

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Στρατηγική για την εσωτερική και εξωτερική ανταγωνιστικότητα του εξωτερικού κόστους»

COM(2008) 435 τελικό/2

(2009/C 317/14)

Εισηγητής: ο κ. SIMONS

Στις 8 Ιουλίου 2008, το Συμβούλιο αποφάσισε, σύμφωνα με το άρθρο 262 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την

Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Στρατηγική για την εσωτερική και εξωτερική ανταγωνιστικότητα του εξωτερικού κόστους

COM(2008) 435 τελικό/2.

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότηση του στις 20 Μαΐου 2009 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. Simons.

Κατά την 455η σύνοδο ολομέλειάς της 15ης και 16ης Ιουλίου 2009 (συνεδρίαση της 15ης Ιουλίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 133 ψήφους υπέρ, 6 κατά και 3 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Συμπεράσματα

1.1. Η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι η Επιτροπή έχει καταβάλει σημαντική προσπάθεια προκειμένου να διαμορφώσει ένα σύστημα καταλογισμού του εξωτερικού κόστους για όλα τα μέσα μεταφοράς. Λαμβανομένης υπόψη της δυσκολίας του εγχειρήματος, η ΕΟΚΕ εκτιμά ιδιαίτερα την προσπάθεια αυτή, αλλά επισημαίνει ότι χρειάζεται να εξαλειφθούν ακόμη αρκετά εμπόδια σε σχέση με την πρακτική εφαρμογή του συστήματος, καθώς και ότι έχει μεγάλη σημασία να διατηρηθεί η υφιστάμενη ευρεία υποστήριξη της προσπάθειας αυτής από την κοινωνία.

1.2. Η εσωτερική και εξωτερική ανταγωνιστικότητα πρέπει να περιοριστεί τη ρύπανση και τις οχλήσεις που προκαλεί καθένα από τα υφιστάμενα μέσα μεταφοράς.

1.3. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να μεριμνήσει εξ αρχής για την ομαλή ένταξη των μεταφορέων από τρίτες χώρες στην εσωτερική και εξωτερική ανταγωνιστικότητα, ώστε να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να βρεθούν σε ευνοϊκότερη θέση.

1.4. Η παρούσα κατάσταση, κατά την οποία το εξωτερικό κόστος δεν καταλογίζεται στα διάφορα μέσα μεταφοράς και στους χρήστες τους, δημιουργεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τα μέσα μεταφοράς με υψηλό εξωτερικό κόστος. Η εσωτερική και εξωτερική ανταγωνιστικότητα θα εξασφάλιζε υγιή ανταγωνισμό, πράγμα που θα είχε ως αποτέλεσμα τη μετάβαση σε πιο φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς. Η ΕΟΚΕ θεωρεί σημαντικό να διαδοθεί αποτελεσματικότερα αυτή η αρχή, διότι θα μπορούσε επίσης να προκαλέσει διαρθρωτικές αλλαγές στην προσφορά και στη χρήση των υπηρεσιών μεταφοράς.

1.5. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την άποψη της Επιτροπής ότι χρειάζεται να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο κοινοτικού επιπέδου. Κατά τη γνώμη της ΕΟΚΕ, κανένα κράτος μέλος δεν θα πρέπει να μπορεί να επιλέξει να μείνει εκτός αυτού του πλαισίου.

1.5.1. Σύμφωνα με την ΕΟΚΕ, το πλαίσιο αυτό πρέπει να περιλαμβάνει ορισμένους βασικούς όρους (όπως π.χ. καθορισμό του ύψους της επιβάρυνσης σε συνάρτηση με το βιοτικό επίπεδο, με σημαντική διαφοροποίηση όσον αφορά τον τόπο και τον χρόνο, με βάση τη γεωγραφική περιοχή και όχι τα κρατικά σύνορα) που θα πρέπει να πληρούνται, εντός ορισμένων περιθωρίων ανοχής, όσον αφορά το ποσό της επιβάρυνσης, προκειμένου να εξουδετερωθεί το εξωτερικό κόστος.

