

**Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την Ανακοίνωση της Επιτροπής
— Σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών**

COM(2007) 607 τελικό

(2008/C 224/10)

Στις 18 Οκτωβρίου 2007, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε, σύμφωνα με το άρθρο 262 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την

«Ανακοίνωση της Επιτροπής — Σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών».

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΕΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 8 Μαΐου 2008 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. RETUREAU.

Κατά την 445η σύνοδο ολομέλειάς της, της 28ης και 29ης Μαΐου 2008 (συνεδρίαση της 29ης Μαΐου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε την παρούσα γνωμοδότηση με 99 ψήφους υπέρ και 1 αποχή.

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Η ΕΟΚΕ επικροτεί το σχέδιο δράσης που προτείνει η Επιτροπή, επιθυμεί δε να γνωμοδοτήσει και για την ενδιάμεση έκθεση που θα υποβληθεί το 2010, ώστε να εκτιμήσει την πρόοδο που θα έχει πραγματοποιηθεί και να επισημάνει ενδεχομένως τα απομένοντα προβλήματα.

1.2 Η ΕΟΚΕ συμφωνεί ότι είναι χρήσιμο να καθοριστούν, σε στενή συνεργασία με τον κλάδο, ειδικά κριτήρια συγκριτικής αξιολόγησης για σταθμούς μεταφόρτωσης, λιμένες και αεροδρόμια. Μέσω μιας σειράς ειδικών ευρωπαϊκών στοιχείων συγκριτικής αξιολόγησης, τα οποία να αφήνουν περιθώρια για λεπτομερέστερο προσδιορισμό σε τοπικό επίπεδο ώστε να λαμβάνονται υπόψη τα διαφορετικά χαρακτηριστικά των χερσαίων τερματικών σταθμών, των λιμένων, των αεροδρομίων και των λιμένων των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, θα μπορούν να διαφοροποιηθούν με μεγαλύτερη ακρίβεια τα επιμέρους στοιχεία αξιολόγησης.

1.3 Ο καθορισμός των τιμών στις μεταφορές ανά μέσο μεταφοράς δεν αντικατοπτρίζει επαρκώς τον πραγματικό τους αντίκτυπο στις υποδομές, το περιβάλλον, την ενεργειακή απόδοση ή τις επιπτώσεις τους στο κοινωνικό, εδαφικό και κοινωνιακό κόστος.

1.4 Τα μέσα σύγκρισης και αξιολόγησης που προβλέπονται για τη συγκριτική αξιολόγηση θα πρέπει να συγκρίνουν τις υφιστάμενες αλυσίδες μεταφορών με βάση τη βιωσιμότητά τους, ώστε να καταστεί δυνατή η εφαρμογή μηχανισμού για τον καθορισμό των τιμών και η επεξεργασία ρυθμιστικού συστήματος το οποίο να προωθεί τη μεταφόρτωση των φορτίων σε πιο βιώσιμα μέσα μεταφοράς, ανάλογα με τη φύση του φορτίου και τα διαθέσιμα μέσα.

1.5 Προκειμένου να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα της εφοδιαστικής στις μεταφορές όσον αφορά τις ανάγκες των χρηστών και της κοινωνίας πρέπει οπωσδήποτε να επιταχυνθεί η περαιτέρω ανάπτυξη και εφαρμογή των υφιστάμενων νέων τεχνολογιών. Χρειάζεται επίσης να εντατικοποιηθεί η έρευνα, να επιδιώκεται αδιάλειπτα η βελτίωση της κατάρτισης και των επαγγελματικών προσόντων των εργαζομένων καθώς και η βελτίωση των συνθηκών εργασίας. Συγχρόνως, θα πρέπει να βελτιωθεί η χρήση των υφιστάμενων υποδομών και να αξιοποιούνται καλύτερα οι ανθρώπινοι, υλικοί και οικονομικοί πόροι που επενδύονται στις μεταφορές και την εφοδιαστική. Χρειάζεται επίσης να προωθηθούν, να αναβαθμιστούν και να καταστούν πιο ελκυστικά τα επαγγέλματα στον τομέα των μεταφορών. Αυτό συνεπάγεται νέες ανάγκες για επενδύσεις οι οποίες είναι απαραίτητες για την επιτάχυνση της ένταξης των νέων κρατών μελών και για την ενίσχυση της ευρωμεσογειακής πολιτικής και της

πολιτικής γειτνίασης. Εξίσου σημαντικό είναι να εξετάζονται οι μακροπρόθεσμες προοπτικές της εξέλιξης της ζήτησης, πριν από την πραγματοποίηση επενδύσεων με πολύ μακροπρόθεσμη απόσβεση.

