

# Σημειώσεις Εργαστηρίου Μεταφορών

Πολιτική Μεταφορών

Μάρτιος 2011

Ειρήνη Παυλή - Σταματίνα Παπαδόγγονα

## Περιεχόμενα

Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών .....	4
1 Εισαγωγή .....	4
2 Οι Μεταφορές στην «Ευρώπη 2020: Στρατηγική για έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη» .....	6
3 Αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές: προκλήσεις, στόχοι και πολιτικές .....	9
3.1 Τάσεις και προκλήσεις.....	9
3.2 Στόχοι πολιτικής για αειφόρες μεταφορές.....	12
3.3 Πολιτικές για Αειφόρες Μεταφορές.....	17
4 Τρέχουσες εξελίξεις: η Ουγγρική Προεδρία .....	24
5 Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών .....	26
5.1 Άξονες Προτεραιότητας .....	27
5.2 Χρηματοδοτικά Εργαλεία.....	27
5.3 Αναθεώρηση της Πολιτικής για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών.....	28
5.4 Ακολουθούμενη προσέγγιση και κριτήρια σχεδιασμού του ΔΕΔ-Μ.....	28
5.5 Η Ελληνική προσέγγιση στην κατεύθυνση αναθεώρησης του ΔΕΔ-Μ .....	29
5.6 Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης της αναθεώρησης του ΔΕΔ-Μ και παράλληλες δραστηριότητες.....	31
6 Οδικές μεταφορές .....	36
6.1 Οδική ασφάλεια .....	36
6.2 Οδηγία για τη διασυνοριακή εφαρμογή του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας.....	38
6.3 Ευρωβινιέτα (οδηγία 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής).....	39
7 Σιδηροδρομικές μεταφορές .....	49
7.1 Ενιαίος Ευρωπαϊκός Σιδηροδρομικός Χώρος (single European railway area) .....	49
7.2 Πρόταση Οδηγίας που θα Εγκαθιδρύει τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο.....	53

8	Αεροπορικές μεταφορές .....	56
8.1	Ρυθμιστικό πλαίσιο .....	56
8.2	Το σχέδιο δράσης της ΕΕ στην Ασφάλεια Εναέριου Φορτίου.....	65
9	Galileo - Ευρωπαϊκή πολιτική ραδιοπλοήγησης.....	67

## Διοικητική πρακτική του Ελληνικού Υπουργείου Μεταφορών στη διαχείριση της Ενωσιακής Πολιτικής Μεταφορών..... 71

1	Η οργάνωση του τομέα των μεταφορών στην Ελλάδα .....	71
2	Η δομή του Ελληνικού Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων .....	73
3	Ο ρόλος του Τμ. Διεθνών Σχέσεων στη διαχείριση των ενωσιακών θεμάτων μεταφορών και η διαμόρφωση εθνικών θέσεων .....	77
4	Η εμπειρία από την Ελληνική Προεδρία του Συμβουλίου της ΕΕ (α' εξάμηνο 2003)82	
4.1	Απολογισμός.....	82
4.2	Ο σχεδιασμός της Ελληνικής Προεδρίας .....	84
	Οργανωτική Δομή.....	84
	Ενέργειες και επαφές της Πολιτικής Ηγεσίας .....	87
	Διεξαγωγή της Προεδρίας.....	89
4.3	Εκδηλώσεις Προεδρίας.....	90
4.4	Συμπεράσματα .....	92

# Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών

## 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ<sup>1</sup>

Η ευρωπαϊκή πολιτική για τις μεταφορές καλείται να ανταποκριθεί σε ένα ιδιαίτερα απαιτητικό περιβάλλον που προσδιορίζεται από νέα παραγωγικά και καταναλωτικά πρότυπα, αυξημένη μεταφορική ζήτηση και νέες μεταφορικές ανάγκες, νέες υπηρεσίες και τεχνολογικές εξελίξεις που επιδρούν σε ολόκληρο το φάσμα των μεταφορών και στο σύνολο της μεταφορικής αλυσίδας. Η πολιτική αναζητά προωθημένες λύσεις, οι οποίες θα διασφαλίζουν τη μεταφορική επάρκεια και την οικονομική αποδοτικότητα του συστήματος, ενώ θα εγγυώνται παράλληλα υψηλή περιβαλλοντική προστασία και ορθολογική αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών πόρων στη βάση μιας αειφόρου προσέγγισης.

Ο στόχος αυτός προσλαμβάνει ακόμη μεγαλύτερη αξία στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, όπου η οργάνωση αποτελεσματικών μεταφορών και η ανάπτυξη των μεταφορικών δικτύων αποτελούν αδήριτη αναγκαιότητα. Η πύκνωση των μεταφορικών ροών και η αύξηση των φόρτων αποτελούν επακόλουθο της αύξησης των μεταφορικών αναγκών για την εξυπηρέτηση των σύγχρονων παραγωγικών και καταναλωτικών προτύπων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την ανάπτυξη της ενιαίας εσωτερικής αγοράς, όπως άλλωστε για την ανάπτυξη των εμπορικών σχέσεων των κρατών-μελών της με τρίτα κράτη στην ευρύτερη περιφέρειά της.

Οι οικονομικές απαιτήσεις και συμπεριφορές συγκροτούν ένα μεταφορικό χώρο, ο οποίος διέπεται από συγκεκριμένους νόμους και μηχανισμούς της αγοράς, καλείται όμως επίσης να προσαρμοστεί προς αειφόρα πρότυπα που υποστηρίζονται από μια βουλευσιαρχική πολιτική. Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών αποσκοπεί στην οριοθέτηση και συγκρότηση του ευρωπαϊκού μεταφορικού συστήματος σε ένα συγκεκριμένο πλαίσιο, που διέπεται από αρχές, κανόνες, πολιτικές επιταγές και στόχους. Μέσα από μια διαδικασία ωρίμανσης και εξέλιξης, η πολιτική κινείται προς την κατεύθυνση μιας περισσότερο συνολικής και ολοκληρωμένης θεώρησης, αλλά επίσης προς την πύκνωση και τη βελτίωση των επιμέρους στοιχείων της. Η πολιτική μεταφορών προσλαμβάνει κατά συνέπεια ένα νέο περιεχόμενο, αλλά και μια εντελώς διαφορετική ποιότητα.

---

<sup>1</sup> Βλ. άρθρο του Χ. Πλατιά, Δρ. Πολιτικής Επιστήμης του Πανεπιστημίου της Βόννης, με τίτλο «Η περιβαλλοντική διάσταση στο σχεδιασμό της ευρωπαϊκής πολιτικής για τις μεταφορές στο θαλάσσιο χώρο» (Ιανουάριος 2008) που δημοσιεύθηκε στο δικτυακό τόπο ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΡΟΚΛΗΣΗ ([www.proeuro.gr](http://www.proeuro.gr))

Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών διαμεσολαβείται στη βάση συγκεκριμένων μηχανισμών και διαδικασιών, εντός ενός αρθρωμένου θεσμικού-οργανωτικού περιβάλλοντος, που επιτρέπουν τη σύνθεση των επιμέρους συμφερόντων και τη μετουσίωσή της σε νομικές και πολιτικές κατηγορίες. Υπό το βάρος της πίεσης της οργανωμένης κοινωνίας των πολιτών σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, αλλά και υπό το πρίσμα της ανάπτυξης της επιστημονικής γνώσης στο πεδίο του περιβάλλοντος, η πολιτική κινείται τα τελευταία χρόνια ολοένα και περισσότερο προς την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στις μεταφορές.

Στο επίπεδο των κοινοτικών οργάνων η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαδραματίζει έναν κινητήριο ρόλο στην παραγωγή πολιτικής. Εισάγει καινοτόμα στοιχεία στο σύστημα και επιδιώκει με προσήλωση και πειστικότητα την ενσωμάτωσή τους. Στην πλειονότητα των περιπτώσεων η επικράτηση των στοιχείων αυτών οφείλεται, πέραν της διαπραγματευτικής δεινότητας της Επιτροπής, στη γενικότερη αναγνώριση από τα κράτη-μέλη και τους εμπλεκόμενους στο χώρο των μεταφορών της σκοπιμότητας και αποτελεσματικότητας των καινοτομιών αυτών για την προαγωγή των στόχων. Οι καινοτομίες που εισάγονται από την Επιτροπή εμφανίζουν ένα υψηλό βαθμό διασύνδεσης και αλληλεξάρτησης, ενώ εντάσσονται σε ολοκληρωμένα πακέτα λύσεων, ώστε τα επιμέρους στοιχεία προωθούνται παράλληλα και ταυτόχρονα, ίσως όμως ακριβώς για το λόγο αυτό και ευκολότερα.

Αυτό φαίνεται ότι αποτελεί στρατηγική επιλογή της Επιτροπής τα τελευταία χρόνια, είναι όμως επίσης λογικό να συμβαίνει σε ένα ώριμο στάδιο της ευρωπαϊκής πολιτικής και διακυβέρνησης, όπου αναζητώνται νέα και βελτιωμένα μέσα, εργαλεία, τρόποι και στρατηγικές της πολιτικής. Η εξέλιξη αυτή συνεπάγεται προφανώς, μεταξύ άλλων, την ισχυροποίηση της θέσης και του ρόλου της Επιτροπής στη διαδικασία παραγωγής δικαίου και πολιτικής, που επιφέρει την περαιτέρω εξέλιξη της πολιτικής. Με τον τρόπο αυτό δημιουργείται ένα ανατροφοδοτούμενο σπирάλ ολοκλήρωσης γύρω από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και σφυρηλατούνται νέες σχέσεις μεταξύ της Επιτροπής και των υπολοίπων οργάνων, αλλά επίσης μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών-μελών.

Τα αποτελέσματα της πολιτικής κινούνται εντός σαφώς προσδιορισμένων προδιαγραφών, όχι μόνο σε οικονομικούς, αλλά και σε ευρύτερους όρους. Σε κάθε περίπτωση, η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών επηρεάζει τις επιμέρους πολιτικές μεταφορών των κρατών-μελών, αλλά προφανώς επίσης τις επενδύσεις που συνδέονται με μεταφορικές υποδομές. Η ανάπτυξη των υποδομών που εξυπηρετούν φιλικά προς το περιβάλλον μεταφορικά μέσα, καθορίζονται σε μεγάλο βαθμό από τις επιλογές που πραγματοποιούνται πλέον σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## 2 ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ «ΕΥΡΩΠΗ 2020: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΕΞΥΠΝΗ, ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ»

Το Μάρτιο 2010 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υιοθέτησε τη στρατηγική «**Ευρώπη 2020<sup>2</sup>**», την οποία πρότεινε η Ε.Επιτροπή, με στόχο την έξοδο από την κρίση και στο πλαίσιο της προετοιμασίας της οικονομίας της ΕΕ για τις προκλήσεις της επόμενης δεκαετίας. Η πολιτική «Ευρώπη 2020» ορίζει μια στρατηγική για να επιτευχθούν **υψηλά επίπεδα απασχόλησης**, οικονομία με **χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα**, **παραγωγικότητα** και **κοινωνική συνοχή**, ειδικότερα μέσω συγκεκριμένων δράσεων τόσο σε επίπεδο Ε.Ένωσης όσο και σε εθνικό επίπεδο.

Η «Ευρώπη 2020» προτάσσει τρεις αλληλοενισχυόμενες προτεραιότητες:

- **Έξυπνη ανάπτυξη** (*Smart growth*): ανάπτυξη μιας οικονομίας βασιζόμενης στη γνώση και την καινοτομία.
- **Βιώσιμη ανάπτυξη** (*Sustainable growth*): προώθηση μιας πιο αποδοτικής από άποψη χρήσης πόρων, πιο πράσινης και πιο ανταγωνιστικής οικονομίας.
- **Ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς** (*Inclusive growth*): μια οικονομία με υψηλή απασχόληση που θα επιτυγχάνει κοινωνική και εδαφική συνοχή.

Για την επίτευξη των ανωτέρω προτεραιοτήτων και στόχων, προτείνονται συγκεκριμένες «**εμβληματικές πρωτοβουλίες**» (*flagship initiatives*), εκ των οποίων οι σημαντικότερες για την πολιτική κινητικότητα και μεταφορών είναι οι εξής:

**I. «Ένωση καινοτομίας»:** Στόχος είναι η ανάπτυξη ενός στρατηγικού ερευνητικού προγράμματος εστιασμένου σε προκλήσεις όπως οι μεταφορές, η κλιματική αλλαγή και η αποδοτική χρησιμοποίηση των πόρων. Στο πρόγραμμα εργασίας της για το 2010 και μετά η Ε.Επιτροπή έχει συμπεριλάβει, π.χ., ένα **στρατηγικό σχέδιο για την τεχνολογία των μεταφορών**, το οποίο θα παρέχει στρατηγικό πλαίσιο για την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη.

**II. «Μια Ευρώπη που χρησιμοποιεί αποτελεσματικά τους πόρους»:** Με στόχο τον **εκσυγχρονισμό και την απαλλαγή των μεταφορών από εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα συμβάλλοντας στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας**. Τούτο μπορεί να επιτευχθεί με ένα συνδυασμό μέτρων π.χ. διαρθρωτικά μέτρα, όπως η έγκαιρη ανάπτυξη υποδομών δικτύου μεταφορών, η «έξυπνη» διαχείριση της κυκλοφορίας, η καλύτερη υλικοτεχνική υποστήριξη, η επιδίωξη της μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> στα επιβατικά οχήματα και στους κλάδους της αεροπορίας και της ναυσιπλοΐας, καθώς και η δρομολόγηση σημαντικής ευρωπαϊκής πρωτοβουλίας

---

2 ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΥΡΩΠΗ 2020 Στρατηγική για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη (COM(2010) 2020 τελικό)

για «πράσινα» αυτοκίνητα η οποία θα συμβάλει στην προώθηση των ηλεκτρικών και των υβριδικών οχημάτων χάρη σε ένα συνδυασμό έρευνας, θέσπισης κοινών προτύπων και ανάπτυξης των αναγκαίων υποδομών στήριξης. Στο πρόγραμμα εργασίας της για το 2010 και μετά η Ε.Επιτροπή έχει συμπεριλάβει, π.χ., την **αναθεώρηση των κατευθυντηρίων γραμμών για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα** (Μεταφορές), την οποία θα παρουσιάσει μαζί με τη δέσμη προτάσεων για το επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο, καθώς και δέσμες μέτρων για τη λειτουργία όλων των μέσων μεταφορών.

**III. «Βιομηχανική πολιτική»:** Με στόχο της διασφάλισης ότι τα δίκτυα μεταφορών και υλικοτεχνικής υποστήριξης θα επιτρέψουν στη βιομηχανία σε ολόκληρη την Ένωση να έχει αποτελεσματική πρόσβαση στην ενιαία αγορά καθώς και στη διεθνή αγορά. Στο πλαίσιο αυτό, στο πρόγραμμα εργασίας της για το 2010 και μετά, η Ε.Επιτροπή έχει περιλάβει, π.χ., τη **δέσμη ηλεκτρονικής κινητικότητας (e-mobility)**, προς την υποστήριξη ενός βιώσιμου συστήματος μεταφορών και το **Πρόγραμμα δράσης για ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS)** και εφαρμογή της σχετικής οδηγίας.

Προφανώς οι εξειδικευμένες δράσεις θα πρέπει να ληφθούν **τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο**. Η Ε.Επιτροπή αναμένεται να εγκρίνει τη **Λευκή Βίβλο**, που θα περιλαμβάνει πρόγραμμα δράσης στον τομέα των μεταφορών έως το 2020. **Η λευκή βίβλος θα ορίζει τις δράσεις που απαιτούνται για τον εκσυγχρονισμό του τομέα των μεταφορών και την εκπλήρωση των στόχων της στρατηγικής «Ευρώπη 2020»**. Οι δράσεις θα περιλαμβάνουν μέτρα για τη βελτίωση της συνολικής αποδοτικότητας του συστήματος μεταφορών, την προαγωγή νέων τεχνολογιών και τη δρομολόγηση μιας καλά στοχοθετημένης πολιτικής όσον αφορά τις υποδομές. **Σε εθνικό επίπεδο προβλέπεται** ότι, τα Κ-Μ *«θα καταρτίσουν εθνικά προγράμματα μεταρρυθμίσεων, όπου θα εκτίθενται εκτενώς οι δράσεις που θα αναλάβουν κατ' εφαρμογή της νέας στρατηγικής, με ιδιαίτερη έμφαση στις προσπάθειες για επίτευξη των εθνικών στόχων και στα μέτρα για την άρση των περιορισμών που παρεμποδίζουν την ανάπτυξη σε εθνικό επίπεδο»*. Ειδικότερα, η Ανακοίνωση για την «Ευρώπη 2020» ανέφερε ότι τα Κ-Μ θα πρέπει, στον τομέα των μεταφορών, να δράσουν ως εξής:

- Να αναπτύξουν έξυπνες, αναβαθμισμένες και πλήρως **διασυνδεδεμένες υποδομές μεταφορών** και να αξιοποιήσουν πλήρως τις Τεχνολογίες Πληροφόρησης και Επικοινωνίας (ICT).
- Να διασφαλίσουν τη **συντονισμένη εφαρμογή των σχεδίων υποδομών εντός του βασικού δικτύου** της Ε.Ένωσης, γεγονός που συμβάλλει αποφασιστικά στην αποτελεσματικότητα του συνολικού συστήματος μεταφορών της Ε.Ένωσης.
- Να εστιάσουν στην **αστική διάσταση των μεταφορών** στο πλαίσιο της οποίας δημιουργούνται τα περισσότερα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης και εκπομπών.

**Η θέση που υποστηρίζει η Ελλάδα** είναι ότι αξίζει να δοθεί έμφαση στα θέματα ανάπτυξης του δικτύου υποδομών, για λόγους περιφερειακής και κοινωνικής συνοχής και να τονισθεί η έννοια του συντονισμού των δράσεων των Κ-Μ, ώστε οι διατιθέμενοι πόροι να έχουν τη μέγιστη αποτελεσματικότητα.



### **3 ΑΕΙΦΟΡΟ ΜΕΛΛΟΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ: ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ, ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ<sup>3</sup>**

Οι μεταφορές είναι ένα πολυσύνθετο σύστημα εξαρτώμενο από πληθώρα παραγόντων, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται οι ανθρώπινοι οικισμοί και η κατανάλωση, η οργάνωση της παραγωγής και η διαθεσιμότητα υποδομής. Λόγω αυτής της πολυπλοκότητας, οποιαδήποτε παρέμβαση στο τομέα των μεταφορών πρέπει να βασίζεται σε μακροπρόθεσμη προοπτική για τη βιώσιμη κινητικότητα των ανθρώπων και των εμπορευμάτων, αν μη τι άλλο επειδή οι πολιτικές διαρθρωτικού χαρακτήρα χρειάζονται χρόνο για να υλοποιηθούν και πρέπει να προγραμματισθούν πολύ νωρίτερα. Ως εκ τούτου, οι πολιτικές στον τομέα των μεταφορών την επόμενη δεκαετία πρέπει να βασιστούν σε μια θεώρηση για το μέλλον του συστήματος μεταφορών που να καλύπτει επίσης τις μετέπειτα δεκαετίες.

Ο τομέας των μεταφορών πρέπει να προετοιμαστεί για να αντιμετωπίσει μελλοντικές προκλήσεις, διευκολύνοντας παράλληλα την ανάκαμψη της οικονομίας και, με την επάνοδο της οικονομικής μεγέθυνσης να αξιοποιηθεί ένα αποτελεσματικό, συνεκτικό και βιώσιμο σύστημα μεταφορών που να υποστηρίζει πλήρως την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής οικονομίας.

#### **3.1 ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ**

Οι τάσεις των κυριότερων συντελεστών των μεταφορών μέχρι τα μέσα του αιώνα και οι αντίστοιχες προκλήσεις, είναι:

##### ***1. Γήρανση του πληθυσμού***

Κατά τις προβλέψεις, το 2060 η μέση ηλικία του ευρωπαϊκού πληθυσμού θα έχει αυξηθεί κατά 7 έτη ως προς τη σημερινή και το ποσοστό των ανθρώπων ηλικίας άνω των 65 ετών αναμένεται να ανέρχεται σε 30% του πληθυσμού, έναντι 17% που είναι σήμερα. Μολονότι οι άνθρωποι μετά από μια ορισμένη ηλικία ταξιδεύουν εν γένει λιγότερο από τους νεώτερους τους, οι ηλικιωμένοι σήμερα ταξιδεύουν περισσότερο από ό,τι οι γονείς τους. Η τάση αυτή αναμένεται να συνεχιστεί, μάλιστα δε να ενισχυθεί, λόγω της βελτίωσης της κατάστασης της υγείας, περισσότερων επιλογών ταξιδιών και περισσότερων γνώσεων ξένων γλωσσών. Σε μια κοινωνία με αυξανόμενη γήρανση του πληθυσμού θα δίδεται μεγαλύτερη έμφαση στην παροχή υπηρεσιών μεταφορών με υψηλότερο επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας και αξιοπιστίας, οι οποίες να προσφέρουν κατάλληλες λύσεις σε χρήστες με μειωμένη κινητικότητα.

---

<sup>3</sup> ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ: «Αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές: προς ένα ενοποιημένο, καθοδηγούμενο από την τεχνολογία και εύχρηστο σύστημα μεταφορών» (COM(2009) 279 τελικό)

Μια κοινωνία με υψηλότερο ποσοστό ηλικιωμένων θα πρέπει να αφιερώσει περισσότερους δημόσιους πόρους για πληρωμές συντάξεων, υγειονομική περίθαλψη και νοσοκομειακή φροντίδα. Λόγω των συνεπειών της στους δημόσιους οικονομικούς πόρους, η γήρανση του πληθυσμού θα επιβαρύνει την προσφορά και τη συντήρηση της υποδομής μεταφορών και θα θέσει όρια στη χρηματοδότηση που θα διατίθεται για τις δημόσιες μεταφορές. Ενδεχομένως να προκύψει ανεπάρκεια εργατικού δυναμικού και επαγγελματικών προσόντων, με αποτέλεσμα περαιτέρω επιδείνωση της έλλειψης εκπαιδευμένου εργατικού δυναμικού που σημειώνεται ήδη σε ορισμένα τμήματα του τομέα των μεταφορών. Τούτο ενδεχομένως να επιφέρει υψηλότερο κόστος μεταφορών για την κοινωνία εν γένει.

## **2. Μετανάστευση και εσωτερική κινητικότητα**

Η καθαρή είσοδος μεταναστών στην ΕΕ ενδεχομένως να αυξήσει κατά 56 εκατ. άτομα τον πληθυσμό της ΕΕ τις επόμενες πέντε δεκαετίες. Η μετανάστευση θα μπορούσε να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο για τον μετριασμό των συνεπειών της γήρανσης του πληθυσμού στην αγορά εργατικού δυναμικού. Οι μετανάστες, κατά κανόνα νέοι και κατά κύριο λόγο κάτοικοι αστικών περιοχών, θα εντείνουν περαιτέρω τους δεσμούς της Ευρώπης με τις γειτονικές περιοχές, επειδή θα δημιουργήσουν πολιτισμικούς και οικονομικούς δεσμούς με τη χώρα καταγωγής τους. Οι δεσμοί αυτοί θα έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση των μετακινήσεων ανθρώπων και εμπορευμάτων.

Αύξηση αναμένεται επίσης στην κινητικότητα των εργαζομένων εντός της Ένωσης, λόγω της σταδιακής άρσης των διοικητικών και νομικών φραγμών και της περαιτέρω εμβάθυνσης της εσωτερικής αγοράς.

## **3. Περιβαλλοντικές προκλήσεις**

Καθίσταται όλο και επιτακτικότερη η ανάγκη να αμβλυνθούν οι αρνητικές επιπτώσεις που έχει ο τομέας των μεταφορών στο περιβάλλον. Στόχος της ΕΕ είναι να μειωθούν οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου στην ΕΕ κατά 20% σε σχέση με τα επίπεδα του 1990. Οι μεταφορές πρέπει να διαδραματίσουν καίριο ρόλο για την επίτευξη του στόχου αυτού και θα καταστεί αναγκαία η αναστροφή ορισμένων τάσεων που εκδηλώνονται επί του παρόντος.

