθεί συνέργεια (π.χ. γεωργο-βιομηχανική πολιτική για τα βιοκαύσιμα), τόνωσης των επενδύσεων στην υποδομή διανομής για τα εναλλακτικά καύσιμα.

²³ COM(2005) 265 της 22ας Ιουνίου 2005 (http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/index_en.htm).

²⁴ Σχέδιο δράσης της Επιτροπής για τη βιομάζα – COM (2005) 628, Στρατηγική της ΕΕ για τα βιοκαύσιμα - COM (2006) 34.

²⁵ Βλ. επίσης ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση – COM(2005)446 της 21^{ης} Σεπτεμβρίου 2005.

²⁶ Ιδίως, οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας.

→ Δράση: προώθηση της ενεργειακής απόδοσης σε επίπεδο ΕΕ με βάση το επικείμενο σχέδιο δράσης, ενθάρρυνση των κοινοτικών δράσεων, συμπεριλαμβανομένων των εθελούσιων συμφωνιών· στήριξη της έρευνας, της επίδειξης και της εισαγωγής στην αγορά νέων τεχνολογιών, όπως είναι η βελτίωση των κινητήρων, τα ευφυή συστήματα διαχείρισης της ενέργειας στα οχήματα ή των εναλλακτικών καυσίμων, όπως είναι τα προηγμένα βιοκαύσιμα και το υδρογόνο ή οι κυψέλες καυσίμου ή η υβριδική πρόωση· έναρξη δράσεων για την ευαισθητοποίηση των χρηστών στα ευφυέστερα και καθαρότερα οχήματα και ενός μεγάλου και μακρόπνοου προγράμματος για την οικολογική πρόωση και την ενεργειακή απόδοση στις μεταφορές.

6. ΒΕΛΤΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

6.1. Δύο προκλήσεις: η μείωση της συμφόρησης και η αύξηση της προσβασιμότητας

Τα διευρωπαϊκά δίκτυα (ΔΔ-Μ) παρέχουν την υλική υποδομή για την εσωτερική αγορά. Η Ευρώπη διαθέτει ένα πυκνό δίκτυο μεταφορών και εν γένει υψηλής ποιότητας υποδομές. Ωστόσο, περιοχές στη “μεσοδυτική” Ευρώπη και γύρω από τους ορεινούς όγκους που διασχίζουν την ήπειρο, όπως και πολλές πόλεις, πάσχουν από **κυκλοφοριακό φόρτο** και ρύπανση. Έως το 2020, αναμένεται ότι σε 60 κύριους αερολιμένες θα παρατηρηθεί σοβαρή συμφόρηση· παρεμφερής τάση διακρίνεται στους λιμένες. Η συμφόρηση και η ρύπανση απειλούν την οικονομική ανάπτυξη, την ποιότητα ζωής και το περιβάλλον. Οι ευφυείς λύσεις κινητικότητας (βλ. 7 παρακάτω) και η διαχείριση της μεταφορικής ζήτησης (βλ. 6.3 παρακάτω) θα μετριάσουν τη συμφόρηση, θα χρειασθούν όμως νέες ή βελτιωμένες υποδομές. Οι επενδύσεις σε βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις για τους συμφορημένους οδικούς άξονες μπορούν να στηρίξουν ευφυείς λύσεις που θα περιλαμβάνουν συν-τροπικές εφοδιαστικές αλυσίδες, με τις οποίες θα βελτιστοποιηθεί η χρήση των υποδομών μεταφορών εντός και εκτός συνόρων. Μεταξύ των λύσεων αυτών είναι οι σήραγγες μέσω των Άλπεων, οι σιδηροδρομικοί άξονες και οι διατροπικοί κόμβοι σιδηροδρομικών, θαλάσσιων ή αεροπορικών μεταφορών. Πρέπει να αποκατασταθεί η ορθή ισορροπία μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης των βασικών υποδομών και καθ’όλα νομότυπων χωροταξικών απαιτήσεων με βάση περιβαλλοντικούς και άλλους πολιτικούς στόχους. Τα συλλογικά συστήματα όπως αποκαλούνται, τα οποία βασίζονται στην επικοινωνία από όχημα σε όχημα και από όχημα σε υποδομή, μπορούν μακροπρόθεσμα να βελτιώσουν αισθητά την απόδοση της διαχείρισης της κυκλοφορίας, την ασφάλεια και τη διαχείριση του κυκλοφοριακού φόρτου. Οι οδικές υποδομές πρέπει να καταστούν ευφυείς και να αποστέλλουν και να δέχονται πληροφορίες από και προς τα οχήματα, καθώς και να συλλέγουν πληροφορίες για τις συνθήκες που επικρατούν στις οδούς, όπως καιρικά φαινόμενα και ατυχήματα, ούτως ώστε να βελτιστοποιηθεί η λειτουργία των συλλογικών συστημάτων.

Σε άλλα μέρη της Ευρώπης, ο κύριος προβληματισμός των περιφερειών και των περιφερειακών κρατών μελών είναι η **προσβασιμότητα**. Με τη συγχρηματοδότηση των υποδομών μεταφοράς, οι περιοχές που υστερούν από άποψη οικονομικής ολοκλήρωσης ή πάσχουν από διαρθρωτικά ελλείμματα θα βοηθηθούν με διαρθρωτικά κονδύλια και κονδύλια συνοχής. Ενώ πολλά από τα νέα κράτη μέλη θα καλύψουν τα κενά του παρελθόντος στις επενδύσεις σε οδικές και αστικές υποδομές, οι νησιωτικές και οι ιδιαίτερα απομακρυσμένες περιφέρειες θα χρειασθεί να εκμεταλλευθούν τις δυνατότητες των περιφερειακών αερολιμένων και των θαλάσσιων συνδέσεων. Οι ιδιαίτερα απομακρυσμένες περιφέρειες υποφέρουν από την έλλειψη προσβασιμότητας όχι μόνον ως προς την ηπειρωτική εσωτερική αγορά, αλλά και στην ίδια τους την ενδοχώρα. Τα πολιτικά μέσα στις μεταφορές και οι κρατικές ενισχύσεις θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για να μειωθούν οι συνέπειες της

απόστασης στην ανταγωνιστική τους θέση και για να βελτιωθούν οι συνδέσεις με την υπόλοιπη ΕΕ και με τις γειτονικές τρίτες χώρες.

→ Δράση: ενθάρρυνση και συντονισμός όπου χρειάζονται επενδύσεις σε νέες ή βελτιωμένες ευφυείς υποδομές για να εξαλειφθούν τα σημεία συμφόρησης και να προετοιμασθεί η εισαγωγή των συλλογικών συστημάτων, να επιτραπούν οι λύσεις συν-τροπικών μεταφορών και να συνδεθούν οι περιφέρειες και οι άκρως απομακρυσμένες περιοχές με τη μητροπολιτική Ευρώπη· εξασφάλιση ισόρροπης προσέγγισης στο σχεδιασμό της χρήσης γης.

6.2. Κινητοποίηση όλων των χρηματοδοτικών πηγών

Το πλήρες κόστος των 30 έργων προτεραιότητας ΔΔ-Μ υπολογίστηκε μόνο για το 2004 σε περίπου 250 δισεκατομμύρια ευρώ. Οι δυνατότητες πάντως δημόσιας χρηματοδότησης των κρατών μελών παραμένουν περιορισμένες· το ύψος των επενδύσεων σε υποδομές μεταφορών σημείωσε πτώση σε όλα τα κράτη μέλη και σήμερα αντιστοιχεί σε λιγότερο από το 1 % του ΑΕΠ. Ομοίως, οι νέες δημοσιονομικές προοπτικές της Ένωσης για την περίοδο 2007-2013 προβλέπουν περιορισμένη μόνο αύξηση του προϋπολογισμού για τα ΔΔ-Μ.

Με βάση τους περιορισμένους πόρους που διατίθενται, η ΕΕ θα χρειασθεί να επικεντρώσει τη συγχρηματοδότησή της από τον προϋπολογισμό των ΔΔ-Μ στα κρίσιμα σημεία διέλευσης συνόρων και τα άλλα κύρια σημεία συμφόρησης των έργων προτεραιότητας. Επίσης, τα κράτη μέλη πρέπει να βελτιστοποιήσουν τη χρήση των διαρθρωτικών ταμείων και των ταμείων συνοχής για να στηρίξουν τη χρηματοδότηση των υποδομών μεταφοράς. Η χρηματοδότηση της ΕΕ θα επικεντρωθεί στα έργα που προσφέρουν τη μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία για την Ευρώπη και στις περιπτώσεις που εξασφαλίζεται ενεργός συνεργασία με τους εθνικούς και άλλους χρηματοδοτικούς οργανισμούς. Οι δράσεις διαλειτουργικότητας και οι μεγάλες μελέτες σκοπιμότητας θα χρηματοδοτηθούν σε όλη την Ένωση. Το πρόγραμμα Marco Polo, προϋπολογισμού 450 εκατομμυρίων ευρώ έως το 2013, θα συμβάλλει άμεσα στην προσφορά εναλλακτικών λύσεων σε άλλους τρόπους μεταφοράς στις μεταφορικές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν άξονες όπου παρατηρείται κυκλοφοριακός φόρτος.