1.6 Θα πρέπει επίσης να ενισχυθεί η ασφάλεια και η προστασία του οδικού δικτύου, κυρίως σε παραμεθόριες περιοχές με τρίτες χώρες.

1.7 Η ακτογραμμή της ΕΕ εκτείνεται πλέον έως τη Βαλτική και τη Μαύρη θάλασσα που επικοινωνεί με τον Δούναβη, έναν σημαντικό άξονα ο οποίος πρέπει να αναζωογονηθεί. Η Ευρώπη διαθέτει λιμενικούς κόμβους από τους οποίους διέρχεται το 90 % του εμπορίου με τρίτες χώρες και το 40 % του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών. Η εφοδιαστική σε αυτούς τους κόμβους σημειώνει σημαντική ανάπτυξη. Χρειάζονται όμως ακόμη πολλές βελτιώσεις. Ειδικότερα, είναι αναγκαίο να εκσυγχρονισθούν οι διασυνδέσεις μεταξύ των λιμένων και της ενδοχώρας ώστε να επιτευχθεί μεγαλύτερη πολυμορφία των μέσων και να προωθηθεί η χρήση της τεχνικής των συνδυασμένων μεταφορών. Είναι επίσης απαραίτητο να βελτιωθεί η τεχνική και η οργάνωση της μεταφόρτωσης. Πρέπει να επιτευχθεί μεγαλύτερη ισορροπία μεταξύ των επιμέρους λιμένων αλλά και μεγαλύτερη συμπληρωματικότητα μεταξύ των λιμένων και των χερσαίων σταθμών.

1.8 Υποστηρίζει τη χρήση των νέων τεχνολογιών, την εφαρμοσμένη έρευνα σχετικά με όλες τις βελτιώσιμες πτυχές των μεταφορών (υποδομές, υλικό μεταφορών και συντήρησης, οργάνωση και συνθήκες εργασίας, κλπ.), την αποφασιστική συμβολή στην επεξεργασία τεχνικών προδιαγραφών, κυρίως όσον αφορά τις μονάδες φορτίου, τα πρότυπα επικοινωνίας και ανταλλαγής μηνυμάτων, με στόχο την διευκόλυνση της στροφής προς άλλα μέσα μεταφοράς και τη βελτίωση της ροής της κυκλοφορίας· υποστηρίζει επίσης την καλύτερη προσαρμογή της αύξησης της παραγωγής και των συναλλαγών στα μέσα μεταφοράς τα οποία αναπόφευκτα θα αναπτυχθούν. Από αυτή την άποψη, η αύξηση της αποτελεσματικότητας των αλυσίδων εφοδιαστικής έχει καθοριστική σημασία.

1.9 Είναι απαραίτητο να συνεχιστούν οι έρευνες όσον αφορά τους κινητήρες και την ενεργειακή τους απόδοση καθώς και τα μη ορυκτά καύσιμα, τόσο για τα ιδιωτικά οχήματα όσο και για τα μαζικά μέσα μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων.

1.10 Πρέπει να ληφθούν επείγοντως μέτρα για την εφοδιαστική στις αστικές συγκοινωνίες αλλά και να καταβληθούν εντατικότερες προσπάθειες προκειμένου να αναχαιτισθεί η σταδιακή αποδυνάμωση της οικονομίας των μεγάλων αστικών κέντρων και η πτώση της

αποδοτικότητας που προκαλείται από την απώλεια χρόνου λόγω μιας αντιπαραγωγικής και ρυπογόνου κυκλοφοριακής συμφόρησης, που βλάπτει τόσο τους πολίτες όσο και τις επιχειρήσεις. Στα μεγάλα αστικά κέντρα χρειάζεται μια σφαιρική προσέγγιση, η οποία να λαμβάνει υπόψη τόσο τα ιδιωτικά όσο και τα δημόσια μέσα μεταφοράς επιβατών και αγαθών ώστε να κατανέμεται καλύτερα η κοινή χρήση των υποδομών και να αντιστραφεί η τάση φυγής τόσο των κατοίκων όσο και διαφόρων οικονομικών δραστηριοτήτων προς την διαρκώς επεκτεινόμενη περιφέρεια και απομακρυσμένους οικισμούς.

