

Ιουλίου 1992⁽¹⁾, το οποίο αφορά τις μελλοντικές προτεραιότητες για την ανάπτυξη της πολιτικής υπέρ της προστασίας των καταναλωτών, αποτελεί μία ενδιαφέρουσα πρωτοβουλία,

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 186 της 23. 7. 1992.

άτολμη, όμως, σε μεγάλο βαθμό, για την εφαρμογή ενός κοινοτικού συστήματος που θα εξασφαλίζει μία υψηλή προστασία των καταναλωτών στην εσωτερική αγορά. Η ΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της που το Συμβούλιο δεν αναφέρθηκε καθόλου στη γνωμοδότηση πρωτοβουλίας της.

Βρυξέλλες, 24 Νοεμβρίου 1992.

Η Πρόεδρος της

Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Susanne TIEMANN

Γνωμοδότηση για:

- την πρόταση απόφασης του Συμβουλίου περί της δημιουργίας δικτύου συνδυασμένων μεταφορών στην Κοινότητα,
- την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τροποποίηση της οδηγίας 75/130/ΕΟΚ περί θεσπίσεως κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών, και
- την πρόταση κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 περί των ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών⁽¹⁾

(93/C 19/10)

Στις 5 Οκτωβρίου 1992 το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει με βάση τα άρθρα 75 και 84 (2) της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για τις ανωτέρω προτάσεις.

Το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών εξέδωσε τη γνωμοδότησή του στις 18 Νοεμβρίου 1992 με βάση την εισήγηση του κ. Tukker.

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε ομόφωνα κατά την 301η σύνοδο ολομέλειας (συνεδρίαση της 24ης Νοεμβρίου 1992), την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Η ΟΚΕ επικροτεί την πρωτοβουλία που ανέλαβε η Επιτροπή να καταβάλει προσπάθειες για τη βελτίωση και την επέκταση των συνδυασμένων μεταφορών.

1.2. Το έγγραφο της Επιτροπής COM(92) 230 περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τα ακόλουθα:

- ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο,
- πρόταση του Συμβουλίου για μια απόφαση σχετικά με την καθιέρωση δικτύου συνδυασμένων μεταφορών στην Κοινότητα,

— σχέδιο οδηγίας του Συμβουλίου για τη βελτίωση της οδηγίας 75/130/ΕΟΚ,

— σχέδιο οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 1100/89/ΕΟΚ σχετικά με την παροχή χρηματοδοτικής ενίσχυσης.

1.3. Το πιο ενδιαφέρον και το πιο σημαντικό από τα τέσσερα αυτά έγγραφα είναι ασφαλώς το πρώτο. Συνεπώς η γνωμοδότηση αφιερώνεται κατά κύριο μέρος σε αυτό το έγγραφο.

2. Γενικές παρατηρήσεις

2.1. Η Επιτροπή τονίζει ότι οι ακόλουθοι παράγοντες καθιστούν αναγκαία τη βελτίωση των συνδυασμένων μεταφορών

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 282 της 30. 10. 1992, σσ. 8, 10, 12.

(μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς δηλαδή τις οδικές μεταφορές, εσωτερικές πλωτές μεταφορές, σιδηροδρομικές μεταφορές):

- το οδικό δίκτυο εντός της Κοινότητας είναι σχεδόν κορεσμένο,
- η αύξηση των μεταφορών που αναμένεται μετά το 1993 δεν είναι δυνατόν να απορροφηθεί μόνον οδικώς,
- εάν βελτιωθεί η διεθνής συνεργασία των σιδηροδρομικών οργανισμών οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί θα είναι σε θέση να προσφέρουν μεγαλύτερες υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών,
- η μεταφορική ικανότητα των εσωτερικών πλωτών μέσων δεν έχει εξαντληθεί συνεπώς μπορεί να επεκταθεί ακόμη,
- ακόμη και η ναυτιλία (και κυρίως η ακτοπλοΐα) θα διαδραματίσει σοβαρό ρόλο στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών,
- οι μεταφορές με το σιδηρόδρομο ή μέσω των εσωτερικών πλωτών μέσων επιβαρύνουν το περιβάλλον λιγότερο από ό,τι οι οδικές μεταφορές.

