

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών «Η εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη — Κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα»

COM(2006) 336 τελικό

(2007/C 168/13)

Στις 28 Ιουνίου 2006, και σύμφωνα με το άρθρο 262 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 22 Μαρτίου 2007 με βάση εισηγητική έκθεση του κ. BARBADILLO LÓPEZ.

Κατά την 435η σύνοδο ολομέλειάς της, της 25ης και 26ης Απριλίου 2007 (συνεδρίαση της 26ης Απριλίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 150 ψήφους υπέρ, 2 κατά και 5 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Ένας αποτελεσματικός τομέας των μεταφορών είναι απαραίτητη προϋπόθεση για να μπορέσει η ΕΕ να διατηρήσει και να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητά της. Οι εμπορευματικές μεταφορές θεωρούνται κινητήριος μοχλός των εμπορικών συναλλαγών και της ευημερίας. Γι' αυτό, μια σύγχρονη διαχείριση των περίπλοκων ροών των μεταφορών είναι απαραίτητη για να επιτευχθεί μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και συνεργασία μεταξύ των διάφορων τρόπων μεταφοράς.

1.2 Συμβάλλοντας στην αύξηση της αποδοτικότητας, της αποτελεσματικότητας και της ανταγωνιστικότητας των εμπορευματικών μεταφορών, η εφοδιαστική διαδραματίζει καίριο ρόλο στη διασφάλιση βιώσιμης κινητικότητας, ενώ συμβάλλει επίσης στη βελτίωση του περιβάλλοντος και στην αποδοτικότερη χρήση της ενέργειας. Αν και δεν μπορούμε να θεωρήσουμε την εφοδιαστική ως οντότητα που ελέγχει και ρυθμίζει την αλυσίδα των μεταφορών, η εφαρμογή προηγμένων λύσεων εφοδιαστικής μπορεί να επιτρέψει τον αποτελεσματικό σχεδιασμό, διαχείριση, έλεγχο και αξιοποίηση των μονοτροπικών και πολυτροπικών αλυσίδων μεταφοράς.

1.3 Οι υποδομές αποτελούν το υλικό δίκτυο που είναι απαραίτητο για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς μεταφορών. Για τη βελτιστοποίηση αυτού του δικτύου, πρέπει να αντιμετωπιστούν δύο προκλήσεις: η μείωση της συμφόρησης και η βελτίωση της προσβασιμότητας, με την κινητοποίηση όλων των χρηματοδοτικών πηγών. Η αποτελεσματική και ορθολογική χρήση των υποδομών εξασφαλίζει την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας. Όμως, κάθε μέτρο που αποσκοπεί στον εξορθολογισμό της χρήσης των υποδομών θα πρέπει να περιλαμβάνει και μέτρα εφοδιαστικής για τις ιδιωτικές μεταφορές επιβατών. Το κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα δεν έγκειται αποκλειστικά και μόνο στις μεταφορές εμπορευμάτων.

1.4 Τόσο οι παρέχοντες υπηρεσίες μεταφορών όσο και οι χρήστες τους χρησιμοποιούν τα εργαλεία της εφοδιαστικής για να βελτιστοποιήσουν τις μεταφορές, διεξάγοντας τις εμπορικές συναλλαγές με τον πλέον αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο και ελαχιστοποιώντας τα χιλιόμετρα που διανύονται χωρίς φορτίο.

1.5 Η εφοδιαστική των μεταφορών χρειάζεται ικανούς και καλά προετοιμασμένους εργαζόμενους και διαχειριστές, οι οποίοι να διαθέτουν την κατάλληλη επαγγελματική κατάρτιση και να τηρούν τα πρότυπα ασφάλειας και υγείας· γι' αυτό, θα πρέπει να σχεδιαστούν προγράμματα τόσο βασικής όσο και ανώτερης κατάρτισης στην εφοδιαστική, με την ενεργό συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων.

1.6 Καθώς οι μεταφορές καταναλώνουν μεγάλες ποσότητες ορυκτών καυσίμων, θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στον περιορισμό της εξάρτησης από τα ορυκτά καύσιμα και στη μείωση των εκπομπών CO₂· γι' αυτό, είναι απαραίτητο να καταρτιστεί ένα ειδικό πρόγραμμα έρευνας, ανάπτυξης και καινοτομίας (E+A+K) για τις μεταφορές, για το οποίο να διατεθεί η δέουσα χρηματοδότηση, προκειμένου να ενισχυθεί η χρήση εναλλακτικών ενεργειών, και επίσης να εφαρμοστεί μια διαφοροποιητική πολιτική, ιδίως όσον αφορά τη φορολογία, η οποία να ενθαρρύνει την ενσωμάτωση και τη χρήση νέων τεχνολογιών που σέβονται το περιβάλλον.