Πρέπει επίσης να αναπτυχθούν και άλλοι μηχανισμοί χρηματοδότησης. Τα τέλη χρήστη θα συμβάλλουν περισσότερο στη χρηματοδότηση των εμπορικά πλέον βιώσιμων τμημάτων των μεταφορικών δικτύων. Αναμένεται ότι ένα χρηματοδοτικό μέσο, το οποίο θα τροφοδοτηθεί με έως 1 δισεκατομμύριο ευρώ σε ρευστά διαθέσιμα, από κοινού από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και από τον κοινοτικό προϋπολογισμό της περιόδου 2007-2013, θα επιτρέψει να συναφθούν τραπεζικά δάνεια 20 δισεκατομμυρίων ευρώ για μεταφορές υποδομών. Η πιο δραστήρια χρήση των συμπράξεων δημοσίου-ιδιωτικού τομέα μπορεί να επισπεύσει την υλοποίηση των έργων, να αυξήσει την οικονομική τους απόδοση και να μετριάσει την πίεση για δημόσια χρηματοδότηση. Κοινές πολιτικές πρωτοβουλίες, όπως η JASPERS (Κοινή Βοήθεια για τη Στήριξη Σχεδίων στις Ευρωπαϊκές Περιφέρειες) θα διευκολύνουν την έναρξη έργων.

→ Δράση: μεγιστοποίηση των επενδύσεων στις διευρωπαϊκές υποδομές ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος με κινητοποίηση όλων των διαθέσιμων χρηματοδοτικών πηγών, συμπεριλαμβανομένου του κοινοτικού προϋπολογισμού για τα ΔΔ-Μ, των διαρθρωτικών ταμείων και του ταμείου συνοχής και της δανειοληψίας από την αγορά (όπου συμπεριλαμβάνεται η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης, οι συμπράξεις δημοσίου-ιδιωτικού τομέα) και της ανάληψης κοινών πρωτοβουλιών εφαρμογής).

6.3. Ευφυής χρέωση της χρήσης των υποδομών

Η χρέωση της χρήσης των υποδομών καθίσταται όλο και πιο διαδεδομένη στην ΕΕ. Παραδείγματος χάριν, στο Λονδίνο καθιερώθηκε το τέλος συμφόρησης και πρόσφατα η Γερμανία ακολούθησε το παράδειγμα άλλων κρατών μελών καθιερώνοντας τέλη στον αυτοκινητόδρομο Maut για τα εμπορικής χρήσης οχήματα. Η ΕΕ πρόσφατα εξέδωσε νέα οδηγία για τη χρέωση της χρήσης των οδικών υποδομών, η οποία αποτελεί το πλαίσιο για την καθιέρωση κλιμακούμενων διοδίων για τα φορτηγά στο διευρωπαϊκό δίκτυο. Στις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι διαχειριστές των υποδομών επιβάλλουν τέλη χρήσης των σιδηροδρομικών γραμμών.

Στόχος αυτών των καθεστώτων χρέωσης είναι η χρηματοδότηση των υποδομών· επίσης, όταν σε κάποιες υποδομές δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί αύξηση της μεταφορικής ικανότητας, η χρέωση μπορεί να βοηθήσει στη βελτίωση της κυκλοφορίας. Τα τέλη είναι δυνατόν να διαμορφώνονται ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις ή τους κινδύνους συμφόρησης, ιδίως στις περιβαλλοντικά ευαίσθητες και στις αστικές περιοχές. Στις περιοχές αυτές, μπορούν να χρησιμοποιηθούν άλλες μορφές ελευθέρωσης της μεταφορικής ικανότητας, όπως είναι η ανταλλαγή δικαιωμάτων κυκλοφορίας στην αγορά.

Σύμφωνα με την οδηγία για τη χρέωση της χρήσης των οδικών υποδομών, η Επιτροπή θα παρουσιάσει το αργότερο έως τις 10 Ιουνίου 2008, ένα γενικής εφαρμογής διαφανές και αναλυτικό μοντέλο για την εκτίμηση όλου του εξωτερικού κόστους, το οποίο θα χρησιμεύσει ως βάση του μελλοντικού υπολογισμού των τελών υποδομής και θα συνοδεύεται από ανάλυση των επιπτώσεων της ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους για όλους τους τρόπους μεταφοράς. Χρειάζεται ευρύς προβληματισμός, ο οποίος να έχει ως αντικείμενο τις σιδηροδρομικές, τις αεροπορικές, τις πλωτές και τις αστικές μεταφορές, διότι η χρέωση των υποδομών επηρεάζει τις ροές κυκλοφορίας μεταξύ τρόπων μεταφοράς και μάλιστα σε ολόκληρη την εσωτερική αγορά. Θα χρειασθεί να εξεταστεί ποιες είναι οι ευφυείς μορφές χρέωσης που μπορούν να βοηθήσουν στην κατάρτιση καλύτερων μοντέλων μεταφορών και να ωφελήσουν τους φορείς ιδιοκτησίας των υποδομών (μέσω της καλύτερης διαχείρισης και της διάθεσης πόρων), τους χρήστες (με τη μείωση του χρόνου μεταφοράς) και την κοινωνία εν γένει (με τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων, όπως είναι η ατμοσφαιρική ρύπανση). Η ευφυής χρέωση θα εξασφαλίσει δίκαιες και χωρίς διακρίσεις τιμές για τους χρήστες, εισοδήματα για μελλοντικές επενδύσεις στις υποδομές, τρόπους καταπολέμησης της συμφόρησης, απονομή εκπτώσεων για τα περιβαλλοντικά αποδοτικότερα οχήματα και την οδήγηση. Τέλος, στην ευφυή χρέωση θα ληφθεί υπόψη η γενικότερη επιβάρυνση σε πολίτες και επιχειρήσεις· προς το σκοπό αυτό, η ανάλυση των αναγκών χρέωσης πρέπει να περιλαμβάνει τις σχετιζόμενες με τις μεταφορές φορολογικές πολιτικές, οι οποίες δεν ευνοούν τη βιώσιμη κινητικότητα.

→ Δράση: δρομολόγηση μιας ευρείας διαδικασίας προβληματισμού και διαβουλεύσεων για την ευφυή χρέωση της χρήσης των υποδομών και πρόταση ευρωπαϊκής μεθοδολογίας για τη χρέωση της χρήσης των υποδομών, η οποία θα στηρίζεται στην οδηγία για τη χρέωση της χρήσης των οδικών υποδομών.

7. ΕΥΦΥΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Τα προβλήματα της συμφόρησης και της προσβασιμότητας δεν είναι δυνατόν να λυθούν όλα με την κατασκευή νέων υποδομών λόγω του υψηλού κόστους και του μεγάλου χρόνου που απαιτείται για το σχεδιασμό τους, και σε ορισμένες περιοχές λόγω της περιβαλλοντικής

πίεσης και της έλλειψης χώρου. Όταν επιδιώκεται καλύτερη χρήση της υπάρχουσας μεταφορικής ικανότητας, το συμφέρον του κλάδου για περικοπή του κόστους συμβαδίζει με το δημόσιο συμφέρον να εξασφαλίσει χρηματοδοτική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα. Η βελτίωση του παράγοντα του κυκλοφοριακού φόρτου, η διευκόλυνση και η τόνωση της μεταφόρτωσης στις σιδηροδρομικές και τις θαλάσσιες μεταφορές για τις μεγάλες αποστάσεις, η επιλογή των διαδρομών και η χρονική ακρίβεια συντελούν στην αύξηση της κινητικότητας με ταυτόχρονη μείωση των επιπτώσεων στο περιβάλλον ανά μονάδα μεταφερόμενου φορτίου.

