

Γνωμοδότηση του ειδικευμένου τμήματος «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών» για την Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων

COM(2006) 852 — 2006/0278 (COD)

(2007/C 256/09)

Στις 19 Ιανουαρίου 2007, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφάσισε, σύμφωνα με τα άρθρα 71 και 251 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, 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 της ΕΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 19 Ιουνίου 2007 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. Krzysztof OSTROWSKI.

Κατά την 437η σύνοδο ολομέλειας της 11ης και 12ης Ιουλίου 2007 (συνεδρίαση της 11ης Ιουλίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με ψήφους 136 υπέρ και 4 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Η θέση της ΕΟΚΕ

1.1 Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει ιδιαιτέρως την πρόταση οδηγίας της Επιτροπής σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, στρατηγικός στόχος της οποίας είναι η εναρμόνιση της κοινοτικής νομοθεσίας στον χώρο αυτό. Η θέσπιση αυτού του μέτρου αναμένεται να οδηγήσει στη βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας κατά τη μεταφορά αυτού του είδους εμπορευμάτων.

1.2 Η πρόταση οδηγίας ενημερώνει τέσσερις υφιστάμενες οδηγίες και τέσσερις αποφάσεις της Επιτροπής που έχουν σχέση με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων και τις συγχωνεύει σε μία και μοναδική νομοθετική πράξη, με την οποία το πεδίο εφαρμογής των κοινοτικών διατάξεων για τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές επεκτείνεται και στις εσωτερικές πλωτές οδούς.

1.3 Η ΕΟΚΕ συμμερίζεται την άποψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ότι, χωρίς την υιοθέτηση ενιαίας κοινοτικής νομοθεσίας για όλες τις εσωτερικές μεταφορές (οδικές, σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές), δύσκολα μπορεί κανείς να πει ότι εξασφαλίζονται οι καλύτερες δυνατές συνθήκες ασφαλείας για τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων.

1.4 Η ΕΟΚΕ συμμερίζεται επίσης την άποψη της Επιτροπής ότι, με την εναρμόνιση των υφιστάμενων νομοθετικών κανόνων για τις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων χωρίς ουσιαστική τροποποίηση των υφιστάμενων διατάξεων και την ταυτόχρονη επέκταση του πεδίου εφαρμογής τους στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, επιτυγχάνεται σημαντική απλούστευση των νομοθετικών διατάξεων και των διοικητικών διαδικασιών, με αποτέλεσμα να ωφελούνται τόσο οι δημόσιες αρχές όσο και οι ιδιωτικοί φορείς.

1.5 Με την υιοθέτηση ενιαίας νομοθετικής πράξης, η οποία να καλύπτει και τα τρία είδη εσωτερικών μεταφορών, και με την πρόβλεψη της δυνατότητας τα παραρτήματα της οδηγίας να παρέμπουν απλώς στις διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες για τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, αντί να τις αναπαράγουν κατά γράμμα όπως συμβαίνει σήμερα, θα περιοριστεί σημαντικά ο όγκος του κοινοτικού κεκτημένου στον χώρο αυτό.

1.6 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι το νομικό μέσο που προτείνεται για την υιοθέτηση των νέων κανόνων, η οδηγία, συνιστά καλή λύση. Δεδομένου, ωστόσο, ότι στον τομέα αυτό έχουν εκχωρηθεί πάμπολλες εξαιρέσεις και έχουν παραχωρηθεί μεγάλα περιθώρια στα κράτη μέλη, η ΕΟΚΕ απευθύνει έκκληση σε όλους να συνεργαστούν όσο το δυνατόν στενότερα με την Επιτροπή στον τομέα αυτό, ώστε να καταστεί πραγματικά εφικτή η εναρμόνιση των κανόνων.

1.7 Η ΕΟΚΕ επιθυμεί να υπογραμμίσει ότι, λόγω του ιδιαίτερα λεπτομερούς χαρακτήρα των διατάξεων που προτείνονται για τις τεχνικές προδιαγραφές της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, όπως και της ταξινόμησης των εμπορευμάτων αυτών, δεν μπορεί να υπεισέλθει παρά μόνο στις γενικότερες πτυχές της πρότασης της Επιτροπής.