1.11 Η βιωσιμότητα, η ενεργειακή απόδοση και η διατροφικότητα αποτελούν τον κύριο άξονα του σχεδίου δράσης. Το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα δείχνει πόσο επείγει η εφαρμογή κατάλληλης πολιτικής. Οι προτάσεις της Επιτροπής δίνουν προτεραιότητα στη συνεργασία και τον διάλογο και όχι στην επιβολή περιορισμών. Θα πρέπει να αποδειχθεί η αποτελεσματικότητα αυτής της προσέγγισης. Η επιτυχία της θα εξαρτηθεί από τους παράγοντες της παγκόσμιας αγοράς μεταφορών και την ικανότητά τους να προσαρμοστούν στις επείγουσες απαιτήσεις της οργανωμένης κοινωνίας των πολιτών.

2. Προτάσεις της Επιτροπής

2.1 Εισαγωγή

2.1.1 Στις 28 Ιουνίου 2006, η Επιτροπή δημοσίευσε ανακοίνωση με τίτλο: «Η εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη — κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα»⁽¹⁾ Η ανακοίνωση αναφερόταν στον ρόλο της εφοδιαστικής στην επίτευξη πιο βιώσιμων μεταφορών, λιγότερο ρυπογόνων και πραγματικά φιλικών προς το περιβάλλον. Την ανακοίνωση ακολούθησαν διαβουλεύσεις προκειμένου να εκπονηθεί ένα ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών⁽²⁾, το οποίο δημοσιεύθηκε στις 18 Οκτωβρίου 2007.

2.1.2 Η Επιτροπή επεδίωκε να ενσωματώσει τη διάσταση της εφοδιαστικής στην πολιτική μεταφορών της Ένωσης, προκειμένου να μειωθούν τα συνήθη σημεία συμφόρησης, να περιοριστεί η ενεργειακή κατανάλωση, να αξιοποιηθεί καλύτερα η συντροφικότητα/πολυτροπικότητα των υποδομών και των μέσων, να προστατευθεί το περιβάλλον και να περιοριστούν οι οχλήσεις, να προωθηθεί η συνεχής κατάρτιση των εργαζομένων στον τομέα.

2.1.3 Ζητήθηκε η γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ για το σχέδιο αυτό το οποίο περιλαμβάνει συγκεκριμένους στόχους και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και προωθεί τη χρήση των νέων τεχνολογιών της πληροφορίας προκειμένου να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα της εφοδιαστικής μεταφορών αντικειμένων (εξαιρουμένων αντικείμενα, δέματα, εμπορευματοκιβώτια). Προβλέπεται επίσης η καθιέρωση, σε εδελούσια βάση, ενός συστήματος πιστοποίησης για τους εργαζόμενους στον τομέα της εφοδιαστικής καθώς και μέτρα για την απόκτηση επαγγελματικών προσόντων και κατάρτισης που απαιτούνται για την άσκηση του επαγγέλματος, αλλά και για την προώθηση της κινητικότητας των εργαζομένων αυτών.

2.1.4 Όπως τόνισε η Επιτροπή ήδη το 2006, δεν είναι εύκολο να αποκτηθεί πλήρης εικόνα της ευρωπαϊκής αγοράς εφοδιαστικής λόγω έλλειψης κατάλληλων στατιστικών. Σύμφωνα με εκτιμήσεις, η εφοδιαστική αντιπροσωπεύει το 10 με 15 % του κόστους των μεταφερόμενων προϊόντων.