1.7 Η εφοδιαστική πρέπει να αντιμετωπίζεται ως επιχειρηματική δραστηριότητα που αναπτύσσεται από τον αντίστοιχο κλάδο, ενώ ο ρόλος των αρχών είναι να δημιουργήσουν τις κατάλληλες συνθήκες πλαισίωσης για να πραγματοποιείται η διακίνηση των εμπορευμάτων με τον πλέον αποτελεσματικό, αποδοτικό και ανταγωνιστικό τρόπο.

1.8 Η πρακτική που εφαρμόστηκε στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, όπου η συμμετοχή του κλάδου στον εντοπισμό των σημείων συμφόρησης και στην εξεύρεση λύσεων στέφθηκε από επιτυχία, θα πρέπει να επεκταθεί και στους υπόλοιπους τρόπους μεταφοράς, προκειμένου να επιτευχθούν και σ' αυτούς παρόμοια αποτελέσματα.

1.9 Οι νέες τεχνολογίες και ιδιαίτερα το δορυφορικό σύστημα πλοήγησης GALILEO, το οποίο θα παρέχει στο μέλλον εφαρμογές για την παρακολούθηση και τον εντοπισμό των εμπορευμάτων, συμβάλλουν σημαντικά στην εξέλιξη της σύγχρονης, αποδοτικής και αποτελεσματικής εφοδιαστικής. Όμως, οι τεχνολογικές εξελίξεις δεν πρέπει να καταστούν φραγμοί για το εμπόριο, αλλά να είναι διαλειτουργικές σε όλη την ΕΕ και προσιτές στις ΜΜΕ. Η E+A+K πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα του 7ου προγράμματος-πλαίσιου, διότι οι τεχνολογικές καινοτομίες μπορούν να ανοίξουν νέες προοπτικές για τον τομέα.

1.10 Οι στατιστικές για την εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών πρέπει να εξετάζονται σε βάθος όλους τους τρόπους μεταφοράς και τις μεταφορικές τους δραστηριότητες, ώστε να παρέχουν μια αξιόπιστη εικόνα της κατάστασής τους και της εξέλιξής τους.

1.11 Είναι απαραίτητο να επιλυθούν τα προβλήματα διαλειτουργικότητας που αντιμετωπίζονται στις σιδηροδρομικές μεταφορές, ώστε να μπορέσει να δημιουργηθεί ένα δίκτυο με εμπορευματικό προσανατολισμό, καθώς επίσης να βελτιωθούν τα συστήματα διαχείρισής τους, για να αυξηθεί η αποδοτικότητά, η αποτελεσματικότητά και η ανταγωνιστικότητά τους έναντι των υπόλοιπων τρόπων.

1.12 Η καθιέρωση δεικτών ποιότητας και η δημιουργία ενιαίων διοικητικών κέντρων εξυπηρέτησης είναι στοιχεία που θα συμβάλουν στην ανάπτυξη της εφοδιαστικής των εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ, αφενός επειδή η μέτρηση της ποιότητας σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα επιτρέψει να επιτευχθεί κάποια ομοιομορφία στην αξιολόγηση των επιδόσεων της εφοδιαστικής και, αφετέρου, επειδή η διεξαγωγή των διοικητικών διαδικασιών με συντονισμένο και ενιαίο τρόπο θα ελαφρύνει τις τελωνειακές διατυπώσεις.

1.13 Η συμμετοχή των διαφόρων τρόπων μεταφοράς στο μελλοντικό σχέδιο δράσης, που καταρτίζει επί του παρόντος η Επιτροπή, είναι απαραίτητη για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων.

2. Εισαγωγή

2.1 Συμβάλλοντας στην αύξηση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας των εμπορευματικών μεταφορών, η εφοδιαστική διαδραματίζει καιρίο ρόλο στη διασφάλιση βιώσιμης κινητικότητας, ενώ συμβάλλει επίσης να υπάρχει καθαρότερο περιβάλλον και στην αποδοτικότερη χρήση της ενέργειας.

2.2 Η Επιτροπή, στην ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001, αναγνωρίζει εμμέσως τη σημασία του τομέα των εμπορευματικών μεταφορών ως κινητήριου μοχλού των εμπορικών συναλλαγών και της οικονομικής ευημερίας της ΕΕ.

2.3 Η πείρα που αποκτήθηκε από τη δημοσίευση της Λευκής Βίβλου το 2001 μέχρι την ενδιάμεση επανεξέτασή της το καλοκαίρι του 2006 έδειξε ότι δεν μπορούμε να καταργήσουμε τις οδικές μεταφορές και ότι όλες οι προσπάθειες διοχέτευσης των μεταφορικών ροών σε άλλους τρόπους είχαν πολύ μικρή επιτυχία.