1.8 Η ΕΟΚΕ διαπιστώνει με ικανοποίηση ότι, όπως δηλώνει η Επιτροπή, το περιεχόμενο της πρότασης επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό από τις απόψεις των κρατών μελών και των ενδιαφερομένων μερών, ήτοι των επαγγελματικών ενώσεων που εκπροσωπούν τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, και ότι κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων επιδιώχθηκε η διαμόρφωση κατά το δυνατόν κοινών θέσεων.

1.9 Η ΕΟΚΕ σημειώνει με ικανοποίηση ότι η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να επικουρείται από ειδική κανονιστική επιτροπή για τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, η οποία θα της παρέχει την υποστήριξη της στο πλαίσιο των διαδικασιών επιτροπολογίας.

1.10 Εξάλλου, η ΕΟΚΕ είναι ικανοποιημένη που διαπιστώνει ότι επιτράπη στις επαγγελματικές ενώσεις να εκφράσουν τις απόψεις τους καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της πρότασης, χάρη στη δυνατότητα που τους προσφέρθηκε να παρίστανται στις συνεδριάσεις της κανονιστικής επιτροπής, ότι παράλληλα ζητήθηκε η γνώμη και των χωρών της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ) και ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τηρήθηκε ενήμερο καθ' όλη τη διαδικασία.

1.11 Η ΕΟΚΕ εκτιμά το γεγονός ότι γνωμοδότησε και η Κεντρική Επιτροπή για τη Ναυσιπλοΐα στον Ρήνο, δεδομένου ότι ο ποταμός αυτός συγκεντρώνει το 80 % των μεταφορών εμπορευμάτων αυτού του είδους στην Ευρώπη.

1.12 Η ΕΟΚΕ σημειώνει επίσης τις πληροφορίες που παρέχει η Επιτροπή εξηγώντας ότι, την περίοδο 2004-2005, πραγματοποιήθηκε από εξωτερικούς συμβούλους αξιολόγηση αυτού του πεδίου δράσης με τον τίτλο «Αξιολόγηση της πολιτικής της ΕΕ στον τομέα της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων από το 1994», η οποία επιβεβαίωσε την ορθότητα της προσέγγισης που επέλεξε η Επιτροπή, καθώς και ότι τα μέτρα που πρότεινε υποστηρίχθηκαν από μεγάλη μερίδα των συμμετεχόντων στις δημόσιες διαβουλεύσεις.

1.13 Όσον αφορά το ζήτημα της μεταβίβασης στα κράτη μέλη του βάρους της μετάφρασης και της δημοσίευσης, αν είναι απαραίτητο, των τεχνικών παραρτημάτων της οδηγίας, που μέχρι σήμερα το επωμιζόταν η Κοινότητα, η ΕΟΚΕ θεωρεί εξαιρετικά επιθυμητό να παράσχει η Επιτροπή οικονομική στήριξη για την πραγματοποίηση αυτών των μεταφράσεων στο εθνικό επίπεδο.

1.14 Υπό το φως των προαναφερομένων, η ΕΟΚΕ είναι πεπεισμένη ότι πρέπει να υποστηριχθεί η πρόταση της Επιτροπής, η οποία καταρτίστηκε από υψηλού επιπέδου εμπειρογνώμονες του κλάδου των μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων, προερχόμενους από διάφορα κράτη μέλη.

1.15 Ωστόσο, η ΕΟΚΕ θα ήθελε να επιστήσει την προσοχή σε μερικά σημεία που, κατά τη γνώμη της, πρέπει να διευκρινιστούν περαιτέρω ή να συμπληρωθούν, όπως η έλλειψη ορισμού της ίδιας της φράσης «επικίνδυνα εμπορεύματα» για τους σκοπούς της οδηγίας, το δικαίωμα που αναγνωρίζεται στα κράτη μέλη να απαγορεύουν τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων στην επικράτειά τους για λόγους μη συνδεόμενους με την ασφάλεια των μεταφορών και η παντελής απουσία πληροφοριών στα παραρτήματα III.2 και III.3.

