

EL

EL

EL



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 28.3.2011
SEC(2011) 359 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Έγγραφο που συνοδεύει την

ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟ

Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών

SEC(2011) 358 τελικό
SEC(2011) 391 τελικό
COM(2011) 144 τελικό

Το παρόν έγγραφο περιλαμβάνει περίληψη της έκθεσης εκτίμησης των επιπτώσεων της Λευκής Βίβλου της Επιτροπής σχετικά με την πολιτική μεταφορών, στην οποία καθορίζεται μια μακροπρόθεσμη στρατηγική που θα επιτρέψει στον κλάδο των μεταφορών να πετύχει τους στόχους του με χρονικό ορίζοντα το έτος 2050.

1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

1. Το σύστημα μεταφορών έχει εξασφαλίσει στην Ευρώπη υψηλό βαθμό κινητικότητας με διαρκώς μεγαλύτερες επιδόσεις από πλευράς ταχύτητας, άνεσης, ασφάλειας και ευκολίας. Εν τούτοις, μια σε βάθος εκ των προτέρων αξιολόγηση που διεξήγαγε η Επιτροπή έδειξε πως παρά τη βελτίωση αρκετών χαρακτηριστικών του συστήματος μεταφορών κατά την τελευταία δεκαετία – ιδίως από πλευράς απόδοσης, ασφάλειας και προστασίας – δεν έχουν σημειωθεί διαρθρωτικές αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας του συστήματος. Η ανικανότητα των προηγούμενων πολιτικών να τροποποιήσουν το υφιστάμενο μοντέλο του κλάδου των μεταφορών αποτελεί μια από τις κύριες αιτίες των μη βιώσιμων τάσεων: διογκούμενες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, μόνιμη εξάρτηση από το πετρέλαιο¹ και αυξανόμενη συμφόρηση.
2. Η Επιτροπή ανέλυσε τις πιθανές μελλοντικές εξελίξεις των προβλημάτων αυτών στην περίπτωση που η πολιτική παραμείνει αμετάβλητη. Από την εν λόγω ανάλυση προκύπτει ότι το μερίδιο των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις μεταφορές θα συνεχίσει να αυξάνει για να φτάσει το 2050 σε ποσοστό σχεδόν 50% των συνολικών εκπομπών. Τα προϊόντα πετρελαίου θα συνεχίσουν το 2050 να αντιπροσωπεύουν το 89% των αναγκών του κλάδου των μεταφορών της ΕΕ. Η συμφόρηση θα αποτελέσει τεράστιο βάρος για την κοινωνία.
3. Με βάση τα συμπεράσματα της εκ των προτέρων αξιολόγησης, η Επιτροπή εντόπισε τέσσερις βασικές αρχικές αιτίες που εμποδίζουν το σύστημα μεταφορών της ΕΕ να μετεξελιχθεί σε βιώσιμο σύστημα:
 - Αναποτελεσματική χρέωση: Σήμερα, το μεγαλύτερο μέρος του εξωγενούς κόστους δεν έχει ακόμη εσωτερικευθεί. Όπου υπάρχουν καθεστώτα εσωτερίκευσης δεν αποτελούν αντικείμενο συντονισμού μεταξύ τρόπων μεταφοράς και κρατών μελών. Επιπλέον, πολλοί φόροι και επιδοτήσεις που σχεδιάστηκαν χωρίς να έχει ληφθεί υπόψη ο στόχος της εσωτερίκευσης επιδρούν στρεβλωτικά στις συμπεριφορές.
 - Ανεπαρκής ερευνητική πολιτική: Παρά τις σημαντικές προσπάθειες που καταβλήθηκαν στον τομέα της ερευνητικής πολιτικής μεταφορών και τα ελπιδοφόρα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν, πολυποίκιλες εμπορικές και κανονιστικές αστοχίες εμποδίζουν την ταχεία ανάπτυξη και εγκατάσταση τεχνολογιών ζωτικής σημασίας για την αειφόρο κινητικότητα.
 - Αναποτελεσματικές υπηρεσίες μεταφορών: Η επίτευξη ενός ενιαίου, ενοποιημένου και αποδοτικού συστήματος μεταφορών καθυστερεί σήμερα εξαιτίας σειράς εναπομένουσών κανονιστικών και εμπορικών αστοχιών, όπως οι κανονιστικοί φραγμοί στην είσοδο επιχειρήσεων στην αγορά ή οι επαχθείς διοικητικές διαδικασίες που υποθηκεύουν την απόδοση και την ανταγωνιστικότητα των πολυτροπικών και διασυνοριακών μεταφορών.