2.1.5 Στόχος ήταν η σύσταση ευρωπαϊκού πλαισίου για την εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών και η ανάληψη δράσης σε διάφορους τομείς. Το σχέδιο δράσης καθορίζει τις λεπτομέρειες και ορίζει ως προθεσμία υλοποίησης την περίοδο από το 2008 έως το 2012, δηλαδή μια πολύ σύντομη προθεσμία:

- εντοπισμός και εξάλειψη των σημείων συμφόρησης,
- χρήση των προηγμένων Τεχνολογιών Πληροφοριών και Επικοινωνιών — TIC (Σύστημα Παρακολούθησης και Εντοπισμού Πλοίων) με το Galileo, LRIT (Ταυτοποίηση και Εντοπισμός Εξ Αποστάσεως), SIF (Υπηρεσίες Ποτάμιων Πληροφοριών), AIS (Σύστημα Αυτόματης Ταυτοποίησης), SafeSeaNet (Δίκτυο για την ασφάλεια στη θάλασσα), TAF (Εμπορικές Εφαρμογές Τηλεματικής στο Σιδηρόδρομο) και ERMTS (Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας). Εισαγωγή ευφώνων τεχνολογιών όπως η ανάπτυξη και η τυποποίηση των ετικετών RFID (αναγνώριση ραδιοσυχνότητας)⁽³⁾,
- παγκόσμια πρότυπα ανταλλαγής μηνυμάτων και επικοινωνιών,
- έρευνα (7ο πρόγραμμα πλαίσιο),
- διαλειτουργικότητα και διασυνδεσιμότητα,
- επιμόρφωση του ειδικευμένου προσωπικού στον τομέα της εφοδιαστικής,
- «συγκριτική αξιολόγηση» ευρωπαϊκού επιπέδου, αλλά οι δείκτες και η μεθοδολογία δεν έχουν διαμορφωθεί ακόμη,
- πολιτική υποδομών: Συντήρηση των υφιστάμενων και βέλτιστη χρήση, ενδεχομένως νέες επενδύσεις, κυρίως στις τεχνολογίες αιχμής και στις συντροφικές συνδέσεις,
- ποιότητα των επιδόσεων μέσω του κοινωνικού διαλόγου, της κατάλληλης συνεργασίας και κατάλληλων κανονιστικών ρυθμίσεων,
- προώθηση και απλούστευση των πολυτροπικών αλυσίδων και αντίστοιχα πρότυπα φόρτωσης.

2.1.6 Το σχέδιο δράσης που δημοσιεύθηκε το 2007 εντάσσει τους στόχους της πρώτης ανακοίνωσης σε ένα πιο λεπτομερές πρόγραμμα και περιλαμβάνει χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους.

2.1.7 Στην ανακοίνωσή της⁽⁴⁾ «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας» που δημοσιεύθηκε στο πλαίσιο της ενδιάμεσης εξέτασης της Λευκής Βίβλου του 2001⁽⁵⁾, η Επιτροπή έδωσε έμφαση στην έννοια της «ευφούς κινητικότητας», που περιλαμβάνει την εφοδιαστική των μεταφορών και τα ευφυή συστήματα μεταφορών (STI), ενώ στο σχέδιο δράσης της δίδει προτεραιότητα στη διαδικασία αυτή.

2.2 Ηλ-εμπορευματικές μεταφορές (e-Freight) και Νοήμονα Συστήματα Μεταφορών (ΝΣΜ — ITS)

2.2.1 Η γενικευμένη χρήση των διαθέσιμων και των μελλοντικών τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνίας (ΤΠΕ) μπορεί να βελτιώσει σημαντικά την εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών, αλλά θέτει ακόμη προβλήματα που πρέπει να λυθούν, όπως η τυποποίηση, οι δεξιότητες των χρηστών, οι νομικοί ή άλλοι φραγμοί στην κατάργηση της χρήσης έντυπων εγγράφων, η ασφάλεια των δεδομένων και η προστασία του ιδιωτικού βίου.