Οι παρατηρήσεις της ΕΟΚΕ επί των θεμάτων αυτών παρουσιάζονται στο κεφάλαιο «Ειδικές παρατηρήσεις».

2. Κύρια σημεία της πρότασης

2.1 Οι εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (χημικών ουσιών, προϊόντων καθαρισμού, βενζίνης, εκρηκτικών υλών, φυσιγγίων για όπλα μικρού διαμετρήματος, αερολυμάτων, ραδιενεργών υλικών, παρασιτοκτόνων κλπ.) ενέχουν σημαντικό κίνδυνο ατυχήματος. Η διαπίστωση αυτή ισχύει για όλους τους τρόπους μεταφοράς: οδικές, σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Εκτίθενται σε κίνδυνο η υγεία και η ζωή των ανθρώπων που συμμετέχουν, αλλά και τεράστιου αριθμού κατοίκων των πόλεων και της υπαίθρου.

2.2 Έχουν ήδη ληφθεί μέτρα για να εξασφαλισθούν οι καλύτερες δυνατές συνθήκες ασφαλείας για τη μεταφορά αυτού του είδους των εμπορευμάτων. Οι διεθνείς μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων ρυθμίζονται σήμερα από τις διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες που έχουν συναφθεί με βάση τις συστάσεις του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ). Για να κατοχυρωθεί η ασφάλεια των μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων παράλληλα με την ελεύθερη παροχή πολυτροπικών διεθνών μεταφορικών υπηρεσιών, τα Ηνωμένα Έθνη εκπόνησαν και επικαιροποίησαν ένα έγγραφο με «Συστάσεις για πρότυπους κανονισμούς για τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων».

2.3 Η ρύθμιση των μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων δεν επιβάλλεται μόνο λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των εμπορευμάτων αυτών, αλλά και λόγω του όγκου τους. Ο συνολικός όγκος των μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων στην Ένωση ανέρχεται ήδη σε περίπου 110 δισ. τονοχιλιόμετρα/έτος, μέγεθος που αντιστοιχεί περίπου στο 8 % της διακίνησης εμπορευμάτων στην ΕΕ. Το 58 % των μεταφορών αυτών διεκπεραιώνεται οδικώς, το 25 % σιδηροδρομικώς και το 17 % μέσω των εσωτερικών πλωτών οδών. Με την εξαίρεση των σιδηροδρόμων, η τάση που παρατηρείται είναι αυξητική..

2.4 Στην Ευρώπη, οι διατάξεις των διεθνών συμφωνιών στον τομέα των εσωτερικών μεταφορών τέθηκαν σε εφαρμογή με τα ακόλουθα τρία κείμενα:

- α) την «Ευρωπαϊκή συμφωνία σχετικά με τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων» (ADR), που συνάφθηκε στις 30 Σεπτεμβρίου 1957 στη Γενεύη, και τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις της,
- β) τους «Κανονισμούς για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων» (RID), οι οποίοι επισυνάφθηκαν ως προσάρτημα Γ στη σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) που συνάφθηκε στο Βίλνιους στις 3 Ιουνίου 1999, και τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις τους,
- γ) την «Ευρωπαϊκή συμφωνία σχετικά με τις διεθνείς μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων μέσω της εσωτερικής ναυσιπλοΐας» (ADN), η οποία συνήφθη στη Γενεύη στις 26 Μαΐου 2000, και τις τροποποιήσεις της.