2.4 Η κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της ΕΕ εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ικανότητα κυκλοφορίας των προσώπων και των εμπορευμάτων με φιλικό για το περιβάλλον τρόπο. Θα ήταν αδιανόητο να μιλάμε για ανάπτυξη χωρίς να λαμβάνουμε υπόψη την ανάγκη δημιουργίας και διατήρησης ενός δικτύου υποδομών το οποίο να ανταποκρίνεται στις ολοένα αυξανόμενες ανάγκες της ΕΕ.

2.5 Η βιώσιμη κινητικότητα διασφαλίζεται κυρίως με την ορθολογική και αποδοτική χρήση των δικτύων μεταφορών, τόσο των επιβατικών όσο και των εμπορευματικών.

2.6 Οι εμπορευματικές μεταφορές διαδραματίζουν καιρίο ρόλο στη διασφάλιση βιώσιμης κινητικότητας. Η ταχεία ανάπτυξή τους είναι βέβαιο ότι συμβάλλει στην οικονομική μεγέθυνση και στην απασχόληση· δεν είναι, όμως, εξίσου βέβαιο ότι η συμφόρηση, τα ατυχήματα, ο θόρυβος, η ρύπανση, η ολοένα αυξανόμενη εξάρτηση από τα εισαγόμενα ορυκτά καύσιμα και η σπατάλη ενέργειας προκαλούνται αποκλειστικά από τις εμπορευματικές μεταφορές.

2.7 Επομένως, κάθε μέτρο για τον εξορθολογισμό της χρήσης των υποδομών θα πρέπει να περιλαμβάνει και μέτρα εφοδιαστικής για τις ιδιωτικές μεταφορές επιβατών, προκειμένου να δημιουργηθούν ευνοϊκές συνθήκες για την κανονική χρήση των μαζικών μέσων μεταφοράς. Το κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα δεν έγκειται αποκλειστικά και μόνο στις μεταφορές εμπορευμάτων.

2.8 Διαπιστώνεται, εξάλλου, ότι η κοινωνία δεν ζητά τις οδικές μεταφορές από ιδιοτροπία, αλλά επειδή μέχρι στιγμής έχουν αποδειχθεί ο ταχύτερος, ο πιο ευέλικτος και ο πιο αποτελεσματικός τρόπος μεταφοράς, ενώ διαπιστώνεται επίσης ότι, παρά τις προσπάθειες παροχέτευσης μέρους της κυκλοφορίας στις σιδηροδρομικές και τις

θαλάσσιες μεταφορές, τα αποτελέσματα ήταν κάθε άλλο παρά θετικά, εκτός από την περίπτωση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

2.9 Δεν είναι αρκετά λογική η σκέψη ότι τόσο οι παρέχοντες υπηρεσίες μεταφορών όσο και οι χρήστες τους δεν έχουν χρησιμοποιήσει ακόμη τα εργαλεία που παρέχει η εφοδιαστική για τη βελτιστοποίηση των τρόπων και των μέσων μεταφοράς για να αυξήσουν την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα των συναλλαγών τους. Οι προηγμένες λύσεις εφοδιαστικής μπορούν, ωστόσο, να συμβάλουν στη μεγαλύτερη αποδοτικότητα των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και των συνδυασμών τους.

2.10 Μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, ορισμένοι τρόποι θα πρέπει να γίνουν πολύ πιο λειτουργικοί και ανταγωνιστικοί αν θέλουμε να προκύψει αυθόρμητα και συναινετικά από την πλευρά της ζήτησης μεταφορών μια πολιτική συνδυασμού των διάφορων τρόπων. Οι ελλείψεις που παρουσιάζουν ορισμένοι τρόποι μεταφοράς πρέπει να καλυφθούν, για να μπορέσει να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητά τους και το μερίδιό τους στην κατανομή των μεταφορών ανά τρόπο.

2.11 Οι στόλοι οχημάτων μεταφορών βελτιστοποιούν στον μέγιστο δυνατό βαθμό τη μεταφορική τους ικανότητα όσον αφορά τα χιλιόμετρα που διανύουν με φορτίο, ενώ τα χιλιόμετρα χωρίς φορτίο είναι σήμερα τα ελάχιστα αναγκαία για την καθημερινή μεταφορική δραστηριότητα.

2.12 Η ανισορροπία της προσφοράς φορτίων ανάμεσα στα σημεία προέλευσης και προορισμού των εμπορευμάτων θα αποτελεί πάντα δυσεπίλυτο πρόβλημα, ακόμη και με την εφαρμογή προηγμένων λύσεων εφοδιαστικής, διότι πάντα θα υπάρχει ανισορροπία ανάμεσα στην είσοδο και την έξοδο εμπορευμάτων, όποιες λύσεις και αν επιλεγούν για τη μεταφορά. Δεν υπάρχει τρόπος μεταφοράς που να μην αναζητά φορτία για την επιστροφή.