2.2. Σκοπός της Επιτροπής είναι η δημιουργία μιας διάρθρωσης συνδυασμένων μεταφορών με την οποία θα καταστεί δυνατή η μετατόπιση των μεταφορών από το κορεσμένο οδικό δίκτυο προς άλλα μέσα. Αυτό δεν αφορά μόνο το συνδυασμό οδικές-σιδηροδρομικές μεταφορές αλλά πρέπει να ισχύει και για την ναυτιλία.

2.3. Και τα δύο βήματα θα πρέπει να πραγματοποιηθούν κατά τέτοιο τρόπο ώστε η μετατόπιση των μεταφορών προς ένα άλλο μέσον να πραγματοποιηθεί με φυσικό τρόπο δηλαδή χωρίς αναγκαστικά μέτρα.

2.3.1. Ο μεταφορέας θα πρέπει να μπορεί να καθορίσει ελεύθερα την προτίμησή του για ένα από τα μεταφορικά μέσα.

2.4. Για το σκοπό αυτό θα καταστεί αναγκαίο να επιβαρυνθεί κάθε μεταφορικό μέσο με το εξωτερικό κόστος που θα προκύψει ώστε να μην δημιουργηθεί στρέβλωση του ανταγωνισμού.

2.5. Το ερώτημα αν η Κοινότητα οφείλει να παρεμβαίνει για τη βελτίωση και την επέκταση των συνδυασμένων μεταφορών πρέπει να απαντηθεί βεβαίως καταφατικά. Δεδομένου ότι οι μεταφορές εντός της Κοινότητας έχουν ιδιαίτερη σημασία, και αν ληφθεί υπόψη η επίδρασή τους στο περιβάλλον (διοξείδιο του άνθρακα), το φαινόμενο του θερμοκηπίου, η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η διαφορά μεταξύ των μεταφορών από το κέντρο της Κοινότητας και των μεταφορών προς και από την περιφέρεια, η ΟΚΕ καταλήγει στο συμπέρασμα ότι σ' αυτήν την περίπτωση τα κοινοτικά προηγούνται των εθνικών συμφερόντων.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1. Η ΟΚΕ συμμερίζεται την άποψη της Επιτροπής ότι τα προγράμματα για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών θα επιφέρουν θετικά αποτελέσματα μόνο εφόσον λαμβάνονται από κεντρική θέση δηλαδή από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και εγκρίνονται από όλα τα κράτη μέλη.

3.2. Η ΟΚΕ υποστηρίζει την άποψη ότι οι συνδυασμένες μεταφορές θα συμβάλλουν μόνο μερικώς στην απορρόφηση

της αύξησης των μεταφορών μετά το 1993, και ότι επομένως δεν θα προκαλέσουν αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου. Συνεπώς άλλα μέτρα όπως το ελεύθερο καμποτάζ και η επέκταση ή η βελτίωση του οδικού δικτύου εξακολουθούν να έχουν ιδιαίτερη σημασία.

3.2.1. Παρά το γεγονός ότι οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί της Κοινότητας επιδιώκουν την κατασκευή γραμμών «υψηλής παραγωγικότητας», συνιστάται η μελέτη της σχέσης μεταξύ του κόστους και του όφελους της χρήσης διόροφων εμπορευματοκιβωτίων στις κυριότερες σιδηροδρομικές γραμμές της Κοινότητας.

3.3. Ο στόχος που επιδιώκει η Επιτροπή δηλαδή να περιορισθούν οι εκπομπές σε διοξείδιο του άνθρακα και να μειωθεί έτσι η μόλυνση του περιβάλλοντος μπορεί να επιτευχθεί και με διαφορετικό τρόπο (βλ. έκθεση ΝΕΑ του Μαρτίου 1992) (Ίδρυμα ΝΕΑ — η έρευνα των μεταφορών και η επαγγελματική κατάρτιση).