Οι μεταφορές θα πληγούν από τις αρνητικές συνέπειες της κλιματικής αλλαγής και θα χρειαστούν μέτρα προσαρμογής. Η αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη, που θα έχει ως αποτέλεσμα την άνοδο της στάθμης της θάλασσας, θα επιτείνει την τρωτότητα των παράκτιων υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων. Ακραία καιρικά φαινόμενα θα πλήξουν την ασφάλεια όλων των τρόπων μεταφοράς. Οι ξηρασίες και οι πλημμύρες θα δημιουργήσουν προβλήματα στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

#### **4. Αύξηση της ανεπάρκειας ορυκτών καυσίμων**

Τις επερχόμενες δεκαετίες αναμένεται να είναι ακριβότερα το πετρέλαιο και τα υπόλοιπα ορυκτά καύσιμα, καθώς αυξάνεται η ζήτηση και εξαντλούνται οι φθηνές πηγές καυσίμων. Παράλληλα, η ανάγκη της μετάβασης σε οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα και οι εντεινόμενες ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού θα επιφέρουν αύξηση του εφοδιασμού από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, που θα καταστούν πολύ φθηνότερες λόγω της τεχνολογικής προόδου και της μαζικής παραγωγής τους. Άμεση συνέπεια αυτής της μεταστροφής θα είναι η μείωση της ανάγκης μεταφοράς ορυκτών καυσίμων, που επί του παρόντος καταλαμβάνουν το ήμισυ του όγκου των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών.

#### **5. Αστυφιλία**

Η αστυφιλία που παρατηρήθηκε τις τελευταίες δεκαετίες αναμένεται να συνεχιστεί, με αποτέλεσμα το ποσοστό του ευρωπαϊκού πληθυσμού που κατοικεί σε αστικές περιοχές να αυξηθεί, από 72% το 2007 σε 84% το 2050. Την τελευταία πεντηκονταετία, η ανάπτυξη των αστικών κέντρων σε όλη την Ευρώπη ήταν μεγαλύτερη από την αύξηση του αστικού πληθυσμού. Αυτή η άναρχη εξάπλωση των πολεοδομικών συγκροτημάτων αποτελεί την κύρια πρόκληση για τις αστικές μεταφορές, επειδή εντείνει τη ζήτηση τρόπων ατομικής μετακίνησης, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται κυκλοφοριακές συμφορήσεις και περιβαλλοντικά προβλήματα.

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, που επικρατεί στα πολεοδομικά συγκροτήματα και τις οδούς πρόσβασης σε αυτά, αποτελεί πηγή μεγάλου κόστους λόγω των καθυστερήσεων και της υψηλότερης κατανάλωσης καυσίμων. Δεδομένου ότι τα σημεία εκκίνησης και προορισμού των περισσότερων εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών βρίσκονται σε αστικά κέντρα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση στις αστικές περιοχές έχει επίσης αρνητικές επιπτώσεις στα υπεραστικά ταξίδια. Οι πυκνοδομημένες πόλεις εξυπηρετούνται καλύτερα από τις μαζικές συγκοινωνίες, αλλά θα εξακολουθήσουν να υφίστανται τα προβλήματα της διαθεσιμότητας γης και της αποδοχής από το κοινό της κατασκευής νέων υποδομών για δημόσιες ή εναλλακτικές συγκοινωνίες.

#### **6. Παγκόσμιες τάσεις που επηρεάζουν την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών**

Παράλληλα με την περαιτέρω εμβάθυνση της ενιαίας αγοράς, μάλλον θα συνεχιστεί η ολοκλήρωση της ΕΕ με τις γειτονικές περιοχές (Ανατολική Ευρώπη, Βόρειος Αφρική) και η ενσωμάτωσή της στην παγκόσμια οικονομία. Μολονότι ενδέχεται να διακοπεί προσωρινά λόγω των οικονομικών κρίσεων και της γεωπολιτικής αστάθειας, η ισχυρή οικονομική μεγέθυνση πολλών αναπτυσσομένων χωρών συνεπάγεται περαιτέρω παγκοσμιοποίηση. Οι μεταφορές εκτός Ευρώπης θα αυξηθούν πολύ περισσότερο απ' ό,τι εντός αυτής και είναι πολύ πιθανόν να συνεχιστεί τα επόμενα έτη η γρήγορη αύξηση του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ και των μεταφορών.

Ο παγκόσμιος πληθυσμός αναμένεται ότι θα υπερβεί τα 9 δισεκατ. μέχρι το 2050. Η πληθυσμιακή αύξηση, κατά περίπου ένα τρίτο σε σύγκριση με πληθυσμό 6,8 δισεκατ. το 2009, θα έχει τρομακτικές επιπτώσεις στους παγκόσμιους πόρους, αναβαθμίζοντας έτσι τη σημασία του στόχου να καθοριστεί περισσότερο **αιεφόρο σύστημα μεταφορών, δηλαδή σύστημα που να χρησιμοποιεί λιγότερους πόρους**.

Αυξανόμενος πληθυσμός και μεγαλύτερη οικονομική ευμάρεια συνεπάγονται αύξηση της κινητικότητας και των μεταφορών. Σύμφωνα με ορισμένες μελέτες, το πλήθος των αυτοκινήτων σ' όλη την υφήλιο θα αυξηθεί από περίπου 700 εκατ. αυτοκίνητα που είναι σήμερα σε περισσότερα από 3 δισεκατ. το 2050, με αποτέλεσμα σοβαρά προβλήματα αειφορίας, εκτός εάν σημειωθεί μεταστροφή προς οχήματα χαμηλότερων και μηδενικών εκπομπών και καθιερωθεί διαφορετική αντίληψη για την κινητικότητα.

### **3.2 ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΑΕΙΦΟΡΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

Ο στόχος της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών είναι να συγκροτηθεί αειφόρο σύστημα μεταφορών που να ανταποκρίνεται στις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές ανάγκες της κοινωνίας και να συντείνει σε μια κοινωνία χωρίς αποκλεισμούς και σε πλήρως ενοποιημένη και ανταγωνιστική Ευρώπη. Οι σημερινές τάσεις και οι μελλοντικές προκλήσεις που επισημάνθηκαν παραπάνω καταδεικνύουν την ανάγκη να ικανοποιηθεί η αυξανόμενη ζήτηση για «προσβασιμότητα» στο πλαίσιο αυξανόμενων ανησυχιών για την αειφορία. Οι αμεσότερες προτεραιότητες φαίνεται να είναι η καλύτερη ενοποίηση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, ώστε να βελτιωθεί η συνολική απόδοση του συστήματος και να επιταχυνθεί η ανάπτυξη και η εξάπλωση των καινοτόμων τεχνολογιών. Τούτο πρέπει να επιτελεσθεί με προσέγγιση η οποία να θέτει συνεχώς στο επίκεντρο της χάραξης πολιτικής τους χρήστες των μεταφορών και τους εργαζομένους στις μεταφορές, δηλαδή τις ανάγκες και τα δικαιώματά τους. Στο πλαίσιο αυτό έχουν αναγνωρισθεί επτά ευρείς πολιτικοί στόχοι για αειφόρες μεταφορές:

#### ***1. Ασφαλείς και προστατευμένες ποιοτικές μεταφορές***

Οι μεταφορές καθιστούν δυνατές πολλές από τις ελευθερίες μας. Την ελευθερία να εργαζόμαστε και να διαβιούμε σε διαφορετικά μέρη της υφής, την ελευθερία να απολαμβάνουμε διαφορετικά προϊόντα και υπηρεσίες, την ελευθερία να εμπορευόμαστε και να δημιουργούμε προσωπικές επαφές.

Η διεκδίκηση αυτών των ελευθεριών μάλλον θα επιταθεί σε μια περισσότερο πολυπολιτισμική, ετερογενή κοινωνία που θα διαμορφωθεί μελλοντικά, με βαθύτερους δεσμούς με άλλες περιοχές του κόσμου. Η πρόσβαση στα αγαθά και υπηρεσίες θα πρέπει να εξασφαλιστεί σε μια κοινωνία που γερνά και πιθανόν να απαιτεί μεγαλύτερη ασφάλεια, προστασία και άνεση των μεταφορών, ενώ υπάρχει ο κίνδυνος εξελίξεων προς την αντίθετη κατεύθυνση λόγω της αύξησης της κυκλοφορίας και των εντάσεων στο αστικό περιβάλλον.

Κατά συνέπεια, η βελτίωση της συνολικής ποιότητας των μεταφορών, όπου συμπεριλαμβάνονται η προσωπική προστασία, η μείωση των ατυχημάτων και των κινδύνων για την υγεία, η προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών και η δυνατότητα πρόσβασης σε απομακρυσμένες περιοχές, πρέπει να εξακολουθεί να αποτελεί υψηλή προτεραιότητα της πολιτικής μεταφορών. Η **οδική ασφάλεια** θα εξακολουθήσει να αποτελεί ζήτημα προβληματισμού ώστε να εξασφαλιστεί η μείωση του αριθμού των θανατηφόρων ατυχημάτων στους ευρωπαϊκούς δρόμους. Πρέπει επίσης να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας των απασχολούμενων στις μεταφορές, ιδίως όσον αφορά τους κινδύνους για την υγεία και την ασφάλεια.

Για τη βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας και προστασίας πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στα ζητήματα της προστασίας της ιδιωτικής ζωής και των δεδομένων, που είναι δυνατόν να προκύψουν κατά την εφαρμογή μέσων για τους σκοπούς παρακολούθησης, καταχώρισης και ελέγχου.

Στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα πρέπει να προσφέρονται λύσεις μεταφοράς με άνεση. Η υποδομή πρέπει να κατασκευάζεται, να συντηρείται και να αναβαθμίζεται με βάση την αρχή της προσβασιμότητας από όλους. Περισσότερο ασφαλές και προστατευμένο αστικό περιβάλλον μπορεί να ευνοήσει την ευρύτερη χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών, της ποδηλασίας ή της πεζοπορίας, έτσι ώστε όχι μόνο να αμβλυνθεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση και να μειωθούν οι εκπομπές αλλά και να προκύψουν θετικές συνέπειες για την υγεία και τις συνθήκες διαβίωσης των ανθρώπων.

## ***2. Καλά συντηρούμενο και πλήρως ενοποιημένο δίκτυο***

Οι μεταφορές είναι δίκτυο απαρτιζόμενο από διάφορα στοιχεία: υποδομή, κόμβους, οχήματα και εξοπλισμό, εφαρμογές τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ) σχετιζόμενες με την υποδομή και επί των οχημάτων, δικτυακές υπηρεσίες και επιχειρησιακές και διοικητικές διαδικασίες. Η ικανότητα αποδοτικής και αποτελεσματικής μετακίνησης ανθρώπων και εμπορευμάτων εξαρτάται κατά πρώτο λόγο από την άριστη λειτουργία του συνδυασμού όλων αυτών των στοιχείων.

Η καλύτερη αξιοποίηση της ικανότητας του δικτύου και των σχετικών πλεονεκτημάτων κάθε τρόπου μεταφοράς θα μπορούσε να συμβάλει σημαντικά στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, των εκπομπών, της ρύπανσης και των ατυχημάτων. Προς τούτο απαιτείται ωστόσο η βελτιστοποίηση και η λειτουργία του δικτύου ως ενιαίας οντότητας, ενώ επί του παρόντος τα δίκτυα των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς είναι σε μεγάλο βαθμό διαχωρισμένα μεταξύ τους και, επιπλέον, δεν είναι ενοποιημένα μεταξύ χωρών τα δίκτυα του ιδίου τρόπου μεταφοράς.

Ιδίως όσον αφορά τις επιβατικές μεταφορές, καίριας σημασίας θα είναι η ενοποίηση των αεροπορικών με τις σιδηροδρομικές μεταφορές υψηλής ταχύτητας. Όσον αφορά τις μεταφορές εμπορευμάτων, πρέπει να καταστεί πραγματικότητα ένα ευφύες και ενοποιημένο σύστημα εφοδιαστικής διαχείρισης (logistic), κεντρικό στοιχείο του οποίου θα πρέπει να αποτελέσει η

ανάπτυξη λιμένων και διατροφικών τερματικών σταθμών. Τέλος, η προαναφερόμενη τάση αστυφιλίας θα καταστήσει ιδιαίτερα σημαντική για τις αστικές μεταφορές την μεταστροφή σε περιβαλλοντικώς φιλικότερους τρόπους μεταφοράς.

Η υποδομή πρέπει να διατηρείται σε καλό επίπεδο και να συντονίζονται οι εργασίες αναβάθμισής της. Έτσι μειώνονται τα ατυχήματα και το λειτουργικό κόστος, καθώς και η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ρύπανση και ο θόρυβος. Η καινούργια υποδομή πρέπει να προγραμματίζεται και να λαμβάνει προτεραιότητα με σκοπό να μεγιστοποιείται το κοινωνικοοικονομικό όφελος, λαμβάνοντας όμως υπόψη το εξωτερικό κόστος και τις επιδράσεις στο συνολικό δίκτυο.

### ***3. Περιβαλλοντικώς περισσότερο αειφόρες μεταφορές***

Η εκπλήρωση των στόχων της στρατηγικής της ΕΕ για την αειφόρο ανάπτυξη και η μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του τομέα των μεταφορών απαιτεί πρόοδο σε διάφορους στόχους περιβαλλοντικής πολιτικής. Η μείωση της κατανάλωσης μη ανανεώσιμων πόρων είναι σημαντική για όλες τις πτυχές των συστημάτων μεταφορών και τη χρήση τους. Οι ανεπιθύμητες περιβαλλοντικές συνέπειες της δραστηριότητας μεταφορών θα απαιτήσει περαιτέρω δράση ιδίως όσον αφορά το θόρυβο, τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων και αερίων θερμοκηπίου. Στη νομοθεσία της ΕΕ καθορίζονται απαιτήσεις σε πολλά απ' αυτά τα θέματα, θα χρειαστεί όμως αξιολόγηση και επικαιροποίηση της νομοθεσίας αυτής στο μέλλον.

Απαιτούνται μακροπρόθεσμες στρατηγικές για τις πτυχές εκείνες που απαιτείται να παρέλθει μακρύ χρονικό διάστημα μέχρι να επέλθουν αλλαγές, ώστε να παρέχεται βεβαιότητα στους διάφορους συντελεστές που δραστηριοποιούνται στην αγορά. Κατά τη διαμόρφωση της μελλοντικής εξέλιξης του συστήματος μεταφορών πρέπει να ληφθούν υπόψη όλα τα στοιχεία της αειφορίας. Τούτο αφορά τη λειτουργία των μέσων μεταφοράς (εκπομπές, θόρυβος) όσο και την εξασφάλιση υποδομής (χρήσεις γης, βιοποικιλότητα).

### ***4. Η διατήρηση της πρωτοπορίας της ΕΕ στην παροχή υπηρεσιών και τεχνολογιών μεταφορών***

Η τεχνολογική καινοτομία θα είναι ο κύριος συντελεστής για την επίλυση των προκλήσεων στον τομέα των μεταφορών. Οι νέες τεχνολογίες προσφέρουν καινούργιες και ανετότερες υπηρεσίες στους επιβάτες, αυξάνουν την ασφάλεια και την προστασία και μειώνουν τους περιβαλλοντικούς κινδύνους. Οι «ήπιες υποδομές» - όπως, λόγου χάρη, ευφυή συστήματα για τις οδικές μεταφορές (ITS) και το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) και της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού) – με την υποστήριξη του συστήματος Galileo, μπορούν να αριστοποιήσουν τη χρήση του δικτύου και να βελτιώσουν την ασφάλεια, ενώ καινοτόμες τεχνολογίες στα οχήματα είναι δυνατόν να μειώσουν τις εκπομπές, να περιορίσουν την εξάρτηση από το πετρέλαιο και να αυξήσουν την άνεση.

Η ανάπτυξη τεχνολογικών λύσεων για αειφόρες μεταφορές είναι επίσης σημαντική για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης και την εξασφάλιση θέσεων απασχόλησης. Η γήρανση του πληθυσμού ενδεχομένως να θέσει σε κίνδυνο την ανταγωνιστική θέση της Ευρώπης στην παγκόσμια οικονομία καθώς και την ικανότητά της να διατηρεί υψηλό επίπεδο διαβίωσης. Για την αντιμετώπιση αυτής της πρόκλησης θα είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την οικονομία της ΕΕ να τονώσει την παραγωγικότητά της, συγκεκριμένα με τη διατήρηση αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών και με αύξηση των επενδύσεων στην Ε&Α.

Η Ευρώπη πρωτοστατεί παγκοσμίως σε πολλά πεδία του τομέα των μεταφορών, στα οποία συγκαταλέγονται οι υποδομές, η παραγωγή εξοπλισμού μεταφορών, οι υπηρεσίες μεταφορών και η επιμελητεία (logistics). Με δεδομένο τον αναμενόμενο εντονότερο παγκόσμιο ανταγωνισμό, η διατήρηση και η ενίσχυση αυτής της πρωτοπορίας αποτελεί καίριο παράγοντα για την εξασφάλιση της ολικής ανταγωνιστικότητας της οικονομίας της ΕΕ, θα προσφέρει δε την ευκαιρία στον κλάδο των μεταφορών της Ευρώπης να εξυπηρετήσει νέες και επεκτεινόμενες αγορές.

## ***5. Προστασία και ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου***

Το σύστημα μεταφορών θα υποστεί ουσιαστικές αλλαγές λόγω του περαιτέρω ανοίγματος της αγοράς και της καινοτομίας. Η ανταγωνιστικότητα της οικονομίας της ΕΕ και η ικανότητα επιβίωσης των επιχειρήσεων μεταφορών εξαρτώνται από την ικανότητα προσαρμογής στην καινοτομία και στις νέες ανάγκες των αγορών. Ο ανταγωνισμός και η καινοτομία ασκούν θετικές επιδράσεις στην αγορά εργατικού δυναμικού στον τομέα των μεταφορών. Ωστόσο, ενδεχομένως να χρειαστεί αλλαγή απασχόλησης των εργαζομένων σε ορισμένους κλάδους των μεταφορών, ως αποτέλεσμα της προσαρμογής σε ριζικά διαφορετικές οικονομικές και ενεργειακές συνθήκες. Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι η έγκαιρη πρόγνωση και διαχείριση αυτής της αλλαγής, έτσι ώστε οι μεταβαλλόμενες συνθήκες να αποτελέσουν πηγή νέων θέσεων απασχόλησης και οι εργαζόμενοι στις μεταφορές να έχουν τη δυνατότητα να συμμετάσχουν, και να ανταποκριθούν, στη διαδικασία αυτή. Τούτο μπορεί να επιτευχθεί με διάφορους μηχανισμούς, στους οποίους συγκαταλέγονται η ενημέρωση των εργαζομένων και οι διαβουλεύσεις με αυτούς, ο κοινωνικός διάλογος, η έγκαιρη διαπίστωση ελλείψεων επαγγελματικών προσόντων, η επαγγελματική κατάρτιση και η εξασφάλιση ότι οποιαδήποτε αναδιάρθρωση πραγματοποιείται κατά κοινωνικώς υπεύθυνο τρόπο. Η κοινωνική πρόνοια και οι δημόσιες υπηρεσίες πρέπει να προσφέρουν δίκτυο ασφάλειας που να εξασφαλίζει αυτή την προσαρμογή. Πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη θέματα ισότητας των φύλων, ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβαση των γυναικών σε θέσεις απασχόλησης στον τομέα των μεταφορών.

Πρέπει επίσης να εξασφαλιστεί η διατήρηση ή η βελτίωση του επιπέδου των συνθηκών απασχόλησης. Οι διαφορές σε δικαιώματα και κοινωνικές συνθήκες μεταξύ των κρατών μελών πρέπει να μην έχουν ως αποτέλεσμα ανταγωνισμό για υποβάθμιση των συνθηκών και να καταστούν

συντελεστής ανταγωνισμού με αυξανόμενη διασυνοριακή κινητικότητα των εργαζόμενων στις μεταφορές.

## **6. Ευφύης διαμόρφωση τιμών ως σημάτων ρύθμισης της κυκλοφορίας**

Στις μεταφορές, όπως και σε κάθε άλλο οικονομικό τομέα, η οικονομική απόδοση μπορεί να επιτευχθεί μόνο εφόσον οι τιμές αντανakλούν παντός είδους κόστος – εσωτερικό και εξωτερικό – που προκαλούν στην πραγματικότητα οι χρήστες. Με τις τιμές παρέχονται ουσιαστικές πληροφορίες στους οικονομικούς συντελεστές, επειδή τους ενημερώνουν σχετικά με τη σχετική έλλειψη προϊόντων ή υπηρεσιών. Καλύτερα μηνύματα μέσω των τιμών θα ήταν ιδιαίτερα επωφελή για το σύστημα μεταφορών. Είναι σπάνια η διαφοροποίηση των τιμών για τη χρήση οδικού δικτύου σε ώρες αιχμής έναντι χρήσης εκτός ωρών αιχμής. Παρομοίως, δεν υπάρχει κανένα οικονομικό κίνητρο για τη χρήση λιγότερο θορυβωδών οχημάτων, ασφαλέστερων τρόπων μεταφοράς ή περιβαλλοντικώς φιλικότερων μέσων.

Οι επιχειρήσεις μεταφορών και οι πολίτες δεν είναι πάντοτε σε θέση να διαπιστώσουν ποια από τις διάφορες εναλλακτικές λύσεις μεταφοράς είναι η βέλτιστη από οικονομική και περιβαλλοντική άποψη, αλλά με τη σωστή τιμολόγηση του εξωτερικού κόστους για όλους τους τρόπους και μέσα μεταφοράς θα μπορούσαν να επιλέξουν σωστά, με κριτήριο τη φθηνότερη λύση.

Η επόμενη δεκαετία ενδεχομένως να είναι μεταβατική για το σύστημα μεταφορών. Θα αναδυθούν νέες πρακτικές και τεχνολογίες και θα γίνουν μακροπρόθεσμες επενδύσεις, λόγου χάρη σε υποδομές. Επειδή οι επιλογές αυτές θα είναι μακροχρόνιες για την Ευρώπη, είναι σημαντικό να κατευθύνονται από τα ορθά μηνύματα μέσω των τιμών.

## **7. Προγραμματισμός με μέριμνα για τις μεταφορές: βελτίωση της προσβασιμότητας**

Όταν λαμβάνονται αποφάσεις προγραμματισμού χρήσεων γης ή χωροθέτησης, οι δημόσιες αρχές και επιχειρήσεις πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις συνέπειες που θα έχουν οι επιλογές τους, πέρα από τη μεταφορά των εμπορευμάτων, στις ανάγκες μετακίνησης των πελατών και των απασχολούμενων. Ο ορθός προγραμματισμός θα πρέπει επίσης να διευκολύνει την απρόσκοπτη ενοποίηση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς.

Οι ανάγκες μεταφοράς είναι επίσης δυνατόν να μειωθούν με την αύξηση της «εικονικής» προσβασιμότητας μέσω της τεχνολογίας πληροφοριών (τηλεργασία, ηλε-διοίκηση, ηλε-υγεία κλπ.). Ωστόσο, η μεγαλύτερη ευχέρεια επαφών ενδεχομένως να ενθαρρύνει τους ανθρώπους να διαβιούν μακρύτερα από τον τόπο απασχόλησής τους και τις επιχειρήσεις να καταναείμουν γεωγραφικά τις δραστηριότητές τους. Το συνολικό αποτέλεσμα θα μπορούσε να ήταν λιγότερες αλλά μακρύτερες μετακινήσεις σχετιζόμενες με την εργασία. Σε κάθε περίπτωση, η τηλεργασία προσφέρει το μεγάλο



πλεονέκτημα μεγαλύτερης ευελιξίας επιλογής της ώρας μετακίνησης, με αποτέλεσμα σημαντική μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

### 3.3 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΑΕΙΦΟΡΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Προτάσεις σχετικά με τον τρόπο που θα πρέπει να ενεργοποιηθούν οι μηχανισμοί άσκησης πολιτικής για να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι και να αντιμετωπιστεί η πρόκληση της αειφορίας είναι:

#### ***1. Υποδομή: συντήρηση, ανάπτυξη και ενοποίηση των δικτύων διαφορετικών τρόπων μεταφοράς***

Για τη βέλτιστη λειτουργία του συστήματος μεταφορών απαιτείται η πλήρης ενοποίηση και διαλειτουργικότητα των επί μέρους στοιχείων του δικτύου, καθώς και η διασύνδεση των δικτύων των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς.