¹ για άνω του 95% των αναγκών παγκοσμίως και για το 96% των αναγκών στην ΕΕ των 27.

Παράλληλα, οι επενδύσεις στον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου και των εγκαταστάσεων μεταφόρτωσης δεν ήταν επαρκείς για να αντιμετωπιστεί η συμφόρηση στις πολυτροπικές μεταφορές. Τα δίκτυα των διαφόρων μέσων μεταφοράς εξακολουθούν να μην είναι επαρκώς ενοποιημένα. Η πολιτική των ΔΕΔ-Μ δεν διέθετε οικονομικούς πόρους ούτε και μια πραγματική ευρωπαϊκή και πολυτροπική προοπτική.

- Έλλειψη ενοποιημένου σχεδιασμού των μεταφορών: Όταν λαμβάνουν αποφάσεις στον τομέα της χωροταξίας ή της χωροθέτησης τόσο σε τοπικό όσο και σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, οι δημόσιες αρχές και οι εταιρείες συχνά δεν συνεκτιμούν επαρκώς τις συνέπειες των επιλογών τους όσον αφορά τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών στο σύνολό του, γεγονός το οποίο συνήθως δημιουργεί ανεπάρκειες.

2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑΣ

4. Δυνάμει των άρθρων 90 και 91 της ΣΛΕΕ, η κοινή πολιτική μεταφορών πρέπει να συμβάλει στους ευρύτερους στόχους των Συνθηκών. Οι πρωταρχικοί στόχοι της κοινής πολιτικής μεταφορών είναι η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών, η διασφάλιση της αειφόρου ανάπτυξης, η προώθηση καλύτερης εδαφικής συνοχής και ενοποιημένου χωροταξικού σχεδιασμού, η βελτίωση της ασφάλειας και η προώθηση της διεθνούς συνεργασίας.
5. Τα ζητήματα που θίγει η Λευκή Βίβλος για τις Μεταφορές έχουν διακρατικές πτυχές που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν ικανοποιητικά μόνο σε επίπεδο κρατών μελών. Οι πτυχές αυτές πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο συντονισμού σε επίπεδο ΕΕ. Τα εντοπισθέντα προβλήματα έχουν διάφορες χωρικές επιπτώσεις και χαρακτηρίζονται από έντονες διακυμάνσεις, γεγονός που σημαίνει ότι οι επιπτώσεις ανά την ΕΕ ενδέχεται να διαφοροποιούνται σημαντικά. Υπάρχει ανάγκη να εξασφαλιστεί η ενσωμάτωση της αλληλεγγύης στις μελλοντικές πολιτικές στον τομέα των μεταφορών.
6. Λόγω της κλίμακας του κλάδου, η δράση σε επίπεδο ΕΕ μπορεί να προκαλέσει ευρύτερα αποτελέσματα και να ενισχύσει τις προσπάθειες σε πολλούς τομείς όπως η ενίσχυση της μεταφορικής ικανότητας, η έρευνα, η συλλογή πληροφοριών και δεδομένων, η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, η ανάπτυξη και η συνεργασία.

3. ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ ΤΗΣ ΕΕ

7. Ο γενικός στόχος πολιτικής της παρούσας πρωτοβουλίας είναι ο καθορισμός μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής που θα μετατρέψει το σύστημα μεταφορών της ΕΕ σε βιώσιμο σύστημα μέχρι το 2050. Αυτός ο γενικός στόχος μπορεί να διαχωριστεί στους ακόλουθους ειδικούς στόχους:

α) Μείωση των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων που να συνάδει με τις μακροπρόθεσμες απαιτήσεις περιορισμού της κλιματικής αλλαγής στους 2°C² και με

² Στον «Χάρτη πορείας για μια οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα έως το 2050» προσδιορίζεται πορεία μείωσης των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων κατά 80% μέχρι το 2050 σε σύγκριση με το 1990. Στο σενάριο «Αποτελεσματική και ευρέως αποδεκτή τεχνολογία» προβλέπεται ότι ο κλάδος των

τον συνολικό στόχο της ΕΕ για μείωση των εκπομπών κατά 80% μέχρι το 2050 σε σύγκριση με το 1990. Οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα που σχετίζονται με τις μεταφορές³ πρέπει να μειωθούν κατά περίπου 60% μέχρι το 2050 σε σύγκριση με το 1990⁴.

β) Δραστική μείωση του συντελεστή εξάρτησης από το πετρέλαιο των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις μεταφορές μέχρι το 2050, όπως προβλέπεται στην στρατηγική της ΕΕ για το 2020 στον τομέα των μεταφορών που απαιτεί «μεταφορές απαλλαγμένες από το διοξείδιο του άνθρακα».

γ) Περιορισμός της αύξησης της συμφόρησης.

8. Οι πρώτοι δύο στόχοι αλληλεπικαλύπτονται σε μεγάλο βαθμό και πρέπει να θεωρηθούν ως απόλυτης προτεραιότητας βάσει της εμβληματικής πρωτοβουλίας για την αποδοτικότητα των πόρων της στρατηγικής Ευρώπη 2020. Υφίστανται ωστόσο και σημαντικές συνέργειες με τον τρίτο στόχο που τυπικά θα απαιτήσει εκτενέστερη χρήση μη μηχανοκίνητων και δημόσιων συγκοινωνιών, οι οποίες περιορίζουν ταυτόχρονα τη χρήση του χώρου και την κατανάλωση ενέργειας.
9. Ταυτόχρονα, η επίτευξη των συγκεκριμένων στόχων πολιτικής που προσδιορίστηκαν ανωτέρω πρέπει να εξασφαλίσει ότι οι «σημερινές και οι μελλοντικές γενιές έχουν πρόσβαση σε ασφαλείς, προστατευμένους, αξιόπιστους και προσιτούς πόρους κινητικότητας για να καλύψουν τις ανάγκες τους και τις φιλοδοξίες τους»⁵.

4. ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

10. Βάσει της εκ των προτέρων αξιολόγησης και των διαβουλεύσεων με τους ενδιαφερόμενους, η Επιτροπή εντόπισε επτά τομείς πολιτικής στους οποίους απτά μέτρα πολιτικής θα μπορούσαν να διαδραματίσουν ρόλο ζωτικής σημασίας όσον αφορά την αναμενόμενη αναμόρφωση του μοντέλου του συστήματος μεταφορών: χρέωση, φορολογία, έρευνα και καινοτομία, πρότυπα απόδοσης και συνοδευτικά μέτρα, εσωτερική αγορά, υποδομές και σχεδιασμός μεταφορών.
11. Για να καθορίσει τις ενδεικνυόμενες δράσεις πολιτικής της ΕΕ η Επιτροπή εξέτασε την πιθανή εφαρμογή μεμονωμένων μέτρων παρέμβασης σε καθένα από τους επτά τομείς πολιτικής που προσδιορίστηκαν ανωτέρω. Ωστόσο, φαίνεται ότι καμία από τις κατηγορίες των μέσων μεμονωμένα ή σε συνδυασμό δεν θα επαρκούσαν για να αντιμετωπιστούν ταυτόχρονα και με ικανοποιητικό τρόπο όλες οι διαφορετικές αιτίες των προβλημάτων και όλα τα στοιχεία του συγκεκριμένου στόχου πολιτικής.

