

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα: «Οι μεταφορές το 2020: Οι προσδοκίες της κοινωνίας των πολιτών»

(διερευνητική γνωμοδότηση)

(2009/C 277/05)

Εισηγητής: ο κ. SIMONS

Στις 24 Νοεμβρίου 2008, η Προεδρία της Τσεχίας στο Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ζήτησε γραπτώς από την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 262 της Συνθήκης της ΕΚ, να καταρτίσει διερευνητική γνωμοδότηση για το ακόλουθο θέμα:

Οι μεταφορές το 2020: Οι προσδοκίες της κοινωνίας των πολιτών

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών» στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 15 Απριλίου 2009 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. Simons.

Κατά την 453^η σύνοδο ολομέλειάς της 13^{ης} και 14^{ης} Μαΐου 2009 (συνεδρίαση της 13^{ης} Μαΐου 2009), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 89 ψήφους υπέρ, 33 ψήφους κατά και 17 αποχές, την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η ΕΟΚΕ αποφάσισε να περιορίσει κατά κάποιον τρόπο το φάσμα που καλύπτει η παρούσα γνωμοδότηση και αυτό μετά από περαιτέρω πληροφορίες που χορηγήθηκαν από την τσεχική Προεδρία του Συμβουλίου. Έτσι, η γνωμοδότηση αναφέρεται στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Οι επαγγελματικές μεταφορές προσώπων είναι ένα θέμα που θα πρέπει να εξεταστεί σε ξεχωριστή γνωμοδότηση.

1.2. Όλες οι προγνώσεις σχετικά με τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων δείχνουν ότι μέχρι το 2020 θα έχει σημειώσουν έντονη αύξηση κατά δεκάδες ποσοστιαίες μονάδες. Λόγω της υφιστάμενης οικονομικής κρίσης, η ανάπτυξη των μεταφορών τα επόμενα χρόνια αναμένεται να παραμείνει στάσιμη, αλλά αυτό δεν θα επηρεάσει αισθητά την κατάσταση το 2020.

1.3. Σε περίπτωση που η τελική εικόνα που θα προκύψει το 2020 δείξει αύξηση, η προσέγγιση για την πολιτική μεταφορών, όπως ορίζεται στην ενδιάμεση εξέταση της αντίστοιχης Λευκής Βίβλου, δηλαδή η ιδέα της συντροπικότητας την οποία προσυπογράφει και η ΕΟΚΕ στη γνωμοδότηση που εξέδωσε στις 15 Μαρτίου 2007, πρέπει να συνεχιστεί οπωσδήποτε με συνέπεια, έτσι ώστε να προκύψει μια ολοκληρωμένη πολιτική μεταφορών που θα στηρίζεται σε οικονομικές, κοινωνικές και οικολογικές αρχές.

1.4. Η προβλεπόμενη αύξηση συνεπάγεται και ορισμένα προβλήματα τα οποία ήδη αντιμετωπίζουν οι υπερεθνικές και οι δημόσιες αρχές, οι ομάδες συμφερόντων και οι πολίτες, προβλήματα όπως η αυξανόμενη εκπομπή CO₂, η εξάρτηση των μεταφορών από ορυκτά καύσιμα, η έλλειψη αρκετά ασφαλών υποδομών και η διασφάλιση ικανοποιητικών συνθηκών εργασίας για τους οδηγούς.

1.5. Η ΕΟΚΕ κρίνει ότι, προκειμένου να υπάρξει η απαραίτητη συναίνεση για την από κοινού αντιμετώπιση των προβλημάτων, πρέπει να καλλιεργηθεί μια κοινή αίσθηση επείγουσας ανάγκης.

1.6. Σε ό,τι αφορά τα μέτρα που πρέπει οπωσδήποτε να ληφθούν, για παράδειγμα για τις εκπομπές CO₂, η ΕΟΚΕ συνιστά να ενταθούν οι προσπάθειες για τον περιορισμό τους στην πηγή, εκτός άλλων με την – ταχύτερη – ανάπτυξη ενεργειακά οικονομικών κινητήρων νέας γενιάς.

1.7. Σχετικά με την εξάρτηση των επαγγελματικών μεταφορών από τα ορυκτά καύσιμα, η ΕΟΚΕ κρίνει αναγκαίο να καταρτισθεί ένα αποτελεσματικό και επαρκώς χρηματοδοτούμενο πρόγραμμα έρευνας και ανάπτυξης με στόχο τη χρήση βιώσιμων πηγών ενέργειας στις μεταφορές.