Η καλά επικεντρωμένη επέκταση της υποδομής θα συμβάλει στην αποφυγή της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της απώλειας χρόνου. Εν προκειμένω, πρέπει να προγραμματίζεται προσεκτικά και να δίνεται προτεραιότητα στην υποδομή, ώστε να βελτιστοποιούνται οι αλυσίδες και το συνολικό δίκτυο μεταφορών. Πέρα από την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, σημαντικό ζήτημα θα είναι επίσης ο εντοπισμός «πράσινων διαδρόμων» ώστε να μειωθούν η συμφόρηση και η περιβαλλοντική ρύπανση.

Πρέπει να υιοθετηθούν κοινές μεθοδολογίες και παρόμοιες παραδοχές για την αξιολόγηση των έργων υποδομής ανεξαρτήτως τρόπου μεταφοράς και, ή δυνατόν, χώρας. Χρειάζονται κοινά δεδομένα και δείκτες, καταρχάς όσον αφορά την κυκλοφορία και τη συμφόρηση. Τούτο θα συμβάλει στην επιλογή έργων με βάση συγκρίσιμους λόγους κόστους-οφέλους και συνεκτιμώντας όλα τα σχετικά στοιχεία: κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις, συμβολή στη συνοχή και αποτελέσματα στο συνολικό δίκτυο μεταφορών.

Η νέα υποδομή είναι δαπανηρή. Με πολύ λιγότερους πόρους είναι ήδη δυνατόν να επιτευχθούν πολλά με τη βέλτιστη αξιοποίηση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων. Προς τούτο απαιτείται η κατάλληλη διαχείριση, συντήρηση, αναβάθμιση και διόρθωση του μεγάλου δικτύου υποδομής που έχει μέχρι στιγμής αποτελέσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για την Ευρώπη. Η αναβάθμιση της υπάρχουσας υποδομής – μεταξύ άλλων με ευφυή συστήματα μεταφορών – αποτελεί σε πολλές περιπτώσεις τη φθηνότερη λύση για τη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων του συστήματος μεταφορών.

Μέχρι τώρα, η υποδομή σχεδιαζόταν κατά κύριο λόγο για να χρησιμοποιείται από κοινού από επιβατικά και εμπορευματικά οχήματα, αλλά η αύξηση της κυκλοφορίας και η συνακόλουθη κυκλοφοριακή συμφόρηση, ιδίως εντός των πόλεων και στον περιαστικό χώρο, έχει επιφέρει τριβές μεταξύ των επιβατικών και των εμπορευματικών μεταφορών. Εφόσον δικαιολογείται από τον όγκο

των μεταφορών, πρέπει να εξετάζεται η δυνατότητα να προβλέπονται ξεχωριστές υποδομές για τις επιβατικές και τις εμπορευματικές μεταφορές, είτε υπό μορφή ξεχωριστών διαδρόμων εμπορευματικών μεταφορών είτε με τον καθορισμό «ευφών» κανόνων προτεραιότητας. Εν γένει, η αποτελεσματικότερη χρήση της υποδομής είναι δυνατόν να προκύψει όταν πρόκειται για χρήστες με παρόμοιες χαρακτηριστικές παραμέτρους (φορτίο, ταχύτητα, κλπ.).

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν αξιόλογη εναλλακτική λύση των χερσαίων μεταφορών, επειδή η Ευρώπη διαθέτει πολύ μεγάλη ακτογραμμή και πληθώρα λιμένων. Εάν υλοποιηθεί πλήρως ο ευρωπαϊκός χώρος θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα και η στρατηγική θαλάσσιων μεταφορών για το 2018 είναι δυνατόν να γίνουν πραγματικότητα οι «θαλάσσιες αρτηρίες» και να αξιοποιηθεί το δυναμικό των ενδοευρωπαϊκών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Μεγάλο δυναμικό ανάπτυξης προσφέρει επίσης η διακίνηση εμπορευμάτων με την αξιοποίηση των συνεργειών μεταξύ θαλάσσιων και σιδηροδρομικών ή/και ποτάμιων μεταφορών.

Τα συστήματα πληροφοριών είναι σημαντικά για την εποπτεία των πολύπλοκων αλυσίδων μεταφορών, όπου εμπλέκονται διάφοροι παράγοντες, καθώς και για την ενημέρωση των χρηστών μεταφορών σχετικά με τις διαθέσιμες και εναλλακτικές λύσεις και ενδεχόμενες διαταραχές. Τα δικαιολογητικά μεταφοράς και τα εισιτήρια πρέπει να διατίθενται ηλεκτρονικά και να καλύπτουν διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς, τηρώντας όμως τον ιδιωτικό χαρακτήρα των προσωπικών δεδομένων. Πρέπει να αποσαφηνιστούν και να απλουστευθούν ζητήματα ευθύνης, διευθέτησης διαφορών και χειρισμού καταγγελιών που καλύπτουν όλη την αλυσίδα μεταφοράς. Πρέπει να αναπτυχθούν λύσεις ΤΠΕ για την υποστήριξη της καλύτερης διαχείρισης και την ενοποίηση των ροών μεταφορών.

## ***2. Χρηματοδότηση: άντληση πόρων για αειφόρες μεταφορές***

Για τη μετάβαση στην οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα είναι επιβεβλημένη η εκ βάθρων ανανέωση του συστήματος μεταφορών. Προς τούτο θα απαιτηθεί σημαντική και καλά συντονισμένη χρηματοδότηση, αλλά θα είναι δύσκολο να εξευρεθούν οι απαραίτητοι πόροι. Η σημερινή οικονομική κρίση ασκεί πιέσεις στα δημόσια οικονομικά και είναι πολύ πιθανόν να ακολουθήσει φάση δημοσιονομικής εξυγίανσης. Η γήρανση του πληθυσμού θα απορροφά όλο και περισσότερους δημόσιους πόρους για συντάξεις και υγειονομική περίθαλψη.

Σημαντικό ποσοστό των δημοσίων εσόδων προέρχονται από τις μεταφορές (ενεργειακοί φόροι, τέλη κυκλοφορίας, διόδια, τέλη χρήσης υποδομής), συνεπώς οι χρήστες των μεταφορών πληρώνουν ήδη σημαντικά ποσά, αλλά, σε πολλές περιπτώσεις, η τιμή που καταβάλλουν δεν έχει μεγάλη σχέση με το πραγματικό κόστος που έχουν για την κοινωνία οι επιλογές τους.

Οι επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών χρηματοδοτούνται κατά κύριο λόγο από δημόσιους πόρους, από τους οποίους καλύπτονται επίσης, στις περισσότερες περιπτώσεις, περίπου το 50% των

δαπανών λειτουργίας των δημόσιων συγκοινωνιών. Η χρήση δημόσιων κονδυλίων επιπλέον των πόρων βάσει της αρχής «ο χρήστης πληρώνει» αιτιολογείται λόγω των ευρύτερων κοινωνικοοικονομικών οφελών (π.χ. περιφερειακή ανάπτυξη, δημόσια αγαθά). Τα οφέλη αυτά πρέπει να αξιολογηθούν με μεθόδους εκτίμησης έργων οι οποίες να εναρμονισθούν σταδιακά σε επίπεδο ΕΕ. Το συνολικό κόστος σε υποδομές οδικών μεταφορών – δηλαδή το πάγιο κόστος επαυξημένο με το κόστος συντήρησης – εκτιμάται ότι ανέρχεται σε περίπου 1,5% του ΑΕΠ.

Σύμφωνα με τις διαθέσιμες εκτιμήσεις – που αφορούν τις οδικές μεταφορές – το συνηθέστερο κοινό εξωτερικό κόστος ανέρχεται κατά κανόνα στο 2,6% του ΑΕΠ. Το κόστος αυτό καταβάλλουν εν γένει όλοι οι πολίτες, όχι όμως πάντοτε με τρόπο που να σχετίζεται με τις εξωτερικές παραμέτρους. Κατά συνέπεια, δεν αξιοποιείται το στοιχείο παροχής κινήτρων και τα οφέλη των μηνυμάτων από την τιμολόγηση. Δεν τηρείται σε όλες τις περιπτώσεις η προβλεπόμενη στη Συνθήκη αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει»<sup>4</sup>.

Η Επιτροπή πρότεινε μία κλιμακωτή στρατηγική για την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους σε όλους τρόπους μεταφοράς, στην οποία προβλέπει, μεταξύ άλλων, να συμπεριληφθεί από το 2012 η αεροπορία στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της ΕΕ καθώς και να καθιερωθεί η επιβολή τελών εσωτερίκευσης στα βαρέα φορτηγά οχήματα. Όπου είναι σκόπιμο, η στρατηγική αυτή πρέπει να συμπληρώνεται από δράσεις των κρατών μελών και διεθνών οργανισμών και να εξασφαλίζεται ότι το κόστος για τους χρήστες περιλαμβάνει το σχετικό εξωτερικό κόστος παντός τρόπου και οχήματος μεταφοράς. Η εξέλιξη της τεχνολογίας – λόγου χάρη, μονάδες που φέρουν τα οχήματα και παγκόσμια συστήματα προσδιορισμού θέσεις για την επιβολή διοδίων – θα διευκολύνουν τη μελλοντική υλοποίηση αυτής της στρατηγικής. Ενδέχεται να καταστούν αναγκαία ούτως ή άλλως τέλη εσωτερίκευσης, ώστε να συμπληρωθούν τα έσοδα από τους ενεργειακούς φόρους, δεδομένου ότι οι ειδικοί φόροι κατανάλωσης πετρελαιοειδών μάλλον θα σημειώσουν φθίνουσα πορεία καθώς θα διευρύνεται η χρήση οχημάτων που λειτουργούν με εναλλακτικές πηγές ενέργειας.

Είναι επίσης προβλέψιμο ότι ο τομέας των μεταφορών θα καταστεί όλο και περισσότερο αυτοχρηματοδοτούμενος όσον αφορά τις υποδομές του. Τέλη για την κυκλοφοριακή συμφόρηση, που αντιπροσωπεύουν το κόστος της έλλειψης υποδομής, είναι δυνατόν να αποτελέσουν καλό δείκτη των αναγκών για πρόσθετη δυναμικότητα και να προσφέρουν τη χρηματοδότηση για την επέκταση των υποδομών ή για εναλλακτικές λύσεις μεταφορών.

---

<sup>4</sup> Άρθρο 174 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

### **3. *Τεχνολογία: πώς να επιταχυνθεί η μετάβαση στην κοινωνία χαμηλών εκπομπών άνθρακα και η παγκόσμια πρωτοπορία στην καινοτομία***

Η επιστήμη και η βιομηχανία δραστηριοποιούνται ήδη εντονότατα στην εξεύρεση λύσεων στα θέματα ασφάλειας των μεταφορών, εξάρτησης όσον αφορά τα καύσιμα, των εκπομπών των οχημάτων και της συμφόρησης των δικτύων. Λαμβάνοντας υπόψη τις ήδη αναφερθείσες τάσεις όσον αφορά τη δημογραφική εξέλιξη και το πλήθος οχημάτων σε παγκόσμιο επίπεδο, καθίσταται επιτακτική η ανάγκη για τεχνολογική μεταστροφή σε οχήματα χαμηλότερων και μηδενικών εκπομπών καθώς και για ανάπτυξη εναλλακτικών λύσεων με στόχο τις αειφόρες μεταφορές. Η Ευρώπη πρέπει να προλειαίνει το έδαφος για τη βιώσιμη κινητικότητα, στις περιπτώσεις δε που είναι δυνατόν να προσφέρει λύσεις που είναι κατάλληλες σε παγκόσμια κλίμακα και μπορούν να εξαγονται σε άλλες περιοχές της υφηλίου.

Οι ιθύνοντες χάραξης πολιτικής πρέπει να καθορίσουν το πλαίσιο για την εμπορική καθιέρωση στην αγορά των ελπιδοφόρων τεχνολογιών, χωρίς ωστόσο να ευνοείται αδικαιολόγητα συγκεκριμένη τεχνολογία. Προς τούτο απαιτείται, ιδίως,

- ο να καθορισθούν ανοικτά πρότυπα, που να εξασφαλίζουν τη διαλειτουργικότητα, ν
- ο α αυξηθούν οι δαπάνες E&A σε τεχνολογίες που δεν έχουν ακόμα ωριμάσει για την αγορά,
- ο να καθορισθεί σαφές νομικό και κανονιστικό πλαίσιο – π.χ. για θέματα ευθύνης και προστασίας της ιδιωτικής ζωής – και
- ο να προωθηθούν τα παραδείγματα βέλτιστης πρακτικής.

### **4. *Το νομοθετικό πλαίσιο: περαιτέρω προώθηση του ανοίγματος της αγοράς και ενίσχυση του ανταγωνισμού***

Σημαντική είναι η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς με δραστική ενίσχυση των κανόνων ανταγωνισμού. Θα πρέπει επίσης να συμπεριληφθεί η διοικητική απλούστευση που αποσκοπεί στη μείωση των περιττών διοικητικών εμποδίων στις εταιρείες μεταφορών. Με βάση τα επιτεύγματα στους τομείς των αεροπορικών και οδικών μεταφορών, θα είναι ιδιαίτερος σημαντικοί νέοι κανόνες στον τομέα των σιδηροδρόμων, με σκοπό το άνοιγμα των αγορών σε συνδυασμό με την αποτελεσματική επιβολή της κείμενης νομοθεσίας.

Το νομοθετικό πλαίσιο θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο ανταγωνισμός όχι μόνο πραγματοποιείται επί ίσοις όροις, αλλά και δεν αποβαίνει εις βάρος των προτύπων ασφάλειας και προστασίας, των συνθηκών απασχόλησης και των δικαιωμάτων των πελατών, με ιδιαίτερη φροντίδα για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα και ιδιαίτερες ανάγκες. Παράλληλα, τα περιβαλλοντικά πρότυπα πρέπει να συγκλίνουν προς αναβαθμισμένα επίπεδα και όχι προς τον ελάχιστο κοινό παρανομαστή.

Οι μεγάλες επιχειρήσεις εφοδιαστικής διαχείρισης (logistics) που δραστηριοποιούνται στις πολυτροπικές μεταφορές διαθέτουν την τεχνογνωσία και τους πόρους για να πραγματοποιήσουν επενδύσεις που απαιτούν προηγμένες τεχνολογίες και για να συμμετάσχουν σε συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ). Οι δημόσιες αρχές πρέπει να εξασφαλίσουν ότι δεν αποκλείεται η πρόσβαση τρίτων σε υποδομές. Η ενδεχόμενη συγκρότηση διακρατικών διαχειριστών υποδομής θα μπορούσε να αποτελέσει μια θετική εξέλιξη που θα μείωνε τις τριβές που εξακολουθούν να υπάρχουν επί του παρόντος.

## **5. Συμπεριφορά καταναλωτών: εκπαίδευση, ενημέρωση και συμμετοχή**

Εκστρατείες εκπαίδευσης, ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο που θα επηρεάσει τη μελλοντική συμπεριφορά των καταναλωτών και θα διευκολύνει τις επιλογές βιώσιμης κινητικότητας. Οι ασκούμενες πολιτικές μεταφορών έχουν άμεση επίπτωση στη ζωή των ανθρώπων και συνήθως είναι ιδιαιτέρως αμφιλεγόμενες: οι πολίτες πρέπει να είναι καλύτερα ενημερωμένοι σχετικά με τους λόγους στους οποίους στηρίζονται οι πολιτικές αποφάσεις και σχετικά με τις προσφερόμενες εναλλακτικές λύσεις. Η καλύτερη κατανόηση των επικείμενων προκλήσεων αποτελεί προαπαιτούμενο για την αποδοχή των λύσεων από το κοινό.

Η μεγαλύτερη συμμετοχή του κοινού στον σχεδιασμό των μεταφορών μπορεί να εξασφαλιστεί με την αξιοποίηση των μηχανισμών συμμετοχής του, συγκεκριμένα με ανοικτές διαβουλεύσεις, δημοσκοπήσεις και εκπροσώπηση των άμεσα ενδιαφερόμενων στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων.

Οι εργαζόμενοι στις μεταφορές και οι ανά κλάδο κοινωνικοί εταίροι πρέπει να είναι ενημερωμένοι και να γνωμοδοτούν σχετικά με την εξέλιξη, την εφαρμογή και την παρακολούθηση της πολιτικής μεταφορών και των συναφών μέτρων, τόσο σε κλαδικό όσο και σε επιχειρηματικό επίπεδο.

## **6. Διοίκηση: αποτελεσματική και συντονισμένη δράση**

Το σύστημα μεταφορών βασίζεται σε πολύπλοκες αλληλεπιδράσεις μεταξύ πολιτικών, οικονομικών, κοινωνικών και τεχνικών παραγόντων. Ο τομέας αυτός μπορεί να ευημερήσει μόνον εφόσον οι ιθύνοντες χάραξης πολιτικής είναι σε θέση να εξασφαλίσουν καλά θεμελιωμένο σχεδιασμό, επαρκή χρηματοδότηση και το κατάλληλο ρυθμιστικό πλαίσιο στους δραστηριοποιούμενους στην αγορά.

Πρόκειται για ένα απαιτητικό καθήκον επειδή προϋποθέτει συντονισμό της πολιτικής μεταξύ διαφορετικών φορέων και σε διαφορετικά επίπεδα. Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών αποτελεί χαρακτηριστική περίπτωση: η επιτυχία της εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το κατά πόσο εφαρμόζεται και συμπληρώνεται με μέτρα που αποφασίζονται σε άλλα διοικητικά επίπεδα. Υπάρχουν τουλάχιστον δύο θέματα όπου αξίζει να τονιστούν τα οφέλη της αποτελεσματικής συντονισμένης δράσης, πέραν όσων επιτελούνται επί του παρόντος σε επίπεδο ΕΕ:

- **Πρότυπα και διαλειτουργικότητα.** Πολλές νέες τεχνολογίες και πρακτικές ρύθμισης θα αναπτυχθούν τα αμέσως επόμενα έτη για να αντιμετωπισθούν οι προκλήσεις των μεταφορών. Για το συντονισμό θα χρειαστεί να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα των συστημάτων και να αποφευχθεί η εξάπλωση διαφορετικών συστημάτων σε εθνικό επίπεδο, για παράδειγμα κανόνες και πρότυπα επιβολής διοδίων, για τα ευφυή συστήματα μεταφορών ή για την πρόσβαση σε περιοχές με κυκλοφοριακή συμφόρηση.
- **Το πρόβλημα των πολεοδομικών συγκροτημάτων.** Για λόγους επικουρικότητας, είναι περιορισμένος ο ρόλος της ΕΕ όσον αφορά τη ρύθμιση των αστικών μεταφορών. Από την άλλη πλευρά, τα σημεία εκκίνησης και προορισμού των περισσότερων μεταφορών βρίσκονται σε πόλεις και τα θέματα διασύνδεσης και τυποποίησης δεν περιορίζονται στα όρια των πόλεων. Η συνεργασία σε επίπεδο ΕΕ μπορεί να βοηθήσει τις αρχές των πολεοδομικών συγκροτημάτων να καταστήσουν περισσότερο αειφόρα τα συστήματα μεταφορών τους. Υπάρχει ένα φάσμα δραστηριοτήτων και πεδίων όπου η ΕΕ μπορεί να προσφέρει παραδείγματα και να συνεχίσει να προωθεί και να υποστηρίζει έργα επίδειξης και την ανταλλαγή των βέλτιστων πρακτικών, συγκεκριμένα μέσω του εβδόμου προγράμματος πλαισίου και των προγραμμάτων της πολιτικής για τη συνοχή. Επιπλέον, η ΕΕ μπορεί να εξασφαλίσει το πλαίσιο το οποίο θα διευκολύνει τις τοπικές αρχές να λαμβάνουν μέτρα.

## ***7. Η εξωτερική διάσταση: ανάγκη να εκφράζεται η Ευρώπη με μία φωνή***

Ο τομέας των μεταφορών διεθνοποιείται όλο και περισσότερο. Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών πρέπει, κατά συνέπεια, να έχει διεθνή προοπτική, έτσι ώστε να εξασφαλίσει την περαιτέρω ενοποίηση με τις γειτονικές χώρες και να προωθήσει τα οικονομικά και περιβαλλοντικά συμφέροντα της Ευρώπης σε διεθνές επίπεδο.

Η εντονότερη οικονομική ενοποίηση και τα μεταναστευτικά ρεύματα από τις γειτονικές χώρες και την αφρικανική ήπειρο θα αποτελέσουν κύριες προκλήσεις που θα κληθεί να αντιμετωπίσει μελλοντικώς η Ευρώπη. Πρέπει να προωθηθεί περαιτέρω η διεθνής συνεργασία στον τομέα των μεταφορών για τον καθορισμό των αναγκαίων διασυνδέσεων των κύριων αξόνων μεταφορών σε αυτές τις περιοχές, ώστε να συμβάλει στην εξασφάλιση αειφόρου ανάπτυξης στις γειτονικές χώρες και στην αφρικανική ήπειρο.

Η ανάπτυξη του βασικού περιφερειακού δικτύου της Νοτιοανατολικής Ευρώπης ως προδρόμου του ΔΕΔ-Μ είναι κρίσιμης σημασίας για τη σταθερότητα και την οικονομική ευημερία της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, καθώς και για την ενίσχυση των δεσμών με τις υποψήφιες και δυνητικώς υποψήφιες χώρες της περιοχής. Επιπλέον, τα σχέδια δράσης της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας (ΕΠΓ), καθώς και οι διμερείς συμφωνίες εταιρικής σχέσης και συνεργασίας, περιλαμβάνουν σημαντικά κεφάλαια σχετικά με τη συνεργασία στην πολιτική μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της σε διαφορετικό βαθμό υιοθέτησης από τις χώρες της ΕΠΓ της νομοθεσίας της ΕΕ στον τομέα

των μεταφορών. Οι σχέσεις της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών με τις ανατολικές χώρες ΕΠΓ, καθώς και με τη Λευκορωσία, περιλαμβάνουν επίσης φιλόδοξα σχέδια για την επέκταση του δικτύου ΔΕΔ-Μ.

Σε παγκόσμιο επίπεδο η ΕΕ αποτελεί πλέον έναν από τους μείζονες ρυθμιστικούς παράγοντες. Ως παραδείγματα αξίζει να αναφερθούν, τουλάχιστον, τα πρότυπα EURO για τις εκπομπές οδικών οχημάτων και το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS), που υιοθετούνται με αυξανόμενο ρυθμό και εκτός της Ευρώπης. Οι εξελίξεις αυτές πρέπει να υποστηριχθούν σε διεθνή βήματα προβολής ιδεών. Ο διεθνής ρόλος της ΕΕ είναι ιδιαίτερα σημαντικός για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές, τομείς που είναι εκ φύσεως παγκόσμιου χαρακτήρα. Για να διατηρήσει την πρωτοπόρο θέση της στις αγορές αυτές τα επόμενα 40 έτη, η Ευρώπη πρέπει να μιλά με μία φωνή στα βήματα εκείνα όπου συμμετέχουν οι κυβερνήσεις, οι εκπρόσωποι της βιομηχανίας και των ρυθμιστικών αρχών σε παγκόσμιο επίπεδο.

#### 4 ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ: Η ΟΥΓΓΡΙΚΗ ΠΡΟΕΔΡΙΑ

Η Ουγγρική Προεδρία του Συμβουλίου έχει εξαγγείλει το πρόγραμμα της για μια «Βιώσιμη, ολοκληρωμένη ασφαλής και προστατευμένη Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών» (Sustainable, integrated, safe and secure European transport policy).

Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, η συζήτηση της **Λευκής Βίβλου για την Πολιτική Μεταφορών της Ε.Ε μεταξύ του 2011 – 2020** θα είναι ένα από τα σημαντικότερα θέματα της Ουγγρικής Προεδρίας του Συμβουλίου (αναμένεται σχετική παρουσίαση από την Ε. Επιτροπή τον Φεβρουάριο ή Μάρτιο του 2011). Η Προεδρία εκτιμά ότι κατά την τακτική σύνοδο του Συμβουλίου Μεταφορών (Λουξεμβούργο, 16 Ιουνίου 2011) θα καταστεί δυνατή η πραγματοποίηση πολιτικής συζήτησης (policy debate) προκειμένου εξαχθούν «Συμπεράσματα Προεδρίας». Πρόθεση της Ουγγρικής Προεδρίας είναι να διασφαλίσει ότι αποτελεσματικότητα, περιβαλλοντική προστασία, συνοχή καθώς και χρηματοδοτικές θεωρήσεις (fiscal considerations) θα εμφανίζονται δεόντως (appear appropriately) στην στρατηγική της δεκαετίας αυτής που θα υιοθετηθεί από το Συμβούλιο καθώς και στην αναθεώρηση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΕΔ-M).