1.5.2. Οι αρμόδιες για την είσπραξη των εισφορών αρχές, είτε πρόκειται για κράτος μέλος είτε για περιφερειακή ή τοπική αρχή, έχοντας επαρκή γνώση της κατάστασης, θα πρέπει στη συνέχεια να φροντίζουν για τον ακριβέστερο υπολογισμό των τελών, εντός των προαναφερθέντων περιθωρίων.

1.6. Η ΕΟΚΕ θεωρεί επείγον να υποβάλει η Επιτροπή –ακόμη και τώρα, κατά την περίοδο της κρίσης– συγκεκριμένες προτάσεις σχετικά με ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη χρέωση του εξωτερικού κόστους για όλα τα μέσα μεταφοράς και να προβλέψει την περαιτέρω επεξεργασία και εφαρμογή του από τα κράτη μέλη σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι προτάσεις αυτές θα πρέπει βέβαια να έχουν την υποστήριξη της κοινωνίας και των μέσων μεταφοράς και να λαμβάνουν υπόψη τις περιβαλλοντικές ανησυχίες. Οι οφειλόμενες πληρωμές ή εισφορές θα πρέπει να συνδέονται με τη χρήση και όχι με την ιδιοκτησία των μέσων μεταφοράς.

1.7. Σε περίπτωση που η εσωτερική και εξωτερική ανταγωνιστικότητα εφαρμοστεί στην πράξη, η ΕΟΚΕ κρίνει ότι τα έσοδα που θα παράγει πρέπει να χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τους εθνικούς δημοσιονομικούς κανόνες για την υλοποίηση μέτρων που συμβάλλουν στη μείωση, κατά προτίμηση στην πηγή, των εξωτερικών επιπτώσεων των μέσων μεταφοράς, όπως η άμεση ρύπανση του περιβάλλοντος ή οι επιπτώσεις στη δημόσια υγεία.

2. Εισαγωγή

2.1. Το θέμα της εσωτερικεύσης του εξωτερικού κόστους δεν θίγεται για πρώτη φορά. Ο άγγλος οικονομολόγος Ρίγου, το 1924, και ο συμπατριώτης του Coase, το 1960, ανέπτυξαν θεωρίες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο το κόστος των θετικών και των αρνητικών εξωτερικών επιπτώσεων μπορεί να συμπεριληφθεί στον μηχανισμό της αγοράς μέσω της τιμολόγησης: κατά τον μεν Ρίγου, μέσω επιδοτήσεων και φόρων, κατά τον δε Coase, μέσω εμπορεύσιμων δικαιωμάτων ιδιοκτησίας, υπό αυστηρές προϋποθέσεις (μηδενικό ή ελάχιστο κόστος μεταβίβασης, μετρήσιμη ζημία και περιορισμένος αριθμός εμπλεκομένων).

2.2. Και στις μεταφορές, δηλαδή στην καθοδηγούμενη μετακίνηση μέσω μεταφοράς επί των υποδομών των μεταφορών, προκύπτουν εξωτερικές επιπτώσεις. Όταν ο αριθμός των εμπλεκόμενων παραγόντων είναι μεγάλος, όπως π.χ. στην περίπτωση των χερσαίων μεταφορών, πρέπει να προτιμηθεί η προσέγγιση του Ρίγου, κυρίως επειδή επιτρέπει την αποτελεσματική κατανομή του κόστους, εφόσον η προσαρμογή γίνεται με βάση το οριακό εξωτερικό κόστος.

2.3. Το θέμα αυτό αναφέρθηκε για πρώτη φορά στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1960, αλλά οι επιστημονικές γνώσεις της εποχής δεν επαρκούσαν για να προσδιοριστεί επακριβώς ο τρόπος μέτρησης των πρακτικών επιπτώσεων και να εκτιμηθεί το σχετικό κόστος. Ο στόχος τότε ήταν να εξισορροπηθούν οι υποτιθέμενοι άνοιχοι ανταγωνισμοί μεταξύ των διάφορων μέσων μεταφοράς.