1.8. Ακόμη και η παροχή φορολογικών διευκολύνσεων για την προώθηση προϊόντων και/ή μέτρων που στοχεύουν σε εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης και στη μείωση των εκπομπών σε CO₂, συνιστά κατά τη γνώμη της ΕΟΚΕ ένα βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση. Η επίτευξη της απόσυρσης φορτηγών οχημάτων παλαιότερου τύπου θα μπορούσε να είναι ένα από τα μέτρα αυτά.

1.9. Εκτός από τις τεχνικές καινοτομίες και τις συναφείς επενδύσεις, πρέπει να δρομολογηθεί το συντομότερο δυνατό η κατασκευή των απαραίτητων υποδομών – όπως είναι, μεταξύ άλλων, η δημιουργία κατάλληλα εξοπλισμένων, ασφαλών και φυλασσόμενων χώρων στάθμευσης και σταθμών εξυπηρέτησης. Οι υποδομές αυτές πρέπει να επιτρέπουν στους οδηγούς να τηρούν τα υποχρεωτικά διαλείμματα και τις ώρες ανάπαυσης και να χαλαρώνουν κατά τη διάρκεια αυτών. Ιδιαίτερως, πρέπει να εξασφαλιστεί η προστασία των οδηγών από κλοπές, επιθέσεις και άλλες μορφές εγκληματικότητας. Πρέπει να αναπτυχθούν παγκοσμίως εφαρμόσιμα πρότυπα (διαρθρωτικός σχεδιασμός, παρεχόμενες υπηρεσίες, συστήματα καθοδήγησης στάθμευσης) και να εισαχθούν χωρίς καθυστέρηση σε σταθμούς εξυπηρέτησης και στάθμευσης – όχι μόνο σε αυτοκινητόδρομους. Η βελτίωση των χώρων στάθμευσης και εξυπηρέτησης μπορεί να χρηματοδοτηθεί μέσω διοδίων που καταβάλλουν τα φορτηγά οχήματα. Ένα πρόσθετο πλεονέκτημα που προσφέρουν αυτού του είδους τα μέτρα είναι ότι, με δεδομένη την υφιστάμενη κρίση, οι επενδύσεις αυτές συμβάλουν και στην αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας.

1.10. Το επάγγελμα του οδηγού πρέπει να παραμείνει ελκυστικό. Για το σκοπό αυτό πρέπει να εξασφαλιστούν καλές συνθήκες και ένα ικανοποιητικό περιβάλλον εργασίας, με τη ρύθμιση του ωραρίου και την εναρμόνιση των χρόνων οδήγησης και ανάπαυσης, και αυτό όχι μόνο στα χαρτιά αλλά και στην πράξη. Η ΕΟΚΕ πιστεύει επίσης ότι πρέπει να εναρμονιστούν σε υψηλό επίπεδο στην ΕΕ και οι έλεγχοι για την τήρηση των κοινωνικών κανόνων στον κλάδο αυτό και να προβλεφθούν κυρώσεις, όπου είναι απαραίτητο. Ταυτόχρονα, είναι της άποψης ότι για την εύρυθμη λειτουργία του κλάδου πρέπει να αρχίσει να διενεργείται κοινωνικός διάλογος μεταξύ εργοδοτών και εργαζομένων σε επίπεδο κρατών μελών καθώς και σε επίπεδο ΕΕ.

1.11. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ακράδαντα ότι οι προτάσεις που περιλαμβάνονται στην παρούσα γνωμοδότηση δεν πρέπει μόνο να προξενήσουν μιαν αίσθηση επείγουσας ανάγκης, αλλά πολύ περισσότερο να καταστήσουν σαφές ότι πρέπει να ληφθούν άμεσα μέτρα έτσι ώστε η αναμενόμενη ανάπτυξη να συνοδεύεται από μια πολιτική βιωσιμότητας.

2. Εισαγωγή

2.1. Στις 24 Νοεμβρίου 2008, ο υπουργός μεταφορών της Τσεχίας, κ. Aleš Řebíček, έστειλε επιστολή στον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, κ. Westlake, ενόψει της ανάλυσης της Προεδρίας του Συμβουλίου της Ε.Ε. από την Δημοκρατία της Τσεχίας το πρώτο εξάμηνο του 2009.