⁽³⁾ Βλ. τη διερευνητική γνωμοδότηση με θέμα «Ραδιοσυχνική αναγνώριση (RFID)» (εισηγητής ο κ. MORGAN) ΕΕ C 256 της 27.10.2007, σ. 66–72 και εργασίες της διάσκεψης της Λισαβόνας της 16ης και 17ης Νοεμβρίου 2007 (ιστοθέση της Πορτογαλικής Προεδρίας).

⁽⁴⁾ COM(2006) 314 τελικό της 22.6.2006.

⁽⁵⁾ Βλ. σχετικές γνωμοδοτήσεις της ΕΟΚΕ για τη Λευκή Βίβλο COM(2001) 370 du 12.9.2001: Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών και την ενδιάμεση εξέταση COM(2001) 370 της 22.6.2006: Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας — Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου.

⁽¹⁾ COM(2006) 336 τελικό.

⁽²⁾ COM(2007) 607 τελικό.

2.2.2 Η έννοια των ηλ-εμπορευματικών μεταφορών (e-Freight) οδηγεί μακροπρόθεσμα σε ένα «Διαδίκτυο των αντικειμένων» (τα φορτία, δηλαδή, μεμονωμένα αντικείμενα, δέματα μικρά και μεγάλα, εμπορευματοκιβώτια, εξατομικεύονται, ονομάζονται και ταυτοποιούνται μέσω μιας παθητικής ή ενεργητικής «επικοινωνούσας ετικέτας» που ενεργοποιείται από ανιχνευτή ραδιοσυχνότητας). Το νέο αυτό διαδίκτυο των αντικειμένων θα επιτρέπει την αυτοματοποίηση και την απλούστευση της διαβίβασης των δεδομένων σχετικά με τα φορτία (εντοπισμός, πληροφορίες για τη φύση και τον όγκο του φορτίου και τελωνειακές ή άλλες πληροφορίες). Ο στόχος είναι να αναπτυχθούν τα υφιστάμενα συστήματα με την προοπτική να δημιουργηθεί ο νέος αυτός κλάδος του Διαδικτύου που στηρίζεται στην ταυτοποίηση των αντικειμένων.

2.2.3 Η Επιτροπή έχει προγραμματίσει για το 2008 ένα εκτεταμένο σχέδιο έρευνας με βάση ένα φύλλο πορείας για την ανάπτυξη των τεχνικών προδιαγραφών που αφορούν την εφοδιαστική των μεταφορών.

2.3 Μελλοντικές προοπτικές

2.3.1 Με το Σχέδιο επιδιώκεται η επίλυση ζητημάτων όπως η συμφόρηση, η ρύπανση και ο θόρυβος, οι εκπομπές CO₂ και η εξάρτηση από ορυκτά καύσιμα, μέσω της βελτίωσης της αποδοτικότητας. Οι ενέργειες αυτές πρέπει να συνοδεύονται από εργασίες μακροπρόθεσμης προοπτικής, αναλαμβανόμενες από κοινού με τα κράτη μέλη, ώστε να δημιουργηθεί κοινή βάση για επενδύσεις στα συστήματα εμπορευματικών μεταφορών του μέλλοντος.

2.3.2 Το έτος 2010 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση σχετικά με την πρόοδο που θα έχει επιτευχθεί στην εφαρμογή του σχεδίου δράσης.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1 Η διεύρυνση της ΕΕ, η αυξανόμενη παγκοσμιοποίηση των συναλλαγών, η ανάδειξη νέων οικονομικών δυνάμεων (και όχι μόνο της Κίνας), οι διαδικασίες μετεγκατάστασης επιχειρήσεων, αποτελούν ισχυρούς παράγοντες ανάπτυξης του εμπορίου που αναπτύσσεται με ταχύτερους ρυθμούς απ' ό,τι η παραγωγή. Στο Λευκό Βιβλίο του 2001, η Επιτροπή είχε προτείνει «αποσύνδεση» των μεταφορών και της ανάπτυξης. Επείγει να επαναληφθεί ο προβληματισμός για το θέμα αυτό, ώστε να εισαχθεί τουλάχιστον μια «σύνδεση», ένας «παραλληλισμός». Στο πλαίσιο της αναθεωρημένης Λευκής Βίβλου 2006⁽⁶⁾ η εφοδιαστική, συνδυάζοντας διάφορα μέσα και διάφορους παράγοντες (διοργανωτές των ροών, μεταφορείς, χρήστες, εθνικές, κοινοτικές και διεθνείς αρχές) και στηριζόμενη στις νέες τεχνολογίες της πληροφορίας, της συσκευασίας και της μεταφόρτωσης, μπορεί να αποτελέσει καθοριστικό παράγοντα εξορθολογισμού και μέγιστης αποτελεσματικότητας των εμπορευματικών μεταφορών.