μεταφορών μειώνει τις εκπομπές του κατά περίπου 60%, η βιομηχανία κατά περίπου 80%, ο κλάδος των κατοικιών και των υπηρεσιών κατά περίπου 90% και η ηλεκτροπαραγωγή κατά άνω του 90%.

³ Οι αναφορές στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα που σχετίζονται με τις μεταφορές αφορούν μόνο τις εκπομπές από τη δεξαμενή στον τροχό.

⁴ Δεδομένου ότι οι περισσότερες εκπομπές θερμοκηπιακών αερίων είναι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, ο στόχος αυτός μπορεί να θεωρηθεί ισοδύναμος με το στόχο μείωσης των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων κατά 60% όπως εκφράζεται στην εκτίμηση επιπτώσεων της ανακοίνωσης «Χάρτης πορείας για μια οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα έως το 2050».

⁵ SEC(2010) 1606 τελικό (14 Δεκεμβρίου 2010) Έγγραφο εργασίας των Υπηρεσιών της Επιτροπής, «Ευρωπαϊκή στρατηγική για καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα - Κυλιόμενο Πρόγραμμα»,

12. Βάσει των παραπάνω αναλύσεων, εκτός από την επιλογή «καμία νέα πολιτική» - Επιλογή πολιτικής 1, καταρτίστηκαν τρεις Επιλογές πολιτικής για την επίτευξη του ίδιου στόχου μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα κατά 60% και επιλέχθηκαν για λεπτομερή αξιολόγηση. Και οι τρεις επιλογές προβλέπουν μέτρα και στους επτά τομείς πολιτικής, καθώς και ορισμένες κοινές πρωτοβουλίες. Αυτό που τις διακρίνει είναι η ένταση της παρέμβασης, η οποία ανάλογα με την επιλογή, είναι μεγαλύτερη σε ορισμένο συγκεκριμένο τομέα και μικρότερη στους υπόλοιπους.
13. Η Επιλογή πολιτικής 3 αποβλέπει στην επίδειξη των επιπτώσεων των πολιτικών που υπογραμμίζουν την ταχεία εγκατάσταση νέων συστημάτων κίνησης, μέσω της επιβολής πολύ αυστηρών προτύπων για το διοξείδιο του άνθρακα στα νέα οχήματα και συνοδεύοντας τα με τις κατάλληλες πολιτικές καινοτομίας με την θέσπιση των απαραίτητων προϋποθέσεων πλαίσιας. Εικάζεται ότι η εν λόγω προσέγγιση θα είναι η αποτελεσματικότερη όσον αφορά τη μείωση του κόστους και το χρόνο εισαγωγής των νέων τεχνολογιών.
14. Η Επιλογή πολιτικής 2 αποβλέπει στην επίδειξη των επιπτώσεων των πολιτικών που εξαρτώνται λιγότερο από τα πρότυπα επιδόσεων και την ενεργό τεχνολογική εγκατάσταση και περισσότερο από την διαχείριση της κινητικότητας και της χρέωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Εικάζεται ότι η βιομηχανία δεν θα ξεπεράσει τα λιγότερο αυστηρά πρότυπα για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τα οχήματα και ότι η απαιτούμενη μείωση των εκπομπών επιτυγχάνεται – επιπροσθέτως προς την πλήρη χρέωση του εξωγενούς κόστους και την εξάλειψη των φορολογικών στρεβλώσεων – αν η τιμή του (διοξειδίου του) άνθρακα αφηθεί να αυξηθεί κατά το απαιτούμενο ποσό. Αυτό μπορεί να θεωρηθεί ότι αντιπροσωπεύει τις επιπτώσεις της υψηλής φορολογίας του (διοξειδίου του) άνθρακα ή της εισαγωγής συγκεκριμένου ανωτάτου ορίου και συστήματος εμπορίας για τις μεταφορές. Σε περίπτωση υπερβολικά υψηλής τιμής του διοξειδίου του άνθρακα, οι επιπτώσεις είναι δυνατόν να ισοδυναμούν με περιορισμούς στην κινητικότητα με «ορυκτά καύσιμα» και να καθιστούν επιτακτική τη μεταστροφή προς καθαρούς τρόπους μεταφοράς.
15. Η Επιλογή πολιτικής 4 αντιπροσωπεύει ενδιάμεση προσέγγιση. Οι τιμές της για τα πρότυπα όσον αφορά το διοξείδιο του άνθρακα και την εγκατάσταση της τεχνολογίας βρίσκονται μεταξύ εκείνων της Επιλογής 2 και της Επιλογής 3. Περιλαμβάνει πλήρη χρέωση του εξωγενούς κόστους και κατάργηση των φορολογικών στρεβλώσεων όπως και στην Επιλογή 2, αλλά το πρόσθετο στοιχείο χρέωσης του (διοξειδίου του) άνθρακα εφαρμόζεται μόνον στο αστικό πλαίσιο υπό τη μορφή σκιώδους τιμής που ενεργεί ως υποκατάστατο μεγάλης ποικιλίας πιθανών μέτρων διαχείρισης της ζήτησης.