2.2. Ο υπουργός μεταφορών της Τσεχίας αναφέρει στην επιστολή του ότι αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στην καλή συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή προκειμένου να εκτελεσθεί όσο το δυνατό καλύτερα το πρόγραμμα της τσεχικής Προεδρίας.

2.3. Σε αυτό το πλαίσιο η τσεχική Προεδρία καλεί την ΕΟΚΕ να καταρτίσει διερευνητική γνωμοδότηση με θέμα «Οι μεταφορές το 2020: Οι προσδοκίες της κοινωνίας των πολιτών». Πρόκειται για ένα θέμα πολιτικής σημασίας που συνδέεται στενά τόσο με την περαιτέρω εξέλιξη του ευρωπαϊκού σήματος τέλους κυκλοφορίας (ευρωβινέτα) όσο και με το πρόγραμμα ΔΔ-Μ (διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών) που πρόκειται να δημοσιευτεί σύντομα.

2.4. Προκειμένου να συγκεντρωθούν σύντομα στοιχεία σχετικά με τις θέσεις των ενδιαφερομένων κοινωνικών ομάδων, η ΕΟΚΕ έκρινε σκόπιμο να διοργανώσει ακρόαση κατά την οποία οι εκπρόσωποι αυτών θα μπορούσαν να εκφράσουν τη γνώμη τους.

2.5. Οι θέσεις των εκπροσώπων των διαφόρων κοινωνικών ομάδων, όπως εκφράστηκαν κατά την ακρόαση αυτή, παρουσιάζονται στο παράρτημα της παρούσας γνωμοδότησης ⁽¹⁾.

(1) Τα παραρτήματα των γνωμοδοτήσεων δεν δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ. Τα παραρτήματα αυτά είναι ωστόσο διαθέσιμα στην ιστοσελίδα της ΕΟΚΕ www.eesc.europa.eu.

2.6. Περαιτέρω πληροφορίες εκ μέρους της τσεχικής Προεδρίας είχαν ως αποτέλεσμα ο όρος «οδικές μεταφορές» που χρησιμοποιείται στην παρούσα διερευνητική γνωμοδότηση να καλύπτει μόνο τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Οι επαγγελματικές μεταφορές επιβατών θα πρέπει να εξεταστούν σε ξεχωριστή γνωμοδότηση.

2.7. Ο περιορισμός αυτός συνεπάγεται όμως την ανάγκη ενός πολύ προσεκτικού χειρισμού των συμπερασμάτων που θα εξαχθούν, για παράδειγμα στον τομέα των υποδομών, δεδομένου ότι δεν περιλαμβάνουν έναν ιδιαίτερο κλάδο των μεταφορών -τις ιδιωτικές μεταφορές επιβατών- με σημαντικό αντίκτυπο στις υποδομές.

2.8. Η σημασία του αιτήματος της τσεχικής Προεδρίας να σκιαγραφηθεί η εικόνα της αγοράς οδικών μεταφορών μέχρι το 2020 καθίσταται σαφής, κυρίως αν ληφθεί υπόψη ότι, σύμφωνα με την ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου που δημοσίευσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2001, μέχρι το 2020 θα σημειωθεί για την ΕΕ των 25 αύξηση των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων της τάξης του 50 % (σε τόνους ανά χιλιόμετρο) και ότι, όπως διαπιστώθηκε το 2006, στην Ευρώπη των 27 κρατών μελών, στις εσωτερικές μεταφορές, περίπου τα τρία τέταρτα των τόνων ανά χιλιόμετρο (73 %) αντιστοιχούν στις οδικές μεταφορές.

2.9. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων αντιπροσωπεύουν το 17 % του συνολικού όγκου σε τόνους ανά χιλιόμετρο, ενώ οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές και οι μεταφορές με αγωγούς το 5 %. Πρέπει λοιπόν να ληφθούν μέτρα για να αυξηθεί το μερίδιο αυτών των μέσων μεταφοράς και της ακτοπλοΐας.