3.4. Η ΟΚΕ κρίνει ότι κατά την κατασκευή και τον προγραμματισμό των έργων υποδομής η Επιτροπή πρέπει να λάβει μέριμνα ώστε να μην δημιουργηθούν νέα σημεία σύγκρουσης στο πλαίσιο της επικουρικότητας λόγω έλλειψης διαβουλεύσεων και συνεργασίας κατά την εκτέλεση των προγραμμάτων που καταρτίστηκαν από κοινού.

3.4.1. Επιπλέον η Επιτροπή επιβάλλεται να λάβει μέριμνα ώστε η κατασκευή των έργων υποδομής από τα κράτη μέλη να προγραμματίζεται με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτευχθεί σύντομα η σύνδεση των υποδομών αυτών με τις αντίστοιχες υποδομές των γειτονικών κρατών μελών.

3.4.2. Πρέπει να ληφθεί μέριμνα ώστε ένα κράτος να μην αρνείται ή καθυστερεί την κατασκευή προγραμματισμένων σχεδίων συνδυασμένων μεταφορών για λόγους ανταγωνισμού.

3.4.3. Κατά τη μελέτη των γεωγραφικών χαρτών που επισυνάπτει η Επιτροπή στην πρότασή της, δημιουργήθηκε στην ΟΚΕ η υπόνοια ότι ορισμένες προτεραιότητες που δίδονται από τα ίδια τα κράτη μέλη προηγούνται των κοινοτικών προτεραιοτήτων. Η ΟΚΕ τονίζει με έμφαση ότι τα ευρωπαϊκά δίκτυα θα πρέπει να στηρίζονται σε προϋπολογισμό που να εντάσσεται στο πλαίσιο του κοινοτικού προγραμματισμού.

3.5. Η ΟΚΕ εκφράζει το φόβο ότι σε ορισμένα κράτη μέλη οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι εθνικοί οργανισμοί σιδηροδρόμων, σε σχέση με την αναδιοργάνωση ή την ιδιωτικοποίησή τους, ενδέχεται να προκαλέσουν καθυστέρηση κατά την εκτέλεση των έργων για τις συνδυασμένες μεταφορές.

3.5.1. Επιπλέον υπάρχουν φόβοι ότι οι οικονομικοί πόροι που διατίθενται για έργα υποδομής θα χρησιμοποιηθούν κατά κύριο λόγο για τη χάραξη σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας και ότι δεν θα δοθεί προτεραιότητα στα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα.

Επίσης η ΟΚΕ διερωτάται αν θα πραγματοποιείται μια μελέτη της σχέσης κόστος/όφελος προτού αποφασισθεί μια επένδυση.

3.6. Χρηματοδότηση

3.6.1. Στο παράρτημα 4 η Επιτροπή αναφέρεται στη χρηματική βοήθεια που παρέχεται στις συνδυασμένες μεταφορές [τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70].

3.6.2. Στην πρόταση της Επιτροπής δεν προσδιορίζεται επακριβώς ο τρόπος χρηματοδότησης.

3.6.2.1. Η χρηματοδότηση θα μπορούσε να καλυφθεί εν μέρει από το ταμείο συνοχής ή το περιφερειακό ταμείο. Ωστόσο το μεγαλύτερο μέρος πρέπει να το διαθέσουν τα ίδια τα κράτη μέλη.

3.6.2.2. Για το σκοπό αυτό χρειάζεται οπωσδήποτε ένας καλός προγραμματισμός και έλεγχος της χρηματοδότησης. Αν δεν συμβεί αυτό δεν αποκλείεται να δημιουργηθούν κενά στα έργα υποδομής με αποτέλεσμα να μην είναι πλέον σε θέση ένα ή περισσότερα κράτη μέλη να ανταποκριθούν στις οικονομικές τους υποχρεώσεις.

3.6.3. Η ΟΚΕ συμφωνεί με την πρόταση να χορηγείται χρηματική ενίσχυση σε κυβερνήσεις ή ενδεχομένως υποκείμενες δημόσιες υπηρεσίες των κρατών μελών για την κατασκευή των υποδομών στο έδαφος που πρόκειται για μόνιμες εγκαταστάσεις και τροχίο υλικό. Ωστόσο η χρηματοδότηση αυτή πρέπει να είναι χρονικά περιορισμένη και να αντιστοιχεί στο ίδιο ποσοστό επενδύσεων σε όλα τα κράτη μέλη. Οποιαδήποτε μορφή επιδότησης στους ναύλους των συνδυασμένων μεταφορών πρέπει να απαγορευθεί.