7.1. Εφοδιαστική

Ο κλάδος ανταποκρίθηκε στην πρόκληση να χρησιμοποιήσει τις υπάρχουσες υποδομές και πιο αποδοτικά οχήματα προκειμένου να αναπτύξει εξειδικευμένες εφοδιαστικές αλυσίδες. Οι προηγμένες τεχνολογίες των πληροφοριών και των επικοινωνιών επιτρέπουν την υλοποίηση των αλυσίδων αυτών και παρέχουν την αναγκαία εξυπηρέτηση, έτσι ώστε η ευφυής εφοδιαστική να γίνει πραγματικότητα. Η τάση για τη σύσταση ολοκληρωμένων επιχειρήσεων εφοδιαστικής χρειάζεται να συνδυαστεί με τις δημόσιες πολιτικές που θα επιτρέψουν τη βέλτιστη χρήση και τον συνδυασμό (“συν-τροπικότητα”) των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Θα χρειαστούν εν προκειμένω ίσως ενέργειες για να αρθούν τα ρυθμιστικά εμπόδια στην συν-τροπικότητα, να τονωθεί η γνώση και η ανταλλαγή βέλτιστης πρακτικής σε όλη την ΕΕ, να προωθηθεί η τυποποίηση και η διαλειτουργικότητα των τρόπων μεταφοράς και να γίνουν επενδύσεις σε κόμβους μεταφόρτωσης. Η προσαρμογή των διαστάσεων των εμπορευματοκιβωτίων και των οχημάτων στις ανάγκες της ευφυούς εφοδιαστικής θα αποτελέσει μέρος του προβληματισμού.

→ Δράση: ανάπτυξη στρατηγικής πλαισίου για την εφοδιαστική στην Ευρώπη με ευρεία διαβούλευση για την κατάσταση σχεδίου δράσης.

7.2. Ευφυή συστήματα μεταφορών

Μακροπρόθεσμα, δεν υπάρχει λόγος τα πλοία, τα τρένα ή τα αυτοκίνητα να μην έχουν τελειοποιημένα συστήματα επικοινωνίας, πλοήγησης και αυτοματισμού όπως τα αεροσκάφη. Οι νέες τεχνολογίες που θα κάνουν την εμφάνισή τους στην αγορά στο εγγύς μέλλον θα προσφέρουν προοδευτικά νέες υπηρεσίες στους πολίτες και θα επιτρέψουν τη βελτιωμένη διαχείριση της κυκλοφορίας και τη χρήση της μεταφορικής ικανότητας σε πραγματικό χρόνο, όπως επίσης και τη χάραξη και παρακολούθηση των ροών για λόγους περιβαλλοντικής προστασίας και ασφάλειας. Πέρα από τα προφανή οφέλη για τις επιχειρήσεις μεταφορών και τους πελάτες τους, τα νέα συστήματα θα παρέχουν γρήγορα στη δημόσια διοίκηση λεπτομερείς πληροφορίες για τις υποδομές και τις ανάγκες συντήρησής τους. Θα συντελέσουν όχι μόνον στην αναβάθμιση της άνεσης στην οδήγηση, αλλά και στην αύξηση της ασφάλειας και της προστασίας και στην εγκατάλειψη των σπάταλων μοντέλων μεταφοράς προς όφελος της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας. Η Εποπτική Αρχή του Galileo είναι υπό σύσταση· το δορυφορικό σύστημα Galileo θα καταστεί επιχειρησιακό από το 2010 και θα παρέχει σήματα ραδιοπλοήγησης, τα οποία θα συνδυάζονται με την επικοινωνία από εδάφους ή από το διάστημα. Η ανάπτυξη ανοικτής ευρωπαϊκής αρχιτεκτονικής θα εξασφαλίσει διαλειτουργικότητα και ευέλικτη ανάπτυξη των μελλοντικών εφαρμογών για όλους τους τρόπους μεταφοράς.

Ορισμένες πρωτοβουλίες βρίσκονται ήδη στο στάδιο της προετοιμασίας, όπως η πρωτοβουλία για τα ευφυή οχήματα²⁷ που αποβλέπει στην προώθηση των νέων τεχνολογιών στα οχήματα μέσω του συντονισμού των δράσεων των αρμοδίων παραγόντων (του φόρουμ eSafety), την έρευνα στα ευφυή συστήματα των οχημάτων και την ευαισθητοποίηση των χρηστών, και το πρόγραμμα SESAR, με σκοπό να εισαχθούν οι πλέον σύγχρονες τεχνολογίες στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας μέσα στον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό. Με το πρόγραμμα SESAR θα μειωθούν οι επιπτώσεις της εναέριας κυκλοφορίας στο περιβάλλον και θα αυξηθεί η ασφάλεια, θα ευνοηθεί η απασχόληση και θα ανοίξουν οι αγορές εξαγωγών για την ευρωπαϊκή τεχνολογία εναέριας κυκλοφορίας. Το σύστημα ERTMS θα προσφέρει ανάλογα πλεονεκτήματα στο σιδηροδρομικό τομέα. Θα αναβαθμιστεί η διαλειτουργικότητα μεταξύ εθνικών δικτύων, η οποία αποτελεί προϋπόθεση για αποτελεσματικά σιδηροδρομικά δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων. Το σύστημα υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (RIS) έχει ήδη εγκατασταθεί στους κύριους ευρωπαϊκούς ποτάμιους άξονες. Η ΕΕ διαθέτει επί του παρόντος σημαντικά δημόσια κονδύλια για τα συστήματα αυτά και συνοδεύει την ανάπτυξή τους με το αναγκαίο ρυθμιστικό πλαίσιο.

Σε μελλοντικές δράσεις θα αξιοποιηθούν οι ευκαιρίες για τη σύσταση συμπράξεων δημοσίου-ιδιωτικού τομέα με σκοπό να στηριχθεί η ανάπτυξη και η επίδειξη νέων τεχνολογιών, μεταξύ των οποίων είναι οι οικολογικές αερομεταφορές (Κοινή Τεχνολογική Πρωτοβουλία (ΚΤΠ) για τον καθαρό ουρανό) και οι οικολογικές επίγειες μεταφορές (ΚΤΠ για το H₂ και τις κυψέλες καυσίμου).

→ Δράση: συνέχιση των προγραμμάτων ευφυούς κινητικότητας στις οδικές μεταφορές (πρωτοβουλία για τα ευφυή οχήματα και eSafety), στις αεροπορικές μεταφορές (SESAR), στις σιδηροδρομικές μεταφορές (ERTMS) και στις πλωτές μεταφορές (RIS και SafeSeaNet)- βέλτιστη χρήση των σημάτων ραδιοπλοήγησης Galileo, ανάπτυξη και άλλων παρεμφερών πρωτοβουλιών στον ναυτιλιακό τομέα (“e-maritime” (ηλεκτρονική ναυτιλία)) και έναρξη μεγάλου προγράμματος για την ανάπτυξη ευφυών υποδομών στις οδικές μεταφορές.

8. Η ΠΛΑΝΗΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Οι μεταφορές από τη φύση τους είναι διεθνούς χαρακτήρα. Αφενός, η εξωτερική διάσταση χρειάζεται να ενταχθεί πλήρως στη γενικότερη πολιτική μεταφορών της ΕΕ· αφετέρου, η πολιτική μεταφορών πρέπει να αποτελεί μέρος της ευρύτερης σχέσης με τις τρίτες χώρες και οργανισμούς.

Τα κράτη μέλη της ΕΕ έχουν κοινό συμφέρον να διαμορφώνονται διεθνή καθεστάτα, τα οποία να εγγυώνται υψηλό επίπεδο ασφάλειας και προστασίας, όπως επίσης και εξυπηρέτησης και περιβαλλοντικής και κοινωνικής προστασίας. Η ΕΕ είναι παγκοσμίως πρωτοπόρα στη ρύθμιση των μεταφορών και είναι ικανή να προβάλλει την τεχνογνωσία της και τη βέλτιστη πρακτική στο εξωτερικό. Πρόσφατα επιτυχή παραδείγματα είναι η συμφωνία με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) να απαγορευθούν τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και η συμφωνία με τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ) για τα πρότυπα εργασίας στον ναυτιλιακό τομέα. Άλλο παράδειγμα είναι η πιθανή παγκόσμια εφαρμογή των κανόνων για τις εκπομπές, όπου ενδεχομένως θα περιληφθεί και η εμπορία εκπομπών, στις

²⁷ COM (2006) 59 τελικό, ανακοίνωση σχετικά με την πρωτοβουλία για τα ευφυή οχήματα "Ευαισθητοποίηση του κοινού για τη σημασία των ΤΠΕ για ευφύστερα, ασφαλέστερα και καθαρότερα οχήματα".

αερομεταφορές, στην οποία η ΕΕ θα διαδραματίσει καθοδηγητικό ρόλο στις επερχόμενες συζητήσεις στη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ).