2.10. Αν επαληθευτούν οι προγνώσεις σχετικά με την αύξηση των μεταφορών έως το 2020, με το διπλασιασμό του όγκου των διεθνών μεταφορών σε σύγκριση με τις εθνικές, θα υπάρξουν σοβαρές συνέπειες σε ορισμένους τομείς. Ένα σχετικό παράδειγμα είναι η ανεπάρκεια των υποδομών με αποτέλεσμα την πρόκληση κυκλοφοριακής συμφόρησης. Επίσης, εάν δεν ληφθούν δραστικά μέτρα, θα αυξηθούν πολύ οι εκπομπές CO₂, η ηχορύπανση και η κατανάλωση ενέργειας. Τέλος, εάν δεν αλλάξει η πολιτική που εφαρμόζεται, θα προκύψει επιδείνωση των συνθηκών και του περιβάλλοντος εργασίας, με αποτέλεσμα να μειωθεί η ελκυστικότητα του επαγγέλματος του οδηγού.

2.11. Είναι προφανές ότι τα σημεία αυτά πρέπει να χαρακτηρισθούν ως προβληματικά και ότι πρέπει να γίνουν επιλογές που έχουν καθοριστική σημασία για την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς στον κλάδο των οδικών μεταφορών.

2.12. Ένα στοιχείο που περιπλέκει την κατάσταση είναι η δομή της αγοράς των οδικών μεταφορών, η οποία είναι κατακερματισμένη. Στην ΕΕ υπάρχουν περίπου 900 000 επιχειρήσεις, εκ των οποίων πάνω από το ήμισυ συγκαταλέγεται στις μικρές επιχειρήσεις. Ο αριθμός αυτός τείνει να σταθεροποιηθεί, παρατηρείται ωστόσο αύξηση του μεγέθους των επιχειρήσεων. Πέραν αυτών, ένα χαρακτηριστικό του κλάδου των οδικών μεταφορών είναι η περιορισμένη συνοχή του. Υπάρχουν ως επί το πλείστον μικρές επιχειρήσεις που λειτουργούν σε ατομική βάση και με λίγη διάθεση συνεργασίας, με αποτέλεσμα να προκύπτουν προσκόμματα στο τομέα της εφοδιαστικής. Κατά συνέπεια, υπάρχουν ακόμα πολλά σημεία του κλάδου που επιδέχονται βελτίωση.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat για το 2006, στα 25 από 27 κράτη μέλη το ποσοστό των οδικών μεταφορών σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα εσωτερικών μεταφορών, δηλαδή το σιδηρόδρομο, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές και τους αγωγούς, υπερβαίνει το 50 % (σε χιλιόμετρικούς τόνους). Στην Εσθονία και στη Λετονία περισσότερο από 60 % των μεταφορών διεκπεραιώνεται με το σιδηρόδρομο. Σύμφωνα με την ίδια μελέτη της Eurostat, το μερίδιο των σιδηροδρόμων υπερβαίνει το 60 % και στην Ελβετία.

3.2. Εξάλλου, είναι γνωστό ότι το 85 % του συνολικού όγκου των εμπορευμάτων μεταφέρεται σε αποστάσεις μικρότερες από 150 χιλιόμετρα, και μόνο το 15 % σε μεγαλύτερες αποστάσεις.

3.3. Η διαπίστωση αυτή καθιστά σαφές το ισχυρότερο πλεονέκτημα των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων: την ευελιξία αυτού του μέσου, δεδομένου ότι για τις μικρές αποστάσεις δεν υπάρχουν πολλές εναλλακτικές.

3.4. Σε ό,τι αφορά τις εσωτερικές μεταφορές, ο σιδηρόδρομος και οι πλωτές μεταφορές μπορούν να αποτελέσουν αληθινή εναλλακτική λύση για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, ιδιαιτέρως για μεγαλύτερες αποστάσεις και ανάλογα με το είδος των μεταφερόμενων προϊόντων, με την προϋπόθεση ότι η ποιότητα των υπηρεσιών θα είναι τουλάχιστον εφάμιλλη και το – αναπόφευκτο – κόστος μεταφόρτωσης των εμπορευμάτων λογικό. Από την άποψη αυτή, η εσωτερική χρήση του εξωτερικού κόστους θα μπορούσε να αποβεί καθοριστική.

3.5. Σε ό,τι αφορά τις παράκτιες μεταφορές, οι θαλάσσιες μεταφορές κοντινών αποστάσεων θα μπορούσαν, επίσης, να αποτελέσουν εναλλακτική λύση, με την προϋπόθεση ότι θα εξαλειφθούν τα εμπόδια που αντιμετωπίζει ο κλάδος αυτός όσον αφορά τις τελωνειακές και γραφειοκρατικές διατυπώσεις και ότι τα έξοδα μεταφόρτωσης θα διατηρηθούν σε ανεκτά επίπεδα.