Το θέμα των **Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΕΔ-M)**, που συνδέεται στενά με το μέλλον των Ευρωπαϊκών μεταφορών αποτέλεσε και το κύριο θέμα του Άτυπου Συμβουλίου Μεταφορών (Βουδαπέστη, 7 - 8 Φεβρουαρίου 2011). Στόχος της Ουγγαρίας ήταν η διεξαγωγή μίας προκαταρκτικής πολιτικής συζήτησης για την αναθεώρηση των Διευρωπαϊκών Δικτύων, με έμφαση σε γενικές ερωτήσεις που αναφέρονται σε θέματα μεθοδολογίας και χρηματοδότησης, πριν την υιοθέτηση της Πρότασης της Επιτροπής για τις κατευθυντήριες γραμμές, που αναμένεται περί τα τέλη της Ουγγρικής Προεδρίας. Η Προεδρία προχώρησε στη έκδοση Συμπερασμάτων της με τα οποία, μεταξύ άλλων, υποστηρίζει ότι η αναθεωρημένη πολιτική για τα ΔΕΔ-M θα πρέπει να προάγει την οικονομική ανάπτυξη, να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης και την ισορροπημένη ανάπτυξη των Ευρωπαϊκών περιφερειών και θέτει θέματα χρηματοδοτήσεων. Επιπλέον, αναφέρεται στην μεθοδολογία που πρότεινε η Επιτροπή με το έγγραφο εργασίας «Η μελλοντική πολιτική των ΔΕΔ-M: θέματα σχεδιασμού και εφαρμογής» ως μια καλή βάση για το καθορισμό του κεντρικού δικτύου η οποία ωστόσο θα πρέπει να βελτιωθεί και να λάβει υπόψη της το χωροταξικό και περιφερειακό σχεδιασμό των Κ-M, ιδιαίτερα στις λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές.

Ακόμα, η Ουγγρική Προεδρία δίδει ιδιαίτερη βαρύτητα στην Οδηγία για τη **δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου** και προτίθεται να σημειώσει πρόοδο σ' αυτήν την Οδηγία, καθώς και τα μέτρα που περιλαμβάνει θα αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα και την αποτελεσματικότητα του περιβαλλοντικώς ασφαλούς σιδηρόδρομου και θα ενισχύσουν τη θέση του ως προς τους άλλους τρόπους μεταφοράς.



Σε ότι αφορά την **ευρωβινιέττα**, η Προεδρία θα επιδιώξει συμφωνία με το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο κατά τη δεύτερη ανάγνωση της Οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/EK περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής.

Η Ουγγρική Προεδρία προτίθεται να ολοκληρώσει τις διαπραγματεύσεις για τους λεπτομερείς κανόνες για την πρόσβαση στη υπηρεσία υπό δημόσιο έλεγχο (Public Regulated Service – PRS) που θα προσφέρει το **πρόγραμμα Galileo**. Πρόσφατα άλλωστε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε την Έκθεσή της για την ενδιάμεση εξέταση των ευρωπαϊκών προγραμμάτων ραδιοπλοήγησης μέσω δορυφόρου (COM(2011) 5 τελικό - 18.1.2011).

Στον τομέα των **αεροπορικών μεταφορών**, οι υπό εξέλιξη διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες στο πεδίο των εξωτερικών σχέσεις θα υποστηριχθούν οι διαπραγματεύσεις ενώ ακόμα η Ουγγρική Προεδρία θα επιχειρήσει να δοθεί εξουσιοδότηση προς την Ε. Επιτροπή για να αρχίσει διαπραγμάτευση με την Μολδαβία. Επίσης θα επιδιωχθεί από την Προεδρία να υπογραφεί Μνημόνιο συνεργασίας (MoU) με τον ICAO εντός του πρώτου εξαμήνου 2011. Ακόμα, η Προεδρία έχει προγραμματίσει Συνέδριο υψηλού επιπέδου για τον Έλεγχο Εναέριας Κυκλοφορίας (Air Traffic Management - ATM) (Βουδαπέστη, 3-4/03/2011), που θα καλύψει θέματα εφαρμογής Κοινού Ευρωπαϊκού Ουρανού (Single European Sky) II και της πανευρωπαϊκής διάστασης του Κοινού Ευρωπαϊκού Ουρανού (Single European Sky)

## 5 ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ο θεμελιώδης ρόλος που οι μεταφορικές υποδομές διαδραματίζουν στην ενίσχυση και προώθηση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατέστησαν αναγκαία τη θέσπιση ενός ενιαίου, διατροπικού δικτύου μεταφορών που θα ενσωματώνει τα επιμέρους εθνικά δίκτυα μεταφορών (χερσαίων, εναέριων και θαλάσσιων μεταφορών). Η δημιουργία του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (εφεξής: ΔΕΔ-Μ) ήρθε να ικανοποιήσει την ανάγκη αυτή για ανάπτυξη αποτελεσματικών και αποδοτικών μεταφορικών διασυνδέσεων που θα προωθούν την ισοδύναμη ανάπτυξη όλων των ευρωπαϊκών περιφερειών. Τον Ιούλιο του 1996 η ιδέα ανάπτυξης και υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ ενσωματώθηκε στο Κοινοτικό Δίκαιο με την **απόφαση 1692/96/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών**.

Υπό το πρίσμα των παραπάνω, στο πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ σήμερα εντάσσονται δράσεις οι οποίες εξυπηρετούν τους στόχους της κοινοτικής πολιτικής για τις μεταφορές, και αφορούν τα εξής επιμέρους δίκτυα:

- Οδικό δίκτυο
- Σιδηροδρομικό δίκτυο
- Λιμενικό δίκτυο και δίκτυο Θαλάσσιων Διαδρόμων (Motorways of the Sea)
- Αεροπορικό δίκτυο και δίκτυο Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού
- Δίκτυα Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM & SESAR), Οδικής Κυκλοφορίας (ITS), Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS), Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VTMIS), κλπ.
- Δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών

Η υλοποίηση των επιμέρους δικτύων μεταφορών και η ενοποίησή τους, έχει ως στόχο τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου ΔΕΔ-Μ το οποίο θα συνδυάζει όλα τα μέσα μεταφοράς με τον πλέον αποδοτικό και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο. Επιπλέον, η ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ προϋποθέτει την ενοποίηση των εθνικών δικτύων μεταφορών, με τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητά του. Για τον σκοπό αυτό η Ε.Ε. έχει δώσει ιδιαίτερη βαρύτητα στη συγχρηματοδότηση έργων επί των Αξόνων Προτεραιότητας, καθώς και δράσεων που αφορούν τη διαλειτουργικότητα, τη διατροπικότητα και τη διαχείριση των δικτύων, καθώς και τη διακρατική συνεργασία.

## 5.1 ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

Η Ε.Ε. δίνει έμφαση στη συγχρηματοδότηση δράσεων που αφορούν στην ανάπτυξη των 30 Αξόνων Προτεραιότητας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος – εκ των οποίων οι 4 είναι ελληνικού ενδιαφέροντος (συνημμένοι χάρτες ΔΕΔ -Μ).

Για την Ελλάδα οι άξονες προτεραιότητας είναι:

- **Άξονας Προτεραιότητας Νο. 7:** «Οδικός άξονας Ηγουμενίτσα/Πάτρα-Αθήνα-Σόφια-Βουδαπέστη», τμήματα του οποίου αποτελούν:
  - η Εγνατία Οδός και οι κάθετοι άξονές της, καθώς και
  - ο οδικός Άξονας Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη (ΠΑΘΕ)
- **Άξονας Προτεραιότητας Νο. 21: «Θαλάσσιες αρτηρίες» (Motorways of Sea).** Μία από αυτές αφορά τη **θαλάσσια αρτηρία της Ν.Α. Ευρώπης**, που συνδέει την Αδριατική Θάλασσα με το Ιόνιο Πέλαγος και την ανατολική Μεσόγειο, (ώστε να συμπεριλαμβάνεται η Κύπρος), με επέκταση προς τη Μαύρη Θάλασσα (Βουλγαρία – Ρουμανία).
- **Άξονας Προτεραιότητας Νο. 22:** «Σιδηροδρομικός άξονας Αθήνα-Σόφια-Βουδαπέστη-Βιέννη-Πράγα-Νυρεμβέργη/Δρέσδη», τμήμα του οποίου αποτελεί η Σιδηροδρομική Γραμμή: Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη - Ειδομένη /Προμαχώνας (ΠΑΘΕπ)
- **Άξονας Προτεραιότητας Νο. 29:** «Σιδηροδρομικός άξονας του διατροπικού διαδρόμου Ιονίου/Αδριατικής», που αφορά:
  - το τμήμα Κοζάνη-Καλαμπάκα-Ηγουμενίτσα
  - το τμήμα Ιωάννινα-Αντίρριο-Ρίο-Καλαμάτα

## 5.2 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ

Τα έργα/μελέτες του ΔΕΔ-Μ συγχρηματοδοτούνται από την Ε.Ε. μέσω των εξής χρηματοδοτικών εργαλείων:

- **Ταμείο Συνοχής** το οποίο χρηματοδοτεί αποκλειστικά έργα ΔΔΜ ανεξάρτητα αν είναι κύριο ή δευτερεύον δίκτυο.
- **ΕΤΠΑ** που χρηματοδοτεί και αυτό έργα ΔΔΜ, συμπληρωματικά των άλλων εργαλείων.
- **Ειδική γραμμή του κοινοτικού προϋπολογισμού** που χρηματοδοτεί κατά προτεραιότητα το βασικό δίκτυο και τις οριζόντιες δράσεις (συστήματα Διαχείρισης οδικής, σιδηροδρομικής,

εναέριας κυκλοφορίας), καθώς και το δευτερεύον δίκτυο με κατανομή της τάξης του 85%/15%. Η διαδικασία χρηματοδότησης είναι μία ανταγωνιστική διαδικασία μεταξύ των 27 Κ-Μ και δεν δεσμεύονται πόροι σε κάθε Κ-Μ. Λόγω του μικρού ποσοστού χρηματοδότησης έργων (10%-30%), το χρησιμοποιούμε μέχρι σήμερα ως ένα εργαλείο χρηματοδότησης για την ωρίμανση μελετών (50% χρηματοδότηση) έργων που θα χρηματοδοτηθούν από το Ταμείο Συνοχής ή το ΕΣΠΑ.

- Δάνεια από την **Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων**.

### **5.3 ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Με την Πράσινη Βίβλο<sup>5</sup> για τη μελλοντική ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ, η οποία δημοσιεύθηκε το Φεβρουάριο του 2009, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ξεκίνησε τη διαδικασία επανεξέτασης της έως σήμερα ακολουθούμενης πολιτικής σχεδίασης και ανάπτυξης του ΔΕΔ-Μ, με βασικό στόχο την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός περισσότερο ολοκληρωμένου, αποτελεσματικού και βιώσιμου Ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών. Η αναθεώρηση αυτή γίνεται αφενός στο πλαίσιο της σύνταξης της νέας Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, καθώς η δεκαετής προοπτική της Λευκής Βίβλου του 2001 έχει φθάσει στο τέλος της, αφετέρου προκειμένου να εναρμονισθεί η πολιτική του ΔΕΔ-Μ με τη στρατηγική «Ευρώπη 2020», η οποία, μεταξύ άλλων, εστιάζει στην περιβαλλοντική διάσταση των μεταφορών και στην ανάγκη μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub>.

Στόχοι της αναθεώρησης της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ είναι η βέλτιστη αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων στην υλοποίηση στρατηγικών έργων με υψηλή ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, ώστε να αντιμετωπισθούν τα κρίσιμα σημεία συμφόρησης για την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, ιδίως στα διασυνοριακά τμήματα και τους διατροπικούς κόμβους (πόλεις, λιμένες, πλατφόρμες υλικοτεχνικής υποστήριξης). Το ΔΕΔ-Μ πρέπει να στηρίζει τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών, με το οποίο θα αντιμετωπισθούν καλύτερα τα προβλήματα του περιβάλλοντος και της κλιματικής αλλαγής. Αυτό το σύστημα θα προσφέρει επίσης λύσεις διατροπικών μεταφορών, οι οποίες θα εξυπηρετούν καλύτερα τις ανάγκες κινητικότητας των πολιτών και των επιχειρήσεων και θα στηρίζει τη βιομηχανική ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

### **5.4 ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΜΕΝΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΚΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΔΕΔ-Μ**

Η κύρια καινοτομία που προτάθηκε στα πλαίσια της εν λόγω αναθεώρησης ήταν η ιδέα μιας προσέγγισης σχεδιασμού του δικτύου σε δύο επίπεδα: ένα εκτεταμένο – αναλυτικό δίκτυο (comprehensive network), το οποίο, ουσιαστικά, αποτελεί το ΔΕΔ-Μ όπως το γνωρίζουμε σήμερα,

---

<sup>5</sup> Πράσινη Βίβλος, Αναθεώρηση της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ: Προς καλύτερα ενοποιημένο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών στην υπηρεσία της κοινής πολιτικής μεταφορών, COM (2009) 44.

ενώ πάνω σε αυτό θα σχεδιασθεί το κεντρικό δίκτυο (core network), το οποίο θα αποτελείται από κόμβους και συνδέσεις ύψιστης στρατηγικής και οικονομικής σημασίας για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το εκτεταμένο δίκτυο πρέπει να συνδέει με κατάλληλο τρόπο όλες τις περιφέρειες της Ε.Ε., να είναι πολυτροπικό και να παρέχει τη βασική υποδομή για πολυτροπικές επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές. Καθώς το εκτεταμένο δίκτυο θα αποτελέσει το βασικό επίπεδο του ΔΕΔ-Μ, πρέπει να καλύπτει όλα τα στοιχεία του μελλοντικού κεντρικού δικτύου.

Το κεντρικό δίκτυο θα αποτελείται από κόμβους και συνδέσεις ύψιστης στρατηγικής και οικονομικής σημασίας για την ΕΕ. Θα βασιστεί στους υφιστάμενους άξονες προτεραιότητας και στην αναγνώριση των βασικών κόμβων του δικτύου, ενώ θα καλύπτει όλους τους τρόπους μεταφοράς, θα περιλαμβάνει ευφυή συστήματα μεταφορών και θα προσφέρει, με αρκετά ευέλικτο τρόπο, και άλλα στοιχεία υποδομών, τα οποία είναι απαραίτητη βάση για την επίτευξη διαφόρων στόχων πολιτικής στις μεταφορές και σε άλλους τομείς. Θα αποτελέσει επίσης σημαντική σύνδεση με την Ανατολή και τη Δύση, με παλαιά και νέα κράτη μέλη.

Στη διαμόρφωση του δικτύου, με βάση τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά, πρέπει να ληφθούν υπόψη ορισμένα κριτήρια, όπως τα αποτελέσματα της εδαφικής ολοκλήρωσης και συνοχής, οι ανάγκες της εσωτερικής αγοράς, οι εξωτερικές και διεθνείς εμπορικές ροές, η επιβατική και η εμπορευματική κίνηση και οι ανάγκες των καταναλωτών, η δυνατότητα διατροπικής και πολυτροπικής σύνδεσης του δικτύου, περιβαλλοντικά θέματα και θέματα κλιματικής αλλαγής.

## **5.5 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΤΗΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΕΔ-Μ**

Επί του παρόντος βρισκόμαστε στη φάση διαβούλευσης και αξιολόγησης των τμημάτων των εθνικών δικτύων που τα κράτη μέλη προτείνουν να ενταχθούν τόσο στο αναλυτικό, όσο και στο κεντρικό δίκτυο. Μεταξύ αυτών και η χώρα μας βρίσκεται σε διαβούλευση αναφορικά με την προτεινόμενη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μεθοδολογία προσδιορισμού και σχεδιασμού των δικτύων, δηλαδή των κριτηρίων επιλογής ή αποκλεισμού κάποιου τμήματος ή κόμβου, των συντελεστών βαρύτητας, των αρχών ανάπτυξης του νέου αναλυτικού και κεντρικού ΔΕΔ-Μ, κλπ. των κρατών – μελών, και με την αναθεώρηση των εθνικών χαρτών του αναλυτικού και του κεντρικού δικτύου μεταφορών.

Για τη σχεδίαση των αναθεωρημένων χαρτών καταρχήν του αναλυτικού δικτύου, και - σε δεύτερη φάση - του κεντρικού δικτύου μεταφορών, αλλά και για τις επιμέρους διαπραγματεύσεις αναφορικά με τη μεθοδολογία που θα ακολουθηθεί από την Επιτροπή για την εν λόγω αναθεώρηση λειτουργεί ατύπως μια Ομάδα Εργασίας αποτελούμενη από στελέχη του ΥΠΟΜΕΔΙ (Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων, Δ/νσεις Δ1, Λιμενικών Έργων και Έργων Αεροδρομίων, Τμήμα Διεθνών Σχέσεων Μεταφορών, ΕΔΑ Μεταφορών, κλπ.), εκπροσώπους φορέων (ΥΠΙΑ, ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, κλπ.), στελέχη του Υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, καθώς και του Υπουργείου

Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας (ΕΥΔ – ΠΤΣ). Αναλυτικότερα, η εν λόγω Ομάδα Εργασίας πραγματεύεται τα εξής επιμέρους αντικείμενα:

α) Αποτύπωση και επικαιροποίηση της υφιστάμενης κατάστασης αναφορικά με το εθνικό μεταφορικό δίκτυο για όλα τα δίκτυα και τα μέσα μεταφοράς στην Ελλάδα (οδικό, σιδηροδρομικό, θαλάσσιο, εναέριο, κόμβοι συνδυασμένων μεταφορών)

β) Επισκόπηση και αξιολόγηση της εθνικής πολιτικής για τις μεταφορές κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο δεκαετιών και αποτίμηση των αποτελεσμάτων των πολιτικών αυτών, με στόχο την εξεύρεση – επεξεργασία προτάσεων ανασχεδιασμού και των προοπτικών εξέλιξης και ανάπτυξης των δικτύων μεταφορών

γ) Διατύπωση προτάσεων για το μέλλον του ΔΕΔ-Μ στη χώρα μας στα πλαίσια της διαδικασίας αναθεώρησης του ΔΕΔ-Μ από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ειδικότερα, προτάσεις αναφορικά με τη συμπλήρωση – τροποποίηση και λειτουργική ιεράρχηση του υφιστάμενου μεταφορικού δικτύου, ανασχεδιασμός του δικτύου και κατάταξη των τμημάτων και των κόμβων που απαρτίζουν το νέο δίκτυο στο αναλυτικό και στο βασικό δίκτυο (όπως αυτό διαμορφώνεται βάσει της προτεινόμενης δομής του ΔΕΔ-Μ), σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες και τα σχετικά κριτήρια που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή

δ) Συλλογή και επεξεργασία υφιστάμενων στοιχείων (στατιστικών, οικονομικών, κατασκευαστικών, τοπογραφικών, κλπ.) για το σύνολο του εθνικού μεταφορικού δικτύου ανά μέσο μεταφοράς, αξιολόγηση ελλείψεων και παραδοχών για τη συμπλήρωση των απαιτούμενων δεδομένων

ε) Παρακολούθηση – συμπλήρωση της βάσης δεδομένων πληροφοριών (βάση TENtec) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των υποσυστημάτων που εμπεριέχονται σε αυτήν (π.χ. στοιχεία κατασκευαστικά, λειτουργικά, στατιστικά αλλά και οικονομικά για τη σύνταξη ετήσιων – περιοδικών εκθέσεων / i-Report)

στ) Συμμετοχή – εκπροσώπηση στις συναντήσεις της Επιτροπής Πολιτικών του ΔΕΔ-Μ (TEN-T Guidance Committee)

ζ) Διαμόρφωση εθνικών θέσεων και συμμετοχή – εκπροσώπηση στη διαδικασία διαβούλευσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφορικά με την αναθεώρηση του ΔΕΔ-Μ, καθώς και στο έργο της Επιτροπής για την κατάρτιση της απόφασης επί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ

Στο πλαίσιο των παραπάνω, η Ομάδα Εργασίας, ως συμβουλευτικό όργανο και όργανο διαπραγμάτευσης σε θέματα στρατηγικού σχεδιασμού του εθνικού μεταφορικού δικτύου στα πλαίσια της αναθεώρησης του ΔΕΔ-Μ, βρίσκεται σε διαρκή επαφή με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και έχει ήδη συντάξει κείμενα θέσεων επί:

- της ακολουθούμενης μεθοδολογίας και των κριτηρίων ένταξης τμημάτων και κόμβων στο αναλυτικό και κεντρικό ΔΕΔ-Μ, με στόχο την προσαρμογή των κριτηρίων αυτών στις εδαφικές – τοπογραφικές ιδιαιτερότητες, στις παραγωγικές δραστηριότητες και στους πυλώνες ανάπτυξης της χώρας μας,
- του προτεινόμενου αναλυτικού δικτύου μεταφορών της Ελλάδας με σχετική τεκμηρίωση ανά προτεινόμενη προσθήκη τμήματος ή κόμβου

## **5.6 ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΕΔ-Μ ΚΑΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ**

Το χρονοδιάγραμμα μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας αναθεώρησης του ΔΕΔ-Μ, όπως αυτό έχει τεθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, έχει ως ακολούθως:

**17-12-2010:** Αποστολή στην Επιτροπή των στοιχείων για την προτεινόμενη από τα κράτη – μέλη αναμόρφωση του αναλυτικού δικτύου, παρατηρήσεις επί των κατευθυντηρίων οδηγιών της Επιτροπής και ολοκλήρωση της καταχώρησης δεδομένων από τα κράτη – μέλη στη βάση δεδομένων πληροφοριών της Επιτροπής (βάση TENTec)

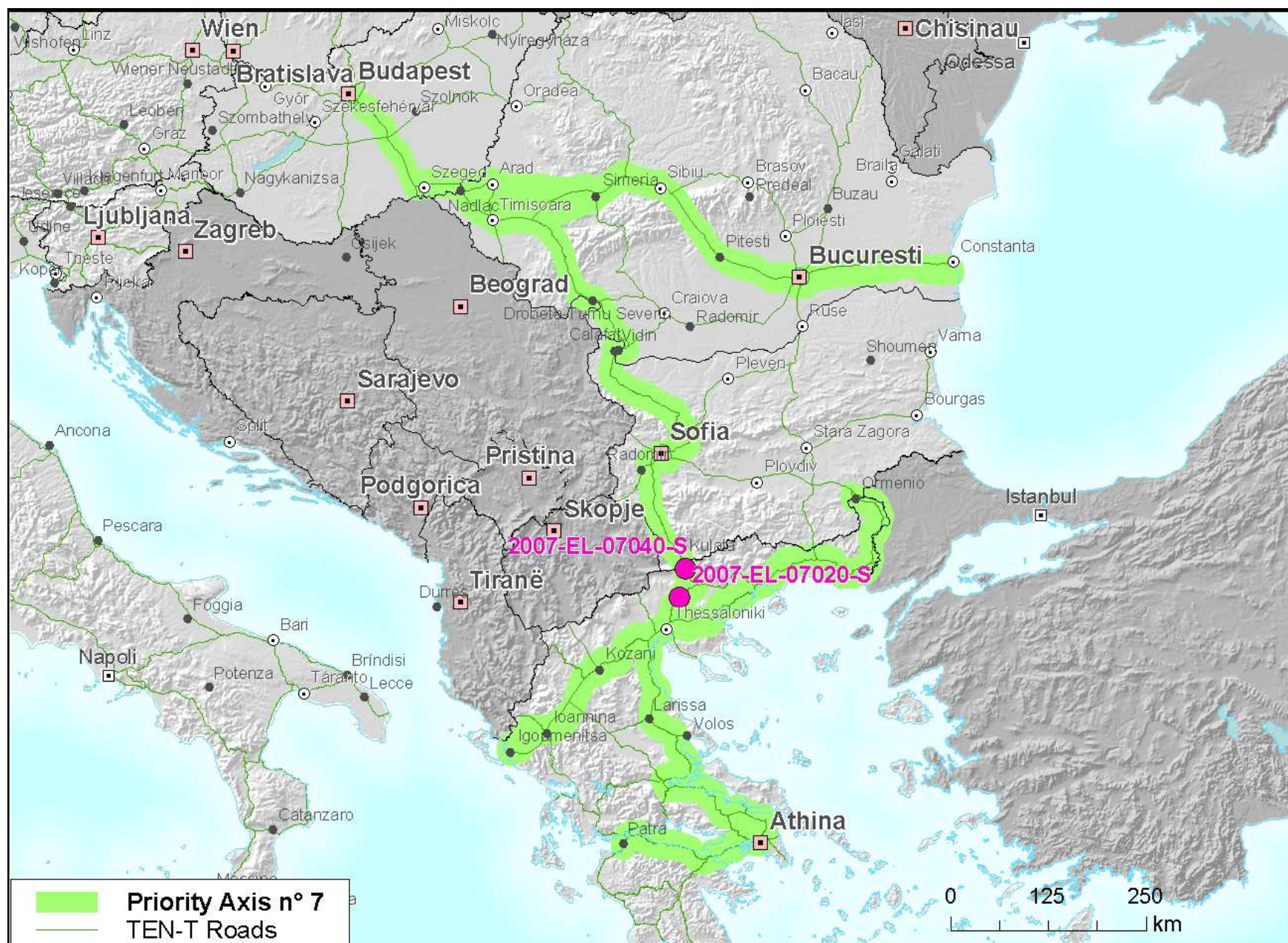
**27 & 28-1-2011:** Παρουσίαση από την Επιτροπή στην Επιτροπή Πολιτικών του ΔΕΔ-Μ της πρότασης για τη διαμόρφωση του αναλυτικού δικτύου και έναρξη διαβούλευσης επί του συγκεκριμένου θέματος.