Η ΕΕ κυριαρχεί επίσης ως πάροχος υπηρεσιών μεταφορών, εξοπλισμού και τεχνολογίας. Οι κοινοτικές εταιρείες ελέγχουν το 30% των αερομεταφορών παγκοσμίως και το 40% του εμπορικού στόλου. Ο εξοπλισμός μεταφορών αποτελεί το 16% των εξαγωγών της ΕΕ. Πολλές δραστηριότητες μεταφορών εκτελούνται υπό διεθνή ανταγωνισμό, ιδιαίτερα οι αερομεταφορές και η ναυτιλία. Η σύγκλιση των ευρωπαϊκών και των διεθνών προτύπων ανοίγει τις αγορές εξαγωγών για την ευρωπαϊκή τεχνολογία σε αεροσκάφη και τρένα, την πλοήγηση (στην οποία συμπεριλαμβάνεται το Galileo, το SESAR και το ERTMS), την καθαρή πρόωση, και πολλά άλλα πεδία. Η πρόσβαση στις αγορές υπηρεσιών και η δημόσια προμήθειά τους στο εξωτερικό είναι καίριας σημασίας για τον κλάδο των μεταφορών της ΕΕ.

Οι επιχειρήσεις μεταφορών της ΕΕ συχνά συναντούν δυσκολίες εξαιτίας της διατήρησης περιορισμών στις εισαγωγές ή τις επενδύσεις σε τρίτες χώρες. Η μείωση ή η εξάλειψη αυτών των εμποδίων πρόσβασης στην αγορά είναι εξαιρετικής σημασίας για να είναι οι Ευρωπαίοι επιχειρηματίες σε θέση να ανταγωνίζονται θεμιτά και αποτελεσματικά στο εξωτερικό. Ο κύκλος διαπραγματεύσεων του ΠΟΕ στην Doha προσφέρει πολύπλευρη δυνατότητα αντιμετώπισης ορισμένων από τους περιορισμούς αυτούς, πραγματοποιούνται μάλιστα αρκετές διμερείς διαπραγματεύσεις.

Η μεγαλύτερη διεθνής συνεργασία ξεκίνησε πριν από τη δημιουργία της εσωτερικής αγοράς και η ΕΕ δεν αντιπροσωπεύεται ακόμη ή αντιπροσωπεύεται σε μικρό βαθμό σε ορισμένους διεθνείς οργανισμούς και φόρα. Σε κάποιες περιπτώσεις, η ιδιότητα του μέλους για την ΕΕ σε διεθνείς μηχανισμούς συνεργασίας και οι διμερείς της σχέσεις με τους κύριους εμπορικούς της εταίρους είναι τα αποτελεσματικότερα μέσα για την αντιπροσώπευση του συντονισμένου συμφέροντος της ΕΕ και των κρατών μελών της. Η εσωτερική αγορά μεταφορών απαιτεί συνεπή στάση έναντι του εξωτερικού κόσμου, έτσι ώστε να μην απειλούνται οι κοινές πολιτικές της ΕΕ. Μαζί με την ΕΕ, τα κράτη μέλη έχουν μεγαλύτερη βαρύτητα.

Η διεύρυνση είχε σοβαρές επιπτώσεις στις μεταφορές. Σε ορισμένους μηχανισμούς διεθνούς συνεργασίας, π.χ. στις οδικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, συμμετέχουν πλέον κυρίως ή αποκλειστικά κράτη μέλη της ΕΕ και γείτονες χώρες, με τις οποίες η ΕΕ συνδέεται ήδη στενά πέραν των συνήθων σχέσεων συνεργασίας σε διεθνές επίπεδο. Η ακτοπλοία επίσης αποβαίνει το κύριο μέσο της ενδοκοινοτικής κυκλοφορίας, εξακολουθεί όμως να υπόκειται σε διεθνείς ρυθμίσεις. Στα πεδία αυτά, οι ισχύοντες διεθνείς μηχανισμοί πρέπει ίσως να επανεξεταστούν, έτσι ώστε να αντικατοπτρίζουν με καλύτερο τρόπο τη σημερινή πραγματικότητα στην Ευρωπαϊκή Ήπειρο και να διαφυλαχθεί και να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο το αξιόλογο κεκτημένο συνεργασίας σε κλίμακα περιφερειών και ηπείρου.

Οι σχέσεις της ΕΕ με τις υποψήφιες προς ένταξη χώρες στη διαδικασία σταθεροποίησης και σύνδεσης, με εταίρους στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας (ΕΠΓ) και με τη Ρωσία είναι ιδιαίτερης στρατηγικής σημασίας. Η συνεργασία και η σύγκλιση της νομοθεσίας στον τομέα των μεταφορών, με βάση μεταξύ άλλων σχέδια δράσης βάσει της ΕΠΓ, θα βοηθήσουν στην αποκατάσταση της αναγκαίας διασύνδεσης των κυρίων αξόνων μεταφορών, λαμβανομένης υπόψη της οικονομικής, περιβαλλοντικής και κοινωνικής διάστασης. Η ΕΕ στηρίζει επίσης ορισμένες περιφερειακές πρωτοβουλίες που υπερβαίνουν τα όρια της ΕΠΓ, και συγκεκριμένα σε πλαίσια όπως το TRACECA ή η πρωτοβουλία του Μπακού. Το πρακτικής υφής έργο που επιτελείται στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών θα συνεχισθεί και θα επεκταθεί και σε άλλους τρόπους μεταφοράς. Η εξωτερική πολιτική μεταφορών της ΕΕ, όσον αφορά τις χώρες πέραν των γειτόνων της, διαμορφώνεται με διαφοροποιημένο

τρόπο και επικεντρώνεται στους κύριους εμπορικούς εταίρους της ΕΕ. Σε ορισμένες περιοχές του κόσμου, μεταξύ των οποίων η Ασία, η Αφρική και η Λατινική Αμερική, η ΕΕ βοηθά στη δημιουργία περιφερειακών ομαδοποιήσεων για λόγους συνεργασίας.

→ Δράση: συνέχιση της ανάπτυξης διαφοροποιημένης συνεργασίας και πολιτικής στις μεταφορές από την ΕΕ, κλαδικός διάλογος με τους κύριους εμπορικούς εταίρους και περιφερειακές ομαδοποιήσεις, καθώς και σύναψη συμφωνιών· συνέχιση της ανάπτυξης εξωτερικών σχέσεων στο πεδίο των αεροπορικών μεταφορών με βάση την επικείμενη συμφωνία αερομεταφορών μεταξύ ΕΕ και ΗΠΑ· προώθηση των κύριων έργων μεταφορών της ΕΕ· περαιτέρω ανάπτυξη συνεργασίας· περιπτωσιολογική επανεξέταση της αλληλεπίδρασης της ΕΕ με τους διεθνείς μηχανισμούς συνεργασίας, από τον καλύτερο πολιτικό συντονισμό για να αποκτήσει η ΕΕ την ιδιότητα του προνομιούχου παρατηρητή έως του σημείου να καταστεί μέλος στους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς ή ακόμη και την αποκατάσταση ιδιαίτερων σχέσεων μεταξύ της ΕΕ και των οργανισμών αυτών· ανάπτυξη στρατηγικού πλαισίου για την επέκταση των κύριων αξόνων της εσωτερικής αγοράς μεταφορών και του δικτύου προς τις γείτονες χώρες που το επιθυμούν.

9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ: ΑΝΑΝΕΩΜΕΝΗ ΑΤΖΕΝΤΑ

Το 1992 ήταν το έτος ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς· για τις μεταφορές επρόκειτο σε μεγάλο βαθμό για αφετηρία. Μετά από περίπου 15 χρόνια, η ελευθερωμένη εσωτερική αγορά μεταφορών και η κινητικότητα σε πανευρωπαϊκή κλίμακα γίνονται πραγματικότητα. Επίσης, ο κλάδος των μεταφορών ενδυναμώθηκε μέσα σε αυτήν την περίοδο και η Ένωση μπόρεσε να διατηρήσει ή να αναπτύξει την παγκοσμίως πρωτοπόρο θέση της σε πολλούς τομείς. Οι διαδοχικές διευρύνσεις βοήθησαν στην ενίσχυση και την παγίωση της θέσης αυτής.

Οι γενικοί στόχοι της πολιτικής μεταφορών παραμένουν οι ίδιοι: ανταγωνιστική, ασφαλής, και περιβαλλοντικά φιλική κινητικότητα, σε πλήρη συμφωνία με την αναθεωρημένη ατζέντα της Λισαβόνας για την απασχόληση και την ανάπτυξη και με την αναθεωρημένη στρατηγική για αειφόρο ανάπτυξη. Τα μέσα της πολιτικής μεταφορών πρέπει να εξελίσσονται έτσι ώστε να λαμβάνεται υπόψη η αποκτώμενη πείρα και το μεταβαλλόμενο βιομηχανικό, πολιτικό και διεθνές περιβάλλον. Ο εντονότερος διεθνής ανταγωνισμός αλλά και η μικρότερη ως προς τις προβλέψεις οικονομική μεγέθυνση έχουν καταστήσει την εξασφάλιση βιώσιμης κινητικότητας ακόμη πιο πολύπλοκη.