3.6. Αν εξετάσει κανείς τις αναμενόμενες εξελίξεις για το 2020 με βάση τις μελέτες που πραγματοποιήσαν στον τομέα αυτό η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο έγγραφο «Η ενέργεια και οι μεταφορές στην Ευρώπη» και το ερευνητικό ίδρυμα NEA, θα διαπιστώσει ότι το ΑΕγχΠ και κατ'επέκταση οι μεταφορές θα σημειώσουν αισθητή αύξηση, εκτός αν ληφθούν μέτρα για να διακοπεί ο σύνδεσμος μεταξύ αυτών των δύο παραγόντων, όπως αναγνωρίστηκε και κατά την ενδιάμεση αξιολόγηση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές.

3.7. Με βάση τις προγνώσεις για τη ροή των εμπορευμάτων το 2020 σε σύγκριση με τα στοιχεία του 2005, διαπιστώνεται ότι:

- οι εσωτερικές μεταφορές στη Δυτική Ευρώπη θα αυξηθούν κατά 33 %,
- οι εσωτερικές μεταφορές στη Ανατολική Ευρώπη θα αυξηθούν κατά 77 %,
- οι μεταφορές από τη Δυτική προς την Ανατολική Ευρώπη θα αυξηθούν κατά 68 %,
- οι μεταφορές από την Ανατολική προς τη Δυτική Ευρώπη θα αυξηθούν κατά 55 %.

Με δεδομένη την εξάρτηση του κλάδου από τα ορυκτά καύσιμα, αυτή η αναμενόμενη αύξηση των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων το 2020 θα έχει σημαντικό αντίκτυπο στα ενεργειακά αποθέματα.

3.8. Επομένως, αναμένεται εν γένει αύξηση της ροής των εμπορευμάτων. Αν και λόγω της χρηματοπιστωτικής κρίσης και της οικονομικής ύφεσης που συνεπάγεται, η αύξηση αυτή θα είναι ασφαλώς μικρότερη από την αναμενόμενη, θα πρέπει ωστόσο να ληφθούν μέτρα για την μετρίαση αυτής της αύξησης. Μέχρι το 2020 απομένουν τουλάχιστον δέκα χρόνια και οι πιθανότητες να παραμείνει η κρίση αισθητή μέχρι και τότε είναι ελάχιστες.

3.9. Η αναμενόμενη αύξηση των μεταφορών απορρέει από την οικονομική ανάπτυξη στην ΕΕ και πρέπει να συμβεί σε μια πιο ολοκληρωμένη αγορά, όπου θα έχουν καθιερωθεί και μέτρα όπως εναρμονισμένοι αυστηροί έλεγχοι και κυρώσεις.

3.10. Παράλληλα με την ανάπτυξη εναλλακτικών και την προώθηση των επενδύσεων, για να εξασφαλιστεί εν καιρώ ένα υψηλό επίπεδο κινητικότητας και προστασίας του περιβάλλοντος, η ΕΟΚΕ θεωρεί αναγκαία την πολιτική προσέγγιση που προτίθεται να εφαρμόσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, δηλαδή την εγκατάλειψη του υποχρεωτικού αναπροσανατολισμού των μεταφορών προς άλλα μέσα και την προτίμηση της επονομαζόμενης συντροπικότητας ⁽²⁾ που σημαίνει βελτιστοποίηση κάθε μέσου μεταφοράς και προώθηση μιας όσο το δυνατό αποτελεσματικότερης συνεργασίας όλων των μέσων.

3.11. Κατά τη συνεδρίαση της 15^{ης} Μαρτίου 2007 ⁽³⁾, η ΕΟΚΕ υποστήριξε τους στόχους της αναθεωρημένης Λευκής Βίβλου, δηλαδή τη βελτιστοποίηση όλων των τρόπων μεταφοράς, τόσο μεμονωμένα όσο και σε συνδυασμό, με την αξιοποίηση των ιδιαίτερων δυνατοτήτων του καθενός, και υπογράμμισε την ανάγκη να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών, των θαλάσσιων και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

3.12. Για να αντιμετωπιστεί η αναμενόμενη αύξηση, πρέπει να εξασφαλιστεί η υποστήριξη και η συνεργασία των ενδιαφερόμενων φορέων. Συνεπώς, ήταν χρήσιμη η διοργάνωση ακρόασης με τις ενδιαφερόμενες ομοσπονδιακές διεθνείς οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών προκειμένου να συμπεριληφθούν οι απόψεις τους στην παρούσα διερευνητική γνωμοδότηση.