3.2 Οι παγκόσμιες συνδυασμένες μεταφορές και αλυσίδες εφοδιαστικής χρειάζονται πλήρως ολοκληρωμένες φυσικές και ηλεκτρονικές συνδέσεις μεταξύ των επιμέρους συστημάτων, ώστε να χρησιμοποιείται το αποτελεσματικότερο μέσο μεταφοράς ή ο αποτελεσματικότερος συνδυασμός μέσων μεταφοράς και να βελτιωθεί η εφοδιαστική. Για τον σκοπό αυτό πρέπει να επιτυγχάνονται ταυτόχρονα οι στόχοι της «τριπλής» —οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής— αποτελεσματικότητας (συμπεριλαμβανομένης της μείωσης των ενεργειακών δαπανών).

3.3 Ο προγραμματισμός των μεταφορών απαιτεί στην πλειονότητα των περιπτώσεων μεγάλες προθεσμίες προετοιμασίας και τη συνεργασία πολλών παραγόντων. Οι επενδύσεις για μεταφορικές υποδομές και πλατφόρμες εφοδιαστικής πραγματοποιούνται για πολύ μεγάλες χρονικές περιόδους και είναι εξαιρετικά δαπανηρές, ιδίως όσον αφορά τους θαλάσσιους λιμένες και τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, τα αεροδρόμια αλλά και τους «χερσαίους σταθμούς» ή τους σταθμούς συνδυασμένων μεταφορών. Όμως αυτές ακριβώς οι πλατφόρμες δημιουργούν και τα μεγαλύτερα προβλήματα τα οποία απαιτούν ταχείες, αξιόπιστες και βιώσιμες λύσεις. Η ΕΟΚΕ θεωρεί συνεπώς σκόπιμο να βελτιστοποιηθεί καταρχάς η χρήση των υφιστάμενων υποδομών και, επομένως, η ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών μπορεί να αποδειχθεί εξαιρετικά χρήσιμη. Ωστόσο, δεν επαρκεί η αξιοποίηση των υφιστάμενων υποδομών και η προσφυγή σε προηγμένες τεχνολογίες. Χρειάζεται, επίσης, ο μεσοπρόθεσμος και μακροπρόθεσμος προγραμματισμός νέων επενδύσεων.

3.4 Η δημιουργία νέων υποδομών με μακρόχρονη διάρκεια ζωής πρέπει να πραγματοποιείται με βάση τις πολύ μακροπρόθεσμες ανάγκες και όταν δεν υπάρχει εναλλακτική λύση μέσω της συντροπικότητας, π.χ. με άλλες υφιστάμενες υποδομές. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές μπορεί να αποτελέσουν εναλλακτική λύση στη διεύρυνση του υφιστάμενου οδικού δικτύου ή την κατασκευή νέων δρόμων. Στον σχετικό προγραμματισμό πρέπει να συμμετάσχουν όλοι οι παράγοντες της εφοδιαστικής αλυσίδας, δηλαδή τα θεσμικά όργανα της ΕΕ, οι εθνικές και περιφερειακές αρχές, η βιομηχανία και η διανομή και ο τομέας της μεταφόρτωσης, οι υπεύθυνοι εφοδιαστικής και οι μεταφορείς, οι κοινωνικοί εταίροι. Οι βιομηχανίες και οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να μπορούν να συμμετάσχουν στις προπαρασκευαστικές συζητήσεις και στις διάφορες διαβουλεύσεις για τα θέματα αυτά και οι απόψεις τους πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη.