5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

16. Αξίζει να σημειωθεί ότι η εκτίμηση των επιπτώσεων των εναλλακτικών επιλογών πολιτικής χαρακτηρίζεται από σημαντική αβεβαιότητα, λόγω του εξαιρετικά μεγάλου χρονικού ορίζοντα – 40 έτη – και της επίδρασης παραγόντων που είναι δύσκολο να προβλεφθούν ή να ποσοτικοποιηθούν, όπως: οι πολυάριθμες συνέργειες και αντισταθμίσεις των μέτρων πολιτικής, οι μακροπρόθεσμες τεχνολογικές εξελίξεις, και ρόλος της κινητικότητας και των περιβαλλοντικών στοιχείων στην ευημερία.

17. Ο κατωτέρω πίνακας περιέχει συνοπτική παρουσίαση των διαφόρων επιπτώσεων των επιλογών πολιτικής που αναλύθηκαν όσον αφορά τις λοιπές οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις:

Συνοπτικός πίνακας επιπτώσεων

	<i>Επιλογή πολιτικής 2</i>	<i>Επιλογή πολιτικής 3</i>	<i>Επιλογή πολιτικής 4</i>
Οικονομικές επιπτώσεις			
Των μεταφορών ως επιχειρηματική δραστηριότητα			
Μεταφορικές δραστηριότητες	--	=	-
Στροφή σε άλλους τρόπους μεταφορών	++	=	+
Μοναδιαίο κόστος ανά χρήστη	---	=	--
Της δυναμικής των μεταφορών στα ακόλουθα:			
Οικονομική ανάπτυξη	++	+	+++
Απόδοση του συστήματος μεταφορών	++	+	+++
Συμφόρηση	++	=	+
Κόστος μεταφορών για τα νοικοκυριά	--	-	--
Σχετικοί με τις μεταφορές κλάδοι	+	+++	+++
Καινοτομία και έρευνα	+	+++	++
Μείωση του διοικητικού φόρτου	+	=	+
Προϋπολογισμός της ΕΕ	=	=	=
Διεθνείς σχέσεις	--	-	-
Κοινωνικές επιπτώσεις			
Κινητικότητα των πολιτών			
Βαθμός κινητικότητας	---	=	-
Επιλογή	++	=	++
Προσβασιμότητα	++	=	++
Επιπτώσεις λόγω κατανομής	=	-	+
Επίπεδο και όροι απασχόλησης	++	++	+++
Ασφάλεια	++	=	+
Περιβαλλοντικές επιπτώσεις			
Αλλαγή του κλίματος	+++	+++	+++
Ρύπανση ατμοσφαιρικού αέρα	+++	++	++
Ηχορρύπανση	+++	++	+
Χρήση ενέργειας / ενεργειακή απόδοση	+++	++	+++
Χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας	+	+++	++
Βιοποικιλότητα	+	-	=