3.13. Ένα από τα συμπεράσματα που μπορεί να εξαχθεί σχετικά με την αναμενόμενη αύξηση της ροής εμπορευμάτων έως το 2020, είναι ότι χρειάζεται να ενισχυθούν οι υλικές υποδομές όλων των μέσων εσωτερικών μεταφορών. Στις ακτοπλοϊκές μεταφορές, πρέπει να εξαλειφθούν οπωσδήποτε τα τεχνικά εμπόδια των τελωνειακών και διοικητικών διατυπώσεων.

⁽²⁾ Στη σελίδα 4, σύμφωνα με τον ορισμό που δίνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου για τις Μεταφορές, που εκδόθηκε το 2001, (COM(2006) 314 τελικό) «η συντροπικότητα, ήτοι η αποτελεσματική χρήση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, μεμονωμένα και σε συνδυασμό, θα οδηγήσει στη βέλτιστη και βιώσιμη χρήση των πόρων»

⁽³⁾ Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές» (COM(2006) 314 τελικό) στην ΕΕ C 161 της 13.7.2007.

3.14. Ένα άλλο συμπέρασμα που μπορεί να εξαχθεί είναι ότι, εφόσον η αναμενόμενη αύξηση των επαγγελματικών μεταφορών εμπορευμάτων αφορά τις οδικές μεταφορές, πρέπει να βρεθούν λύσεις για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων, όπως για παράδειγμα η αύξηση των εκπομπών σε CO₂, τα τροχαία ατυχήματα, η κατανάλωση ενέργειας, αλλά και οι κοινωνικές επιπτώσεις, οπωσδήποτε πάντως η έλλειψη ικανοποιητικού αριθμού ασφαλών και προστατευόμενων χώρων στάθμευσης και σταθμών εξυπηρέτησης.

3.15. Πέραν αυτών, πρέπει να σημειωθεί πρόοδος σε ό,τι αφορά την οδήγηση άνευ φορτίου, την εναρμόνιση των ελέγχων και των προστίμων, δηλαδή να προαχθεί πραγματικά η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και να σημειωθεί βελτίωση της αποτελεσματικότητας, μεταξύ άλλων, με την κατά το δυνατό εφαρμογή μιας προσέγγισης κατά ενότητες, τη συντόμευση των συννοριακών ελέγχων, την εφαρμογή της εφοδιαστικής στον κλάδο και τη διενέργεια μελετών σχετικά με την τήρηση της ταχύτητας ταξιδιού και τη βελτίωση των ελαστικών.

3.16. Η ΕΟΚΕ συνειδητοποιεί ταυτόχρονα ότι για την μετά το 2020 περίοδο θα χρειαστεί ένα ευρύτερο πολιτικό όραμα. Καλεί συνεπώς την Επιτροπή, το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο, καθώς και τον ίδιο τον ενδιαφερόμενο κλάδο να ασχοληθούν με το θέμα αυτό στην επικείμενη συζήτηση με θέμα «Το μέλλον των μεταφορών» που έχει ανακοινωθεί για το 2010 από τον αρμόδιο για τις μεταφορές επίτροπος κ. Antoni Tajani.

4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1. Ενόψει της αναμενόμενης αύξησης των διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων και των (ελάχιστων) δυνατοτήτων να απορροφηθεί η αύξηση αυτή από τα άλλα μέσα μεταφοράς, η ΕΟΚΕ φρονεί ότι πρέπει να χαραχθεί η απαιτούμενη στρατηγική σε διεθνές αλλά και σε εθνικό επίπεδο.

4.2. Χρειάζονται πρωτοβουλίες για τη δημιουργία ή την αναβάθμιση (εξάλειψη των σημείων συμφόρησης) των υλικών οδικών και των μεταφορικών υποδομών, τόσο σε ευρωπαϊκή όσο και σε εθνική κλίμακα. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί επίσης στην έλλειψη – δηλαδή στην ανάγκη αύξησης του αριθμού - κατάλληλα εξοπλισμένων, ασφαλών και προστατευόμενων χώρων στάθμευσης και σταθμών εξυπηρέτησης.