**Φεβρουάριος 2011 – Βουδαπέστη:** Άτυπο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών. Στα πλαίσια του Συμβουλίου οι Υπουργοί καλούνται να παρουσιάσουν το αναλυτικό δίκτυο στο οποίο έχει καταλήξει κάθε κράτος – μέλος (χάρτες, μεθοδολογία, αποτελέσματα, κλπ.) με σχετική τεκμηρίωση, με στόχο την οριστικοποίηση του μεταφορικού δικτύου και την ένταξή του στο ΔΕΔ-Μ. Επί των θέσεων που θα διατυπωθούν στο Συμβούλιο, θα ακολουθήσει διαβούλευση.

**Ιούνιος 2011:** Τελικές προτάσεις των κρατών και διαμόρφωση του αναθεωρημένου ΔΕΔ-Μ.



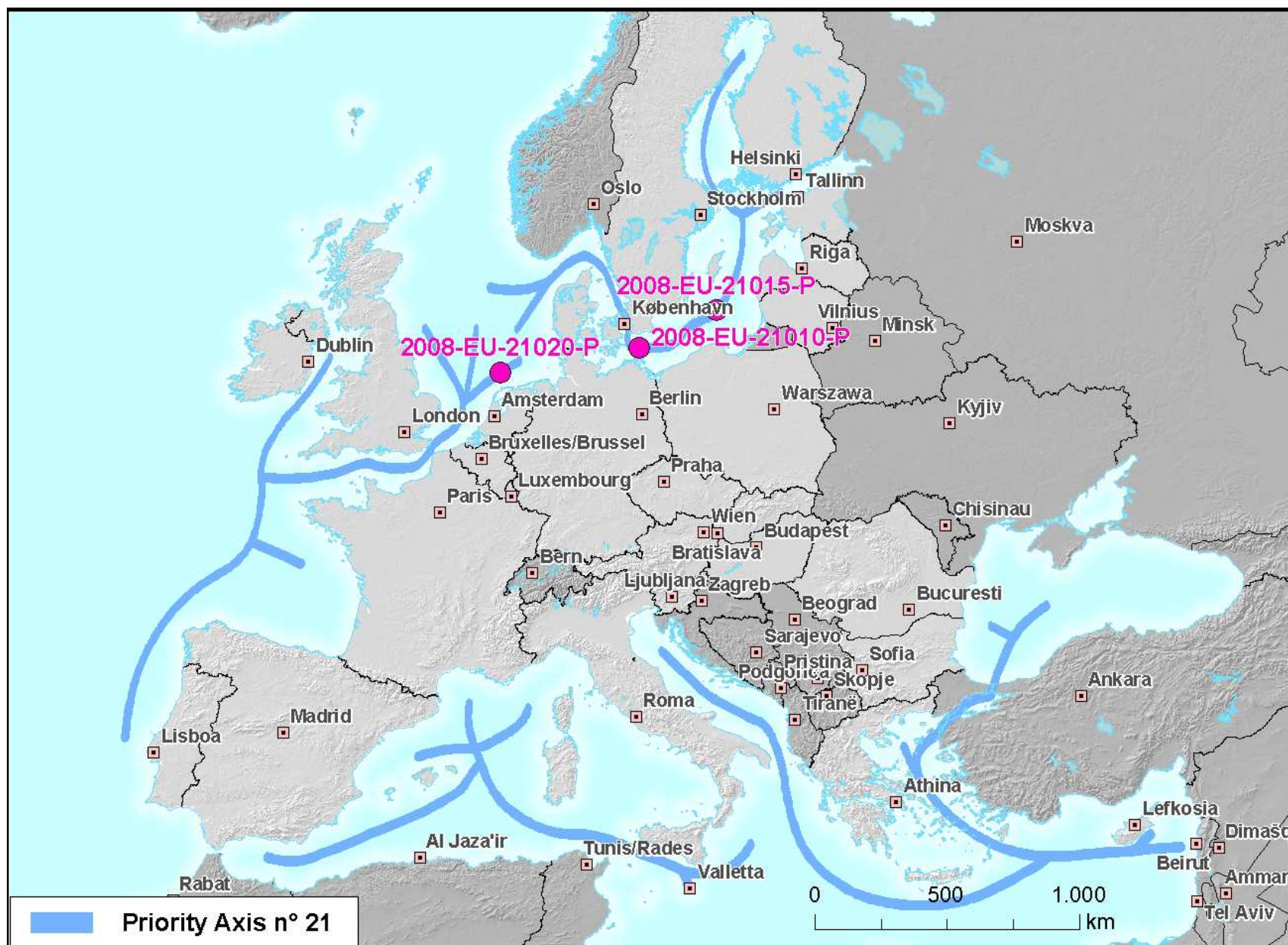
## Αξονας Προτεραιότητας No. 7



Source: TEN-T Executive Agency



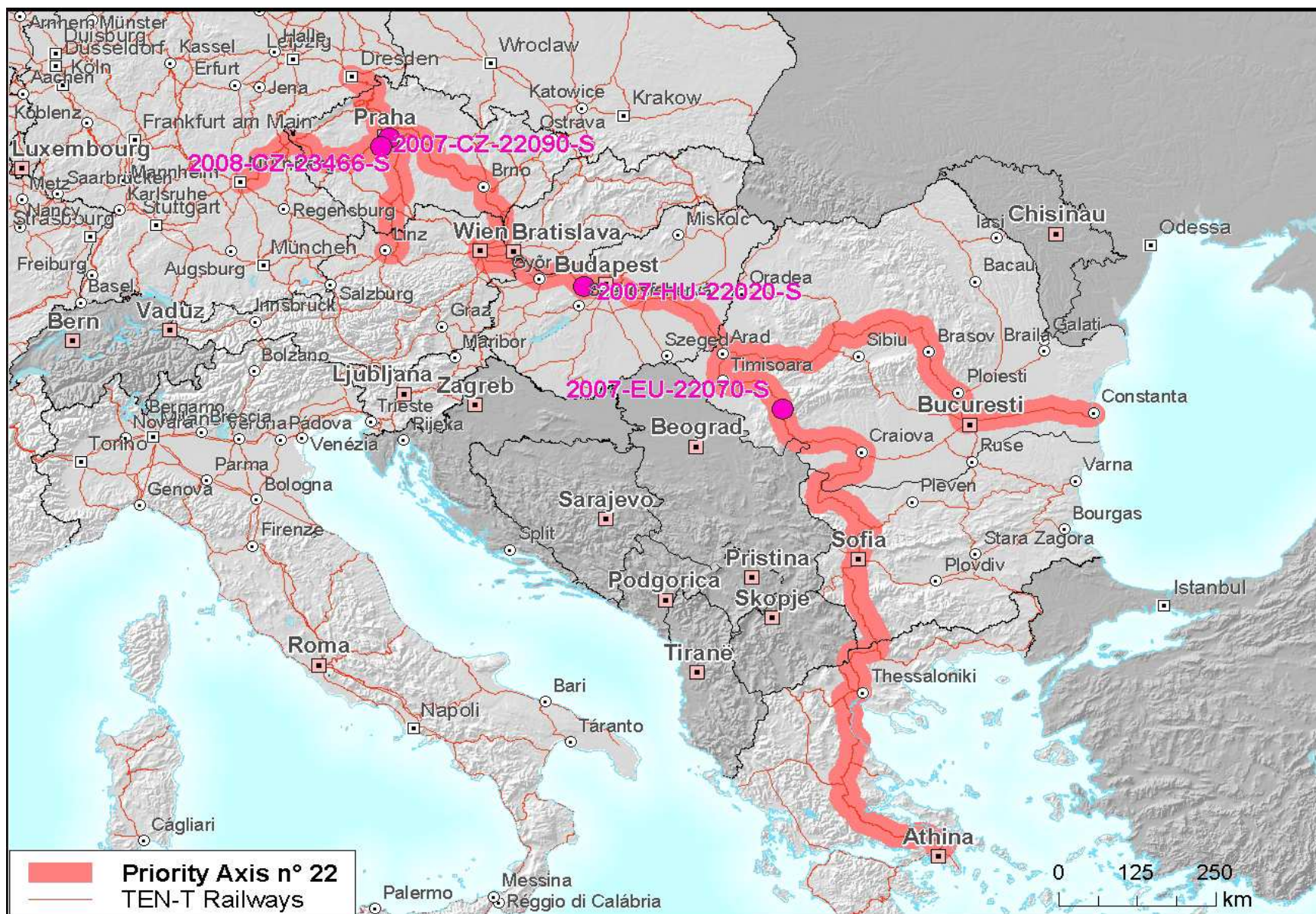
## Αξονας Προτεραιότητας No. 21



Source: TEN-T Executive Agency



## Αξόνας Προτεραιότητας No. 22



Source: TEN-T Executive Agency



## Αξονας Προτεραιότητας Νο. 29



Source: TEN-T Executive Agency

## 6 ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

### 6.1 ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ<sup>6</sup>

Στην ανακοίνωσή της «Ευρώπη 2020 – Στρατηγική για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη», η Επιτροπή τόνισε τη σημασία που έχουν για την Ευρώπη η κοινωνική συνοχή, μια πιο πράσινη οικονομία, η εκπαίδευση και η καινοτομία. Οι στόχοι αυτοί πρέπει να αντικατοπτρίζονται στις διάφορες πτυχές της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, στόχος της οποίας θα πρέπει να είναι η διασφάλιση βιώσιμης κινητικότητας για όλους τους πολίτες, η δραστική μείωση των εκπομπών άνθρακα στις μεταφορές και η πλήρης αξιοποίηση της τεχνολογικής προόδου. Η οδική ασφάλεια θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην προσεχή Λευκή Βίβλο για την μελλοντική κοινή ευρωπαϊκή πολιτική στον τομέα των μεταφορών από το 2010 έως το 2020, καθόσον η μείωση του αριθμού των θυμάτων τροχαίων δυστυχημάτων αποτελεί κλειδί για τη βελτίωση της συνολικής επίδοσης του συστήματος μεταφορών και για την κάλυψη των αναγκών και των προσδοκιών τόσο των πολιτών όσο και των επιχειρήσεων.

Σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Ε. Επιτροπής, ο στόχος που τίθεται είναι η μείωση κατά 50% του συνολικού αριθμού θανάτων από τροχαία δυστυχήματα στην Ε.Ε. μέχρι το 2020, αρχής γενομένης από το 2010. Σημειώνεται ότι την δεκαετία 2001 – 2010 δεν κατέστη δυνατόν να επιτευχθεί ο στόχος της μείωσης κατά 50% του συνολικού αριθμού θανάτων από τροχαία δυστυχήματα στην Ε.Ε. (είχαμε μείωση 35%).

Οι στρατηγικοί στόχοι που τίθενται είναι:

- 1. Βελτίωση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης των χρηστών του οδικού δικτύου:** Η Επιτροπή θα συνεργαστεί με τα κράτη μέλη για τη χάραξη μιας κοινής στρατηγικής για την εκπαίδευση και την κατάρτιση σε θέματα οδικής ασφάλειας, η οποία θα περιλαμβάνει την ενσωμάτωσή της στη διαδικασία απόκτησης της άδειας καθώς και κοινές ελάχιστες απαιτήσεις για τους δασκάλους οδήγησης.
- 2. Αύξηση της ικανότητας επιβολής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας:** Οι δράσεις που εντάσσονται σ' αυτόν τον στόχο είναι η καθιέρωση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών στον τομέα της οδικής ασφάλειας και η χάραξη κοινής στρατηγικής όσον αφορά την επιβολή των κανόνων οδικής ασφάλειας, η οποία θα περιλαμβάνει: (α) τη δυνατότητα τοποθέτησης συστημάτων περιορισμού ταχύτητας σε ελαφρά επαγγελματικά

---

<sup>6</sup> Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020» (COM(2010) 389 τελικό – 20/07/2010)

οχήματα και υποχρεωτικής εγκατάστασης, σε ορισμένες ειδικές περιπτώσεις, διατάξεων για την παρεμπόδιση της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος· και (β) την κατάρτιση εθνικών σχεδίων εφαρμογής.

3. **Ασφαλέστερη οδική υποδομή:** Αναμένεται η ενσωμάτωση απαιτήσεων ασφαλείας στις αιτήσεις χρηματοδότησης από τα ταμεία της ΕΕ για έργα οδικής υποδομής στα κράτη μέλη καθώς και η εφαρμογή των σχετικών αρχών για τη διαχείριση της ασφάλειας των υποδομών στις δευτερεύουσες οδούς των κρατών μελών, ιδίως μέσω της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών.
4. **Ασφαλέστερα οχήματα:** θα επιδιωχθεί (α) πρόοδος όσον αφορά την ενεργητική και παθητική ασφάλεια των οχημάτων, όπως των μοτοσικλετών και των ηλεκτρικών οχημάτων (β) προοδευτική εναρμόνιση και ενίσχυση των τεχνικών ελέγχων και των οδικών τεχνικών ελέγχων (γ) διάδοση των «συνεργαζόμενων συστημάτων», με τα οποία επιτυγχάνεται ανταλλαγή δεδομένων και αλληλεπίδραση μεταξύ των οχημάτων, της υποδομής και άλλων οχημάτων που κινούνται στον ίδιο χώρο, ώστε να ενημερώνονται οι οδηγοί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, να περιορίζονται οι κίνδυνοι ατυχημάτων και να διευκολύνεται η ροή της κυκλοφορίας γενικότερα.
5. **Προώθηση της χρήσης σύγχρονης τεχνολογίας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας:** Θα εξεταστούν μέτρα όπως (α) ο εκ των υστέρων εξοπλισμός των επαγγελματικών και των ιδιωτικών οχημάτων με προηγμένα συστήματα υποβοήθησης της οδήγησης και (β) η επιτάχυνση της διάδοσης της υπηρεσίας e-Call και εξέταση της δυνατότητας επέκτασής της σε άλλα οχήματα.
6. **Βελτίωση των υπηρεσιών παροχής πρώτων βοηθειών και μετατραυματικής περίθαλψης:** Σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και άλλους φορείς που εμπλέκονται στην οδική ασφάλεια, η Επιτροπή θα προτείνει τη χάραξη μιας συνολικής στρατηγικής για την ανάληψη δράσης στον τομέα των τροχαίων δυστυχημάτων και των πρώτων βοηθειών. Ωστόσο, αρχικά θα επιδιωχθεί η κατανόηση εννοιών που συνδέονται με την απώλεια ανθρώπινων ζωών και ο εντοπισμός τρόπων δράσης για τη βελτίωση της πρόληψης και της παρέμβασης, περιλαμβανομένου του κοινωνικού και οικονομικού αντικτύπου. Βάσει αυτών, θα καταστεί δυνατός ο καθορισμός ενεργειών, όπως η ανταλλαγή ορθών πρακτικών, η εκπόνηση οδηγών άμεσης επέμβασης, η κοινή προσέγγιση του ορισμού των σοβαρών και ελαφρών τραυματισμών, η προώθηση της δημιουργίας μικτών ομάδων διάσωσης μεταξύ των κρατών μελών, κ.λπ..
7. **Προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου:** Η Επιτροπή θα υποβάλει τις ενδεδειγμένες προτάσεις με σκοπό: (α) την παρακολούθηση και περαιτέρω ανάπτυξη τεχνικών προτύπων για την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου·(β) την

επέκταση των ελέγχων οχημάτων στα δίκυκλα με κινητήρα·(γ) την ενίσχυση της ασφάλειας των ποδηλατών και άλλων ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, π.χ. ενθαρρύνοντας τη δημιουργία κατάλληλων υποδομών. Τα κράτη μέλη, από τη πλευρά τους, θα πρέπει να καταβάλουν περαιτέρω προσπάθειες για την ανταλλαγή πληροφοριών, την επικοινωνία και το διάλογο μεταξύ οδικών χρηστών και με τις αρμόδιες αρχές.

## **6.2 ΟΔΗΓΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Σήμερα, οι οδηγοί που διαπράττουν κάποια παράβαση του κώδικα οδικής κυκλοφορίας με όχημα ταξινομημένο σε άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφεύγουν τη δίωξη, με ελάχιστες εξαιρέσεις, λόγω της δυσχέρειας εξακρίβωσης των στοιχείων τους ή της έλλειψης της δυνατότητας ελέγχου της διεύθυνσης στην οποία είναι ταξινομημένο το όχημα.

Στόχος της πρότασης οδηγίας για τη διασυνοριακή επιβολή του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας είναι να διορθωθεί η κατάσταση αυτή. Στο Συμβούλιο Μεταφορών του Δεκεμβρίου 2010 υπήρξε συμφωνία επί ενός κειμένου το οποίο εστιάζεται στις παραβάσεις που έχουν καίριο αντίκτυπο για την οδική ασφάλεια, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι τέσσερις «βασικές αιτίες θανάτων» οι οποίες ευθύνονται για το 75% των τροχαίων ατυχημάτων με μοιραίες συνέπειες:

1. Η υπερβολική ταχύτητα
  2. Η παραβίαση κόκκινου απαγορευτικού σήματος
  3. Η αμέλεια χρήσης ζωνών ασφαλείας
  4. Η οδήγηση οχημάτων υπό την επήρεια οινοπνεύματος
- καθώς και
5. Η οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών
  6. Η αμέλεια των οδηγών να φορούν κράνη ασφαλείας
  7. Η παράνομη χρήση των λωρίδων έκτακτης ανάγκης
  8. Η παράνομη χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση.

Οι προτάσεις παρέχουν τη δυνατότητα εντοπισμού και, κατά συνέπεια, δίωξης των οδηγών της ΕΕ για τις παραβάσεις που διαπράττονται σε άλλο κράτος μέλος, διαφορετικό από το κράτος εκείνο στα μητρώα του οποίου είναι ταξινομημένο το όχημα. Στην πράξη, οι νέοι κανόνες θα επιτρέψουν να τεθεί σε εφαρμογή ένα δίκτυο ανταλλαγής ηλεκτρονικών δεδομένων το οποίο θα παρέχει τη δυνατότητα ανταλλαγής των απαιτούμενων δεδομένων μεταξύ της χώρας στην οποία διαπράττεται η παράβαση και της χώρας στα μητρώα της οποίας είναι ταξινομημένο το όχημα. Μόλις γίνονται γνωστά το ονοματεπώνυμο και η διεύθυνση του ιδιοκτήτη, θα του/της κοινοποιείται η αντίστοιχη κλήση για την παράβαση, για την οποία το σχετικό υπόδειγμα καθιερώνεται από την προτεινόμενη οδηγία.

Εναπόκειται στο κράτος μέλος στο οποίο βεβαιώνεται η παράβαση (στο οποίο έχει διαπραχθεί η παράβαση) να αποφασίσει σχετικά με την έμπρακτη συνέχεια που θα δίνεται σε περίπτωση παράβασης των κανόνων κυκλοφορίας. Η οδηγία δεν εναρμονίζει ούτε τη φύση της παράβασης, αλλά ούτε και τις επιβαλλόμενες ποινές για τη συγκεκριμένη παράβαση. Συνεπώς, εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι εθνικοί κανόνες στο κράτος μέλος της παράβασης, με βάση την εθνική νομοθεσία, ανεξάρτητα από τη φύση της παράβασης, αλλά και από τις ποινές .

Τι γίνεται στη συνέχεια: Οι προτάσεις νομοθετικού περιεχομένου πρέπει να εγκριθούν από τους ευρωβουλευτές με ψηφοφορία στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, πριν καταστούν νόμος. Στη συνέχεια παρέχεται προθεσμία δύο ετών στα κράτη μέλη για τη μεταφορά της κοινοτικής νομοθεσίας στο εσωτερικό δίκαιο προτού αυτή να τεθεί σε ισχύ, ενδεχομένως έως το 2013.

### **6.3 ΕΥΡΩΒΙΝΙΕΤΤΑ (ΟΔΗΓΙΑ 1999/62/ΕΚ ΠΕΡΙ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΤΕΛΩΝ ΣΤΑ ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝ ΟΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ)**

Για την εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ επιχειρήσεων μεταφορών και την καθιέρωση δίκαιων μηχανισμών για τον καταλογισμό των δαπανών της υποδομής στους μεταφορείς, η οδηγία 1999/62/ΕΚ (που τροποποιήθηκε με την οδηγία 2006/38/ΕΚ της 17.05.2006) καθορίζει μέγιστα όρια που τα κράτη μέλη δύναται να καταλογίσουν στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής. Κατά τον καθορισμό των ορίων αυτών, τα κράτη μέλη μπορεί να μην λαμβάνουν υπόψη εξωτερικά κόστη, όπως ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση.

#### ***Η πρόταση της Επιτροπής***

Στις 8 Ιουλίου 2008, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο την πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής<sup>7</sup>. Η πρόταση αυτή της Επιτροπής αποτελεί μέρος της δέσμης για πιο οικολογικές μεταφορές, η οποία αποσκοπεί στη βιωσιμότητα των μεταφορών. Κύριος σκοπός της πρότασης είναι να προσαρμόσει το πλαίσιο χρέωσης των οδικών μεταφορών ώστε να επιτραπεί στα κράτη μέλη να υπολογίζουν και να διαμορφώνουν τις τιμές των διοδίων βάσει του εξωτερικού κόστους των οδικών εμπορευματικών μεταφορών όσον αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση, την ηχορύπανση και τη συμφόρηση, εφαρμόζοντας περαιτέρω την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Οι τιμές αυτές θα διαφοροποιούνται ανάλογα με την κατηγορία εκπομπών Euro, τη διανυόμενη απόσταση, τον τόπο και το χρόνο χρήσης του οδικού δικτύου. Με την πρότασή της, η Επιτροπή καλεί τα κράτη μέλη να διαθέτουν τα εισπραττόμενα έσοδα σε έργα που προάγουν τη βιώσιμη

---

<sup>7</sup> Πρόταση για οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 8ης Ιουλίου 2008 για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής [COM(2008) 436 τελικό].