2.5 Η ευρωπαϊκή νομοθεσία για τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων καλύπτει, ωστόσο, μόνο τις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Οι κανόνες που ισχύουν για αυτά τα μέσα μεταφοράς εξασφαλίζουν ήδη υψηλό επίπεδο ασφαλείας, ελεύθερη παροχή μεταφορικών υπηρεσιών και ελεύθερη κυκλοφορία των μέσων μεταφοράς στην επικράτεια της ΕΕ. Η κοινοτική νομοθεσία που διέπει τον χώρο αυτό αποτελείται από τέσσερις νομοθετικές πράξεις, που είναι οι ακόλουθες:

- α) η οδηγία 94/55/ΕΚ του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 1994, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων·
- β) η οδηγία 96/49/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων·
- γ) η οδηγία 96/35/ΕΚ του Συμβουλίου, της 3ης Ιουνίου 1996, σχετικά με το διορισμό και την επαγγελματική κατάρτιση συμβούλων ασφαλείας για την οδική, σιδηροδρομική και πλωτή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων·
- δ) η οδηγία 2000/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2000, για τις ελάχιστες απαιτήσεις που εφαρμόζονται στις εξετάσεις των υποψήφιων συμβούλων ασφαλείας για την οδική, τη σιδηροδρομική και την πλωτή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

2.6 Αντιθέτως, για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων διά των εσωτερικών πλωτών οδών δεν υπάρχουν ευρωπαϊκοί κανόνες. Υπάρχουν βέβαια δύο συστήματα κανόνων με τα οποία ρυθμίζονται οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων στο Ρήνο (ADN-R) και το Δούναβη (ADN-D), πρόκειται όμως για περιφερειακούς κανόνες. Υπάρχουν, επιπλέον, εθνικές διατάξεις που ισχύουν για τις εγχώριες μεταφορές. Ο λόγος για τον οποίο δεν υπάρχει σχετική νομοθεσία είναι, εκτός άλλων, ότι δεν έχει υπογραφεί ακόμη η ADN. Η πρόταση που υπέβαλε το 1997 η Επιτροπή για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σε ό,τι αφορά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων με πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας δεν υιοθετήθηκε και αποσύρθηκε το 2004.

2.7 Πάντως, η διαδικασία κύρωσης της συμφωνίας για τις μεταφορές στις εσωτερικές πλωτές οδούς έχει σήμερα κινηθεί και αναμένεται ότι η συμφωνία αυτή θα τεθεί σε ισχύ το αργότερο το 2009. Λαμβάνοντας υπόψη αυτήν την κατάσταση, η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την άποψη της Επιτροπής ότι θα ήταν λογικό να ενταχθεί στην κοινοτική νομοθεσία και ο κλάδος των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, έστω και μόνο για λόγους εναρμόνισης. Πρέπει, εξάλλου, να αποφευχθεί η ανάπτυξη δύο διαφορετικών ρυθμιστικών καθεστώτων, ενός για τις διεθνείς και ενός για τις εγχώριες μεταφορές. Ένας άλλος λόγος για την τροποποίηση της νομοθεσίας είναι ο πολύπλοκος χαρακτήρας των νομοθετικών διατάξεων που ισχύουν για τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων. Ορισμένα νομοθετήματα για τα επιμέρους μέσα μεταφοράς περιέχουν ανακολουθίες, ενώ άλλα είναι ήδη ή θα καταστούν σύντομα παρωχημένα. Για παράδειγμα, υπάρχουν δύο οδηγίες που μπορούν σήμερα να θεωρηθούν περιττές, δεδομένου ότι οι διατάξεις τους έχουν ενσωματωθεί στις συμφωνίες ADR, RID και ADN. Τίθεται, επίσης, ένα πρόβλημα τεχνικού χαρακτήρα, το οποίο σχετίζεται με την τρέχουσα διάρθρωση των υφιστάμενων οδηγιών. Πράγματι, κάθε δύο χρόνια, μετά από κάθε τροποποίηση των διεθνών συμβάσεων και συμφωνιών, τα ογκώδη παραρτήματά τους πρέπει να μεταφράζονται εξ ολοκλήρου, πόνημα εξαιρετικά δυσχερές και δαπανηρό.