2.13 Όσον αφορά τη χρήση των πιο φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων, σύμφωνα με το σχέδιο δράσης της Επιτροπής για την ενεργειακή απόδοση⁽¹⁾, πρέπει να επισημάνουμε ότι οι μελέτες που παραθέτει η Επιτροπή σχετικά με τις μεταφορές και το περιβάλλον δεν διακρίνουν τις οδικές μεταφορές σε δημόσιες και ιδιωτικές, ώστε να καταδειχθούν οι αρνητικές συνέπειες που έχει κυρίως η εντατική και απεριόριστη χρήση του αυτοκινήτου, μεταξύ άλλων, στη συμφόρηση, τη ρύπανση και την κατανάλωση ενέργειας.

2.14 Η ενσωμάτωση της εφοδιαστικής στην πολιτική μεταφορών δεν είναι καμία καινοτομία που θα τεθεί για πρώτη φορά σε εφαρμογή. Η μεγάλη πρόοδος της εφοδιαστικής οφείλεται ως επί το πλείστον στην προσαρμογή των παραδοσιακών επιχειρήσεων μεταφορών στις ανάγκες της αγοράς. Οι σημαντικές εξελίξεις της εφοδιαστικής οφείλονται πρωτίστως στην ικανότητα προσαρμογής και στην ευελιξία των επιχειρήσεων του κλάδου που τους επιτρέπει να απορροφούν εξωτερικούς παράγοντες προερχόμενους από άλλους παραγωγικούς τομείς.

2.15 Οι εταιρείες μεταφορών και οι πελάτες τους είναι οι πρώτοι που εφαρμόζουν τα μέτρα εφοδιαστικής υποστήριξης. Δεν μπορούμε να θεωρούμε την εφοδιαστική ως οντότητα που ελέγχει και ρυθμίζει την αλυσίδα των μεταφορών: εκείνες που λαμβάνουν μέτρα εφοδιαστικής στις αποφάσεις και στις δραστηριότητές τους, στο πλαίσιο των εμπορικών σχέσεων, είναι οι επιχειρήσεις.

(1) Ανακοίνωση της Επιτροπής «Σχέδιο δράσης για την ενεργειακή απόδοση: Αξιοποίηση του δυναμικού», COM(2006) 545 τελικό.

2.16 Υπάρχει πολύ συχνά η τάση να υπερτιμάται η αξία του κλάδου της εφοδιαστικής με κύκλο εργασιών πολλών εκατομμυρίων σαν να ήταν μια ξεχωριστή δραστηριότητα, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ότι το σημαντικότερο τμήμα αυτού του κύκλου εργασιών ανήκει στις μεταφορές και στις βοηθητικές τους δραστηριότητες· αυτές είναι στην πραγματικότητα ο κλάδος που επενδύει σε πάγιο κεφάλαιο, που καλύπτει το πάγιο κόστος και που διακινεί τα εμπορεύματα.

2.17 Η Επιτροπή και το Κοινοβούλιο θα μπορούσαν να παράσχουν προστιθέμενη αξία στην ανάπτυξη της εφοδιαστικής των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη, αν καταφέρουν να δημιουργήσουν ένα πλαίσιο λειτουργίας χωρίς τριβές μεταξύ των διάφορων τρόπων. Πρέπει να δημιουργηθούν ευνοϊκές συνθήκες για τη μεγαλύτερη προσέγγιση των διάφορων τρόπων μεταφοράς χωρίς μέτρα που να πλήττουν κάποιον από αυτούς.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1 Όπως έχει ήδη ειπωθεί και σε άλλες περιπτώσεις, το κλειδί της ενδιάμεσης αναθεώρησης της Λευκής Βίβλου είναι η συντηρικότητα, δηλαδή η αποτελεσματική χρήση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς μεμονωμένα και σε συνδυασμό, η οποία αποτελεί την καλύτερη εγγύηση για να επιτευχθεί, ταυτόχρονα, υψηλό επίπεδο κινητικότητας και προστασίας του περιβάλλοντος.

3.2 Η ΕΟΚΕ παρατηρεί με ενδιαφέρον ότι στην ανακοίνωση υπογραμμίζεται η ανάγκη να επιτευχθεί η βέλτιστη συμπληρωματικότητα των διαφόρων τρόπων μεταφοράς σε ένα αποδοτικό και άρρηκτο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών, ικανό να παρέχει τις βέλτιστες δυνατές υπηρεσίες στους χρήστες των μεταφορών. Ωστόσο, θεωρεί πρόωρη τη διαβεβαίωση ότι σήμερα, με τα σημερινά συστήματα παραγωγής, υπάρχουν ανταγωνιστικές εναλλακτικές επιλογές αντί των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, εκτός από ορισμένες διαδρομές.