ανάπτυξη των μεταφορών. Επιπλέον, το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας επεκτείνεται πέραν του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

### ***Η κοινή θέση του Συμβουλίου<sup>8</sup>***

Στις 15 Οκτωβρίου 2010, το Συμβούλιο κατέληξε σε πολιτική συμφωνία επί του σχεδίου προτάσεως, έχοντας λάβει υπόψη του τις τροπολογίες που ψήφισε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στις 11 Μαρτίου 2009, σε πρώτη ανάγνωση. Το Συμβούλιο συμφωνεί με την Επιτροπή όσον αφορά το στόχο της πρότασης, επέφερε, όμως, με την προσέγγισή του, ορισμένες προσαρμογές στην αρχική πρόταση. Κάποιες από τις προτεινόμενες διατάξεις δεν έγιναν δεκτές διότι θεωρήθηκαν δύσκολες στην εφαρμογή και άλλες διατυπώθηκαν εκ νέου προκειμένου να αποσαφηνισθεί η οδηγία. Η κοινή θέση που προέκυψε από την προσέγγιση τροποποιεί, έως ένα ορισμένο βαθμό, την αρχική πρόταση της Επιτροπής διατυπώνοντάς την εκ νέου και απαλείφοντας ορισμένες διατάξεις του κειμένου. Αυτό συνεπάγεται ότι δεν έγιναν δεκτές από το Συμβούλιο όλες οι τροπολογίες της γνώμης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση που αφορούν τις απαλειφθείσες διατάξεις.

Το Συμβούλιο αποσκοπεί σε μια ισόρροπη προσέγγιση στην οποία θα λαμβάνονται υπ' όψιν η οικονομική σημασία του τομέα των οδικών μεταφορών βαρέων φορτηγών για την ΕΕ και η ανάγκη αντιμετώπισης των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεών τους.

## **1. Βασικά ζητήματα πολιτικής**

### *ι) Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής*

Η Επιτροπή πρότεινε να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας πέραν του Διευρωπαϊκού Δικτύου (ΔΕΔ) σε όλο το οδικό δίκτυο (άρθρο 7, παράγραφος 1). Το Συμβούλιο αποφάσισε ότι η πρόταση της Επιτροπής πρέπει να τροποποιηθεί στο σημείο αυτό, ούτως ώστε να περιορισθεί η επέκταση του πεδίου εφαρμογής στους αυτοκινητοδρόμους που δεν ανήκουν στο ΔΕΔ. Ως εκ τούτου, η κοινή θέση του Συμβουλίου αναφέρει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να επιβάλλουν διόδια ή/και τέλη χρήσης στο διευρωπαϊκό δίκτυο, ή σε ορισμένα τμήματά του, και σε άλλα επιπλέον τμήματα του δικτύου αυτοκινητοδρόμων που δεν ανήκουν στο διευρωπαϊκό δίκτυο. Επίσης, το Συμβούλιο διευκρινίζει ότι αυτό δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να επιβάλλουν διόδια ή/και τέλη χρήσης σε άλλες οδούς, υπό την προϋπόθεση ότι η επιβολή διοδίων ή/και τελών χρήσης στις οδούς αυτές δεν επιφέρει διακρίσεις εις βάρος της διεθνούς κυκλοφορίας και δεν έχει ως

---

<sup>8</sup> Βλ. «Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ε.Κοινοβούλιο (σύμφωνα με το άρθρο 294 παρ. 6 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ε.Ε.) σχετικά με θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση σε ό, τι αφορά πρόταση για οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής» COM (2011) 69, καθώς και «Σχέδιο ο σκεπτικού του Συμβουλίου, 15145 ADD1, 26.01.2011



αποτέλεσμα στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορέων. Η Επιτροπή συμφώνησε με αυτή την προσέγγιση, διαπιστώνοντας ότι αποτελεί σημαντική πρόοδο.

#### *ii) Πεδίο εφαρμογής όσον αφορά τα οχήματα*

Στο αρχικό κείμενο, η Επιτροπή προτείνει να διατηρηθεί η διάταξη που θεσπίστηκε το 2006 σύμφωνα με την οποία τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να επιβάλλουν διόδια ή/και τέλη χρήσης μόνο σε οχήματα 12 τόνων και άνω έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011. Μετά την ημερομηνία αυτή, τα τέλη θα επιβάλλονται σε όλα τα βαρέα φορτηγά οχήματα, εκτός αν τα κράτη μέλη θεωρούν ότι η επιβολή τέλους σε οχήματα με βάρος κάτω των 12 τόνων θα έχει επιπτώσεις επί της ροής της κυκλοφορίας, του περιβάλλοντος, των επιπέδων θορύβου, της συμφόρησης ή της υγείας ή θα προκαλέσει διοικητικές δαπάνες άνω του 30% του πρόσθετου εισοδήματος το οποίο θα είχε δημιουργηθεί από την επέκταση του μέτρου στα εν λόγω οχήματα.

Το Συμβούλιο θεωρεί ότι η διάταξη αυτή θα δώσει μεγαλύτερη ευχέρεια στα κράτη μέλη. Προκειμένου να καταστεί σαφέστερο το κείμενο, απαλείφθηκε η μνεία της μεταβατικής περιόδου. Επίσης, ο κατάλογος των προϋποθέσεων τις οποίες έχουν στη διάθεσή τους τα κράτη μέλη για να δικαιολογούν τη μη επιβολή χρέωσης σε οχήματα βάρους κάτω των 12 τόνων έμεινε ανοικτός, με την εισαγωγή της έκφρασης «μεταξύ άλλων». Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν την εξαίρεση των οχημάτων μεταξύ 3,5 και 12 τόνων για λόγους που δεν άπτονται του περιβάλλοντος, της συμφόρησης και των διοικητικών δαπανών.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ακολούθησε την προσέγγιση της Επιτροπής κατ' αρχήν αλλά πρότεινε την απαλοιφή των δύο λόγων που διαθέτουν τα κράτη μέλη για να μην επιβάλλουν χρέωση σε οχήματα βάρους κάτω των 12 τόνων και επιθυμεί η απόφαση σχετικά με τους λόγους να ληφθεί σε μεταγενέστερο στάδιο της νομοθετικής διαδικασίας.

Η Επιτροπή, σχολιάζοντας τη κοινή θέση του Συμβουλίου δήλωσε ότι θα προτιμούσε οι παρεκκλίσεις αυτές να βασίζονται σε στόχο και σαφώς καθορισθέντες λόγους.

#### *iii) Επιλογή του εξωτερικού κόστους*

Η Επιτροπή περιέλαβε στην πρότασή της το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, του θορύβου και της συμφόρησης. Το Συμβούλιο συμφωνεί κατ' αρχήν αλλά αποφάσισε να συμπεριλάβει στο τέλος του εξωτερικού κόστους μόνο την ατμοσφαιρική ρύπανση και το θόρυβο. Έχοντας υπ' όψιν ότι η συμφόρηση συνδέεται πάντοτε με τον τόπο και το χρόνο και ότι προκαλείται από όλα τα οχήματα, όχι μόνο από τα βαρέα φορτηγά, το Συμβούλιο θεωρεί την ευχέρεια των κρατών μελών να διαφοροποιούν τα τέλη διοδίων ανάλογα με τον τόπο και το χρόνο σημαντικότερη της παραγωγής πρόσθετου εισοδήματος, εφόσον στόχος είναι η μείωση της συμφόρησης. Τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να χρεώνουν υψηλότερα τέλη υποδομής κατά τις ώρες αιχμής – η περίοδος αιχμής δεν

πρέπει να υπερβαίνει τις 5 ώρες ημερησίως – ώστε το τέλος υποδομής να μην υπερβαίνει κατά ποσοστό μεγαλύτερο του 175% το μέγιστο επίπεδο του σταθμισμένου μέσου τέλους υποδομής.

Σύμφωνα με την κοινή θέση του Συμβουλίου, η ατμοσφαιρική ρύπανση και ο θόρυβος θα ληφθούν υπ' όψιν στη χρέωση του εξωτερικού κόστους και η συμφόρηση θα αντιμετωπισθεί εναλλακτικά, δηλαδή με ευρύτερη διαφοροποίηση των τελών υποδομής. Το Συμβούλιο θεωρεί ότι η ευρύτερη διαφοροποίηση των τελών υποδομής θα ενθαρρύνει αποτελεσματικά τους μεταφορείς να ταξιδεύουν εκτός των περιόδων αιχμής στις οδούς στις οποίες παρατηρείται συμφόρηση.

Η Επιτροπή, στις παρατηρήσεις της σχετικά με την κοινή θέση του Συμβουλίου, σημείωσε ότι θα προτιμούσε να συμπεριληφθεί η συμφόρηση ως εξωτερικό κόστος, όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορύπανση. Ωστόσο, η ευρύτερη διαφοροποίηση των τελών για υποδομές αποτελεί την δεύτερη καλύτερη αποδεκτή και εφαρμοστέα λύση για τον περιορισμό των συμφορήσεων.

#### *iv) Καθορισμός της χρήσης εσόδων (earmarking)*

Η πρόταση της Επιτροπής προβλέπει υποχρεωτικό καθορισμό της χρήσης εσόδων από την είσπραξη του τέλους εξωτερικού κόστους και του τέλους υποδομής. Τα έσοδα από την είσπραξη του τέλους εξωτερικού κόστους θα χρησιμοποιούνται για μέτρα που αφορούν τις πιο οικολογικές μεταφορές, δηλαδή, τη μείωση της ρύπανσης η οποία προκαλείται από τις οδικές μεταφορές στην πηγή, τον περιορισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και τη βελτίωση των επιδόσεων των οχημάτων όσον αφορά την ενέργεια. Τα έσοδα από την είσπραξη του τέλους υποδομής θα πρέπει να χρησιμοποιούνται προς όφελος του τομέα των μεταφορών και βελτιστοποίηση ολόκληρου του συστήματος μεταφορών.

Αφενός, το Συμβούλιο αποφάσισε να διαγράψει τη μνεία του καθορισμού της χρήσης των εσόδων από την είσπραξη του τέλους υποδομής. Αφετέρου, άλλαξε τον υποχρεωτικό χαρακτήρα της διάταξης σχετικά με τα έσοδα από την είσπραξη του τέλους εξωτερικού κόστους καθιστώντας την ενδεικτική. Επίσης, το Συμβούλιο συμπεριέλαβε κατάλογο ενδεικτικών μέτρων για τη χρήση των εσόδων. Εν τέλει, τα κράτη μέλη έχουν την ευχέρεια να αποφασίζουν πού θα χρησιμοποιούν αυτά τα κεφάλαια.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πρότεινε να τροποποιηθεί η διατύπωση σχετικά με τον καθορισμό της χρήσης εσόδων από την είσπραξη του τέλους εξωτερικού κόστους (τροπολογία 55) και του τέλους υποδομής (τροπολογία 56), διατηρώντας τον υποχρεωτικό χαρακτήρα της διάταξης. Ακόμη, το Κοινοβούλιο πρότεινε να καθορίζεται το 15% των συνολικών εσόδων για τη χρηματική στήριξη έργων ΔΕΔ-Μ (τροπολογία 57) και να περιλαμβάνεται στην έκθεση προς την Επιτροπή η προβλεπόμενη από τα κράτη μέλη χρήση για τα κεφάλαια που συγκεντρώνονται μέσω του τέλους εξωτερικού κόστους (τροπολογία 45). Το Συμβούλιο δεν έκανε δεκτές τις τροπολογίες αυτές.

Η Επιτροπή έχει εκφράσει την επιθυμία να διατηρηθεί ο υποχρεωτικό χαρακτήρας της διάταξης ή τουλάχιστον να απαιτείται από τα κράτη μέλη να υποβάλουν αναφορά σχετικά με τον τρόπο διάθεσης των κεφαλαίων που συγκεντρώνονται και να εκφράζουν σταθερότερη πολιτική πρόθεση να πράξουν τούτο στον τομέα των μεταφορών, ιδίως στα ΔΕΔ. Η Επιτροπή θα προτιμούσε επίσης να μη διαγραφεί η χρησιμοποιούμενη στην παρούσα οδηγία διατύπωση σε ό, τι αφορά τη χρήση των εσόδων από τα τέλη χρήσης υποδομών.

#### *ν) Παρεκκλίσεις για λιγότερο ρυπογόνους κλάσεις EURO*

Η πρόταση της Επιτροπής περιελάμβανε λεπτομερή πίνακα με διαφορετικές τιμές σε λεπτά ευρώ ανά όχημα και ανά χιλιόμετρο για κάθε όχημα κλάσης Euro. Το Συμβούλιο, βασιζόμενο στην τροπολογία 69 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, εισάγει προσωρινή παρέκκλιση για λιγότερο ρυπογόνα οχήματα, ήτοι των κλάσεων Euro V και Euro VI. Οι προσωρινές αυτές εξαιρέσεις υπολογίζονται βάσει της ημερομηνίας έναρξης ισχύος των κανονισμών για αυστηρότερα πρότυπα εκπομπών. Αυτό σημαίνει ότι η κλάση EURO V εξαιρείται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2013 και η EURO VI έως τις 31 Δεκεμβρίου 2017. Εξαιρούνται τα οχήματα που είναι λιγότερο ρυπογόνα από τα EURO VI, ήτοι τα υβριδικά και τα ηλεκτρικά βαρέα φορτηγά.

#### *vi) Πράξεις κατ' εξουσιοδότηση και προσαρμογή στον πληθωρισμό*

Η Επιτροπή πρότεινε την προσαρμογή των Παραρτημάτων 0, III, IIIa και IV υπό το πρίσμα της επιστημονικής και τεχνολογικής προόδου και των Παραρτημάτων I και II βάσει του πληθωρισμού, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο. Το Συμβούλιο επανεξέτασε τις εν λόγω διατάξεις λαμβάνοντας υπ' όψιν τις αλλαγές τις οποίες επέφερε η Συνθήκη της Λισσαβώνας και ιδίως το άρθρο 290 για την έκδοση μη νομοθετικών πράξεων γενικής ισχύος που συμπληρώνουν ή τροποποιούν ορισμένα μη ουσιώδη στοιχεία της νομοθετικής πράξης. Ως εκ τούτου, το Συμβούλιο αποφάσισε να περιορίσει την εξουσιοδότηση της Επιτροπής στο Παράρτημα 0 που η Επιτροπή μπορεί να προσαρμόσει στο κεκτημένο της Ένωσης και στους τύπους του Παραρτήματος IIIa που η Επιτροπή μπορεί να προσαρμόσει στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο. Επίσης, προστέθηκαν νέα άρθρα σχετικά με την εξουσιοδότηση, την ανάκλησή της και τη διατύπωση αντιρρήσεων κατά των πράξεων κατ' εξουσιοδότηση. Προκειμένου να καλυφθεί η ανάγκη προσαρμογής των ποσών σε ευρώ που περιλαμβάνονται στα Παραρτήματα II και IIIβ, προστέθηκε στην κοινή θέση του Συμβουλίου νέο άρθρο σχετικά με την προσαρμογή στον πληθωρισμό. Με το άρθρο αυτό εισάγεται επανεξέταση των ποσών ανά διετία, αρχής γενομένης από της 1ης Ιανουαρίου του δεύτερου έτους μετά την ημερομηνία έναρξης της οδηγίας. Η κοινή θέση του Συμβουλίου περιλαμβάνει επίσης νέα διάταξη η οποία αναφέρει ότι το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα καθορίσουν, με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία, τις μέγιστες τιμές στο Παράρτημα IIIβ για αυστηρότερα πρότυπα εκπομπών, ένα έτος μετά τη θέσπιση των αντίστοιχων κανονισμών.

Η Επιτροπή θα προτιμούσε να παραμείνει η αρμοδιότητα τροποποίησης των παραρτημάτων αυτών μέσω πράξεων κατ' εξουσιοδότηση, ιδίως του παραρτήματος III και της τιμής των μελλοντικών ευρωπαϊκών προτύπων του νέου παραρτήματος IIIβ (της θέσης του Συμβουλίου).

## **2. Άλλα ζητήματα πολιτικής**

Το Συμβούλιο επιβεβαιώνει τη χρήση της νομικής βάσης για τις μεταφορές, ήτοι του άρθρου 91, παρ. 1 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το Συμβούλιο αποφασίζει να διευκρινίσει τη διάταξη σχετικά με τον καθορισμό των τελών χρήσης σε σχέση με τη διάρκεια της χρήσης της υποδομής. Το Συμβούλιο αποφάσισε ότι ο μηνιαίος συντελεστής δεν θα υπερβαίνει το 10% , ο εβδομαδιαίος το 5% και ο καθημερινός το 2% του ετήσιου συντελεστή. Με τον τρόπο αυτό, το Συμβούλιο έκανε δεκτή την τροπολογία 73 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Το Συμβούλιο αποφασίζει να καταστήσει κάθε κράτος μέλος υπεύθυνο για τον καθορισμό του ποσού του τέλους εξωτερικού κόστους. Η Επιτροπή πρότεινε το ποσό αυτό να καθορισθεί από αρχή ορισμένη από τα κράτη μέλη. Έγινε δεκτή η τροπολογία 36 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

## **3. Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου**

Σημειώνεται ότι η θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση περιλαμβάνει τις ακόλουθες τροπολογίες της πρώτης ανάγνωσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, που ήταν αποδεκτές από την Επιτροπή: 30, 34, 36, 46, 50 και 69. Στη θέση του Συμβουλίου περιελήφθη επίσης η τροπολογία 52. Στη θέση του Συμβουλίου ελήφθησαν εν μέρει υπόψη και άλλες τροπολογίες, όπως η τροπολογία 58 για την προσαρμογή στον πληθωρισμό, και μέρος της τροπολογίας 63.

Η τροπολογία 43 έγινε επίσης εν μέρει δεκτή στη θέση του Συμβουλίου. Έτσι, αυξάνεται η επιτρεπόμενη διαφοροποίηση των τελών διοδίων μεταξύ ωρών αιχμής και εκτός αιχμής από 100% άνω του ελάχιστου ορίου σε 175% άνω του μέγιστου επιτρεπόμενου μέσου ορίου. Η προσέγγιση αυτή παρέχει στην πράξη τη δυνατότητα εφαρμογής παρόμοιων κινήτρων για την αποφυγή των ωρών αιχμής, όπως τα Κοινοβούλια που ζήτησαν διαφοροποίηση 500% αλλά μόνο άνω του ελάχιστου ορίου.

Οι ακόλουθες ουσιαστικές τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που ήταν δεκτές από την Επιτροπή, δεν ενσωματώθηκαν στη θέση του Συμβουλίου (οι κυριότερες αναγράφονται με έντονους χαρακτήρες, οι σχετικές τροπολογίες του ΕΚ αναφέρονται με αριθμούς εντός αγκυλών):

- Η τροπολογία στο άρθρο 7α παρ.1 που διαγράφει τη διατύπωση σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν μόνο ετήσια τέλη χρήσης στα οχήματα που είναι ταξινομημένα σε αυτό (31).

- Η τροπολογία στο άρθρο 7β παρ. 2 η οποία επιτρέπει στα κράτη μέλη να επιβάλλουν τέλος συμφόρησης, το οποίο αντιστοιχεί στο κόστος της συμφόρησης και απαιτεί από αυτά να καταρτίσουν σχέδια δράσης κατά της συμφόρησης (33).
- Διατύπωση που να επιτρέπει ότι, σε περίπτωση που οι οδηγοί δεν είναι σε θέση να προσκομίσουν αποδεικτικά έγγραφα για επαλήθευση της κλάσης EURO, τυχόν πρόσθετο κόστος που συνεπάγεται η περίπτωση αυτή, θα επιστρέφεται εφόσον ο οδηγός μπορεί να προσκομίσει μεταγενέστερα τις εν λόγω αποδείξεις (42).
- Η τροπολογία στο άρθρο 7ζ (2) που επιβάλλει στην Επιτροπή να ενημερώνει το Κοινοβούλιο και όχι μόνο την επιτροπή, σχετικά με το αν μια ρύθμιση για είσπραξη τελών διοδίων είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις της οδηγίας (44) και της τροπολογίας του άρθρου 7ζ (2) και τροπολογία στο άρθρο 7ζ (4) που επιβάλλει στην Επιτροπή να διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τις αποφάσεις οι οποίες είναι διαθέσιμες στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 47.
- Πρόσθετο επί μέρους σημείο στο άρθρο 7ζ παρ. 3 σύμφωνα με το οποίο τα κράτη μέλη πρέπει να αναφέρουν λεπτομερώς πώς προτίθενται να διαθέσουν τα κεφάλαια τα οποία συγκεντρώνουν με την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους (45).
- Τροπολογία στο άρθρο 7θ παρ. 5 σχετικά με τη διατύπωση για τη χρήση του συστήματος Galileo. Ειδικότερα, χρήση του συστήματος αυτού ως αποτελεσματικού μέσου είσπραξης των τελών (53).
- Διαφορετική διατύπωση σε ό, τι αφορά τη διάθεση κεφαλαίων που σχηματίζονται από εξωτερικά κόστη (55) και σε ό, τι αφορά τη χρήση για την οποία τα κράτη μέλη διαθέτουν τα κεφάλαια που συγκεντρώνονται από τέλη χρήσης υποδομών (56).
- Τροπολογία στο άρθρο 9 παρ. 2 βάσει της οποίας απαιτείται τουλάχιστον το 15% των κεφαλαίων που συγκεντρώνονται με τον καταλογισμό του εξωτερικού κόστους, να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για κάλυψη δαπανών στο πλαίσιο έργων του ΔΕΔ-Μ (57).
- Τροπολογία στο άρθρο 11 παρ. 2 σύμφωνα με την οποία η Επιτροπή θα πρέπει να ελέγχει την βαθμιαία κατάργηση των συστημάτων χρονοεξαρτώμενης χρέωσης (61).
- Τροπολογία στο άρθρο 11 παρ. 2 που ζητά από την Επιτροπή να υποβάλει νομοθετική πρόταση για περαιτέρω αναθεώρηση της οδηγίας (δεύτερο μέρος της τροπολογίας 63).

Δεν περιελήφθησαν στην θέση του Συμβουλίου οι ακόλουθες τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου οι οποίες δεν έγιναν δεκτές από την Επιτροπή: 9, 12, 13, 25, 26, 27, 28, 29, 32, 37, 38, 39, 40, 48, 49, 54, 59, 60, 62, 64, 65, 66, 67 και 68.

Τέλος, έγινε εν μέρει δεκτή από το Συμβούλιο η τροπολογία 35 για την προσθήκη νέου άρθρου 7γ, το οποίο απαλλάσσει τα οχήματα που συμμορφώνονται με τα μελλοντικά πρότυπα EURO. Ωστόσο, το Συμβούλιο παραχώρησε μεγαλύτερη περίοδο απαλλαγής για οχήματα EURO VI και προσέθεσε περίοδο απαλλαγής για οχήματα EURO V.

### **ΘΕΣΕΙΣ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ**

Τρία ΚΜ (Γαλλία, Αυστρία και Ουγγαρία) υποστήριξαν έντονα κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων στο Συμβούλιο τη θέση ότι δεν πρέπει η Οδηγία να χάσει την ουσία και τον στόχο της (στόχος: ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους στην τιμή του διοδίου και βιωσιμότητα των μεταφορών -sustainability). Η Ε. Επιτροπή υποστηρίζει θερμά αυτές τις απόψεις. Στα πλαίσια αυτά, οι χώρες αυτές υποστηρίζουν:

- Τις κατά το δυνατόν υψηλότερες τιμές για το εξωτερικό κόστος (που θα πληρώνονται από τα φορτηγά)
- Την αποδοχή μεγάλων περιόδων αιχμής, όπου θα εφαρμόζονται μέγιστες τιμές διοδίων
- Τις αναφορές (στο κείμενο και στο recital) σε δυνατότητα ενσωμάτωσης και άλλων παραμέτρων εξωτερικού κόστους στην τιμή των διοδίων (κυρίως του κόστους συμφορήσεων)
- Να μην υπάρχει καμία δυνατότητα εξαιρέσεων (π.χ. για τα φορτηγά EURO V EURO VI)

«Απέναντι» από αυτή την ομάδα ΚΜ είναι τα περιφερειακά, κυρίως, ΚΜ (Ιταλία, Ρουμανία, Πορτογαλία, Μάλτα, Λιθουανία και Ελλάδα) που υπογραμμίζουν τη σημασία που θα πρέπει να δοθεί στην περιφερειακή διάσταση της Ένωσης, αφού οι όποιες προσπάθειες γίνονται υπέρ της βιωσιμότητας των μεταφορών δεν θα πρέπει να διαταράσσουν τις αρχές του υγιούς ανταγωνισμού επιβαρύνοντας υπέρμετρα τις διεθνείς μεταφορές περιφερειακών χωρών.