4.3. Σε σχέση με αυτά, εφιστάται η προσοχή στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Στρατηγική για την εσωτερική του εξωτερικού κόστους»⁽⁴⁾ και στην επικείμενη γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ για το θέμα αυτό.

4.4. Το επάγγελμα του οδηγού πρέπει να παραμείνει ελκυστικό. Για το σκοπό αυτό πρέπει να εξασφαλιστούν καλές συνθήκες και ένα ικανοποιητικό περιβάλλον εργασίας, με τη ρύθμιση του ωραρίου και την εναρμόνιση των χρόνων οδήγησης και ανάπτυξης και αυτό όχι μόνο στα χαρτιά αλλά και στην πράξη. Η ΕΟΚΕ πιστεύει επίσης ότι πρέπει να εναρμονιστούν σε επίπεδο ΕΕ και οι έλεγχοι για την τήρηση των κοινωνικών κανόνων στον κλάδο αυτό. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τη νομοθεσία, πρέπει να εισαχθούν και να επιβάλλονται κυρώσεις, κυρίως με τη μορφή οικονομικών αντικινήτρων. Ταυτόχρονα, είναι της άποψης ότι για την εύρυθμη λειτουργία του κλάδου πρέπει να αρχίσει να διενεργείται κοινωνικός διάλογος μεταξύ εργοδοτών και εργαζομένων σε επίπεδο κρατών μελών καθώς και σε επίπεδο ΕΕ.

4.5. Τα τελευταία χρόνια, διάφορες εταιρείες οδικών μεταφορών της Δυτικής Ευρώπης ίδρυσαν θυγατρικές επιχειρήσεις σε χώρες όπως η Πολωνία, η Τσεχία και η Ουγγαρία. Αυτές οι μεταγκατεστημένες επιχειρήσεις εξασφαλίζουν, μαζί με τις πατροπαράδοτες εθνικές επιχειρήσεις, το μεγαλύτερο μέρος των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων μεταξύ της Δυτικής και της Ανατολικής Ευρώπης. Η τάση αυτή αναμένεται να επιταχθεί.

4.6. Ενόψει της προβλεπόμενης αύξησης, η ΕΟΚΕ τάσσεται υπέρ της εξάλειψης των σημείων συμφόρησης τόσο σε επίπεδο κυκλοφορίας όσο και σε διοικητικό επίπεδο, που εμποδίζουν τη χρήση των συνδυασμένων μεταφορών. Θεωρεί δε απαραίτητο να χρησιμοποιούνται εξίσου όλα τα μέσα μεταφοράς με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, πάντα με βάση την ύπαρξη ίσων όρων ανταγωνισμού.

4.7. Η ΕΟΚΕ κρίνει επίσης ότι είναι εξαιρετικά σημαντικό να εντατικοποιηθεί η επιδίωξη των στόχων στον τομέα της ενέργειας και του κλίματος, στα πλαίσια της αντιμετώπισης της αναμενόμενης αύξησης των μεταφορών. Όπως έχει ήδη αναφέρει στη γνωμοδότησή της για την ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι πρωταρχικός στόχος πρέπει να είναι ο περιορισμός της εξάρτησης από ορυκτά καύσιμα και η μείωση των εκπομπών CO₂. Το τελευταίο μπορεί να επιτευχθεί μέσω της λήψης μέτρων για την καταπολέμηση της ρύπανσης στην πηγή, όπως π.χ. μέσω της βελτίωσης των κινητήρων ώστε να εκπέμπεται λιγότερο CO₂ (euro V, VI και κινητήρες νεότερης γενιάς).

4.8. Σύμφωνα με σχετική μελέτη, αν η αύξηση συνεχιστεί και ανάλογα με τις εκάστοτε προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης, οι εκπομπές CO₂ θα αυξηθούν κατά 17 έως 55 % μέχρι το 2020. Το συνολικό ποσοστό των εκπομπών CO₂ θα αρχίσει να μειώνεται από το 2040 και μετά. Τα στοιχεία αυτά προξενούν την έντονη ανησυχία της ΕΟΚΕ. Πρέπει να επιστρατευτούν όλες οι γνώσεις και να ληφθεί με αποφασιστικότητα κάθε δυνατό μέτρο, ακόμη και το πιο ανορθόδοξο, που επιφέρει μείωση των εκπομπών CO₂, ήδη πριν το 2020. Ένα τέτοιο μέτρο θα ήταν η επίσχευση της απόσυρσης φορτηγών οχημάτων παλαιότερων τύπων και η δέσμευση των πόρων που συγκεντρώνονται με τον καταλογισμό του εξωτερικού κόστους.