Η παρούσα μεσοπρόθεσμη επανεξέταση επιχειρηματολογεί υπέρ μιας αναλυτικής και σφαιρικής προσέγγισης της πολιτικής μεταφορών. Παρά το γεγονός ότι οι μελλοντικές πολιτικές θα συνεχίσουν να βασίζονται στη Λευκή Βίβλο του 1992 και του 2001, σε πολλά πεδία η ευρωπαϊκή παρέμβαση δεν θα είναι αρκετή. Θα χρειασθούν αλληλοσυμπληρούμενες δράσεις των κυβερνήσεων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, όπως και δράσεις από τους ίδιους τους πολίτες και τον κλάδο. Γι'αυτόν ακριβώς το λόγο είναι ουσιαστικός ο συνεχής διάλογος. Οι μελλοντικές δράσεις, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής των δράσεων που έχουν ήδη αναγγελθεί στη Λευκή Βίβλο του 2001 και δεν έχουν αρχίσει να υλοποιούνται, θα βασίζονται στον ευρύ διάλογο με όλους τους ενδιαφερόμενους παράγοντες.

Μια ευρωπαϊκή πολιτική για βιώσιμη κινητικότητα χρειάζεται επομένως να στηριχθεί σε ένα ευρύτερο φάσμα εργαλείων πολιτικής με τα οποία θα επιτευχθεί στροφή προς φιλικότερους προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς, όπου αυτό είναι ενδεδειγμένο, ειδικά στις μεγάλες αποστάσεις, σε αστικές περιοχές και στους άξονες που παρουσιάζουν συμφόρηση. Ταυτόχρονα, κάθε τρόπος μεταφοράς πρέπει να βελτιστοποιηθεί. Όλοι οι τρόποι μεταφοράς

πρέπει να καταστούν φιλικότεροι προς το περιβάλλον, ασφαλείς και ενεργειακά αποδοτικοί. Τέλος, η **συν-τροπικότητα**, ήτοι η αποτελεσματική χρήση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, μεμονωμένα και σε συνδυασμό, θα οδηγήσει στη βέλτιστη και βιώσιμη χρήση των πόρων. Η προσέγγιση αυτή προσφέρει τις καλύτερες εγγυήσεις για υψηλό επίπεδο κινητικότητας και παράλληλα περιβαλλοντικής προστασίας.

Το ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα των κύριων δράσεων που πρέπει να αναληφθούν τα επόμενα χρόνια παρατίθεται στο παράρτημα 1. Οι δράσεις αυτές απαιτούν αναλυτική θεώρηση των επενδυτικών αναγκών, ρυθμίσεις, διαφοροποιημένες λύσεις όπου θα περιλαμβάνονται και εκούσιες προσεγγίσεις, τεχνολογική καινοτομία, ανάπτυξη υποδομών και διεθνή καθεστώτα έτσι ώστε να εντοπιστεί ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία στην επίλυση των προβλημάτων κινητικότητας. Με τις εν λόγω δράσεις θα αξιοποιηθούν οι δυνατότητες σύστασης συμπράξεων δημοσίου-ιδιωτικού τομέα στις μεταφορές με σκοπό να στηριχθεί η ανάπτυξη και η επίδειξη νέων τεχνολογιών και υποδομών. Προβλήματα μπορούν να δημιουργηθούν από σημεία συμφόρησης στις υποδομές, στις απομακρυσμένες περιφέρειες, από κυκλοφοριακό φόρτο, τον ενεργειακό εφοδιασμό, από αιτίες σχετιζόμενες με κοινωνικά θέματα ή με την ασφάλεια ή με τη βούληση να καταστούν οι μεταφορές πιο φιλικές προς το περιβάλλον. Ένα βελτιωμένο ευρωπαϊκό πλαίσιο, το οποίο θα συνδυάζει την περιφερειακή πολιτική με την πολιτική συνοχής, ένα επικαιροποιημένο πλαίσιο για την καλύτερη και ευφύστερη χρέωση της χρήσης των υποδομών και οι διαφοροποιημένες λύσεις στα ιδιαίτερα προβλήματα που συναντώνται σε ορισμένες πόλεις, περιφέρειες ή σε ορισμένους διαδρόμους θα μπορούσαν να αποτελέσουν τη διεξοδο. Με αυτά τα δεδομένα, το γενικό ευρωπαϊκό πλαίσιο θα μπορούσε να βοηθήσει στην ανεύρεση διαφοροποιημένων και πιο φιλόδοξων λύσεων σε επίπεδο περιφερειών, ταυτόχρονα δε να διατηρηθεί το αναγκαίο ευρύτερο πλαίσιο κινητικότητας μέσα στην ενιαία αγορά και να επιβεβαιωθεί η παρουσία της ΕΕ ως παγκόσμιου συντελεστή.

Οι πολιτικές κατευθύνσεις που περιγράφονται στην παρούσα ανακοίνωση θα λάβουν την τελική τους μορφή μετά τη δημόσια διαβούλευση και τις διεξοδικές εκτιμήσεις, πριν αποφασισθούν ειδικά μέτρα. Επίσης, οι κατευθύνσεις θα αναπροσαρμοστούν συν τω χρόνω, ούτως ώστε να ληφθούν υπόψη το μεταβαλλόμενο πλαίσιο και η πείρα που θα έχει αποκτηθεί.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Πρόγραμμα έργων – επιλογή των κύριων δράσεων

2006

- Οδικές μεταφορές: επανεξέταση της εσωτερικής αγοράς
- Σιδηροδρομικές μεταφορές: δράση για την άρση των τεχνικών εμποδίων στη διαλειτουργικότητα και για την αμοιβαία αναγνώριση του εξοπλισμού· πρόγραμμα ένταξης των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων στην εφοδιαστική των μεταφορών
- Αεροπορικές μεταφορές: επανεξέταση των μέτρων ελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών· αντιμετώπιση των προβλημάτων που θέτουν τα αερολιμενικά τέλη και η χωρητικότητα
- Εφοδιαστική: στρατηγική για την εφοδιαστική στις εμπορευματικές μεταφορές και ευρύς διάλογος για ενδεχόμενη δράση σε επίπεδο ΕΕ
- Galileo: προσδιορισμός πιθανών μελλοντικών εφαρμογών
- Προστασία: στρατηγική για τις κρίσιμης σημασίας υποδομές
- Έκθεση για την εφαρμογή της οδηγίας του 2003 για τα βιοκαύσιμα
- Χρήση της ενέργειας στις μεταφορές: σχέδιο δράσης για ενεργειακή απόδοση και οδικός χάρτης για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας
- Διεθνείς οργανισμοί: προβληματισμός για τη βελτίωση της εκπροσώπησης των συμφερόντων της ΕΕ σε διεθνείς οργανισμούς, όπως ο ΔΝΟ και η ΔΟΠΑ, με τη χρήση σειράς πολιτικών επιλογών

2007

- Αστικές μεταφορές: Πράσινη Βίβλος
- Εφοδιαστική: κατάρτιση σχεδίου δράσης
- Ευφυής χρέωση της χρήσης των υποδομών: προπαρασκευαστική έρευνα και διαβουλεύσεις, γνωμοδότηση των αρμοδίων παραγόντων
- Έκθεση με τα σενάρια μεταφορών σε 20 έως 40 χρόνια
- Οδικές μεταφορές: επανεξέταση της νομοθεσίας για τις συνθήκες εργασίας
- Σιδηροδρομικές μεταφορές: παρακολούθηση της αγοράς στους σιδηροδρόμους με διάγραμμα
- Εσωτερική ναυσιπλοΐα: έναρξη εφαρμογής του σχεδίου δράσης NAIADES
- Θαλάσσιες μεταφορές: ευρωπαϊκή πολιτική για τους λιμένες
- Αεροπορικές μεταφορές: επανεξέταση και συμπλήρωση του πλαισίου για τον ενιαίο ουρανό και σύσταση επιχείρησης SESAR
- Διευρωπαϊκά δίκτυα: κατάρτιση πολυετούς επενδυτικού προγράμματος έως το 2013

- Δικαιώματα επιβατών: εξέταση λήψης μέτρων για τα ελάχιστα πρότυπα των μεταφορών με πούλμαν
- Ασφάλεια: πρώτη ευρωπαϊκή ημέρα για την οδική ασφάλεια
- Πλανητική διάσταση: στρατηγική ένταξης των γειτονικών χωρών της ΕΕ στην εσωτερική αγορά μεταφορών
- Προστασία : στρατηγική για τις χερσαίες και τις δημόσιες μεταφορές
- Χρήση της ενέργειας στις μεταφορές: στρατηγικό σχέδιο για την τεχνολογία στην ενέργεια
- Προκήρυξη της πρώτης πρόσκλησης υποβολής προτάσεων βάσει του 7^{ου} προγράμματος πλαισίου ΕΤΑ