2.4. Παρόλα αυτά, η ΕΕ δεν έμεινε με τα χέρια σταυρωμένα. Μπορούμε να αναφέρουμε, για παράδειγμα την Πράσινη Βίβλο με τίτλο «Προς ένα δίκαιο και αποτελεσματικό καθορισμό των τιμών στις μεταφορές» που εκδόθηκε το 1995, τη Λευκή Βίβλο με τίτλο «Δίκαιη πληρωμή για τη χρήση της υποδομής: μια σταδιακή θέσπιση ενός κοινού πλαισίου για τη χρέωση του κόστους της υποδομής των μεταφορών στην ΕΕ» που εκδόθηκε το 1998, τη Λευκή Βίβλο «Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» που εκδόθηκε το 2001, καθώς και την ενδιάμεση αξιολόγηση της τελευταίας το 2006.

2.5. Το 2006, ζητήθηκε από την Επιτροπή ⁽¹⁾ να παρουσιάσει το αργότερο «στις 10 Ιουνίου 2008, [...], αφού εξετάσει όλες τις επιλογές, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών που συνδέονται με το περιβάλλον, το θόρυβο, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και την υγεία, [...] ένα γενικό εναρμόσιμο, διαφανές και συνεκτικό πρότυπο για την αξιολόγηση όλων των εξωτερικών δαπανών του οποίο χρησιμοποιείται ως βάση για μελλοντικούς υπολογισμούς τελών χρήσης υποδομών. Το πρότυπο αυτό πρέπει να συνοδεύεται από ανάλυση των επιπτώσεων από τον εσωτερικό καταλογισμό των εξωτερικών δαπανών για όλα τα μέσα μεταφοράς και μια στρατηγική για τη σταδιακή εφαρμογή του προτύπου αυτού σε όλα τα μέσα μεταφοράς».

2.6. Ο στόχος είναι ο καταλογισμός του εξωτερικού κόστους για όλα τα μέσα μεταφοράς, προκειμένου να προσδιοριστεί ένα δίκαιο επίπεδο τιμών και να επιβαρύνονται οι χρήστες με το πραγματικό κόστος που προκαλούν. Με αυτές τις πληροφορίες, οι χρήστες θα ενεργούν έχοντας καλύτερη επίγνωση των συνεπειών της δραστηριότητάς τους, με αποτέλεσμα να προσαρμόζουν τη συμπεριφορά τους έτσι ώστε να μειώνεται το εξωτερικό κόστος.

2.7. Η ΕΟΚΕ έχει ασχοληθεί επανειλημμένα με το θέμα του υπολογισμού του εξωτερικού κόστους στο πλαίσιο πολυάριθμων παλαιότερων γνωμοδοτήσεών της. Στη γνωμοδότηση του 1996 επισημαίνει ότι «ο μερικός καταμερισμός των διαφόρων μορφών του κόστους υποδομών και του εξωτερικού κόστους στους επιμέρους μεταφορείς μπορεί να δημιουργήσει στρέβλωση του ανταγωνισμού». Στη γνωμοδότηση που είχε αφιερώσει στη Λευκή Βίβλο του 2001 είχε

δηλώσει π.χ. ότι συμφωνεί με την άποψη ότι «η δράση της Κοινότητας θα πρέπει [...] να αποσκοπεί στη σταδιακή αντικατάσταση της ισχύουσας φορολογίας του συστήματος των μεταφορών με αποτελεσματικότερα μέτρα για την ενσωμάτωση του κόστους των υποδομών και του εξωτερικού κόστους».

2.8. Στη γνωμοδότησή της για την ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 για τις μεταφορές, η ΕΟΚΕ συμφωνεί με τη νέα προσέγγιση της Επιτροπής, η οποία συνεπάγεται στροφή από την πολιτική που εστιάζεται υποχρεωτικά σε ένα μέσο μεταφοράς προς μια πολιτική που προωθεί την επονομαζόμενη συντροπικότητα ⁽²⁾ · μια προσέγγιση που προωθεί την βέλτιστη αξιοποίηση κάθε μέσου, καθιστώντας το πιο ανταγωνιστικό, πιο βιώσιμο, κοινωνικά αποδοτικότερο, πιο φιλικό προς το περιβάλλον και ασφαλέστερο, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται κατ' αυτόν τον τρόπο περισσότεροι και καλύτεροι συνδυασμοί μεταφορών.