3.5 Ο προγραμματισμός αυτός πρέπει να καταλήξει σε διαρκείς εταιρικές σχέσεις που να επιτρέπουν τη διασφάλιση μιας αειφόρου βιωσιμότητας (οικονομικής, οικολογικής και κοινωνικής) των υποδομών. Θα πρέπει να εντάσσεται στο Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου και να συμβάλλει στην καλύτερη διάρθρωση, στον συντονισμό και στην αειφορία των επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών σε συνάρτηση με τις βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητες και τα προγράμματα χωροταξίας (κυρίως για να αποφευχθούν η «μετακίνηση» των πλατφορμών εφοδιαστικής και οι βεβιασμένες και δαπανηρές «μετεγκαταστάσεις», η συμφόρηση ορισμένων αξόνων και περιοχών από τη μία πλευρά και η παρακμή και απομόνωση άλλων περιοχών από την άλλη πλευρά, λόγω της έλλειψης ή κακής ποιότητας των συγκοινωνιών).

3.6 Τα προτεινόμενα νέα πρότυπα για τις μονάδες φορτίου πρέπει σαφώς να διευκολύνουν το χειρισμό του φορτίου όσον αφορά το μέγιστο βάρος και τις διαστάσεις σε περίπτωση μεταφόρτωσης. Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη των προβλημάτων που οφείλονται στο γεγονός ότι οι χερσαίες μεταφορές πραγματοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά μέσω του οδικού δικτύου, τα πρότυπα αυτά δεν θα πρέπει να οδηγήσουν σε υπερφόρτωση που μπορεί να υποβαθμίσει τις υποδομές και να μειώσει ακόμη και την ασφάλεια των οδικών μεταφορών. Τα πρότυπα πρέπει να ευνοούν την συντροπικότητα.

⁽⁶⁾ Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας — Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου της Επιτροπής του 2001 για τις μεταφορές, COM(2006) 314 τελικό, 22 Ιουνίου 2006.

3.7 Σε ό,τι αφορά την πρόταση του 2003 σχετικά με την καθιέρωση μιας νέας μονάδας φορτίου σε εθελούσια βάση, η ΕΟΚΕ υπενθυμίζει εν συντομία ότι ο συνδυασμός δύο μονάδων φορτίου εντελώς διαφορετικών διαστάσεων αποτελεί για την εφοδιαστική πραγματικό εφιάλτη. Το άθροισμα των δύο εμποδίων (οι διαστάσεις των σταθερών σιδηροτροχιών καθοδήγησης των πλοίων και η αβεβαιότητα ως προς το ερώτημα ποιος θα αναλάβει το κόστος του συστήματος αυτού) προκαλούν φόβους ότι το σύστημα δεν πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1 Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει την επιθυμία της να γνωμοδοτήσει για την έκθεση που θα καταρτίσει η Επιτροπή το 2010 σχετικά με την πρόοδο και τα ενδεχόμενα προβλήματα που παρουσιάζει η εφαρμογή του Σχεδίου.

4.2 Το διαδίκτυο των αντικειμένων θα συμβάλει αδιαμφισβήτητα στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της εφοδιαστικής των μεταφορών καθώς και των υπηρεσιών που παρέχονται στους πελάτες. Ωστόσο, με βάση την εμπειρία του διαδικτύου των ονομασιών, η ΕΟΚΕ διερωτάται ποιες διαδικασίες και ποια μέσα ελέγχου πρέπει να τεθούν σε εφαρμογή για την ονοματοδότηση. Για ιστορικούς λόγους, το διαδίκτυο των ονομασιών έχει τεθεί υπό τον τελικό έλεγχο του USDoC, δηλαδή του Ομοσπονδιακού Υπουργείου Εμπορίου των ΗΠΑ. Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει την επιλογή μιας ευρωπαϊκής διακυβέρνησης του συστήματος ονοματοδότησης και των βάσεων δεδομένων καθώς και τη δημιουργία τεχνικών προτύπων.

4.2.1 Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι η Επιτροπή εντάσσει την ανάπτυξη της εφοδιαστικής στην αναθεωρημένη Ατζέντα της Λισαβώνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση. Ωστόσο, στηριζόμενη στην εμπειρία που έχει αποκτηθεί κατά το παρελθόν, καλεί την Επιτροπή να καλύψει σύντομα την καθυστέρηση που έχει σημειωθεί όσον αφορά την εφαρμογή των νέων τεχνολογιών, ειδικότερα σε σχέση με το Galileo.