2008

- Θαλάσσιες μεταφορές: Λευκή Βίβλος για ένα Κοινό Ευρωπαϊκό Θαλάσσιο Χώρο
- Ευφυής χρέωση της χρήσης των υποδομών: ευρωπαϊκή μεθοδολογία για τη χρέωση της χρήσης των υποδομών
- Αστικές μεταφορές: συνέχιση της Πράσινης Βίβλου
- Έναρξη μεγάλου προγράμματος για την εισαγωγή ευφών συστημάτων οδικών μεταφορών στην αγορά και την προετοιμασία συλλογικών συστημάτων για τις υποδομές
- Προστασία: επανεξέταση των κανόνων στις αεροπορικές και τις θαλάσσιες μεταφορές· εξέταση ενός καθεστώτος προστασίας των χερσαίων μεταφορών

2009

- Έναρξη μεγάλου προγράμματος για την οικολογική πρόωση
- Πλανητική διάσταση: απόκτηση της ιδιότητας του πλήρους μέλους στους διεθνείς οργανισμούς
- Θαλάσσιες μεταφορές: εγκατάσταση συστημάτων e-maritime (ηλεκτρονικής ναυτιλίας)
- Galileo: έναρξη εκχώρησης
- ERTMS: εφαρμογή σε ορισμένους διαδρόμους

Σε συνεχή βάση

- Εσωτερική αγορά: εξασφάλιση λειτουργίας των κανόνων της ΕΕ σε όλους τους τρόπους μεταφοράς
- Χρήση της ενέργειας στις μεταφορές: βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και επίτευξη της ανάπτυξης και διάθεσης εναλλακτικών καυσίμων
- Απασχόληση και συνθήκες εργασίας: προώθηση του κοινωνικού διαλόγου· προώθηση των επαγγελματιών και της κατάρτιση στον κλάδο
- Ασφάλεια: προώθηση της οδικής ασφάλειας μέσω ανάλογοι σχεδιασμού των οχημάτων, της έρευνας και της τεχνολογίας, των υποδομών και της συμπεριφοράς των χρηστών, και συνέχιση των πρωτοβουλιών για τα ευφυή οχήματα και eSafety

- Υποδομές: εξασφάλιση ισόρροπης προσέγγισης σε θέματα σχεδιασμού της χρήσης γης· κινητοποίηση όλων των χρηματοδοτικών πηγών
- Τεχνολογία: ΕΤΑ και στήριξη της διάδοσης, της εκμετάλλευσης και της εισαγωγής της στην αγορά
- Galileo: σύσταση της εποπτικής αρχής Galileo
- Πλανητική διάσταση: ανάπτυξη εξωτερικών σχέσεων μέσω διμερών συμφωνιών και μέσω των πολυμερών βημάτων συζήτησης· δημιουργία κοινού Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου στην Ευρώπη
- Διακυβέρνηση: παγίωση των ευρωπαϊκών υπηρεσιών ασφάλειας των μεταφορών και καθορισμός των καθηκόντων τους

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Κατάσταση στον τομέα των μεταφορών – δεδομένα και προβολές

Μέρος 1: Βασικά δεδομένα και πρόσφατη εξέλιξη ανά τρόπο μεταφοράς – γενικά στοιχεία

<u>Οδικές μεταφορές</u>	<u>Σιδηροδρομικές μεταφορές</u>																				
<p>- άμεσα απασχολούμενοι: περίπου 1,7 εκατομμύρια στις επιβατικές μεταφορές (λεωφορεία, πούλμαν και ταξί) 2,6 εκατομμύρια στις εμπορευματικές μεταφορές</p> <p>- μερίδιο επί του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών: 44% (σε ελαφρά άνοδο)</p> <p>- μερίδιο επί του συνόλου των επιβατικών μεταφορών: περίπου 84% (76% ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα, 8% λεωφορεία και πούλμαν)</p> <p>- αύξηση από το 1995 έως το 2004:</p> <ul style="list-style-type: none"> • + 35% στις εμπορευματικές μεταφορές • + 19% στα επιβατικά οχήματα και + 5% στα λεωφορεία και τα πούλμαν στις επιβατικές μεταφορές <p>- ιδιαίτερα μεγάλη αύξηση στην ΕΕ των 10:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 10px 0;"> <thead> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">Αύξηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών 2000-2004 (%)</th> </tr> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">εθνικές</th> <th style="text-align: center;">διεθνείς</th> <th style="text-align: center;">σύνολο</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ΕΕ-15</td> <td style="text-align: center;">8,3</td> <td style="text-align: center;">16,9</td> <td style="text-align: center;">10,5</td> </tr> <tr> <td>ΕΕ-10</td> <td style="text-align: center;">16,6</td> <td style="text-align: center;">47,7</td> <td style="text-align: center;">31,8</td> </tr> <tr> <td>ΕΕ-25</td> <td style="text-align: center;">9,0</td> <td style="text-align: center;">23,0</td> <td style="text-align: center;">12,9</td> </tr> </tbody> </table> <p>- μερίδιο επί του συνόλου της κατανάλωσης ενέργειας: 25,2%</p> <p>- απόδοση οχημάτων σε toe/Mtkm (τόνος ισοδυνάμου πετρελαίου/εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα) ή toe/Mrkm (τόνος ισοδυνάμου πετρελαίου/εκατομμύρια επιβατοχιλιόμετρα): φορτηγά 72,4, αυτοκίνητα 37,8, δημόσιες συγκοινωνίες 14,5</p>	Αύξηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών 2000-2004 (%)					εθνικές	διεθνείς	σύνολο	ΕΕ-15	8,3	16,9	10,5	ΕΕ-10	16,6	47,7	31,8	ΕΕ-25	9,0	23,0	12,9	<p>- άμεσα απασχολούμενοι: περίπου 1,2 εκατομμύρια</p> <p>- μερίδιο επί του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών: 10% (σε ελαφρά πτώση)</p> <p>- μερίδιο επί του συνόλου των επιβατικών μεταφορών: περίπου 7% (6% για τα υπεραστικά τρένα, 1% για το αστικό τραμ και μετρό)</p> <p>- αύξηση από το 1995 έως το 2004:</p> <ul style="list-style-type: none"> • + 6% στις εμπορευματικές μεταφορές (+ 15% στην ΕΕ των 15, - 9% στην ΕΕ των 10) • + 9% στις επιβατικές μεταφορές (+8% για τα υπεραστικά τρένα, +14% για τον αστικό σιδηρόδρομο (τραμ και μετρό)) <p>- το μερίδιο των νέων επιχειρήσεων που εισήλθαν στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ανήλθε περίπου στο 10% (ως προς τα διανυόμενα τονοχιλιόμετρα)</p> <p>- τα τρένα μεγάλης ταχύτητας κατέλαβαν το 2004 το 21,5% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων των υπεραστικών σιδηροδρομικών μεταφορών</p> <p>- μερίδιο επί του συνόλου της κατανάλωσης ενέργειας: 0,8%</p> <p>- απόδοση οχημάτων σε toe/Mtkm ή toe/Mrkm: επιβάτες 16,0, φορτίο -5,5</p>
Αύξηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών 2000-2004 (%)																					
	εθνικές	διεθνείς	σύνολο																		
ΕΕ-15	8,3	16,9	10,5																		
ΕΕ-10	16,6	47,7	31,8																		
ΕΕ-25	9,0	23,0	12,9																		
<p style="text-align: center;"><u>Πλωτές μεταφορές</u></p> <p>- άμεσα απασχολούμενοι: περίπου 200.000, εκ των οποίων σχεδόν το 80% στις θαλάσσιες μεταφορές και το 20% στην εσωτερική ναυσιπλοΐα</p> <p>- μερίδιο επί του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών: 42% (ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές 39%, εσωτερική ναυσιπλοΐα 3%· κατά το μάλλον ή ήττον σταθερό το ποσοστό και στις δύο περιπτώσεις)</p> <p>- μερίδιο επί του συνόλου των επιβατικών</p>	<p style="text-align: center;"><u>Αεροπορικές μεταφορές</u></p> <p>- άμεσα απασχολούμενοι: περίπου 400.000</p> <p>- μερίδιο επί του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών: 0,1% σε τονοχιλιόμετρα, όσον αφορά την ενδοκοινοτική κυκλοφορία</p> <p>- μερίδιο επί του συνόλου των επιβατικών μεταφορών: 8% (υπολογίστηκαν μόνο οι ενδοκοινοτικές πτήσεις· σε μεγάλη άνοδο)</p> <p>- αύξηση από το 1995 έως το 2004: + 55% στις ενδοκοινοτικές επιβατικές μεταφορές</p>																				