2.9. Με αυτό το σκεπτικό, η ΕΟΚΕ θεωρεί λογικό να επιβαρύνεται κάθε μέσο μεταφοράς ⁽³⁾ με το σύνολο του κόστους του.

2.10. Η ΕΟΚΕ έχει εκδώσει επίσης διάφορες γνωμοδοτήσεις σχετικά με τις βιώσιμες αστικές μεταφορές, όπως τη γνωμοδότηση για την «Πράσινη Βίβλο: Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας» ⁽⁴⁾ ή τη διερευνητική γνωμοδότηση «Το ενεργειακό μείγμα στις μεταφορές» ⁽⁵⁾. Στη θεώρηση της ΕΟΚΕ προστίθεται μια νέα διάσταση: η αρχή «ο χρήστης πληρώνει» μετατρέπεται στην αρχή «ο ρυπαίνων, στην προκειμένη περίπτωση ο χρήστης, πληρώνει».

2.11. Ουσιώδες στοιχείο της προτεινόμενης στρατηγικής αποτελεί το γεγονός ότι η «τιμολόγηση με βάση το οριακό κοινωνικό κόστος» χρησιμοποιείται ως γενική αρχή για την εσωτερικεύση του εξωτερικού κόστους.

2.12. Σύμφωνα με την προσέγγιση αυτή, οι τιμές στις μεταφορές πρέπει να είναι ίσες με το πρόσθετο κόστος που δημιουργεί ένας επιπλέον χρήστης της υποδομής. Θεωρητικά, το πρόσθετο αυτό κόστος θα πρέπει να καλύπτει τόσο το κόστος του χρήστη όσο και το εξωτερικό κόστος και να οδηγεί σε αποτελεσματική χρήση των υποδομών και σε μια άμεση σύνδεση μεταξύ της χρήσης των δημόσιων πόρων και των μέσων μεταφοράς. Η τιμολόγηση με βάση το οριακό κοινωνικό κόστος θα οδηγήσει έτσι στην αποδοτική χρήση των υφιστάμενων υποδομών ⁽⁶⁾.

2.13. Κατά τη γνώμη της ΕΟΚΕ, η εσωτερικεύση του εξωτερικού κόστους θα έχει και κοινωνικές επιπτώσεις. Γι' αυτό και είναι απαραίτητο να συμμετέχουν οι κοινωνικοί εταίροι από όσο το δυνατό πιο πρώιμο στάδιο στη συζήτηση, προκειμένου να συμφωνηθεί πώς θα εφαρμοστεί η εσωτερικεύση στους διάφορους τομείς.

3. Περίληψη της ανακοίνωσης της Επιτροπής και των συμπερασμάτων του Συμβουλίου

3.1. Με τη δέση μέτρων «Πράσινες μεταφορές», η οποία περιλαμβάνει μια γενική ανακοίνωση, μια πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας για την ευρωβινιέτα, μια ανακοίνωση για τα μέτρα περιορισμού του σιδηροδρομικού θορύβου για τον υφιστάμενο στόλο και μια ανακοίνωση στρατηγικής, η Επιτροπή επιδιώκει την ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους (CO₂, ατμοσφαιρική ρύπανση, θόρυβος και συμφόρηση) στην τιμή των μεταφορών, ώστε οι χρήστες να επιβαρύνονται με το πραγματικό κόστος που δημιουργούν.

⁽²⁾ COM(2006) 314, σημεία 1.1 και 9.

⁽³⁾ Το οποίο υπόκειται στη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, εξαιρούνται επομένως τα στρατιωτικά και παρόμοια οχήματα.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 224 της 30.08.09, σ. 39

⁽⁵⁾ ΕΕ C 162 της 25.6.2008, σ. 52.

⁽⁶⁾ Σύμφωνα με την «Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Στρατηγική για την εσωτερικεύση του εξωτερικού κόστους», COM(2008) 435 τελικό.

⁽¹⁾ Βλ. άρθρο 11 της οδηγίας 2006/38/ΕΚ.