Υπόμνημα

= βασικό σενάριο ή ισοδύναμο προς την Επιλογή πολιτικής 1

+ έως +++ χαμηλή έως υψηλή βελτίωση σε σύγκριση με την Επιλογή πολιτικής 1

- έως --- χαμηλή έως υψηλή χειροτέρευση σε σύγκριση με την Επιλογή πολιτικής 1

18. Από τον ανωτέρω πίνακα προκύπτει ότι:

- Από οικονομική σκοπιά, η Επιλογή πολιτικής 4 φαίνεται ότι είναι συνολικά προτιμητέα. Στην πραγματικότητα, ενώ επιτυγχάνει τον στόχο όσον αφορά το διοξειδίο του άνθρακα με υψηλότερο κόστος σε σχέση με την Επιλογή 3, έχει μικρότερο κόστος συμφόρησης και συνολικό όφελος λόγω λιγότερο στρεβλού συστήματος χρέωσης.

- Από κοινωνική σκοπιά επίσης, η Επιλογή πολιτικής 4 θα ήταν η πιο προτιμητέα. Σε σύγκριση με την Επιλογή 2 δεν επηρεάζει δραστικά τον υφιστάμενο τρόπο ζωής και την οργάνωση της κοινωνίας και κατά συνέπεια αναμένεται να έχει μικρότερο κοινωνικό κόστος όσον αφορά την προσαρμογή στις νέες περιστάσεις.
- Από περιβαλλοντική σκοπιά η Επιλογή πολιτικής 2 είναι η πλέον φιλόδοξη επιλογή επειδή καλύπτει το ευρύτερο φάσμα των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

6. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ

19. Όσον αφορά την αποτελεσματικότητα, η Επιλογή πολιτικής 2 προσφέρει πράγματι το πλέον ενδεικνυόμενο σύνολο δράσεων για την επίτευξη των τεθέντων στόχων.
20. Όσον αφορά το στόχο της ενεργειακής απόδοσης (στόχος διοξειδίου του άνθρακα και εξάρτηση από το πετρέλαιο) επειδή και οι τρεις επιλογές πολιτικής έχουν σχεδιαστεί με στόχο την επίτευξη του στόχου του 60%, είναι και οι τρεις αποτελεσματικές. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί στο παρόν στάδιο ότι η Επιλογή πολιτικής 3 εξαρτάται ιδιαίτερα από την επιτυχή υιοθέτηση σε μεγάλη κλίμακα των εναλλακτικών καυσίμων, ενώ η Επιλογή 2 είναι η λιγότερο εκτεθειμένη σε τεχνολογική διακινδύνευση και κατά συνέπεια μπορεί να θεωρηθεί πιο αξιόπιστη όσον αφορά την επίτευξη του στόχου για τις εκπομπές θερμοκηπιακών αερίων.
21. Η Επιλογή πολιτικής 2 προσφέρει τις καλύτερες δυνατότητες περιορισμού της αύξησης της συμφόρησης επειδή εστιάζεται ιδιαίτερα στα μέτρα πολιτικής που καλύπτουν την διαχείριση της ζήτησης και την βελτίωση του συστήματος. Στην Επιλογή πολιτικής 3 που εστιάζεται ιδιαιτέρως στην τεχνολογία, η συμφόρηση συνεχίζει να συνδέεται με υψηλό κόστος για την κοινωνία.
22. Από πλευράς απόδοσης, το μοντέλο παρέχει ένδειξη περί του συνολικού κόστους των μεταφορών για κάθε Επιλογή πολιτικής. Το κόστος αυτό περιλαμβάνει: τις κεφαλαιουχικές δαπάνες που σχετίζονται με τον εξοπλισμό μεταφορών, το κόστος της υποδομής για την φόρτιση και τον επανεφοδιασμό των οχημάτων που κινούνται με ηλεκτρική ενέργεια⁶, τα πάγια λειτουργικά έξοδα, τα μεταβλητά λειτουργικά έξοδα (συμπεριλαμβανομένων και των δαπανών καυσίμου), την δυσχρησία των χρηστών, και το εξωγενές κόστος της συμφόρησης, της ρύπανσης του ατμοσφαιρικού αέρα, του θορύβου και των ατυχημάτων.
23. Από τα αποτελέσματα της μοντελοποίησης προκύπτει ότι, σε σύγκριση με την Επιλογή πολιτικής 1, το συνολικό κόστος των μεταφορών που ορίστηκαν έτσι θα είναι υψηλότερο στην Επιλογή πολιτικής 2 με την προσθήκη επιπλέον 1.193 δισ. ευρώ μέχρι το 2050. Ακολουθεί η Επιλογή πολιτικής 4 με προσθήκη 1.012 δισ. ευρώ και η Επιλογή πολιτικής 3 με περίπου 640 δισ. ευρώ.
24. Ο υπολογισμός του συνολικού κόστους – και κατά συνέπεια η σύγκριση μεταξύ των εναλλακτικών επιλογών – δεν περιλαμβάνει τις δαπάνες έρευνας και ανάπτυξης ούτε το κόστος υποδομών για την αναβάθμιση και την ενδεχόμενη επέκταση του δικτύου. Επιπλέον, δεν περιλαμβάνει τα έσοδα που μεταφέρονται στον προϋπολογισμό (δηλ.

⁶ Οι επενδύσεις που απαιτούνται για την ανάπτυξη της υποδομής οδικών μεταφορών με ηλεκτρική ενέργεια εκτιμάται σε περίπου 140 δισ. ευρώ στην Επιλογή πολιτικής 3 και ακολουθεί η Επιλογή πολιτικής 4 με περίπου 120 δισ. ευρώ και η Επιλογή πολιτικής 2 με περίπου 80 δισ. ευρώ.

δασμοί, φόροι προστιθέμενης αξίας, φόροι καταχώρησης και άλλοι φόροι ιδιοκτησίας, τέλη, πληρωμές για άδειες διοξειδίου του άνθρακα της αεροπορίας στο πλαίσιο του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ, κλπ.) που αποτελούν πρόσθετες δαπάνες για τον χρήστη, αλλά μεταφορά πόρων από την σκοπιά της κοινωνίας.

25. Η Επιτροπή θα προχωρήσει σε εκτίμηση του κόστους της υποδομής δικτύων στο πλαίσιο της αναθεώρησης των κατευθυντηρίων γραμμών των ΔΕΔ-Μ και κατά συνέπεια στο παρόν στάδιο μπορεί να παρασχεθεί χονδρική μόνο εκτίμηση. Οι επενδύσεις στο δίκτυο που προορίζεται να εξυπηρετήσει το σύστημα μεταφορών μέχρι το 2050 θα πρέπει να διατεθούν πολύ νωρίτερα. Το κόστος ανάπτυξης της ενωσιακής υποδομής για να καλυφθεί η ζήτηση για μεταφορές έχει εκτιμηθεί σε άνω των 1,5 τρισ. ευρώ για την περίοδο 2010-2030. Η ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ απαιτεί περίπου 550 δισ. μέχρι το 2020, από τα οποία περίπου 215 δισ. μπορεί να διατεθούν για την εξάλειψη των κύριων σημείων συμφόρησης.
26. Από πλευράς συνέπειας, η Επιλογή πολιτικής 4 παρέχει πιο ισορροπημένη λύση όσον αφορά τα αντισταθμίσιμα τον οικονομικό, τον κοινωνικό και τον περιβαλλοντικό τομέα.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