<p>μεταφορών: κάτω του 1% στις ενδοκοινοτικές επιβατικές μεταφορές, σε ελαφρά πτώση</p> <p>- αύξηση από το 1995 έως το 2004: + 29% στις εμπορευματικές μεταφορές (+31% στις ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές, +9% στην εσωτερική ναυσιπλοΐα)</p> <p>- μέση ετήσια αύξηση της παγκόσμιας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων από το 2001 έως το 2004: 13,5%</p> <p>- μερίδιο (της εσωτερικής ναυσιπλοΐας) επί του συνόλου της κατανάλωσης ενέργειας: 0,5%</p> <p>- απόδοση οχημάτων (εσωτερικής ναυσιπλοΐας) σε toe/Mtkm: 17,5</p>	<p>- μερίδιο των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους στην αγορά όσον αφορά τις τακτικές ενδοκοινοτικές πτήσεις (ως προς τις διαθέσιμες θέσεις): 25% το 2005</p> <p>- αύξηση του αριθμού των ενδοκοινοτικών δρομολογίων: +100% από το 1992 έως το 2004</p> <p>- μερίδιο επί του συνόλου της κατανάλωσης ενέργειας: 4,0%</p>
---	--

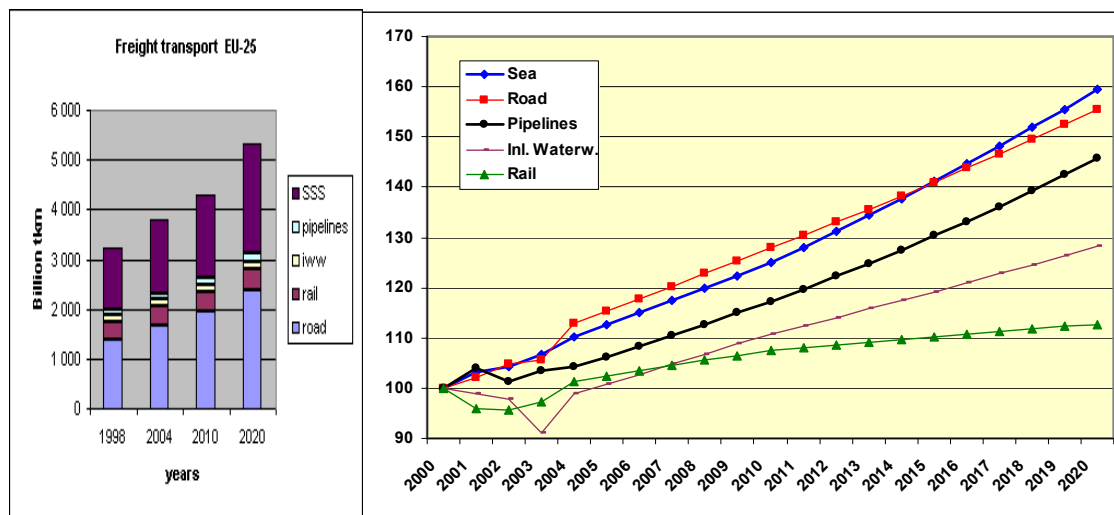
Πηγή: Η ενέργεια και οι μεταφορές στην ΕΕ σε αριθμητικά στοιχεία: Eurostat· OAG· ECSA, PRIMES.

Μέρος 2: Προβολές του όγκου των μεταφορών και μερίδια ανά τρόπο μεταφοράς
(βάσει της μελέτης ASSESS)

Πίνακας 2-1: Κύριες προβλεπόμενες τάσεις ως σημείο αναφοράς

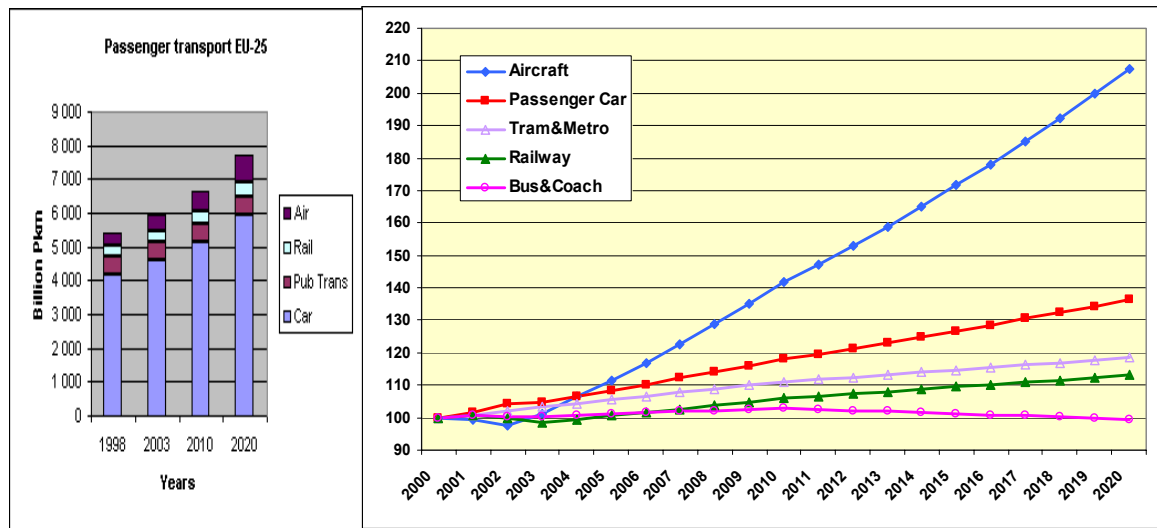
Πιθανότερη αύξηση των μεταφορών στην ΕΕ των 25 κατά την περίοδο 2000-2006	
- ΑΕγχΠ	52%
- Συνολ. εμπορευματικές μεταφορές	45%
- Συνολ. επιβατικές μεταφορές	35%
- Οδικές εμπορευματικές μεταφορές	55%
- Σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές	13%
- Θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων	59%
- Εσωτερική ναυσιπλοΐα	28%
- Ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα	36%
- Σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές	19%
- Αεροπορικές μεταφορές	108%

Γράφημα 2-1: Αναμενόμενη αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς (2000=100)



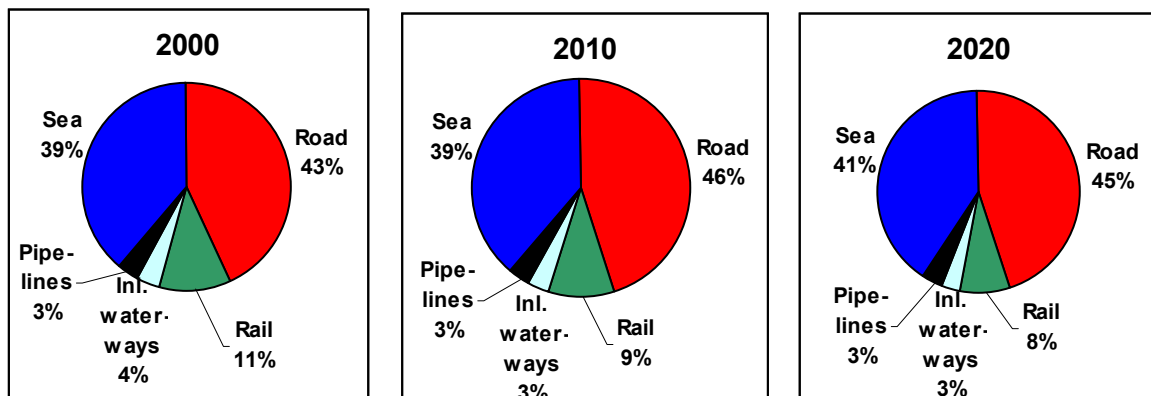
Freight transport EU-25 = Εμπορευμ. μεταφ. στην ΕΕ-25, *billion tkm* = δις τονοχιλιόμετρα, *years* = έτη, *SSS (short sea shipping)* = ΘΜΜΑ, *pipelines* = αγωγοί, *iww (inland water ways)* = ΕΝ, *rail* = σιδηρ., *road* = οδικές, *sea* = θαλάσσιες, *inl. waterw.* = εσωτ. ναυσ.