3.2. Είναι, όμως, απαραίτητο να αναληφθούν και άλλες δράσεις, όπως μια πολιτική για την αντιμετώπιση των προβλημάτων στην πηγή ή πρωτοβουλίες για την εσωτερική αγορά και για την προώθηση της τεχνολογικής καινοτομίας. Τα κέρδη που θα αποκομισθούν θα πρέπει να επενδυθούν στη μείωση του εξωτερικού κόστους, π.χ. μέσω επενδύσεων στην έρευνα και την καινοτομία, στην κατασκευή φιλικότερων προς το περιβάλλον υποδομών και στην ανάπτυξη των δημόσιων μεταφορών. Το 2013 θα πρέπει να πραγματοποιηθεί ένας απολογισμός της κατάστασης.

3.3. Στη συνεδρίασή του της 8ης και 9ης Δεκεμβρίου 2008, το Συμβούλιο δήλωσε ότι είναι απαραίτητο να εφαρμοστεί για όλα τα μέσα μεταφοράς μια σταδιακή, δίκαιη, αποτελεσματική και ισορροπημένη προσέγγιση, καθώς και η αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας. Έλαβε, επίσης, γνώση του γεγονότος ότι η Επιτροπή έχει ορίσει το 2013 ως χρονικό ορίζοντα για την αξιολόγηση της εφαρμογής της στρατηγικής. Το Συμβούλιο αναφέρει, ακόμη, ότι η τήρηση των προαναφερόμενων αρχών αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την εξασφάλιση της κοινωνικής αποδοχής της προσπάθειας για την εσωτερική του εξωτερικού κόστους.

4. Γενικές παρατηρήσεις

4.1. Η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι η Επιτροπή αναπτύσσει εκτενή δράση για το θέμα από το 2006 και έπειτα. Διοργάνωσε δημόσιες ακροάσεις και ομάδες εργασίας με τους ενδιαφερόμενους φορείς, υπέβαλε πρόταση για τη θέσπιση κοινοτικού πλαισίου για την εσωτερική του εξωτερικού κόστους, διεξήγαγε αξιολόγηση του αντικτύπου και χάραξε στρατηγική για την βαθμιαία ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους σε όλα τα μέσα μεταφοράς.

4.2. Κοντολογίς, η Επιτροπή επιτέλεσε σημαντικό έργο εντός μιας εξαιρετικά σύντομης περιόδου, για ένα θέμα όπως η εσωτερική του εξωτερικού κόστους, το οποίο ασφαλώς δεν μπορεί να χαρακτηριστεί εύκολο. Η ΕΟΚΕ θεωρεί τα έγγραφα εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής SEC(2008) 2009, SEC(2008) 2208 και SEC(2008) 2207 πολύ λογικά, αν εξαιρέσουμε τα συμπεράσματα που εξάγονται. Δυστυχώς, στην επίσημη ανακοίνωση της Επιτροπής δεν αξιοποιείται επαρκώς το περιεχόμενο αυτών των εγγράφων και ιδιαίτερα οι «βέλτιστες λύσεις» που προκύπτουν από την ανάλυση. Κατά την ΕΟΚΕ, αξίζει να εξετασθεί αν είναι σκόπιμο να αναπτυχθούν περαιτέρω τα βασικά στοιχεία που περιλαμβάνει το «Εγχειρίδιο εκτίμησης του εξωτερικού κόστους στον τομέα των μεταφορών».

4.3. Τόσο η Επιτροπή όσο και το Συμβούλιο θεωρούν ουσιώδη τη διατήρηση της υφιστάμενης αποδοχής από το κοινωνικό σύνολο, αλλά και από τους επιμέρους τρόπους μεταφοράς, προκειμένου να εξασφαλιστεί ένα αντικειμενικό, γενικώς εφαρμόσιμο, διαφανές και κατανοητό σύστημα.

4.4. Επιπροσθέτως, κατά τη γνώμη της ΕΟΚΕ, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη ορισμένες βασικές προϋποθέσεις όπως η τεχνολογική εξέλιξη, ο κοινωνικός αντίκτυπος της εισαγωγής του συστήματος, οι συνέπειες για τις νησιωτικές, τις μεσόγειες και τις παραμεθόριες περιοχές της Ένωσης, το ύψος των επενδύσεων στον τομέα και η συμβολή στην αειφορία της πολιτικής μεταφορών.