27. Σε γενικές γραμμές, από την διαδικασία μοντελοποίησης προκύπτει ότι πρέπει να χρησιμοποιηθεί σειρά μέσων πολιτικής προκειμένου το σύστημα μεταφορών να τεθεί σε βιώσιμη τροχιά, με μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, της εξάρτησης από το πετρέλαιο και της συμφόρησης. Προκύπτει επίσης ότι η πολιτική πρέπει να είναι πολύ φιλόδοξη για να επιτευχθούν οι στόχοι.
28. Βάσει των ανωτέρω, η Επιλογή πολιτικής 3 απορρίπτεται, παρόλο που είναι η φθηνότερη επιλογή για την επίτευξη του στόχου του 60%. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι περιλαμβάνει υψηλότερο βαθμό αβεβαιότητας όσον αφορά την τεχνολογική συνιστώσα. Περιλαμβάνει επίσης καθυστερημένη ή περιορισμένη δράση σχετικά με την χρέωση, που θα μπορούσε να υποθηκεύσει την δυνατότητα επίτευξης της διαρθρωτικής αλλαγής η οποία θα καθοριστεί από τα σήματα που θα προέλθουν από τη μη στρεβλή χρέωση. Τέλος δεν είναι επαρκώς αποτελεσματικό όσον αφορά τη μείωση του κόστους της συμφόρησης για την κοινωνία σε σύγκριση με τις Επιλογές πολιτικής 2 και 4.
29. Από τα αποτελέσματα της μοντελοποίησης δεν προκύπτουν τεράστιες διαφορές μεταξύ των Επιλογών πολιτικής 2 και 4 από πλευράς πρόσθετου κόστους και στην πραγματικότητα οι δύο επιλογές έχουν πολλά κοινά στοιχεία. Προτιμάται η Εναλλακτική πολιτική 4 επειδή προσφέρει το πλεονέκτημα μεγαλύτερης ισορροπίας μεταξύ της βελτίωσης του συστήματος και των τεχνολογικών εξελίξεων. Με την Επιλογή πολιτικής 4 θα αποφευχθεί η δημιουργία μιας εκτεταμένης προσέγγισης της κινητικότητας με βάση «εντολές και έλεγχο», αλλά δεν μπορεί να αποφευχθεί η εξάλειψη των στρεβλώσεων χρέωσης με την εσωτερίκευση του εξωγενούς κόστους των μεταφορών και με την εισαγωγή εξυπνότερης φορολογίας.
30. Εντούτοις, η Επιλογή πολιτικής 2 τυπικά δεν απορρίπτεται. Πράγματι, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, όλες οι Επιλογές πολιτικής περιλαμβάνουν τεχνολογική συνιστώσα που είναι περιορισμένη στην Επιλογή πολιτικής 2, μέτρια στην Επιλογή

πολιτικής 4 και εκτεταμένη στην Επιλογή πολιτικής 3. Από την άποψη αυτή, εάν η τεχνολογία δεν αποφέρει αποτελέσματα σύμφωνα με τις προβλέψεις της Επιλογής πολιτικής 4, θα απαιτηθεί προσέγγιση εγγύτερη προς την Επιλογή πολιτικής 2 προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος του 60% μέχρι το 2050.

8. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

31. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει κανονικά και θα αναθεωρήσει την Λευκή Βίβλο περί πολιτικής μεταφορών βάσει της αξιολόγησης και της αναθεώρησης της Στρατηγικής Ευρώπη 2020. Επιπλέον, η Επιτροπή θα παρακολουθεί συνεχώς ένα σύνολο βασικών δεικτών στον τομέα των μεταφορών.

32.