Ειδικότερα οι θέσεις των ΚΜ, επί βασικών ζητημάτων πολιτικής είναι:

#### *1. Καθορισμός της χρήσης εσόδων (earmarking)*

Ως “earmarking”, εννοείται η στοχευμένη διάθεση πόρων από τα έσοδα της επί πλέον τιμολόγησης (στην περίπτωσή μας, η αναγκαστική διάθεση των επιπλέον εσόδων σε έργα υπέρ της βιωσιμότητας των μεταφορών.

Πέντε χώρες (Γερμανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιρλανδία, Σουηδία, και Τσεχία) δεν επιθυμούν καμία αναφορά σε earmarking στην υπό συζήτηση Οδηγία.

Η Ιταλία, η Πορτογαλία, η Αυστρία και η Πολωνία επιθυμούν η αναφορά σε υποχρέωση earmarking να είναι υποχρεωτική. Η Ε. Επιτροπή υποστηρίζει θερμά αυτή την άποψη. Επίσης υπέρ του earmarking τάσσεται το Ευρωκοινοβούλιο.

Όλες οι υπόλοιπες χώρες (και η Ελλάδα) υποστηρίζουν την συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας: «Αναφορά σε earmarking αλλά όχι υποχρεωτική επιβολή».

### *2. Παρεκκλίσεις για λιγότερο ρυπογόνους κλάσεις EURO (Εξαίρεση των Euro V και Euro VI - Άρθρο 7γ, Παράρτημα III β)*

Η Ισπανία υποστηρίζει ότι τα φορτηγά κατηγορίας Euro V και Euro VI θα πρέπει για κάποιο χρονικό διάστημα να εξαιρούνται της υποχρέωσης καταβολής περιβαλλοντικού τέλους στα διόδια. Η πρότασή της έχει υποστηριχθεί από την Τσεχία, τη Βουλγαρία, τη Δανία, την Εσθονία, την Ιρλανδία, τη Μάλτα, την Πορτογαλία, τη Ρουμανία, τη Σλοβακία και την Ελλάδα.

Η Προεδρία, η Ε. Επιτροπή και όλες οι άλλες χώρες υποστηρίζουν ότι η εξαίρεση θα πρέπει να αφορά μόνο τα φορτηγά κατηγορίας Euro VI.

### *3. Διακύμανση του ύψους διοδίων και διάρκεια αυτής της διακύμανσης (Άρθρο 7ζ παραγρ. 3)*

Το ύψος των τελών χρήσης υποδομής (διόδια) θα εμπεριέχει και τα τέλη που θα αντιπροσωπεύουν το «εξωτερικό» κόστος λόγω ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης. Το ύψος των διοδίων θα μπορεί να διαφέρει από όχημα σε όχημα, ανάλογα με την κατηγορία EURO του οχήματος (που ανάλογα επηρεάζει τις εκπομπές καυσαερίων).

Όσον αφορά τις κυκλοφοριακές συμφορήσεις, θεωρείται ότι αυτό που κυρίως τις επηρεάζει δεν είναι τόσο η επιβολή νέων τελών, αλλά η δυνατότητα διακύμανσης των τελών διοδίων ανάλογα με την ώρα διέλευσης. Έτσι, έχει γίνει δεκτό να δίδεται περισσότερη ευελιξία στη δυνατότητα διακύμανσης των διοδίων χωρίς να αλλάζει το σταθμισμένο μέσο κόστος τους.

Τα δύο παραπάνω σημεία είναι το πρόβλημα, υπό την ακόλουθη έννοια:

Υπάρχει μια μειοψηφία Κ-Μ (Γαλλία, Αυστρία, Ουγγαρία) που υποστηρίζουν την πρόταση της Προεδρίας και της Ε. Επιτροπής για δυνατότητα αύξησης των τελών διοδίων μέχρι 300% για συγκεκριμένες ώρες αιχμής, ενώ η πλειοψηφία των Κ-Μ (Ελλάδα, Γερμανία, Ιταλία, Σλοβακία, Λουξεμβούργο, Βουλγαρία, Ιρλανδία, Λιθουανία, Μάλτα, Ολλανδία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία) προτείνουν δυνατότητα αύξησης μέχρι 100%. Η Λετονία προτείνει < 300%.

Όσον αφορά τις ώρες αιχμής, η δυναμική που έχει αναπτυχθεί ευνοεί τον συμβιβασμό στις 5-6 ώρες (η αρχική πρόταση ήταν για 8 ώρες).

4. *Πράξεις κατ' εξουσιοδότηση και προσαρμογή στον πληθωρισμό (Αναθεώρηση Παραρτημάτων - Άρθρο 9β)*

Η Ισπανία υποστηρίζει ότι οι τιμές του εξωτερικού κόστους (λόγω ατμοσφαιρικής ρύπανσης και θορύβου) που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΒ θα πρέπει να αναθεωρούνται κάθε δύο χρόνια, στη βάση του δείκτη τιμών καταναλωτή ο οποίος όμως θα υπολογίζεται χωρίς την αύξηση της τιμής της ενέργειας.

Αυτή η πρόταση υποστηρίχθηκε από τα περισσότερα Κ-Μ και η Προεδρία ανέφερε ότι θα παρουσιάσει κείμενο στη βάση αυτής της πρότασης.

Η Γερμανία έχει υποστηρίξει ότι οι τιμές του εξωτερικού κόστους (λόγω ατμοσφαιρικής ρύπανσης και θορύβου) που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΒ θα μπορούν να αναθεωρούνται στη βάση νέων τεχνικών δεδομένων.

5. *Καθορισμός κριτηρίων που προσδιορίζουν τις ορεινές περιοχές*

Για το θέμα του καθορισμού με ακριβή κριτήρια των περιοχών που μπορούν να θεωρούνται ως ορεινές (θέμα το οποίο είχε θέσει η Ελλάδα) αποφασίστηκε σε συνεργασία με την Ε. Επιτροπή να γραφεί ιδιαίτερο σημείο όπου θα γίνεται αναφορά στη μελέτη «Mountain Areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU member states, acceding and other European countries», που εκπονήθηκε για την Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG REGIO) το 2004. Στην εν λόγω μελέτη υπάρχει ικανοποιητικός ορισμός για τις ορεινές περιοχές.

6. *Νομική βάση για την Οδηγία*

Ιδιαίτερη συζήτηση έχει γίνει για το θέμα της νομικής βάσης, όπου εμφανίζεται ως εμπόδιο για την συμφωνία επί του κειμένου της Οδηγίας. Κατά την συνεδρίαση της EMA Ι της 29ης Σεπτεμβρίου 2010 (COREPER Ι), η Γερμανία, το Η.Β. η Σουηδία και η Ρουμανία ζήτησαν να επανεξεταστεί η νομική βάση της Οδηγίας, αφού προβλέπονται μέτρα που σχετίζονται με φορολογία. Στη συνεδρίαση της Ομάδας Μεταφορών της 4ης Οκτωβρίου 2010, η Ισπανία και η Ιρλανδία επίσης υποστήριξαν ότι η νομική βάση της Οδηγίας θα πρέπει να είναι το Άρθρο 113 (φορολογία) της Ενοποιημένης Απόδοσης της Συνθήκης για τη λειτουργία της ΕΕ. Η Ιταλία δήλωσε ότι το θέμα δεν είναι ξεκάθαρο και ότι πιθανόν και αυτή να υποστηρίξει την παραπάνω άποψη.

Επισημαίνεται ότι εάν ισχύει η άποψη αυτή, τότε σύμφωνα με την Συνθήκη, απαιτείται ομόφωνη απόφαση του Συμβουλίου.

Η Νομική Υπηρεσία του Συμβουλίου και η Ε. Επιτροπή θεωρούν ότι ξεκάθαρα η νομική βάση είναι το Άρθρο 91 (Μεταφορές). Την ίδια άποψη υποστηρίζουν η Προεδρία καθώς και η Αυστρία, η Γαλλία, η Φινλανδία και η Σλοβακία.



## 7 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

### 7.1 ΕΝΙΑΙΟΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ (SINGLE EUROPEAN RAILWAY AREA)<sup>9</sup>

Η πλήρης αξιοποίηση του δυναμικού ανάπτυξης του σιδηροδρομικού τομέα αποτελεί στόχο εξαιρετικής σημασίας για την πολιτική μεταφορών της ΕΕ. Για την επιτυχία αυτού του στόχου, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αρχίσει τη διαδικασία θέσπισης **ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου** με βάση ένα ολοκληρωμένο δίκτυο υποδομών και διαλειτουργικό εξοπλισμό που θα επιτρέπουν συνεχείς – χωρίς εμπόδια- σιδηροδρομικές μεταφορές τόσο μεταξύ Κ-Μ όσο και μεταξύ Κ-Μ και γειτονικών χωρών.

Επιδίωξη της Ε.Επιτροπής είναι όλες οι ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να μπορούν να προσφέρουν αποδοτικά δρομολόγια που θα ανταποκρίνονται στις προσδοκίες πολιτών και επιχειρήσεων και θα είναι σε θέση να ανταγωνίζονται καλύτερα τους εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς, ιδίως ως προς τις τιμές, την ευελιξία, το χρόνο μετακίνησης και τη χρονική ακρίβεια.

Για να προωθηθεί η ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρομικού τομέα και η περαιτέρω μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον, θα πρέπει –πέραν των όσων έχουν ήδη επιτευχθεί- να ληφθούν και άλλα μέτρα, ενταγμένα σε μια συνολική στρατηγική για την προαγωγή της ανάπτυξης αποτελεσματικών σιδηροδρομικών υποδομών στην ΕΕ, τη διαμόρφωση ελκυστικής και πραγματικά ανοικτής σιδηροδρομικής αγοράς, την άρση διοικητικών και τεχνικών φραγμών και την εξασφάλιση ισότιμων όρων στην αγορά με τους άλλους τρόπους μεταφοράς.

Στην Ανακοίνωση, ιδιαίτερη μνεία γίνεται στους παρακάτω βασικούς τομείς:

#### 1. Προώθηση της ανάπτυξης αποδοτικών σιδηροδρομικών υποδομών

Το ύψος των επενδύσεων στην κατασκευή και τη συντήρηση σιδηροδρομικών υποδομών παραμένει ανεπαρκές σε πολλά Κ-Μ. Σε αρκετές περιπτώσεις, η ποιότητα των υποδομών που ήδη υπάρχουν συνεχίζει να υποβαθμίζεται. Οι διασυνοριακές συνδέσεις, καθώς και εκείνες με τα σιδηροδρομικά δίκτυα σε γειτονικές χώρες, παραμένουν ανεπαρκείς. Η κακή συντήρηση, ο αργός εκσυγχρονισμός και η αύξηση των σημείων συμφόρησης στο δίκτυο έχουν άμεση επίπτωση στην ανταγωνιστικότητα ολόκληρου του τομέα.

Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποβλέπει στη συγκέντρωση διεθνών, ευρωπαϊκών, εθνικών και ιδιωτικών κεφαλαίων για την υλοποίηση νέων έργων σιδηροδρομικών μεταφορών και την εξασφάλιση κατάλληλης συντήρησης και βελτίωσης των υποδομών που ήδη υπάρχουν, με

---

<sup>9</sup> Ανακοίνωση της Ε. Επιτροπής: *Σχετικά με τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου*: COM(2010) 474 τελικό, 17.9.2010.

κατάλληλο χρηματοδοτικό περιβάλλον που θα προτρέψει τα κράτη μέλη και τις υποψήφιες χώρες σε επενδύσεις στον σιδηροδρομικό τομέα και στη διευκόλυνση της προσαρμογής των υποδομών στην αυξανόμενη και εξειδικευμένη ζήτηση, και ιδίως στην ανάπτυξη των δικτύων υψηλής ταχύτητας και εμπορευματικών δρομολογίων.

Η πολιτική για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα βρίσκεται στο επίκεντρο της ανάπτυξης των υποδομών γραμμών υψηλής ταχύτητας και εμπορευματικών μεταφορών σε πανευρωπαϊκή κλίμακα. Το 2011, η Ε. Επιτροπή θα παρουσιάσει τα αποτελέσματα των μέχρι σήμερα διεργασιών που αναφέρονται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα.

Κατά παρόμοιο τρόπο, η αγορά εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών εξακολουθεί να χρειάζεται υποδομές και πρακτικές λειτουργίας που θα προσφέρουν καλύτερη και πιο αξιόπιστη εξυπηρέτηση στις εταιρίες μεταφοράς εμπορευμάτων. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή εξέδωσε την Ανακοίνωση: *Ποιότητα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών*: COM(2008) 536 τελικό, 8.9.2008, όπου περιγράφονται οι κατευθύνσεις και πρακτικές προτάσεις για την παρακολούθηση της ποιότητας των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, εξεδόθη ο Κανονισμός 913/2010 της 22.9.2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές.

## **2. Δημιουργία ελκυστικής και πραγματικά ανοικτής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών**

Η Επιτροπή έκρινε επί μεγάλο χρονικό διάστημα ότι με τη βελτίωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς θα τονωθεί ο σιδηροδρομικός τομέας και θα γίνει πιο αποδοτικός, ώστε να ανταποκρίνεται καλύτερα στις ανάγκες των πελατών του. Η μέχρι σήμερα διαμόρφωση της κοινοτικής νομοθεσίας για την πρόσβαση στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών έχει συμβάλει στο άνοιγμα της αγοράς με βάση τον πραγματικό διαχωρισμό της διαχείρισης της υποδομής από τις δραστηριότητες μεταφοράς. Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές και οι διεθνείς επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές άνοιξαν πλήρως στο ανταγωνισμό από τον Ιανουάριο του 2007 και τον Ιανουάριο του 2010, αντίστοιχα.

Ωστόσο, σύμφωνα με την Ε.Επιτροπή, ο ανταγωνισμός μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων περιορίζεται ακόμη λόγω διαφόρων παραγόντων που οφείλονται σε συμπεριφορές προστατευτισμού των ήδη εγκατεστημένων επιχειρήσεων και στην αθέμιτη διαχείριση των σιδηροδρομικών υποδομών, οι οποίες, καθώς αποτελούν φυσικό μονοπώλιο, πρέπει να είναι προσβάσιμες από όλους τους υποψήφιους με δίκαιο τρόπο και χωρίς διακρίσεις. Σύμφωνα πάντα με την Ε.Επιτροπή, η περιορισμένη διαφάνεια στους όρους της αγοράς και η αναποτελεσματική λειτουργία του θεσμικού πλαισίου, σε πολλά κράτη μέλη, εξακολουθούν να καθιστούν δύσκολη την προσφορά ανταγωνιστικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Η ουσιαστική πληροφόρηση για τις νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις — όσον αφορά την εφαρμογή των διαδικασιών ή τις διαδικασίες ένστασης, φερ' ειπείν — δεν είναι ακόμη συστηματική και εύκολη. Οι επιχειρήσεις που εισέρχονται σε νέα αγορά

εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν διακρίσεις στην απόκτηση πρόσβασης στην υποδομή και τα αντίστοιχα σιδηροδρομικά δρομολόγια, τα οποία συχνά έχουν δοθεί χωρίς μεγάλη διαφάνεια στις παλιές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις..

Οι ρυθμιστικοί φορείς των κρατών μελών αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην διεκπεραίωση των εποπτικών καθηκόντων τους επί των διαχειριστών υποδομών, ιδίως σε ότι αφορά την εξασφάλιση ισότιμης μεταχείρισης των νεοεισερχόμενων επιχειρήσεων. Σύμφωνα με την Ε.Επιτροπή, οι δυσκολίες αυτές συχνά οφείλονται στην έλλειψη προσωπικού και άλλων πόρων και ενδεχομένως επιδεινώνονται στις περιπτώσεις που ο ρυθμιστικός φορέας δεν είναι αρκετά ανεξάρτητος από τους διαχειριστές υποδομής, τις εγκατεστημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή το υπουργείο που ασκεί δικαιώματα κυριότητας επί της εγκατεστημένης επιχείρησης.

### **3. Άρση των διοικητικών και τεχνικών εμποδίων**

Στον τομέα αυτόν, διακρίνονται δύο κεφάλαια:

#### *3.1. Προς μια κοινή αντιμετώπιση της ασφάλειας*

Η Ε. Επιτροπή έχει ήδη προετοιμάσει το έδαφος για την πρόοδο στο δεδομένο πεδίο με την εναρμόνιση των πιστοποιητικών ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και την καθιέρωση κοινών στόχων και μεθόδων ασφάλειας. Ωστόσο, για να επιτύχουν τα μέτρα αυτά η Ε.Επιτροπή θεωρεί ότι απαιτείται σύσταση ισχυρών, αποτελεσματικών και ανεξάρτητων εθνικών αρχών ασφάλειας (ΕΑΑ) που θα συνεργάζονται μεταξύ τους για να αποφεύγονται οι άσκοποι και πολυάριθμοι ή επανειλημμένοι έλεγχοι.

Το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο προσδίδει ιδιαίτερο ρόλο στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (European Railway Agency - ERA), ο οποίος είναι υπεύθυνος για την βαθμιαία εναρμόνιση των εθνικών διαδικασιών ασφάλειας και την προοδευτική αντικατάστασή τους από κοινές μεθοδολογίες. Ένας από τους στόχους της Ε.Επιτροπής είναι να εξετάσει πώς μπορεί να εξελιχθεί προοδευτικά ο ρόλος του ERA, ώστε να αναλάβει τουλάχιστον εν μέρει τις δραστηριότητες των ΕΑΑ στη διαδικασία πιστοποίησης και εξουσιοδότησης.

#### *3.2. Άρση των εμποδίων διαλειτουργικότητας*

Η θέσπιση εναρμονισμένων και σαφών τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) είναι αναγκαία για την άρση των υπαρχόντων εμποδίων εισόδου στην αγορά. Έχουν ήδη εγκριθεί από την Ε.Επιτροπή πολλές ΤΠΔ που αναφέρονται τόσο στα τρένα υψηλής ταχύτητας όσο και για στους συμβατικούς σιδηροδρόμους. Το έργο για την έκδοση ΤΠΔ συνεχίζεται, με τον ERA να συντονίζει την συνολική προσπάθεια.

Στο παρόν στάδιο όλες οι ΤΠΔ παραμένουν εφαρμόσιμες μόνον στο διευρωπαϊκό δίκτυο· πάντως μόλις πολύ πρόσφατα δόθηκε εντολή για την προετοιμασία της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής

τους στον ERA, ώστε να καλύπτεται ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα από εναρμονισμένες προδιαγραφές έως το 2013.

Όσον αφορά τις τηλεματικές εφαρμογές και το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS), συνεχίζεται η προσπάθεια εγκατάστασης και αποτελεσματικής αξιοποίησης του πλέον σύγχρονου διαλειτουργικού εξοπλισμού που θα εξυπηρετεί τους τομείς αυτούς.

#### **4. Εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού με τους άλλους τρόπους μεταφοράς**

Σήμερα, δεν υφίσταται πραγματικά ισότιμος και θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς. Οι αρχές χρέωσης που εφαρμόζονται σήμερα στις σιδηροδρομικές, τις οδικές και τις αεροπορικές μεταφορές παρουσιάζουν τεράστιες διαφορές. Η βάση (κόστος υποδομής) και οι μηχανισμοί ενσωμάτωσης ή διάρθρωσης του εξωτερικού κόστους (ιδίως της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, του θορύβου, της κλιματικής αλλαγής και της συμφόρησης) διαφέρουν ακόμη πολύ μεταξύ τους. Στον σιδηροδρομικό τομέα, επιτρέπεται στα κράτη μέλη να διαμορφώνουν τα τέλη πρόσβασης στις υποδομές, ώστε να συνυπολογίζεται το κόστος των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που οφείλονται στη λειτουργία των τρένων.

Οι βιώσιμες μεταφορές αποτελούν μακροπρόθεσμη στρατηγική προτεραιότητα για την εκπλήρωση των αναγκών κινητικότητας και την αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων. Η Ε. Επιτροπή έχει ήδη αποφασίσει για την ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών με συντονισμένο και ισόρροπο τρόπο στους διάφορους τρόπους μεταφοράς, ώστε οι χρεώσεις να ανταποκρίνονται στο εξωτερικό κόστος που επιφορτίζεται εν γένει η κοινωνία.

Η πρόταση της Επιτροπής για αναθεώρηση της «πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους» και τα μέτρα περιβαλλοντικού προσανατολισμού των μεταφορών στο πεδίο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών (πρόσφατα -15.10.2010- επιτεύχθηκε η πολιτική συμφωνία για την αναθεώρηση της οδηγίας για την ευρωβινιέτα 1999/62/EK) περιέχουν ήδη νέες διατάξεις που αποβλέπουν στην εξασφάλιση σύγκλισης των αρχών χρέωσης που εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές και τις οδικές μεταφορές και στη διαμόρφωση πραγματικά ισότιμων όρων μεταξύ των τρόπων μεταφοράς.

Για τις οδικές μεταφορές, η αναθεωρημένη οδηγία για την ευρωβινιέτα επιτρέπει την ενσωμάτωση του εξωτερικού περιβαλλοντικού κόστους. Για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, η Ε. Επιτροπή προτείνει, στην αναθεώρηση της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους να καθιερωθεί σύστημα εναρμονισμένης εφαρμογής τελών πρόσβασης στις σιδηροδρομικές υποδομές ανάλογα με τον προκαλούμενο θόρυβο υπό συγκεκριμένους όρους και να διευκολυνθεί η προσαρμογή των συστημάτων χρέωσης με βάση άλλες περιβαλλοντικές επιπτώσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι οι κανόνες που προτείνονται, εάν εφαρμοσθούν με σωστό τρόπο, θα συντελέσουν στη δημιουργία πιο βιώσιμων και πιο αποδοτικών μεταφορών στην ΕΕ.

## **7.2 ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΔΗΓΙΑΣ ΠΟΥ ΘΑ ΕΓΚΑΘΙΔΡΥΕΙ ΤΟΝ ΕΝΙΑΙΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΧΩΡΟ**

Προκειμένου να ανασταλεί η παρακμή των σιδηροδρομικών μεταφορών, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έλαβε σειρά νομοθετικών μέτρων με στόχο την ανασυγκρότηση των σιδηροδρόμων με την σταδιακή δημιουργία ενός «ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου». Η πρώτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους που υποβλήθηκε από την Επιτροπή το 1998 και εγκρίθηκε στο τέλος του 2000 σηματοδότησε την επιθυμία των πολιτικών ιθυνόντων σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο να αναθεωρήσουν το κανονιστικό πλαίσιο για να εξασφαλίσουν την ενοποίηση του κλάδου των σιδηροδρόμων σε ευρωπαϊκό επίπεδο και να του επιτρέψουν να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό από τα άλλα μέσα μεταφοράς υπό τους καλύτερους δυνατούς όρους.

Η πρώτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους αποτελείται από τρεις οδηγίες:

1. οδηγία 2001/12/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2001<sup>10</sup>, για τροποποίηση της προϋπάρχουσας οδηγίας του Συμβουλίου 91/440/ΕΟΚ της 29<sup>ης</sup> Ιουλίου 1991 για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων·
2. οδηγία 2001/13/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2001<sup>11</sup>, για τροποποίηση της προϋπάρχουσας οδηγίας 95/18/EK του Συμβουλίου της 27<sup>ης</sup> Ιουνίου 1995 σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις· και
3. οδηγία 2001/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2001 σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής<sup>12</sup>.

Η έναρξη ισχύος των εν λόγω οδηγιών το 2003 άλλαξε ριζικά το τοπίο των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Διακρίνονται πλέον δύο διαφορετικά κέντρα, ήτοι: οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομών. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν αδειοδοτηθεί βάσει των κριτηρίων της ΕΕ πρέπει να έχουν τη δυνατότητα πρόσβασης σε

---

<sup>10</sup> τροποποιήθηκε από την 2004/51/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, την οδηγία 2006/103/EK του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2006, την οδηγία 2007/58/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, και από την πράξη που αφορά τους όρους προσχώρησης των νέων K-M (ΕΕ L 236 της 23.9.2003, σ. 33).

<sup>11</sup> τροποποιήθηκε από την οδηγία αριθ. 2004/49/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004

<sup>12</sup> τροποποιήθηκε από την απόφαση 2002/844/EK της Επιτροπής, της 23ης Οκτωβρίου 2002, την οδηγία 2004/49/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29<sup>ης</sup> Απριλίου 2004 και την οδηγία 2007/58/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007

σιδηροδρομικές υποδομές υπό δίκαιους όρους χωρίς διακρίσεις και να μπορούν να προσφέρουν πανευρωπαϊκές μεταφορές. Οι διαχειριστές υποδομών είναι δυνατόν να χρεώνουν τη χρήση των δικτύων τους και πρέπει να παρέχουν καθορισμένα ελάχιστα επίπεδα εξυπηρέτησης.