4.5. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την Επιτροπή ότι είναι σημαντικό, τα έσοδα που παράγονται από την εσωτερική του εξωτερικού κόστους των μέσων μεταφοράς, να χρησιμοποιούνται κατά προτίμηση για τη χρηματοδότηση μέτρων που αναμένεται να έχουν τη μεγαλύτερη επίδραση όσον αφορά την καταπολέμηση της ρύπανσης, του θορύβου και της συμφόρησης στους διάφορους τρόπους μεταφοράς και για την προαγωγή της βιώσιμης λειτουργίας τους, σύμφωνα με τις προσπάθειες συνδυασμού και της βελτιστοποίησής τους.

4.6. Τα έσοδα θα πρέπει να διατίθενται για την πρόληψη ή/και τον περιορισμό των ανεπιθύμητων εξωτερικών επιπτώσεων, π.χ. σε μέτρα για την καταπολέμηση της ρύπανσης στην πηγή ή για την κάλυψη των δαπανών δημόσιας υγείας που συνδέονται άμεσα και σαφώς με το συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς ή, ακόμη, για τις δεξαμενές αποθήκευσης διοξειδίου του άνθρακα.

4.7. Η ΕΟΚΕ θεωρεί επίσης ουσιώδες να είναι γνωστές και αναγνωρισμένες οι διάφορες συνιστώσες του εξωτερικού κόστους για κάθε μέσο μεταφοράς.

4.8. Σε ό,τι αφορά για παράδειγμα τις οδικές μεταφορές, το κόστος της κυκλοφοριακής συμφόρησης θα πρέπει να καταλογισθεί δίκαια και αναλογικά τόσο στις επιβατικές όσο και στις εμπορευματικές μεταφορές.

4.9. Προς όφελος της βιώσιμης ανάπτυξης των διάφορων τρόπων μεταφοράς, η ΕΟΚΕ θα επιθυμούσε να δοθεί μεγαλύτερη σημασία στη συνεκτίμηση των κοινωνικών πτυχών στο πλαίσιο της συζήτησης για την εσωτερική του εξωτερικού κόστους.

4.10. Σε αυτό το πλαίσιο, η ΕΟΚΕ επιθυμεί επίσης, να τονίσει ότι η εσωτερική του εξωτερικού κόστους δεν πρέπει να έχει επιπτώσεις στους μισθούς των εργαζομένων, αλλά να επιβαρύνει τους χρήστες των μέσων μεταφοράς.

4.11. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί, συνεπώς, καταρχήν με το σκεπτικό της Επιτροπής να καταλογίζονται όλα τα είδη εξωτερικού κόστους (*). Το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα θα επιτευχθεί, ωστόσο, μόνον εάν το σκεπτικό αυτό εφαρμοστεί στον ίδιο βαθμό παντού όπου προκύπτει εξωτερικό κόστος.

4.12. Η παρούσα κατάσταση, κατά την οποία το εξωτερικό κόστος δεν καταλογίζεται στα διάφορα μέσα μεταφοράς και στους χρήστες τους, δημιουργεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τα μέσα μεταφοράς με υψηλό εξωτερικό κόστος. Η εσωτερική του εξωτερικού κόστους θα εξασφάλιζε υγιή ανταγωνισμό, πράγμα που θα είχε ως αποτέλεσμα τη μετάβαση σε πιο φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς. Η ΕΟΚΕ θεωρεί σημαντικό να διαδοθεί αποτελεσματικότερα αυτή η αρχή, διότι θα μπορούσε επίσης να προκαλέσει διαρθρωτικές αλλαγές στην προσφορά και στη χρήση των υπηρεσιών μεταφοράς.

4.13. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την άποψη της Επιτροπής ότι χρειάζεται να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο κοινοτικού επιπέδου.

4.13.1. Η ΕΟΚΕ φρονεί, εντούτοις, ότι το πλαίσιο αυτό πρέπει να περιλαμβάνει ορισμένους βασικούς όρους που πρέπει να πληρούνται, εντός ορισμένων περιθωρίων ανοχής, όσον αφορά το ποσό της επιβάρυνσης, προκειμένου να εξουδετερωθεί το εξωτερικό κόστος. Θα μπορούσαν για το σκοπό αυτό να ληφθούν υπόψη πτυχές όπως το είδος του εξωτερικού κόστους, ο καθορισμός του ύψους των επιβαρύνσεων σε συνάρτηση με το βιοτικό επίπεδο, με σημαντική διαφοροποίηση όσον αφορά τον τόπο και τον χρόνο με βάση τα γεωγραφικά και όχι τα κρατικά σύνορα.