Γράφημα 2-2: Αναμενόμενη αύξηση των επιβατικών μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς



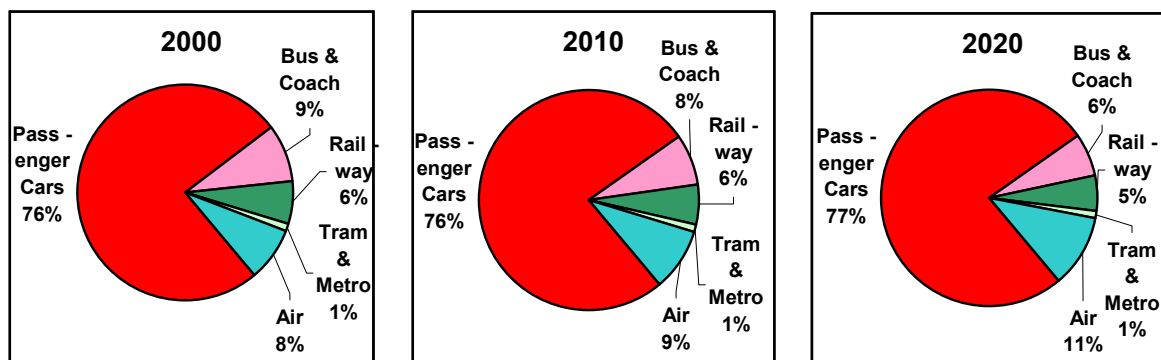
Passenger transport EU-25 = Επιβατ. Μεταφ. στην ΕΕ-25, billion tkm = δις επιβατοχιλιόμετρα, years = έτη, air = αερ., rail = Σιδ., pub. transport = συγκ., car = ιχ, aircraft = Αεροσκ., passenger car = ιχ, tram & metro = τραμ & μετρό, railway = σιδηρ. bus & coach = Λεωφ. & πούλμαν.

Γράφημα 2-3: Εξέλιξη της κατανομής ανά τρόπο μεταφοράς στις εμπορευματικές μεταφορές



Sea = θαλ. road = οδ. pipelines = αγωγοί Inl. Waterways = εσωτ. ναυσ. rail = σιδ.

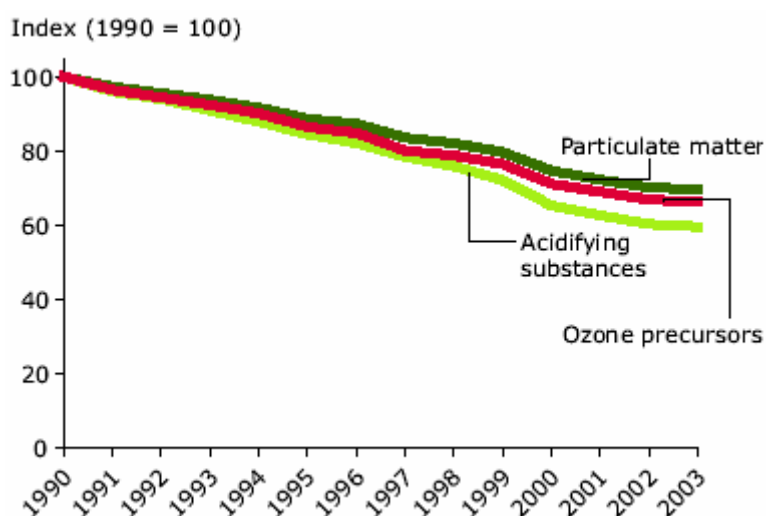
Γράφημα 2-4:Εξέλιξη της κατανομής ανά τρόπο μεταφοράς στις επιβατικές μεταφορές 2000-2020:



Passenger cars = ιχ, *bus & coach* = λεωφ. & πούλμαν, *railway* = σιδηρόδρομοι, *tram & metro* = τραμ & μετρό *air* = αερορικές.

Μέρος 3: Μεταφορές και περιβάλλον

Γράφημα 3-1:Εξέλιξη των εκπομπών αερίων ρύπων από τις μεταφορές 1990-2003



Index = δείκτης, *particulate matter* = σωματίδια, *acidifying substances* = ουσίες που προκαλούν οξίνιση, *ozone precursors* = πρόδρομες ουσίες του όζοντος

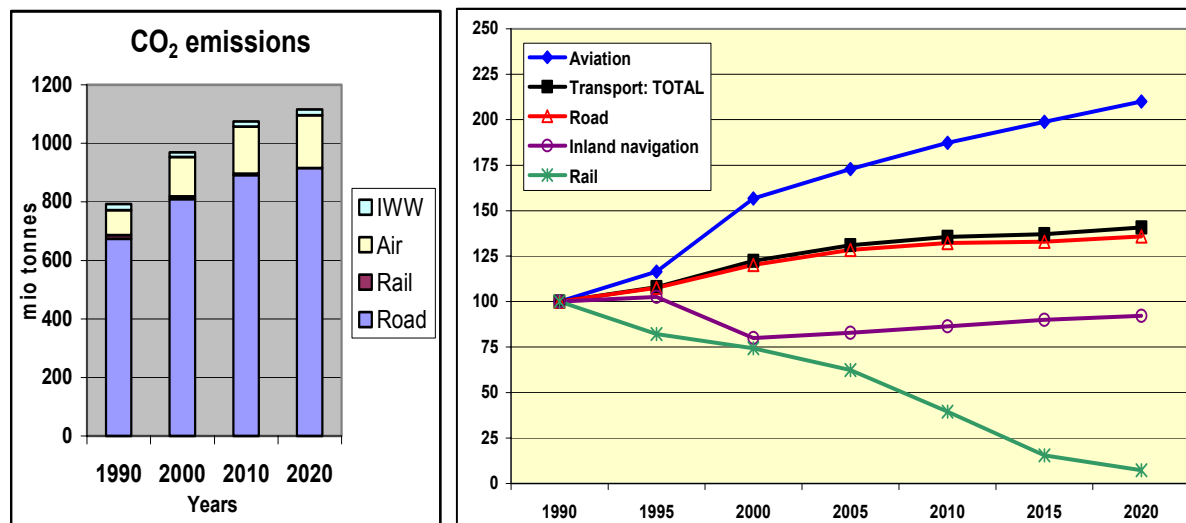
Σημείωση: Σωματίδια: PM₁₀.

Ουσίες που προκαλούν οξίνιση: NO_x NMVOCs.

Πρόδρομες ουσίες του όζοντος: SO_x, NO_x, NH₃.

Πηγή: Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος: Έκθεση TERM 2005

Γράφημα 3-2: Αναμενόμενη εξέλιξη των εκπομπών CO₂ από τις μεταφορές ανά τρόπο μεταφοράς (1990 = 100)

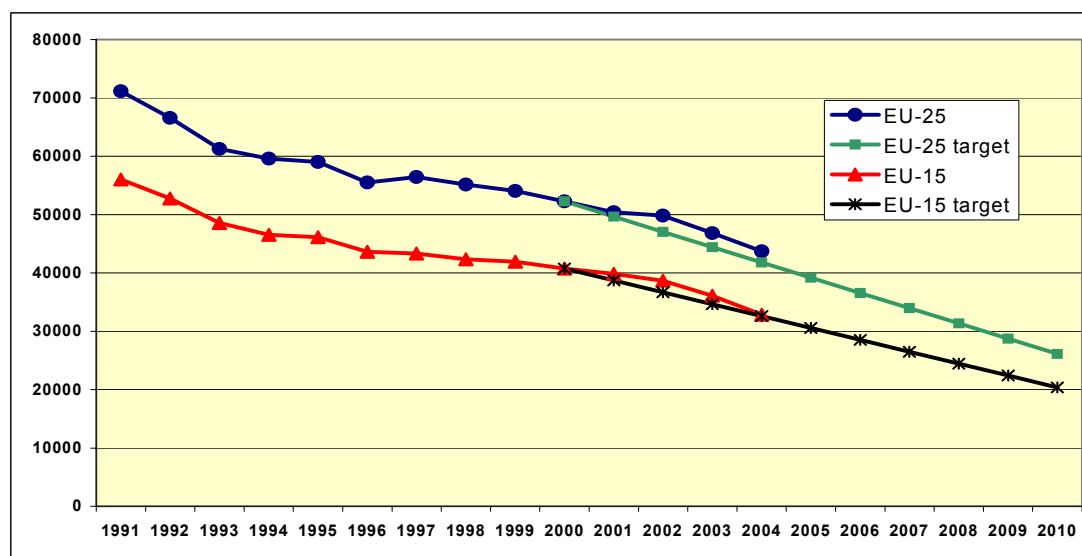


Πηγή: Μοντέλο PRIMES

CO₂ emissions = εκπομπές CO₂, *moi tonnes* = εκατ. τόνοι, *years* = έτη, *iww* (*inland waterways*) = εσωτ. ναυσ., *air* = αερ., *rail* = σιδ., *road* = οδ., *aviation* = αεροπ., *transport : TOTAL* μεταφ. ΣΥΝΟΛΟ, *road* = οδικές, *inland navigation* = εσωτ. ναυσ., *rail* = σιδηρ.

Μέρος 4: Οδική ασφάλεια

Γράφημα 4-1: Αριθμός θανάτων σε τροχαία δυστυχήματα στην ΕΕ: φθίνων, αλλά ακόμη υπερβολικά υψηλός



Πηγή: Βάση δεδομένων CARE· στόχοι της Λευκής Βίβλου του 2001 για τις μεταφορές.

EU-25 = ΕΕ-25·EU-25 target = στόχοι στην ΕΕ-25·EU-15 = ΕΕ-15· EU-15 target = στόχοι στην ΕΕ-15