2.8 Σύμφωνα με την Επιτροπή, εάν δεν γίνει κάτι, τα προβλήματα που προαναφέρθηκαν όχι μόνο δεν θα εξαφανιστούν, αλλά θα επιδεινωθούν. Οι ήδη περίπλοκοι κανόνες που υπάρχουν σήμερα θα γίνονται ακόμη πιο περίπλοκοι με κάθε τροποποίηση των διεθνών συμφωνιών, θα συνεχίσουν να υπάρχουν παρωχημένοι κανόνες που θα προκαλούν σύγχυση στους χρήστες και ο κίνδυνος παράβασης των κανόνων θα αυξηθεί. Αντί να γίνουν πιο εύχρηστοι, οι κανόνες της ΕΕ κινδυνεύουν να καταστούν εντελώς αδιαφανείς. Με την αυξανόμενη χρήση των πολυτροπικών μεταφορών, η ύπαρξη διαφορετικών κανόνων για κάθε μέσο μεταφοράς υπάρχει κίνδυνος να επιδεινώσει τα προβλήματα που προκύπτουν σε καθημερινή βάση στις μεταφορές και να αυξήσει άσκοπα το κόστος τους. Επίσης, εάν τελικά ισχύσουν διαφορετικοί κανόνες ανάλογα με το αν πρόκειται για διεθνείς ή για εγχώριες μεταφορές, θα παρεμποδιστεί η ανάπτυξη του κλάδου των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, ενώ στην αντίθετη περίπτωση το μέσο αυτό θα έπρεπε σε πολλές περιπτώσεις να συγκεντρώνει την προτίμηση των χρηστών, όπως προκύπτει και από τις στατιστικές.

2.9 Αυτοί είναι οι λόγοι για τους οποίους προτείνεται να θεοπιστεί οδηγία με την οποία θα εκσυγχρονιστούν οι τέσσερις οδηγίες και οι τέσσερις αποφάσεις της Επιτροπής για τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων διά του οδικού και του σιδηροδρομικού δικτύου και θα συγχωνευθούν σε μία και μόνο νομοθετική πράξη,

με την οποία θα ισχύει ένα και μόνο νομοθετικό κείμενο και για τα τρία μέσα εσωτερικών μεταφορών, ενώ παράλληλα θα συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής των κοινοτικών κανόνων και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

2.10 Η νέα οδηγία θα πρέπει να καταργήσει τις οδηγίες 94/55/ΕΚ και 96/49/ΕΚ, όπως έχουν τροποποιηθεί, για τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, τις οδηγίες 96/35/ΕΚ και 2000/18/ΕΚ για τους συμβούλους ασφαλείας για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων και τις αποφάσεις της Επιτροπής 2005/263/ΕΚ και 2005/180/ΕΚ, όπως έχουν τροποποιηθεί, για τις εθνικές παρεκκλίσεις στις οδηγίες 94/55/ΕΚ και 96/49/ΕΚ. Εδώ πρέπει να προστεθεί ότι οι διατάξεις των οδηγιών 96/35/ΕΚ και 2000/18/ΕΚ έχουν σήμερα συμπεριληφθεί στα παραρτήματα των οδηγιών 94/55/ΕΚ και 96/49/ΕΚ, γεγονός το οποίο της καθιστά περιττές για τις εμπορικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

2.11 Με την πρόταση ενσωματώνονται στην κοινοτική νομοθεσία οι κανόνες που ισχύουν για τις διεθνείς μεταφορές και επεκτείνεται η εφαρμογή των διεθνών διατάξεων στις εθνικές μεταφορές. Η πρόταση επιφέρει, έτσι, σημαντική απλούστευση της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, παρά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της.

