

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα»

(2002/C 48/09)

Στις 11 Ιουλίου 2001 και σύμφωνα με το άρθρο 71 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

Το τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών» στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών κατήρτισε τη γνωμοδότησή του στις 6 Νοεμβρίου 2001 βάσει της εισηγητικής έκθεσης του κ. Colombo.

Κατά την 386η σύνοδο ολομέλειας (συνεδρίαση της 28ης Νοεμβρίου 2001), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 113 ψήφους υπέρ, 4 κατά και 24 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Κύρια σημεία της πρότασης της Επιτροπής

Η οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα ⁽¹⁾ προβλέπει τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε οχήματα της κατηγορίας M3 ⁽²⁾ με μέγιστο βάρος άνω των 10 τόνων, καθώς και σε οχήματα της κατηγορίας N3.

1.1. Η πρόταση τροποποίησης της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ που αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας γνωμοδότησης αποβλέπει στην καθιέρωση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας και για τα οχήματα της κατηγορίας M2 με μέγιστο βάρος κάτω των 5 τόνων (λεωφορεία) και της κατηγορίας N2 (ημιφορτηγά μέγιστου βάρους άνω των 3,5 τόνων).

1.2. Για μια σαφή εικόνα της σημερινής κατάστασης και της πρότασης της Επιτροπής παραπέμπουμε στον ακόλουθο πίνακα

Διατάξεις περιορισμού ταχύτητας — επέκταση

(Πρόταση οδηγίας COM(2001) 318 τελικό, της 14.6.2001)

Κατηγορίες	Μέγιστη ταχύτητα	Χρονική κλίμακα	
Σημερινή κατάσταση	M3	100 km/h	Νέα οχήματα 1.1.94 'Αδεια κυκλοφ. 1.1.88–1.1.94 1.1.95 ⁽¹⁾
	N3	90 km/h	'Αδεια κυκλοφ. 1.1.88 1.1.94
Πρόταση	M2/M3	100 km/h	Νέα οχήματα 1.1.04 'Αδεια κυκλοφ. 1.1.01–1.1.04 1.1.05
	N2/N3	90 km/h	'Αδεια κυκλοφ. 1.1.2001 1.1.06 ⁽²⁾

⁽¹⁾ Για διεθνείς μεταφορές.

⁽²⁾ Μόνο για εθνικές μεταφορές.

2. Γενικές παρατηρήσεις

2.1. Η ΟΚΕ εκφράζει την ευχαρίστησή της διότι η πρόταση της Επιτροπής επιδιώκει την εξασφάλιση καλύτερων προτύπων ασφαλείας για την κυκλοφορία και συνεπώς για τα άτομα. Η μείωση των εκπομπών ρύπων, που θα ακολουθήσει τον περιορισμό της ταχύτητας των οχημάτων αυτών, θεωρείται εξάλλου ότι υπεραμύνεται της πολιτικής για την προστασία του περιβάλλοντος την οποία πάντοτε επιδιώκει η ΟΚΕ. Η πρόταση καλύπτει επίσης την ανάγκη για την εναρμόνιση των κανόνων συμπεριφοράς στους νευραλγικούς τομείς της οικονομίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως η μεταφορά εμπορευμάτων και ατόμων. Συνεπώς, η ΟΚΕ επιδοκιμάζει, έστω και με τις προτάσεις τροποποίησης που αναφέρονται στο κεφάλαιο 3, την πρόταση της Επιτροπής όπως ήδη είχε πράξει ⁽³⁾ με την προηγούμενη γνωμοδότηση για την πρόταση που στη συνέχεια έγινε η οδηγία 92/6/ΕΟΚ.

2.2. Ο άμεσος οικονομικός αντίκτυπος δεν φαίνεται να είναι σημαντικός ώστε να επιβαρύνει την οικονομική διαχείριση των επιχειρήσεων μεταφοράς και των χρηστών των εν λόγω οχημάτων.

⁽¹⁾ ΕΕ L 57 της 2.3.1992 σ. 27.