3.3 Επίσης, η ΕΟΚΕ συμφωνεί με τη δήλωση ότι η ανάπτυξη της εφοδιαστικής των εμπορευματικών μεταφορών αποτελεί πρωτίστως επιχειρηματική δραστηριότητα και έργο το οποίο θα πρέπει να επιτελέσει ο ίδιος ο κλάδος και ότι ο ρόλος των αρχών συνίσταται στη δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών πλαισίωσης, ενώ η εσωτερική διεκπεραίωση της επιχειρηματικής εφοδιαστικής πρέπει να εξασφαλίζεται από τις ίδιες τις επιχειρήσεις.

3.4 Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι η εισαγωγή της διάστασης της εφοδιαστικής στην πολιτική μεταφορών πρέπει να γίνει με τον δέοντα σεβασμό των διάφορων τρόπων μεταφοράς, θεωρώντας τα μέληματα της εφοδιαστικής ως έναν μόνο από τους παράγοντες διαμόρφωσης της πολιτικής λήψης αποφάσεων.

3.5 Η ΕΟΚΕ θεωρεί, επίσης, ότι η σωστή συμπληρωματικότητα μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και η εφαρμογή προηγμένων λύσεων εφοδιαστικής μπορούν να επιτρέψουν τον αποτελεσματικό σχεδιασμό, διαχείριση, έλεγχο και αξιοποίηση των μονοτροπικών και των πολυτροπικών αλυσίδων μεταφορών.

3.6 Η Επιτροπή θα έπρεπε να τονίσει περισσότερο το γεγονός ότι κάθε τρόπος μεταφοράς πρέπει να καταβάλει προσπάθεια για να βελτιστοποιήσει την αποδοτικότητα και την αποτελεσματικότητά του. Είναι, συνεπώς, απαραίτητο να ενισχυθούν τόσο οι θαλάσσιες όσο και οι σιδηροδρομικές μεταφορές με βάση την ανταγωνιστικότητα (και όχι την απορρύθμιση) αυτών των τομέων και χωρίς να

πλήττονται άλλοι τρόποι μεταφοράς. Οι οδικές μεταφορές πρέπει να θεωρούνται αναντικατάστατος σύμμαχος των άλλων τρόπων: πρέπει να ενισχυθεί ο συντονισμός και η διατροπικότητα και να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα για να μπορούν να συνεχίσουν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους με τα κατάλληλα επίπεδα ευελιξίας και τιμών.

3.7 Η πολιτική πρέπει να επιδιώκει την ποιότητα, την ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος, την αποδοτικότητα και την αποτελεσματικότητα των μεταφορών και να διασφαλίζει την ελευθερία του χρήστη να επιλέγει τον τρόπο που ανταποκρίνεται καλύτερα στις ανάγκες του.

3.8 Όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση, τα τελευταία έτη παρατηρούνται ορισμένες ενδιαφέρουσες τάσεις, όπως η εξωτερική ανάθεση των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής και ο συνδυασμός αυτής της συνεργασίας μεταξύ των μεταφορικών επιχειρήσεων και των εξωτερικών παρόχων υπηρεσιών με υψηλό επίπεδο ολοκλήρωσης των οργανωτικών δομών και της πληροφορικής.

4. Τομείς δράσης

4.1 Εντοπισμός των σημείων συμφόρησης και εξεύρεση λύσεων

4.1.1 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι, για τον εντοπισμό των ενδεχόμενων σημείων συμφόρησης και την εξεύρεση λύσεων, πέρα από τα προτεινόμενα «κέντρα επαφής» που θα μπορούσαν να ανταλλάσσουν τεχνολογία, να διαδίδουν τις βέλτιστες πρακτικές και να παρέχουν στοιχεία χρήσιμα για τη χάραξη πολιτικής, έχει θεμελιώδη σημασία η συμμετοχή και των άλλων ενδιαφερόμενων φορέων.

4.1.2 Ενώ στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων τα σημεία συμφόρησης εντοπίστηκαν και αντιμετωπίστηκαν με επιτυχία, επί του παρόντος, όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση, δεν διαθέτουμε συνολική εικόνα των συγκεκριμένων εμποδίων που παρακωλύουν την ταχεία ανάπτυξη της εφοδιαστικής των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη.