2.12 Η πρόταση αποσκοπεί επίσης να μεταβιβάσει στα κράτη μέλη ένα καθήκον που μέχρι σήμερα επωμιζόταν η Κοινότητα και συγκεκριμένα η Επιτροπή: την υποχρεωτική μετάφραση και δημοσίευση των τεχνικών παραρτημάτων της οδηγίας. Ένας από τους κυριότερους λόγους αυτής της ενέργειας είναι ότι οι μεταφράσεις που γίνονταν στο κοινοτικό επίπεδο δεν ήταν πάντοτε πολύ καλής ποιότητας και ότι, στην πράξη, τα κράτη μέλη αναγκάζονταν ούτως ή άλλως να προβούν σε δικές τους μεταφράσεις ή ενδεχομένως σε διορθώσεις. Τα παραρτήματα αυτά ενημερώνονται ανά διετία. Η Επιτροπή οφείλει, επομένως, να υποστηρίξει οικονομικά τις εθνικές μεταφράσεις. Είναι, πάντως, πεπεισμένη ότι εξοικονόμηση κοινοτικών κονδυλίων για τη μετάφραση και τη δημοσίευση θα υπεραντισταμίσει τη στήριξη προς τα κράτη μέλη.

2.13 Προτείνεται να θεοπιστεί ένα σύστημα, σύμφωνα με το οποίο τα παραρτήματα της οδηγίας θα παραπέμπουν απλώς στις διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων αντί να τις αναπαράγουν κατά γράμμα, όπως γινόταν μέχρι σήμερα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, ο όγκος του κοινοτικού κειμένου αναμένεται να περιοριστεί κατά περίπου δύο χιλιάδες σελίδες.

2.14 Η απλούστευση της κοινοτικής νομοθεσίας θα πρέπει να διευκολύνει τη μεταφορά της στο εθνικό δίκαιο. Η εναρμόνιση των κανόνων που ισχύουν για τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων θα διευκολύνει το έργο των αρχών που είναι αρμόδιες για την εφαρμογή τους και θα οδηγήσει σε αύξηση της αποτελεσματικότητας, συγκεκριμένα, σε σχέση με την κατάρτιση εκθέσεων.

2.15 Η ύπαρξη απλουστευμένων και εναρμονισμένων κανόνων θα διευκολύνει τις διοικητικές διαδικασίες για όλες τις ενδιαφερόμενες πλευρές του κλάδου των μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων, από τον αποστολέα έως τον παραλήπτη.

2.16 Με την εναρμόνιση των κανόνων θα διευκολυνθεί επίσης η σύνταξη εγγράφων για τις επιχειρήσεις και τα οχήματα μεταφοράς και θα απλοποιηθεί η κατάρτιση των ενδιαφερομένων και η εργασία των συμβούλων ασφαλείας για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

2.17 Η πρόταση συμπεριλαμβάνεται στο κυλιόμενο πρόγραμμα της Επιτροπής για την ενημέρωση και την απλούστευση του κοινωνικού κεκτημένου, καθώς και στο νομοθετικό πρόγραμμα και στο πρόγραμμα εργασίας της.

3. Ειδικές παρατηρήσεις

Η ΕΟΚΕ επιθυμεί να επιστήσει την προσοχή σε μερικά σημεία για τα οποία τρέφει ορισμένες επιφυλάξεις:

3.1 Κατά πρώτον, στο άρθρο «Ορισμοί» της παρούσας πρότασης, η οποία φέρει τον τίτλο «Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων», αναφέρεται μεν τι σημαίνουν οι διάφοροι όροι και συντομογραφίες (για παράδειγμα ADR, RID, ADN, όχημα, βαγόνι, πλοίο) για τους σκοπούς της οδηγίας, δεν παρέχεται όμως ορισμός της έννοιας «επικίνδυνα εμπορεύματα». Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι, δεδομένης της ποικιλίας των υφιστάμενων εμπορευμάτων και της τεχνολογικής προόδου, η οποία οδηγεί στη συνεχή διόγκωση του καταλόγου εμπορευμάτων, ο ορισμός της έννοιας αυτής δεν είναι απλή υπόθεση. Παρόλα ταύτα, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι θα πρέπει να προσδιοριστεί στο κείμενο τι σημαίνει ο όρος «επικίνδυνα εμπορεύματα» για τους σκοπούς της συγκεκριμένης οδηγίας.