⁽²⁾ Υπενθυμίζεται ότι οι κατηγορίες M και N αποτελούνται από τα ακόλουθα οχήματα:

M = Οχήματα για τη μεταφορά ατόμων	M1 = 8+1 Θέσεις M2 = > 8+1 και συνολικό βάρος < 5 T M3 = > 8+1 και συνολικό βάρος > 5 T
N = Οχήματα για τη μεταφορά εμπορευμάτων	N1 = συνολικό βάρος ≤ 3,5 T N2 = συνολικό βάρος > 3,5 T ≤ 12 T N3 = συνολικό βάρος > 12 T

⁽³⁾ Γνωμοδότηση CES ΕΕ C40 της 17.2.91.

Το μέσο κόστος της διάταξης περιορισμού ταχύτητας σε παλαιά οχήματα ανέρχεται περίπου σε 515 EUR· στα νέα οχήματα είναι ασήμαντο λόγω υπαρχόντων ηλεκτρονικών μέσων. Υφίσταται ωστόσο, ο συγκεκριμένος φόβος έμμεσης αύξησης του κόστους για το κοινωνικό σύνολο, όπως πιο λεπτομερώς αναφέρεται στο κεφάλαιο των ειδικών παρατηρήσεων.

2.3. Έχει ιδιαίτερη σημασία να καταστεί η εν λόγω κανονιστική ρύθμιση υποχρεωτική για τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και ειδικότερα για τις χώρες που πρόκειται να ενταχθούν και μάλιστα χωρίς την παραχώρηση της παραμικρής εξαιρέσης. Η διαφορετική κανονιστική ρύθμιση θα έχει επιπτώσεις σε όλες τις πτυχές που αναφέρθηκαν προηγουμένως και επιπλέον θα αποτελέσει αιτία για περαιτέρω σοβαρή νόθευση του ανταγωνισμού.

2.3.1. Δεν είναι δύσκολο να φαντασθεί κανείς πράγματι τη μαζική προσφυγή σε οχήματα που είναι καταχωρημένα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για να αναπτυχθούν οι μεταφορές που εξαρτώνται από υψηλότερες ταχύτητες έστω και αν πραγματοποιούνται σε συνθήκες πλήρους ασφάλειας και συμμορφώνονται προς τους κοινοτικούς κανόνες για την ενεργό και παθητική οδική ασφάλεια.

3. Ειδικές παρατηρήσεις

3.1. Βάσει της προτάσεως της Επιτροπής η διάταξη περιορισμού θα πρέπει να ρυθμιστεί στην ίδια ταχύτητα για τα οχήματα συνολικού βάρους 4T και για τα οχήματα συνολικού βάρους 40/44 T. Η επιλογή αυτή προκαλεί αμηχανία.

3.2. Αυτή η αντιμετώπιση φαίνεται πράγματι απαράδεκτη από καθαρά τεχνική άποψη καθώς και από την πιο σφαιρική άποψη της πολιτικής των μεταφορών.

α) Από τεχνική άποψη ο ομοιογενής περιορισμός της ταχύτητας θα εφαρμοζόταν σε οχήματα διαφορετικού βάρους, τα οποία αντιθέτως εξετάζονται χωριστά σε άλλες κοινοτικές ρυθμίσεις, λόγω των διαφορετικών τεχνικών τους χαρακτηριστικών. Παρατηρείται σχετικά για παράδειγμα ότι η οδηγία 98/12⁽¹⁾ σχετικά με την έγκριση οχημάτων σε ό,τι αφορά την τροχοπέδηση, προβλέπει για τα N2 (12 τόνοι) ταχύτητα δοκιμής 100 χιλ. την ώρα για χώρο τροχοπέδησης 112 μέτρα ανά τόνο. Τα πειράματα που έχουν γίνει από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων κατά το στάδιο που προηγείται της εγκρίσεως με οχήματα συνολικού βάρους κάτω των 7,5 τόνων δίνουν για ταχύτητα 110 χιλ. την ώρα χώρο τροχοπέδησης σαφώς κατώτερο από τα 112 μέτρα. Για ένα όχημα 4,5 τόνων που κινείται με ταχύτητα 110 χιλ. την ώρα ο χώρος τροχοπέδησης είναι περίπου 92 μέτρα. Είναι σκόπιμο να σημειώσουμε ότι τα οχήματα με τόσο χαμηλό συνολικό βάρος διαθέτουν κατάλληλους κινητήρες, όργανα τροχοπέδησης, και κινηματική αλυσίδα και έχουν ρυθμιστεί για ταχύτητες που ξεπερνούν κατά πολύ τις υπό συζήτηση ταχύτητες.