4.3 Είναι, επίσης, απαραίτητο να επισημανθούν σαφώς τα προβλήματα προστασίας του ιδιωτικού βίου και της εμπιστευτικότητας των εμπορικών συναλλαγών τα οποία σχετίζονται με την διαφοροποίηση των μέσων πληροφόρησης που χρησιμοποιούνται για την εξακρίβωση του περιεχομένου των φορτίων, προκειμένου να αποφευχθεί ακριβώς η διάδοση των πληροφοριών σε εγκληματικές οργανώσεις, ιδιαίτερα σε τρίτες χώρες (να ληφθούν επίσης υπόψη οι

τελωνιακές επιπτώσεις και οι επιπτώσεις για τα ασφαλιστήρια), για την παρακολούθηση των φορτίων και την ταυτοποίηση των αποστολέων, των διαμεσολαβητών και των παραληπτών στο πλαίσιο της προώθησης Νοήμωνων Συστημάτων Μεταφορών (ΝΣΜ) και των συναφών τεχνολογιών της πληροφορίας.

4.4 Αυτό ισχύει ειδικότερα για την εξειδικευμένη εφοδιαστική που σχετίζεται με το ηλεκτρονικό εμπόριο.

4.5 Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει την προσπάθεια της Επιτροπής να «εκσυγχρονίσει» το επάγγελμα των εφοδιαστών μέσω ενός συστήματος «ορισμών» και «πιστοποίησης» των επιχειρήσεων εφοδιαστικής. Φρονεί όμως ότι τα συστήματα αυτά θα πρέπει να προσφέρουν πράγματι προστιθέμενη αξία.

4.6 Επίσης, η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της διότι η Επιτροπή προτείνει να εκπονηθεί κατάλογος ελάχιστων προσόντων και κατάρτισης, σε συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους.

4.7 Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΟΚΕ επιθυμεί όπως οι απαιτούμενες δεξιότητες και κατάρτιση αναπτύσσονται καθ' όλη τη διάρκεια του βίου και ενσωματώνουν την πρόοδο της γνώσης. Επιδοκιμάζει επίσης το γεγονός ότι η Επιτροπή εργάζεται για την αμοιβαία αναγνώριση των εθελοντικών αυτών πιστοποιητικών. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΟΚΕ εύχεται οι απαιτούμενες δεξιότητες και η κατάρτιση να αναπτύσσονται καθ' όλη τη διάρκεια του επαγγελματικού βίου και να ενσωματώνουν σταδιακά την πρόοδο της γνώσης και της τεχνολογίας. Εκφράζει επίσης την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι η Επιτροπή εργάζεται για την αμοιβαία αναγνώριση αυτών των εθελοντικών πιστοποιητικών.

4.8 Η βελτίωση των επιδόσεων της εφοδιαστικής μέσω της αυξημένης χρήσης των νέων τεχνολογιών, της διοικητικής απλούστευσης, της ανταλλαγής εμπειρικών, της ανάπτυξης των προσόντων και της κατάρτισης και της «συντροπικότητας» είναι απολύτως απαραίτητη. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ επιθυμεί να υπογραμμίσει ότι η πρόοδος αυτή μπορεί να αναπτύξει πλήρως τις θετικές πτυχές της μόνον εάν ο τομέας των μεταφορών και της εφοδιαστικής αποτελέσουν αντικείμενο εξισορρόπησης των συνδυασμένων μέσων και της διατροπικότητας καθώς και ενός «ρυθμιζόμενου ανταγωνισμού», όπως συνιστά η Επιτροπή στο Λευκό Βιβλίο του 2001. Αυτό συνεπάγεται όμως την επανεκτίμηση του κόστους των μεταφορών και την πραγματική εναρμόνιση των συνθηκών ανταγωνισμού στις συνδυασμένες, αλλά και στις διατροπικές μεταφορές, σε όλη την επικράτεια της ΕΕ.

Βρυξέλλες, 29 Μαΐου 2008.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Δημήτρης ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