4.9. Κατά τη γνώμη της ΕΟΚΕ, παρότι η μείωση της εξάρτησης των οδικών μεταφορών από τα ορυκτά καύσιμα δεν είναι βραχυπρόθεσμα εφικτή, πρέπει να καταβληθούν πρόσθετες προσπάθειες προκειμένου να βρεθούν μακροπρόθεσμα εναλλακτικές λύσεις. Στην προαναφερθείσα γνωμοδότηση, η ΕΟΚΕ είχε υπογραμμίσει ότι είναι αναγκαίο να καταρτισθεί ένα πρόγραμμα έρευνας και ανάπτυξης το οποίο να χρηματοδοτείται με τους απαραίτητους πόρους και να προάγει τη χρήση βιώσιμων πηγών ενέργειας.

4.10. Στο σχέδιο δράσης για την ενεργειακή απόδοση⁽⁵⁾, η Επιτροπή εκτιμά στο 26 % το ποσοστό εξοικονόμησης ενέργειας για τις μεταφορές μέχρι 2020.

4.11. Πώς μπορούν τότε να περιοριστούν οι βλαβερές συνέπειες των οδικών επαγγελματικών μεταφορών; Κατά τη γνώμη της ΕΟΚΕ, μεγάλη σημασία έχει η καλύτερη οργάνωση των συστημάτων εφοδιαστικής, η οποία θα οδηγήσει σε βελτίωση των επιδόσεων του κλάδου των οδικών μεταφορών.

⁽⁴⁾ COM(2008) 435 τελικό, 8.7.2008 και TEN/357 «Εσωτερική του εξωτερικού κόστους».

⁽⁵⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής «Σχέδιο δράσης για την ενεργειακή απόδοση: Αξιοποίηση του δυναμικού» COM(2006) 545.

4.12. Πέραν αυτών, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι το κλειδί της επιτυχίας είναι η δημιουργία ερείσματος και η προαγωγή της επίγνωσης. Στην προκειμένη περίπτωση πρέπει να χρησιμοποιηθεί και το ραβδί και το καρότο. Οι δράσεις πρέπει να περιλαμβάνουν την ανταμοιβή επιδόσεων με τη παροχή οικονομικών κινήτρων ή επιδοτήσεων για την πραγματοποίηση επενδύσεων σε φορτηγά οχήματα και λεωφορεία που προάγουν την αειφορία, τη διαφοροποίηση των διοδίων και/ή διαφόρων άλλων τελών, την παροχή παρόμοιων φορολογικών κινήτρων για την προαγωγή προϊόντων που μπορούν να προωθούνται με τη χρήση εναλλακτικών μέσων όπως είναι τα «πράσινα» φορτηγά οχήματα και λεωφορεία και την εφαρμογή αυστηρών ρυθμιστικών μέτρων.

4.13. Τέλος, η ΕΟΚΕ συνιστά στον κλάδο των οδικών μεταφορών να προωθήσει τη διενέργεια συγκριτικής αξιολόγησης με αντικείμενο τις

εξελίξεις που σημειώνονται στο χώρο της τεχνολογικής προόδου και της διαχείρισης, έτσι ώστε να μπορέσει να αξιοποιήσει εφαρμογές που έχουν καθιερωθεί σε άλλους κλάδους.

4.14. Η ΕΟΚΕ συνειδητοποιεί ότι δεν υπάρχουν πλέον περιθώρια χρόνου. Εφιστά συνεπώς την προσοχή στο ότι οι προτάσεις που περιλαμβάνονται στην παρούσα γνωμοδότηση, αλλά και άλλες συναφείς προτάσεις, δεν πρέπει μόνο να προξενήσουν μια αίσθηση επείγουσας ανάγκης, αλλά πολύ περισσότερο να καταστήσουν σαφές ότι πρέπει να ληφθούν άμεσα μέτρα έτσι ώστε η αναμενόμενη ανάπτυξη να συνοδεύεται από μια πολιτική βιωσιμότητας.

Βρυξέλλες, 13 Μαΐου 2009.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Mario SEPI