3.2 Κατά δεύτερον, η πρόταση οδηγίας παρέχει στα κράτη μέλη το δικαίωμα να ρυθμίζουν ή να απαγορεύουν, *αυστηρά* για λόγους μη συνδεόμενους με την ασφάλεια, τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων εντός του εδάφους τους. Αν και η ΕΟΚΕ αντιλαμβάνεται τους λόγους για τους οποίους χορηγείται στα κράτη μέλη αυτό το δικαίωμα ρύθμισης ή ακόμη και απαγόρευσης, αδυνατεί να κατανοήσει για ποιο λόγο αυτό πρέπει να επιτρέπεται «αυστηρά για λόγους μη συνδεόμενους με την ασφάλεια». Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι στη συγκεκριμένη πρόταση, η οποία έχει ως στόχο την ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων, η διατύπωση που προτείνεται συνεπάγεται ότι ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να απαγορεύσει τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων στο εδαφός του για λόγους που συνδέονται ακριβώς με την ασφάλεια, πρόταση η οποία δεν μοιάζει λογική. Εξάλλου, η ΕΟΚΕ δεν βλέπει πώς θα μπορούσε να εξασφαλιστεί ο συντονισμός αυτών των απαγορεύσεων στις διασυνοριακές μεταφορές, σε περίπτωση που τα κράτη μέλη υιοθετούσαν διαφορετικούς τύπους απαγορεύσεων.

3.3 Κατά τρίτον, τα σημεία III.2 και III.3 του τρίτου παραρτήματος («Εσωτερικές πλωτές μεταφορές») δεν παρέχουν καμία απολύτως πληροφορία για τις πρόσθετες μεταβατικές και τις πρόσθετες εθνικές διατάξεις που προβλέπονται. Η ΕΟΚΕ ζητά, ως εκ τούτου, να διευκρινιστεί εάν στην πραγματικότητα δεν προβλέπεται κανένα μέτρο αυτού του είδους ή εάν τα μέτρα αυτά απλώς τελούν υπό κατάρτιση.

Βρυξέλλες, 11 Ιουλίου 2007

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Δημήτρης ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πράσινη βίβλος για τις εφαρμογές της δορυφορικής πλοήγησης»

COM(2006) 769 τελικό

(2007/C 256/10)

Στις 8 Δεκεμβρίου 2006, και σύμφωνα με το άρθρο 262 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα: «*Πράσινη Βίβλος για τις εφαρμογές της δορυφορικής πλοήγησης*».

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, επεξεργάστηκε τη γνωμοδότησή του στις 19 Ιουνίου 2007 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. BUFFETAUT.

Κατά την 437η σύνοδο ολομέλειας, της 11 και 12ης Ιουλίου 2007 (συνεδρίαση της 11ης Ιουλίου 2007), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε, με 134 ψήφους υπέρ και με 5 αποχές, την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1 Το πρόγραμμα Galileo είναι εμβληματικό για την ευρωπαϊκή διαστημική πολιτική. Το εύρος του προγράμματος και ο στρατηγικός του χαρακτήρας οδήγησαν τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Διαστήματος (ΕΟΔ) να εργασθεί από κοινού με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αναμενόταν, λοιπόν, ότι το διακυβερνητικό πνεύμα και το κοινοτικό πνεύμα θα συνέβαλαν από κοινού στην επιτυχία του εγχειρήματος. Σύμφωνα με το ίδιο πνεύμα συνεργασίας, το πρόγραμμα επρόκειτο να εφαρμοστεί με τη μορφή σύμπραξης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ).

1.2 Ο πρώτος πειραματικός δορυφόρος, πρόδρομος των μελλοντικών δορυφόρων ενός σχηματισμού που θα περιλαμβάνει τριάντα, ετέθη σε τροχιά στα τέλη του 2005 και η ανάπτυξη του προγράμματος ακολουθεί την πορεία της, χωρίς, όμως, να λείπουν δυσκολίες και καθυστερήσεις.

1.3 Το Galileo πρόκειται να αποτελέσει ένα παγκόσμιο σύστημα δορυφορικής πλοήγησης, που θα προσφέρει διάφορες υπηρεσίες εντοπισμού θέσης, πλοήγησης και χρονισμού.