4.1.3 Αναγνωρίζεται, επίσης, πως υπάρχουν ορισμένες πτυχές που πλήττουν άμεσα τον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, περιορίζοντας το επιχειρησιακό πεδίο του, καθώς και έλλειψη εναρμονισμένης νομοθεσίας για ζητήματα σημαντικά για τη δημιουργία συνθηκών θεμιτού ανταγωνισμού στην αγορά της διευρυμένης ΕΕ.

4.2 Τεχνολογία των πληροφοριών και των επικοινωνιών (ΤΠΕ)

4.2.1 Τα «έξυπνα» συστήματα μεταφορών συμβάλλουν στην αποτελεσματικότερη και πιο ορθολογική χρήση των υποδομών και τελικά στη μείωση των ατυχημάτων και της συμφόρησης και στην καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος.

4.2.2 Το ευρωπαϊκό δορυφορικό σύστημα πλοήγησης GALILEO, το οποίο θα αρχίσει να λειτουργεί από το 2010, θα παρέχει στο μέλλον εφαρμογές για όλους τους τρόπους μεταφορών, όπως η παρακολούθηση και ο εντοπισμός των εμπορευμάτων, το «ευφυές όχημα» (2) για την προώθηση της ενσωμάτωσης των νέων τεχνολογιών στα οχήματα, το πρόγραμμα SESAR, που θα συμβάλει στη βελτίωση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό, ή το σύστημα ERMETS, που θα αυξήσει τη διαλειτουργικότητα των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων. Όλες αυτές οι εφαρμογές θα έχουν θετικό αντίκτυπο στην εφοδιαστική.

(2) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την πρωτοβουλία για τα ευφυή οχήματα — Ευαισθητοποίηση του κοινού για τη σημασία των ΤΠΕ για ευφυέστερα, ασφαλέστερα και καθαρότερα οχήματα, COM(2006) 59 τελικό.

4.2.3 Κρίνεται εύλογο ότι, για να διασφαλιστεί η ακεραιότητα της ενιαίας αγοράς, οι λύσεις που θα πρέπει να δοθούν στο τεχνολογικό επίπεδο δεν θα πρέπει να αποτελούν φραγμό στο εμπόριο, αλλά να αναπτυχθούν σε ολόκληρη την ΕΕ με βάση διαλειτουργικά πρότυπα. Η ύπαρξη κοινών προτύπων, αποδεκτών από τους κατασκευαστές και τους φορείς εκμετάλλευσης, καθώς και οι συνέργειες μεταξύ των διάφορων συστημάτων, αποτελούν το κλειδί για μια αποτελεσματικότερη εφοδιαστική.

4.2.4 Το κόστος εκκίνησης, τόσο από πλευράς τεχνολογίας όσο και από πλευράς λογισμικού, πρέπει να προσδιοριστεί έτσι ώστε να μην εμποδίζει την πλήρη συμμετοχή των ΜΜΕ στην αγορά.

4.2.5 Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την άποψη ότι η εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών θα πρέπει να εξακολουθήσει να αποτελεί ερευνητική προτεραιότητα του 7ου προγράμματος-πλαίσιου, διότι οι τεχνολογικές καινοτομίες μπορούν να ανοίξουν νέες προοπτικές για τον τομέα.

4.3 Επιμόρφωση στον τομέα της εφοδιαστικής

4.3.1 Η ΕΟΚΕ είναι της άποψης ότι η επιμόρφωση δεν θα πρέπει να περιορίζεται μόνο στο πεδίο της εφοδιαστικής των μεταφορών, αλλά να διευρυνθεί ώστε να καλύπτει τις μεταφορές και την εφοδιαστική ως διαφορετικούς και συμπληρωματικούς κλάδους.

4.3.2 Θα ήταν σκόπιμο να καταβληθεί προσπάθεια για να διαμορφωθεί ένας σαφής ορισμός των αρμοδιοτήτων στο πεδίο της εφοδιαστικής, διότι μέχρι σήμερα δεν υπάρχουν ούτε στατιστικά δεδομένα ούτε σαφείς ορισμοί σε αυτόν τον τομέα. Οι κοινωνικοί εταίροι θα μπορούσαν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο εδώ, ώστε να μπορέσει να θεσπιστεί ένα ενδεδειγμένο πλαίσιο για την επιμόρφωση.

4.4 Στατιστικά δεδομένα

4.4.1 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι δεν μπορούμε να διαμορφώσουμε συνοπτική στατιστική εικόνα της εφοδιαστικής, χωρίς να εμβαθύνουμε στη δραστηριότητα των διάφορων τρόπων μεταφοράς και των βοηθητικών τους δραστηριοτήτων.