β) Σε ό,τι αφορά την πολιτική των μεταφορών, είναι αναγκαίο να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα εν λόγω οχήματα σχεδιάζονται και χρησιμοποιούνται για τη διανομή, για τη σύνδεση χώρων αποθήκευσης και εμπορικών καταστημάτων, για τη μεταφορά αλλοιώσιμων εμπορευμάτων και για τον γρήγορο εφοδιασμό των μεγάλων αγορών (π.χ. αλιευτικών προϊόντων και οπωροκηπευτικών) δηλαδή για υπηρεσίες για τις οποίες, άλλωστε, δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν διαφορετικοί τρόποι μεταφοράς.

Σ' αυτό θα πρέπει να προστεθεί ότι το ηλεκτρονικό εμπόριο (e-commerce) που μεταμορφώνει κυριολεκτικά ορισμένους οικονομικούς τομείς, απαιτεί ταχείες και ευέλικτες απαντήσεις από την άποψη των μεταφορών, διαφορετικά το σύστημα χάνει την αξιοπιστία του και καταρρέει, εκτός και εάν προσφύγει κανείς στη χρήση περισσότερων οχημάτων.

Προκύπτει συνεπώς με σαφήνεια ότι το να τεθεί στο ίδιο επίπεδο ένα όχημα μικρών διαστάσεων με ένα όχημα μεγάλων διαστάσεων μοιάζει αδικαιολόγητο, θα ευνοήσει τη δημιουργία ατελειώτων ουρών και οπωσδήποτε θα αποτελέσει πηγή παρακινδυνευμένων χειρισμών⁽²⁾. Ειδικότερα οι προτάσεις θα γίνονται πιθανώς μόνο στα τμήματα μεγαλύτερης κλίσεως του οδικού δικτύου όπου τα πιο βαριά οχήματα ανακόπτουν την ταχύτητά τους ακόμη περισσότερο λόγω των παθητικών αντιστάσεων· πράγμα που θα επαυξήσει τα φαινόμενα συνωστισμού, δεδομένου ότι το οδικό δίκτυο είναι μικτής χρήσης (ιδιωτικά αυτοκίνητα λεωφορεία και φορτηγά) και συνεπώς τη συμμόρφωση με αναπόφευκτη ρύπανση λόγω εκπομπών.

3.3. Σε τελευταία ανάλυση όλα αυτά θα οδηγήσουν σε σημαντική αύξηση του κόστους για το κοινωνικό σύνολο και συνεπώς για το σύνολο της οικονομίας.

3.4. Ανάλογες θεωρήσεις ισχύουν και για τη μεταφορά ατόμων (κατηγορία M). Φτάνει να σκεφτεί κανείς τα μικρά λεωφορεία σύνδεσης με τα αεροδρόμια, ή εκείνα που χρησιμοποιούνται από τα μεγάλα ξενοδοχεία, τα διευθυντικά στελέχη κ.λπ.

3.5. Η ΟΚΕ προτείνει συνεπώς στην Επιτροπή να επανεξετάσει την πρόταση και να προβλέψει για την κατηγορία των ελαφρών οχημάτων (M2 και N2) διάταξη περιορισμού της ταχύτητας ρυθμισμένη σε υψηλότερη ταχύτητα.

3.5.1. Υπενθυμίζεται π.χ. ότι το ελάχιστο όριο των 7,5 τόνων, που έχει ήδη υιοθετηθεί για τον προσδιορισμό της ταχύτητας από πολλά κράτη μέλη (HB/ΓΕΡ/Γ/Β), αποτελεί την τιμή που προσδιορίζει τη χρήση των οικοσημείων για τη διέλευση μέσω της Αυστρίας, και προβλέπεται από την πρόταση οδηγίας για τον

(1) ΕΕ L 081 της 18.3.1998, σ. 27.

(2) Η Επιτροπή άλλωστε αποδέχεται αυτό το ενδεχόμενο και αυτόν τον κίνδυνο (βλ. COM (2001) 318 τελικό, τόμος I, σ. 4).

ενιαίο χαρακτήρα των απαγορεύσεων της κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια των εορτών ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ COM(2000) 759 τελικό — ΕΕ 2001/С 120 Ε/02 της 24.4.2001.