3.6.3.1. Η οικονομική ενίσχυση των έργων υποδομής για το διαμετακομιστικό εμπόριο μέσω τρίτων χωρών επιτρέπεται στο βαθμό που η χρηματοδότηση αυτή είναι προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

4. Άλλες παρατηρήσεις

4.1. Σε περίπτωση που τα προγράμματα για την κατασκευή έργων υποδομής στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών υποβάλλονται στην Επιτροπή για έγκριση, ενδεχομένως τούτο να αποβεί αναχαιτιστικό. Από την άλλη πλευρά χρειάζεται όμως να προσδιορισθούν σαφή κριτήρια για το σκοπό αυτό.

4.2. Η δυνατότητα αμοιβαίας τεχνικής ανταλλαγής των συστημάτων απειλείται:

- αφενός από τα εμπορευματοκιβώτια μεγαλύτερων διαστάσεων που υπάρχουν στις Ηνωμένες Πολιτείες και την πρόταση για την θέσπιση νέων προδιαγραφών ISO για τα εμπορευματοκιβώτια αυτά,
- και αφετέρου, από άλλες μορφές συνδυασμένων μεταφορών.

4.2.1. Οι τεχνικές εξελίξεις προκαλούν μεγαλύτερα προβλήματα στην δυνατότητα ανταλλαγής μονάδων φόρτωσης σε αμαξοστοιχίες και σε τερματικούς σταθμούς. Ο ρυθμός των συστημάτων αυξάνεται διαρκώς και τα συστήματα αυτά δεν είναι ανταλλάξιμα ή σπάνια είναι ανταλλάξιμα μεταξύ τους.

4.2.2. Η Επιτροπή πρέπει επομένως να επιλέξει μεταξύ:

- της δυνατότητας ανταλλαγής νέων με τα υπάρχοντα συστήματα,
- της επιβολής ενός και μόνο συστήματος,
- της επικράτησης των καλύτερων συστημάτων σε βάρος της δυνατότητας ανταλλαγής.

4.3. Τίθεται επίσης το ερώτημα εάν υπάρχει δυνατότητα να αποκλείεται η οικονομική ενίσχυση της Κοινότητας για συγκεκριμένα προγράμματα έργων υποδομής επειδή ένα γειτονικό κράτος μέλος δεν θέλει να χάσει την ανταγωνιστική του θέση.

4.4. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα χρειάζεται να προωθηθούν οι συνδυασμένες οδικές μεταφορές, εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Ωστόσο:

- ο συνδυασμός οδικών μεταφορών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών ενδιαφέρει μόνο ένα μικρό αριθμό των μελών,
- τα υπόλοιπα κράτη μέλη δεν διαθέτουν καθόλου δίκτυο εσωτερικών πλωτών μεταφορών και δεν γνωρίζουν τις μεταφορές αυτές.

4.5. Στην πρόταση της Επιτροπής αναφέρονται δίκτυα τα οποία θα χρησιμοποιούνται ήδη το 1997 και το 2005, δεν αναφέρονται όμως όλα τα κράτη μέλη.

4.6. Στο νέο άρθρο 2 χρησιμοποιείται ο παλαιότερος ορισμός του συνδυασμού οδικές σιδηροδρομικές μεταφορές σύμφωνα με τον οποίο θα πρέπει να χρησιμοποιείται «ο πλησιέστερος σταθμός φόρτωσης/εκφόρτωσης». Προτείνεται να αντικατασταθεί ο ορισμός αυτός από τον ακόλουθο: τον πιο κατάλληλο σταθμό φόρτωσης εκφόρτωσης σε μια ακτίνα 150 χλμ.»

Βρυξέλλες, 24 Νοεμβρίου 1992.

Η Πρόεδρος της
Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Susanne TIEMANN