4.4.2 Θα ήταν χρήσιμο να έχουμε μια αξιόπιστη εικόνα της κατάστασης της εφοδιαστικής, καθώς και της εξέλιξής της συν τω χρόνω, χωρίς όμως να λησμονούνται οι πτυχές της μεταφοράς και της αποθήκευσης. Στο κοινοτικό στατιστικό πρόγραμμα 2008-2012 (2) επισημαίνεται ότι μία πτυχή που πρέπει να βελτιωθεί στις στατιστικές της ΕΕ είναι η κατανομή των μεταφορών μεταξύ των διάφορων τρόπων, ιδίως όσον αφορά τις οδικές μεταφορές.

4.5 Χρήση των υποδομών

4.5.1 Η ποιότητα των υποδομών αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών.

4.5.2 Η ΕΟΚΕ φρονεί ότι η κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της ΕΕ εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την κινητικότητα των προσώπων και των εμπορευμάτων.

4.5.3 Τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών αποτελούν απαραίτητο στοιχείο για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς μεταφορών, αλλά η αρχική κατάσταση στην οποία βρίσκονται δεν είναι η ίδια σε όλα τα κράτη της ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι δεν πάσχουν όλα τα διευρωπαϊκά δίκτυα από συμφόρηση και, συνεπώς, τα προβλήματά τους διαφέρουν.

4.5.4 Η ΕΟΚΕ συμφωνεί ως προς το ότι οι συντροπικές αλυσίδες εφοδιαστικής μπορούν να βοηθήσουν στην αποσυμφόρηση ορισμένων διαδρόμων, ούτως ώστε να βελτιστοποιηθεί η χρήση των υποδομών των διάφορων τρόπων μεταφοράς, τόσο μεμονωμένα όσο και σε συνδυασμό.

4.5.5 Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη το πρόβλημα της περιφερειακής θέσης ορισμένων απόκεντρων ή εξόχως απόκεντρων περιφερειών και χωρών. Για να εξασφαλιστεί επαρκής κάλυψη των περιοχών αυτών, είναι απαραίτητο να επιστευσθούν οι προθεσμίες και να αυξηθούν οι πόροι του προϋπολογισμού της ΕΕ που προορίζονται για τα διευρωπαϊκά δίκτυα, με ιδιαίτερη έμφαση, μεταξύ άλλων, στη διέλευση των Πυρηνίων και των Άλπεων. Με τη βελτίωση της πρόσβασης γενικά, θα βελτιωθούν οι προοπτικές περιφερειακής ανάπτυξης και θα αυξηθεί, κατά συνέπεια, η ανταγωνιστικότητά.

4.5.6 Εκτός από την αύξηση των δημοσιονομικών πόρων, η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο προώθησης του συστήματος μικτής χρηματοδότησης για την κατασκευή και τη συντήρηση των υποδομών, λόγω της σταθερότητας και των νομικών εγγυήσεων που παρέχει για τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων, υπό τον όρο ότι οι πολιτικές τιμολόγησης θα σέβονται τα συμφέροντα όλων των παραγόντων.

4.5.7 Όταν τα σημεία συμφόρησης οφείλονται στην έλλειψη κατάλληλων υποδομών ή στη μη ενδεδειγμένη χρήση των υφιστάμενων υποδομών, τότε πρέπει να λαμβάνονται διορθωτικά μέτρα.

4.6 Επιδόσεις ως προς τις υπηρεσίες

4.6.1 Αναγνώριση της ποιότητας

4.6.1.1 Η καθιέρωση δεικτών αναφοράς για την αξιολόγηση και τον έλεγχο της ποιότητας των υπηρεσιών της εφοδιαστικής των εμπορευματικών μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα μπορούσε να αποδειχθεί χρήσιμη για τον κλάδο, υπό τον όρο ότι θα παραμείνουν ένα εργαλείο σύγκρισης το οποίο θα μπορεί να χρησιμοποιείται από τις επιχειρήσεις και τους χρήστες.

4.6.1.2 Πράγματι, η καθιέρωση μιας σειράς ευρωπαϊκών δεικτών αναφοράς θα εξασφαλίσει κάποια ομοιομορφία στην αξιολόγηση των επιδόσεων της εφοδιαστικής.

4.6.1.3 Η ΕΟΚΕ φρονεί, ωστόσο, ότι η θέσπιση νέων σημάτων ποιότητας δεν θα πρέπει να συνεπάγεται περισσότερη γραφειοκρατία και νέες περιττές δαπάνες για τον κλάδο.

(2) Πρόταση απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με το κοινοτικό στατιστικό πρόγραμμα 2008-2012, COM (2006) 687 τελικό.