4.13.2. Οι αρμόδιες για την εισπράξη των εισφορών αρχές, είτε πρόκειται για κράτος μέλος είτε για περιφερειακή ή τοπική αρχή, έχοντας επακριβή γνώση της κατάστασης, θα πρέπει στη συνέχεια να φροντίζουν για τον ακριβέστερο υπολογισμό των τελών, εντός των προαναφερθέντων περιθωρίων, λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορές βιοτικού επιπέδου που υφίστανται μεταξύ των περιφερειών.

(*) Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι τα επίγεια, πλωτά ή εναέρια μνημεία των μεταφορών, δηλαδή τα μεταφορικά μέσα που συνιστούν ιστορικά μνημεία, πρέπει να εξαιρούνται.

4.13.3. Στις θαλάσσιες και στις αεροπορικές μεταφορές, η εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τον παγκόσμιο ανταγωνισμό που καλούνται να αντιμετωπίσουν τα μέσα αυτά.

4.13.3.1. Στα τρία «κλασικά» μέσα χερσαίων μεταφορών που χρησιμοποιούνται στην ευρωπαϊκή επικράτεια, δηλαδή στις οδικές, στις σιδηροδρομικές και στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, θα πρέπει, για λόγους ανταγωνισμού, να εφαρμόζεται με ισορροπημένο τρόπο η ίδια στρατηγική και μεθοδολογία, αν και τα αποτελέσματα που θα προκύψουν μπορεί βεβαίως να διαφέρουν ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες του κάθε μέσου.

4.13.3.2. Αυτή η μορφή εσωτερίκευσης συνάδει με τις πολιτικές της συντροπικότητας και του ανταγωνισμού και μας φέρνει πιο κοντά στο «1992»(!), δηλαδή στην ολοκλήρωση μιας εσωτερικής αγοράς χωρίς εθνικά σύνορα.

5. Ειδικές παρατηρήσεις

5.1. Η Επιτροπή ορθώς χαρακτηρίζει τη Σύμβαση του Mannheim ως ρυθμιστικό πλαίσιο το οποίο αξίζει να ληφθεί υπόψη για τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Η Σύμβαση αυτή ισχύει για τη ναυσιπλοΐα

στον Ρήνο, συμπεριλαμβανομένου του τμήματος που διασχίζει την Ελβετία, και στους παραποτάμους του. Η Σύμβαση, στην οποία προσχώρησε και μια τρίτη χώρα, είναι παλαιότερη από τις Συνθήκες της Ένωσης και επομένως έχει προτεραιότητα ⁽⁸⁾. Απαγορεύει την επιβολή φόρων στη ναυσιπλοΐα, δηλαδή στις μεταφορές στον Ρήνο.

5.2. Έχοντας επίγνωση των περιορισμών της βαθιάς παγκόσμιας κρίσης που διανύουμε, αλλά και ευνοϊκά διακείμενη έναντι της ιδέας της εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους, που υποκινείται κυρίως από περιβαλλοντικά μελήματα, η ΕΟΚΕ απευθύνει έκκληση να μην αποθαρρυνθούμε.

5.3. Αντιθέτως, εύχεται να γίνουν, ακόμη και κατά τη διάρκεια της κρίσης, θετικά βήματα προς την περαιτέρω ανάπτυξη και τελειοποίηση του πλαισίου για την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους, όπως αναφέρεται στο σημείο 4.13.1. και στα επόμενα. Πρόκειται, κατά τη γνώμη της, για έναν στόχο που πρέπει να επιδιωχθεί με τη στενή συνεργασία των ευρωπαϊκών οργάνων, των κρατών μελών και των επιχειρήσεων.

Βρυξέλλες, 15 Ιουλίου 2009

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Mario SEPI

⁽⁸⁾ Άρθρο 307 της Συνθήκης ΕΚ.