3.6. Επιπλέον, είναι προφανώς αναγκαίο να τροποποιηθεί, η οδηγία 92/24 που επιτρέπει την έγκριση ΕΚ των διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας. Πράγματι, η Επιτροπή έχει την πρόθεση να προτείνει την τροποποίηση αυτή το ταχύτερο.

Βρυξέλλες, 28 Νοεμβρίου 2001.

Ο Πρόεδρος

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Göke FRERICHS

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις προς την βιομηχανία άνθρακα»

(2002/С 48/10)

Στις 19 Σεπτεμβρίου 2001 και σύμφωνα με το άρθρο 262 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

Το τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 6 Νοεμβρίου 2001 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. Gafo Fernandez.

Κατά την 386η σύνοδο ολομέλειας της 28ης και 29ης Νοεμβρίου 201 (συνεδρίαση της 28ης Νοεμβρίου), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, υιοθέτησε με 107 ψήφους υπέρ, 1 κατά και 8 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Είναι η πρώτη φορά που ζητείται γνωμοδότηση της ΟΚΕ για αυτό το θέμα, για το οποίο αρμόδια παραδοσιακά ήταν η Συμβουλευτική Επιτροπή της ΕΚΑΧ. Ωστόσο, η εκπνοή της Συνθήκης ΕΚΑΧ τον Ιούλιο του 2002 καθιστά απαραίτητη αυτή τη διαβούλευση και με τα δύο κοινοτικά όργανα. Γι' αυτό, η βούληση της ΟΚΕ είναι να στηριχθεί στη γνωμοδότηση της Συμβουλευτικής Επιτροπής της ΕΚΑΧ, η οποία, όπως είναι φυσικό, διαθέτει μεγαλύτερη πείρα επί του θέματος, χωρίς ωστόσο να παραιτηθεί για αυτό το λόγο από τη διατύπωση των παρατηρήσεων που θα επιτρέψουν τη διασύνδεση αυτής της γνωμοδότησης με άλλες προηγούμενες που είχε εκδώσει παλαιότερα η ΟΚΕ στον τομέα της ενεργειακής πολιτικής και των επιμέρους πηγών ενέργειας.

1.2. Η συνεργασία αυτή θα δώσει επίσης τη δυνατότητα να τεθούν οι βάσεις για την επιδίωξη της ενσωμάτωσης της τόσο πολύτιμης πείρας της Συμβουλευτικής Επιτροπής της ΕΚΑΧ στις μελλοντικές δραστηριότητες της ΟΚΕ. Η εν λόγω ενσωμάτωση βρίσκεται σε πολύ προχωρημένο στάδιο μελέτης από τα δύο όργανα, πριν υποβληθεί ως επίσημη πρόταση στην Επιτροπή, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο Υπουργών.

2. Παρατηρήσεις

2.1. Η ΟΚΕ τάσσεται υπέρ της υποβολής αυτού του κανονισμού, ο οποίος έχει σκοπό να επεκτείνει μέχρι το 2010 τους όρους υπό τους οποίους είναι συμβατές με την κοινή αγορά, ύστερα από προηγούμενη έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι ενισχύσεις που χορηγούν τα κράτη μέλη στις ανθρακοβιομηχανίες τους.

2.2. Η ΟΚΕ φρονεί ότι η ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού, όπως δείχνουν οι παρούσες συνθήκες, είναι ένα μακροπρόθεσμο μέλημα, το οποίο πρέπει να λαμβάνεται υπόψη, επαρκώς και αναλογικά, στη χάραξη άλλων πολιτικών όπως η πολιτική για την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων ή η πολιτική ανταγωνισμού.

2.3. Η ΟΚΕ τάσσεται υπέρ της ύπαρξης τριών διακεκριμένων κατηγοριών ενισχύσεων προς τη βιομηχανία άνθρακα, οι οποίες καλύπτουν, πρώτον, τις ονομαζόμενες έκτακτες ενισχύσεις που συνδέονται με τις «επιβαρύνσεις που έχουν κληρονομηθεί από δραστηριότητες του παρελθόντος», δεύτερον, τις ονομαζόμενες «ενισχύσεις για τη διασφάλιση των πόρων» και, τέλος, τις ενισχύσεις για την οργανωμένη συρρίκνωση της δραστηριότητας.