4.6.2 Ένα δίκτυο για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές υπηρεσίες

4.6.2.1 Η ΕΟΚΕ φρονεί ότι το μέτρο της δημιουργίας ενός σιδηροδρομικού δικτύου με εμπορευματικό προσανατολισμό, το οποίο θα επιτρέπει την ύπαρξη αξόνων αποκλειστικά προοριζόμενων για τη μεταφορά εμπορευμάτων, δεν θα επιλύσει από μόνο του τα προβλήματα της έλλειψης αποτελεσματικότητας και αξιοπιστίας, τα οποία οφείλονται, μεταξύ άλλων, και στην έλλειψη τεχνικής και διοικητικής διαλειτουργικότητας, αν και θα βελτιώσει ως ένα βαθμό την υφιστάμενη κατάσταση.

4.7 Προώθηση και απλοποίηση των πολυτροπικών αλυσίδων

4.7.1 Ενιαία διοικητικά κέντρα εξυπηρέτησης και «Κοινός Ευρωπαϊκός Θαλάσσιος Χώρος»

4.7.1.1 Η ΕΟΚΕ τάσσεται υπέρ της δημιουργίας ενιαίων διοικητικών κέντρων εξυπηρέτησης («ενιαίων θυρίδων») για τις ροές εφοδιαστικής και ιδιαίτερα τις πολυτροπικές, όπου όλες οι τελωνειακές και οι άλλες σχετικές διατυπώσεις θα διεκπεραιώνονται με συντονισμένο τρόπο.

4.7.2 Προώθηση της πολυτροπικότητας

4.7.2.1 Η ΕΟΚΕ τάσσεται υπέρ της κατάλληλης ανάπτυξης του δικτύου των Κέντρων Προώθησης των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων, προκειμένου να συμπεριλάβει επίσης την προώθηση των πολυτροπικών λύσεων εφοδιαστικής στις μεταφορικές αλυσίδες.

4.7.3 Η ευθύνη στις πολυτροπικές μεταφορές

4.7.3.1 Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την ιδέα ότι, ανεξάρτητα από τη λύση που θα βρεθεί για το θέμα της ευθύνης στην Ευρώπη, η Επιτροπή θα μπορούσε επίσης να διερευνήσει την προστιθέμενη αξία της καθιέρωσης ενός τυποποιημένου εγγράφου μεταφορών για τις πολυτροπικές μεταφορικές δραστηριότητες.

4.8 Πρότυπα φόρτωσης

4.8.1 Η πρωτοβουλία της Επιτροπής να προτείνει κοινά ευρωπαϊκά πρότυπα για τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης στις ενδοκοινοτικές μεταφορές (*) είναι ένας τρόπος να εναρμονιστεί η σημερινή κατάσταση όσον αφορά τα βάρη και τις διαστάσεις των μονάδων φόρτωσης· για να γίνει όμως αυτό, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα σημερινά χαρακτηριστικά των δικτύων μεταφορών και η δυνατότητα χρήσης αυτών των μέτρων χωρίς υποβάθμιση της ασφάλειας.

5. Μελλοντικές προοπτικές

5.1 Το σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών, που θα δημοσιευθεί εντός του 2007, θα πρέπει να εξετάσει, πριν από οποιαδήποτε ρυθμιστική πρωτοβουλία της Επιτροπής, τις προτάσεις που θα διατυπωθούν από τους διαφόρους ενδιαφερόμενους τρόπους μεταφοράς.

Βρυξέλλες, 26 Απριλίου 2007.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Δημήτρης ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το ακόλουθο σημείο της γνωμοδότησης του τμήματος διαγράφηκε κατόπιν της έγκρισης σχετικής τροπολογίας από την Ολομέλεια, αλλά η διατήρησή του υπερψηφίστηκε τουλάχιστον από το ¼ των ψηφισάντων:

Σημείο 4.5.8

«4-5-8 Η ΕΟΚΕ προτείνει να αντικατασταθούν οι χρονικοί περιορισμοί της κυκλοφορίας που θεσπίζονται από τις εθνικές αρχές με περιορισμούς που μπορούν να συντονίζονται από την Ένωση, πράγμα για το οποίο απαιτείται να εγκριθεί σχετική κοινοτική νομοθεσία. Το μέτρο αυτό πρέπει να εναρμονίζεται με τη δήλωση για ένα ελάχιστο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο στο οποίο, καθώς δεν θα υφίστανται τέτοιοι περιορισμοί, οι οδικές μεταφορές θα εκτελούνται χωρίς διακοπές, ενώ θα επιδιώκεται παράλληλα η συμβατότητα με τις ανάγκες των χρηστών άλλων δικτύων διαφορετικών από τα δίκτυα των μεταφορέων.»

Αποτέλεσμα:

93 ψήφοι υπέρ της διαγραφής του σημείου, 49 κατά και 10 αποχές.

(*) COM(2003) 155 τελικό, όπως τροποποιήθηκε με το COM(2004) 361 τελικό.