Οι οδηγίες καθορίζουν δικαιώματα πρόσβασης ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι ανταγωνιστές έχουν πρόσβαση στο δίκτυο χωρίς διακρίσεις. Οι οδηγίες παρέχουν επίσης καθοδήγηση σχετικά με τον τρόπο σύστασης ανεξάρτητων εθνικών ρυθμιστικών φορέων στον τομέα των σιδηροδρόμων προκειμένου να εξασφαλιστεί η χωρίς διακρίσεις πρόσβαση και η παρακολούθηση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών.

Παρά την κάποια βελτίωση στη γενική εικόνα, εξακολουθούν ακόμη να υφίστανται πολύ σοβαρά προβλήματα στο χώρο των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Το μερίδιο στο συνολικό μεταφορικό έργο είναι μικρό, οι επενδύσεις σε σιδηροδρομικά έργα καθυστερούν και προβλέπονται μεγάλες περικοπές θέσεων εργασίας, ιδίως στον τομέα της μεταφοράς εμπορευμάτων. Σύμφωνα με την Ε.Επιτροπή, οι αιτίες της κακής εικόνας συνοψίζονται στην ανεπαρκή χρηματοδότηση και χρέωση της υποδομής, στους υφιστάμενους φραγμούς στον ανταγωνισμό και στην έλλειψη κατάλληλης κανονιστικής εποπτείας.

Με τις αλλαγές που προωθεί η Ε. Επιτροπή (πρόταση αναδιατύπωσης της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους), στοχεύει στην συμπλήρωση και την ενίσχυση συγκεκριμένων υφισταμένων διατάξεων για τον σιδηροδρομικό τομέα.

Οι οριζόντιοι στόχοι που τίθενται από την Ε. Επιτροπή έχουν ως εξής:

1. Η **απλοποίηση** της νομοθεσίας και η εξάλειψη των υφιστάμενων αλληλοεπικαλύψεων στις τρεις οδηγίες, μέσω της αναδιάρθρωσης και της συγχώνευσής τους σε έναν ενιαίο κώδικα πρόσβασης στις σιδηροδρομικές μεταφορές.
2. Η **αποσαφήνιση** ορισμένων διατάξεων της νομοθεσίας για την πρόσβαση στις σιδηροδρομικές μεταφορές, η οποία αναμένεται να διευκολύνει την ορθή ενσωμάτωση και την αποτελεσματική εφαρμογή του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε όλα τα κράτη μέλη.
3. Ο **εκσυγχρονισμός** της νομοθεσίας.

Ως ειδικοί στόχοι, σημειώνονται οι εξής:

- α) Η εξασφάλιση επαρκούς, διαφανούς και βιώσιμης χρηματοδότησης της υποδομής.
- β) Αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού λόγω κρατικών ενισχύσεων, καθώς και την ενίσχυση της διαφάνειας της αγοράς για να εξασφαλιστεί αποτελεσματικός ανταγωνισμός.
- γ) Όσον αφορά την ρυθμιστική εποπτεία, με την προτεινόμενη αναδιατύπωση επιδιώκεται να εξασφαλιστεί ότι οι ρυθμιστικοί φορείς θα είναι σε θέση να εκπληρώνουν την αποστολή τους

αποτελεσματικά, χάρις στην ενίσχυση της ανεξαρτησίας τους, την διεύρυνση των αρμοδιοτήτων τους και πρόσθετα μέσα που τίθενται στη διάθεσή τους.

## 8 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ<sup>13</sup>

### 8.1 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η **απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών** μέσα στην Ευρωπαϊκή/Κοινότητα Ένωση επιτεύχθηκε σταδιακά, μεταξύ 1987 και 1992, με τρεις δέσμες κανονισμών. Η τρίτη δέσμη για τις αεροπορικές μεταφορές, που αποτελείτο από τους κανονισμούς 2407/92, 2408/92 και 2409/92, πέτυχε την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στο εσωτερικό της Κοινότητας, την τεχνική και οικονομική εναρμόνιση και τον ελεύθερο καθορισμό των τιμών. Μετά την απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση (1997) ο τομέας αναπτύχθηκε όπως ποτέ πριν, πράγμα που συνέβαλλε στην οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Ο αριθμός των διαδρομών αυξήθηκε κατά περισσότερο από 60% και τώρα περισσότερες πόλεις εξυπηρετούνται, ιδιαίτερα στις απομονωμένες περιοχές. Η εμφάνιση νέων ανταγωνιστών έχει επιφέρει μειώσεις τιμών σε πολλές διαδρομές, πράγμα που επιτρέπει σε περισσότερους Ευρωπαίους να ταξιδεύουν αεροπορικά. Προκειμένου να ενισχυθεί αυτή η επιτυχία, ένας νέος κανονισμός παγίωσε σε ένα κείμενο τους τρεις κανονισμούς της τρίτης δέσμης για τις αεροπορικές μεταφορές [Κανονισμός 1008/2008].

Λαμβανομένης υπόψη της αύξησης του αριθμού των αερομεταφορέων που έχουν επιχειρησιακές βάσεις σε αρκετά κράτη μέλη και της ανάγκης να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική εποπτεία τους, το ίδιο κράτος μέλος είναι πλέον υπεύθυνο για τον εποπτικό έλεγχο του πιστοποιητικού του αερομεταφορέα και της άδειας εκμετάλλευσης. Η «άδεια εκμετάλλευσης», είναι η έγκριση που χορηγείται από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης σε επιχείρηση, η οποία της επιτρέπει να παρέχει υπηρεσίες αερομεταφορών, όπως προσδιορίζονται στην άδεια εκμετάλλευσης. Η χορήγηση και τήρηση σε ισχύ άδειας εκμετάλλευσης προϋποθέτει την ανά πάσα στιγμή κατοχή *εγκύρου πιστοποιητικού αερομεταφορέα* (AOC) που αναγράφει τις καλυπτόμενες από την άδεια εκμετάλλευσης δραστηριότητες. Ενώ το πιστοποιητικό εγγυάται την τεχνική ικανότητα μιας επιχείρησης να παρέχει ασφαλείς αεροπορικές υπηρεσίες, η άδεια εκμετάλλευσης της δίνει το δικαίωμα να παρέχει εμπορικά αυτές τις υπηρεσίες. Οι Ευρωπαίοι αερομεταφορείς μπορούν να συνδυάζουν αεροπορικές υπηρεσίες και να συνάπτουν συμφωνίες για πτήσεις με κοινό κωδικό με οποιονδήποτε αερομεταφορέα, για αεροπορικές γραμμές προς, από ή μέσω οποιουδήποτε αερολιμένα στην επικράτειά του (τους), προς ή από οποιοδήποτε σημείο σε τρίτες χώρες.

Μια επιχείρηση στην οποία έχει χορηγηθεί άδεια εκμετάλλευσης από ένα κράτος μέλος, υπό τους τεχνικούς και οικονομικούς όρους που ορίζει ο κανονισμός 1008/2008, θεωρείται **κοινοτικός αερομεταφορέας** και δικαιούται να παρέχει αεροπορικές υπηρεσίες σε όλη την επικράτεια της

---

<sup>13</sup> βλ. δικτυακό τόπο [www.europedia.moussis.eu](http://www.europedia.moussis.eu)



Ευρωπαϊκής Ένωσης, εντός και μεταξύ των κρατών μελών. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν να εξαρτούν την εκμετάλλευση ενδο-ευρωπαϊκών αεροπορικών γραμμών από Ευρωπαϊό αερομεταφορέα από νέα έκδοση άδειας ή εξουσιοδότησης. Επίσης δεν δικαιούνται να απαιτούν από τους Ευρωπαίους αερομεταφορείς να υποβάλλουν έγγραφα ή πληροφορίες που ήδη έχουν προσκομίσει στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης. Όμως, ένα κράτος μέλος μπορεί να επιβάλλει **υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας** σε τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ αερολιμένα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αερολιμένα που εξυπηρετεί περιφερειακή περιοχή ή περιοχή ανάπτυξης που βρίσκεται στο έδαφός του, ή γραμμή η οποία έχει χαμηλή κίνηση, στο μέτρο που απαιτείται προκειμένου να εξασφαλίζεται, στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, ελάχιστη εξυπηρέτηση τακτικών αεροπορικών γραμμών που πληρούν καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, τιμολόγησης ή ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο άλλως να αναλάβει εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του.

Για να **προστατεύσει τους καταναλωτές**, ο κανονισμός 1008/2008 απαγορεύει τη διάκριση τιμών βάσει της κατοικίας ή της υπηκοότητας του πελάτη ή του τόπου εγκατάστασης του ταξιδιωτικού πράκτορα. Στην πραγματικότητα, αυτό σημαίνει ότι για το ίδιο προϊόν - δηλ. το ίδιο κάθισμα στην ίδια πτήση που κρατιέται στην ίδια στιγμή - δεν πρέπει να υπάρχει καμία διαφορά τιμών λόγω της κατοικίας ή της εθνικότητας του επιβάτη. Η διαφάνεια τιμών βελτιώνεται με τη διευκρίνιση ότι η τελική τιμή πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις τιμές, δαπάνες, φόρους και αμοιβές, ώστε να αποφεύγεται η παραπλανητική διαφήμιση. Για να εξασφαλίσει την ασφάλεια των επιβατών και την κοινωνική προστασία των πληρωμάτων, ο κανονισμός εισάγει σαφείς και αυστηρούς κανόνες για τη μίσθωση αεροσκαφών καταχωρημένων σε τρίτες χώρες, ειδικά σε περίπτωση μίσθωσης που περιλαμβάνει το προσωπικό.

Ιδιαίτερα σημαντικός για τους επιβάτες είναι ένας κανονισμός που θεσπίζει κοινούς κανόνες αποζημίωσης των επιβατών σε περίπτωση **άρνησης επιβίβασης λόγω υπεράριθμων κρατήσεων (overbooking)**, [Κανονισμός 261/2004]. Ο κανονισμός προβλέπει ότι σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης ο επιβάτης έχει το δικαίωμα επιλογής μεταξύ: της απόδοσης του αντιτίμου του εισιτηρίου για το τμήμα του ταξιδιού που δεν έγινε· της μεταφοράς στον ευθετότερο χρόνο μέχρι τον τελικό προορισμό· ή της μεταφοράς σε μεταγενέστερη ημερομηνία επιλεγόμενη από τον επιβάτη. Ανεξάρτητα από την επιλογή του επιβάτη, ο αερομεταφορέας πρέπει να καταβάλει αμέσως μετά την άρνηση επιβίβασης, μια αποζημίωση ποικίλλουσα ανάλογα με την απόσταση της πτήσης και την καθυστέρηση επαναμεταφοράς. Οφείλει εξάλλου να προσφέρει δωρεάν στους επιβάτες, την επιβίβαση των οποίων αρνήθηκε, την εστίαση, την ενδεχόμενη κατάλυση σε ξενοδοχείο και το κόστος μιας τηλεφωνικής επικοινωνίας ή μηνύματος με τηλεαντίγραφο στον τόπο προορισμού.

Ανταποκρινόμενοι στις αυξανόμενες ανησυχίες σχετικά με την υγεία και την ευεξία των επιβατών κατά την πτήση, οι κοινοί κανόνες στοχεύουν, μεταξύ άλλων, στο να αναπτυχθούν σχεδιασμοί αεροσκαφών που να προστατεύουν καλύτερα την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών. Ένας ανεξάρτητος **Ευρωπαίος φορέας, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας**

(European Aviation Safety Agency), επικουρεί την Επιτροπή κατά την εκπόνηση της απαιτούμενης νομοθεσίας και τα κράτη μέλη και τη βιομηχανία κατά την εφαρμογή της [Κανονισμός 216/2008]. Μπορεί να εκδίδει προδιαγραφές πιστοποίησης και να εκδίδει πιστοποιητικά, ανάλογα με τις ανάγκες. Μπορεί να αναπτύσσει την εμπειρογνωμοσύνη του σε όλες τις πτυχές της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και της περιβαλλοντικής προστασίας.

**Ο καθορισμός κοινών κανόνων στο πεδίο της πολιτικής αεροπορίας** επιδιώκει τη διασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας για τους ευρωπαίους πολίτες, την προστασία του περιβάλλοντος και την προώθηση των δραστηριοτήτων της αεροναυπηγικής βιομηχανίας στην Ευρώπη [Κανονισμός 216/2008]. Τα αεροναυτικά προϊόντα υπόκεινται στο εξής σε πιστοποίηση προκειμένου να εξακριβώνεται ότι πληρούν τις βασικές απαιτήσεις αξιοπιστίας και περιβαλλοντικής προστασίας σχετικά με την πολιτική αεροπορία, ιδίως ως προς το σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και τη λειτουργία των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού. Κατάλληλες βασικές απαιτήσεις καλύπτουν τη λειτουργία των αεροσκαφών και την άδεια ασκήσεως επαγγέλματος των ιπτάμενων πληρωμάτων. Εφαρμόζονται επίσης σε αεροσκάφη τρίτων χωρών και σε άλλα θέματα σχετικά με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας. Ένας ευρωπαϊκός «μαύρος κατάλογος» περιέχει τα ονόματα των αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς και μέτρα για την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του αερομεταφορέα τον οποίο θέλουν να χρησιμοποιήσουν [Κανονισμός 2111/2005 και κανονισμός 474/2006].

Στα πλαίσια του τρίτου πακέτου ελευθέρωσης των εναέριων μεταφορών το Συμβούλιο θέσπισε έναν κώδικα για την **παραχώρηση χρόνων χρήσης** (κατανομή του διαθέσιμου χρόνου) στην πολιτική αεροπορία κατά τρόπο διαφανή, αποτελεσματικό και χωρίς διακρίσεις στα ευρωπαϊκά αεροδρόμια [Κανονισμός 95/93]. Ο κώδικας βασίζεται στην αρχή σύμφωνα με την οποία «ο μη χρησιμοποιούμενος χρόνος χρήσης χάνεται». Καθορίζει τους όρους πρόσβασης των νέων αερομεταφορέων που εισέρχονται στην αγορά και προβλέπει μηχανισμούς διασφάλισης σε περίπτωση σημαντικών διαφορών χρήσης μεταξύ των αερομεταφορέων. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, μια οδηγία ως προς την **πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας**, αποσκοπεί στο να επιτρέψει στις ευρωπαϊκές εταιρείες να έχουν πραγματική επιλογή ως προς τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους ώστε να ελέγχουν καλύτερα τις δαπάνες εκμετάλλευσης και να προσαρμόζουν τις υπηρεσίες τους στις ανάγκες του κοινού [Οδηγία 96/67]..

Η Επιτροπή, ενεργούσα σε στενή και διαρκή συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές των ΚΜ, παίρνει τα μέτρα που απαιτούνται για την **εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού** στις συναλλαγές μεταξύ αερομεταφορέων, οι οποίες σχετίζονται με τις αερογραμμές μεταξύ της ΕΕ και τρίτων κρατών [Κανονισμός 487/2009]. Η Επιτροπή μπορεί να κηρύσσει συμβιβάσιμες με τη Συνθήκη ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, ιδίως των αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών που αφορούν τον από κοινού προγραμματισμό και συντονισμό των δρομολογίων, την από κοινού εκμετάλλευση διαδρομών, τις διαβουλεύσεις για τους ναύλους

μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους αερολιμένες [Κανονισμός 1617/93]. Αυτές οι εξαιρέσεις έχουν τη διπλή φιλοδοξία να παρακινήσουν τις αεροπορικές εταιρείες να συνεργάζονται για τη βελτίωση των προσφερομένων υπηρεσιών, ιδίως, για την εκμετάλλευση νέων ή αραιής πυκνότητας γραμμών, διατηρώντας, όμως, την ανταγωνιστικότητά τους ως προς τις τιμές και την ποιότητα των υπηρεσιών. Σε αυτές τις εξαιρέσεις προστίθεται η απαλλαγή κατά κατηγορία των συμφωνιών που υπόκεινται στον κώδικα δεοντολογίας για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων, ο οποίος επιδιώκει να εξασφαλίσει τη βελτίωση των συνθηκών ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορέων καθώς και την καλύτερη πληροφόρηση των επιβατών [Κανονισμός 80/2009 ]. Προκειμένου να προστατεύσει τις ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες, στις οποίες εφαρμόζονται οι κανόνες του ανταγωνισμού, από τις αθέμιτες πρακτικές των εταιρειών που επιχορηγούνται από τρίτες χώρες, ένας κανονισμός επιτρέπει στην Επιτροπή να διενεργεί έρευνα βάσει καταγγελιών του κλάδου ή με δική της πρωτοβουλία και να επιβάλλει ενδεχομένως αντίποινα με τη μορφή τελών στους μεταφορείς τρίτων χωρών στους οποίους χορηγούνται κρατικές ενισχύσεις ή σε εταιρείες που ελέγχονται από το κράτος, ανάλογα με τις ζημιές που υφίστανται οι ευρωπαϊκοί αερομεταφορείς [Κανονισμός 868/2004].

Στο **πεδίο της εναέριας ασφάλειας** η συνεργασία και η αμοιβαία βοήθεια πρέπει να εφαρμόζονται κατά τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας [Κανονισμός 996/2010]. Επιπλέον, μια οδηγία στοχεύει να εξασφαλίσει ότι κάθε διακοπή λειτουργίας, ελάττωμα, έλλειψη ή άλλη αντικανονική περίπτωση, η οποία επηρέασε ή μπορούσε να επηρεάσει την ασφάλεια της πτήσης και που δεν κατέληξε σε αεροπορικό ατύχημα ή σοβαρό συμβάν, αναφέρεται, συλλέγεται, αποθηκεύεται, προστατεύεται και διαδίδεται [Οδηγία 2003/42]. Η Οδηγία 2006/93, για τη μείωση του θορύβου από τα αεροπλάνα, περιορίζει τη χρησιμοποίηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση των αεροπλάνων αναπτυσσομένων χωρών που δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία. Οι κοινοί κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας περιορίζουν την εκμετάλλευση στην ΕΕ αεροσκαφών αναπτυσσομένων χωρών που δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία [Κανονισμός 216/2008]. Η ευρωπαϊκή άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας αποβλέπει στην ενίσχυση των προτύπων ασφαλείας και στη βελτίωση της λειτουργίας του ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας [Οδηγία 2006/23].

Άλλα ευρωπαϊκά μέτρα στοχεύουν τόσο στην εναέρια ασφάλεια όσο και στην **οργάνωση της αγοράς**. Αυτή είναι η περίπτωση της εναρμόνισης των διοικητικών κανόνων και διαδικασιών στο πεδίο της πολιτικής αεροπορίας [Κανονισμός 3922/91]. Ο Κανονισμός 2027/97, για την ευθύνη των αερομεταφορέων, ρύθμισε τα όρια της ευθύνης των σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού ή άλλης σωματικής βλάβης ενός επιβάτη και επέβαλε την ταχεία καταβολή ενός συγκεκριμένου ποσού στα θύματα ατυχήματος ή τους κληρονόμους τους. Μετά τα τρομοκρατικά κτυπήματα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις ΗΠΑ, η ΕΕ θέσπισε κοινούς κανόνες ασφαλείας για την πρόληψη των παράνομων ενεργειών στην πολιτική αεροπορία [Κανονισμός 300/2008]. Κάθε κράτος μέλος

οφείλει να υιοθετήσει ένα εθνικό πρόγραμμα για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και να ορίσει μια αρχή, η οποία να διαθέτει ειδικές και αποκλειστικές αρμοδιότητες για το συντονισμό και την παρακολούθηση της υλοποίησής του.

Η πρώτη δέσμη κοινών κανόνων για τη δημιουργία του «ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού » στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υιοθετήθηκε το 2004, με στόχο τη βελτίωση και την ενίσχυση της ασφάλειας και την αναδιάρθρωση του εναέριου χώρου σε συνάρτηση με τη ροή της κυκλοφορίας, την ενθάρρυνση παροχής υπηρεσιών διασυννοριακής αεροπλοΐας και στη διαμόρφωση πλαισίου για τον εκσυγχρονισμό των συστημάτων. Αυτή η δέσμη του «ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού» περιλαμβάνει ένα κανονισμό-πλαίσιο και τρεις εκτελεστικούς κανονισμούς. Ο «**κανονισμός-πλαίσιο**» θεσπίζει ένα γενικό κανονιστικό πλαίσιο για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, που αποσκοπεί στη βελτίωση των προδιαγραφών ασφαλείας και της συνολικής αποτελεσματικότητας της γενικής εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, στη βελτίωση της μεταφορικής ικανότητας ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες όλων των χρηστών του εναέριου χώρου και στη μείωση των καθυστερήσεων [Κανονισμός 549/2004]. Ο «**κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών**» καθορίζει κοινές απαιτήσεις για την ασφαλή και αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας με ομοιογενή και διαλειτουργικό τρόπο σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση [Κανονισμός 550/2004]. Ο «**κανονισμός για τον εναέριο χώρο**» αποβλέπει στη καθιέρωση κοινών διαδικασιών σχεδιασμού, προγραμματισμού και διαχείρισης προκειμένου να διασφαλίζεται η αποτελεσματική και ασφαλής λειτουργία της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας [Κανονισμός 551/2004]. Ο «**κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα**» στοχεύει στην επίτευξη διαλειτουργικότητας μεταξύ των διαφόρων συστημάτων, των συστατικών στοιχείων τους και των συναφών διαδικασιών του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας καθώς και στην εισαγωγή συμφωνημένων και έγκυρων αντιλήψεων λειτουργίας και τεχνολογιών στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας [Κανονισμός 552/2004]. Η δέσμη μέτρων αυτή επικαιροποιήθηκε με τον Κανονισμό 1090/2009 προκειμένου:

- να επιλυθούν τα προβλήματα επιδόσεων και περιβάλλοντος
- το πρόγραμμα **SESAR** (Ερευνα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού) να προσφέρει τη μελλοντική τεχνολογία.
- η αρμοδιότητα του **ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας** (EASA) να επεκταθεί στα αεροδρόμια και τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.
- να εφαρμοσθεί το «**σχέδιο δράσης για τη χωρητικότητα, την αποτελεσματική λειτουργία και την ασφάλεια των αερολιμένων**»

Τα μέτρα της δέσμης του «ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού» επιβάλλουν μια ολοκληρωμένη και εναρμονισμένη διαχείριση του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου, προϋποθέτοντας μια ευέλικτη και

αποτελεσματική προσφορά υπηρεσιών από τους παρόχους υπηρεσιών, η οποία θα υπαγορεύεται από τη ζήτηση των χρηστών του εναέριου χώρου. Προϋποθέτουν, επομένως, μια λιγότερο αυστηρή ερμηνεία από τα κράτη της κυριαρχίας τους στον εναέριο χώρο επάνω από το έδαφός τους. Η υλοποίηση των μέτρων αυτών επιβάλλει, εξάλλου, πέρα από την αυξημένη συμμετοχή των βιομηχανικών και κοινωνικών εταίρων, την παρέμβαση στην εκπόνηση κανόνων για τις τεχνικές αρμοδιότητες του **Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol)**, ανεξάρτητου οργανισμού ο οποίος είναι επιφορτισμένος με το συντονισμό των συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, για την καλύτερη αντιμετώπιση των προβλημάτων της συμφόρησης και των κρίσιμων καταστάσεων της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας. Η προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας/Ενωσης στον οργανισμό Eurocontrol, επιδιώκουσα την εξασφάλιση της συνοχής μεταξύ των δύο οργανισμών και τη βελτίωση του κανονιστικού πλαισίου της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, αποτελεί μέρος της γενικότερης στρατηγικής για τη δημιουργία ενός ενιαίου ουρανού πάνω από την ενιαία αγορά [Απόφαση 2004/636].

Το σχέδιο εκσυγχρονισμού της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, (**«σχέδιο SESAR»**), αποτελεί το τεχνολογικό σκέλος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Στοχεύει να παράσχει, έως το 2020, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, μια υποδομή ελέγχου υψηλής απόδοσης που θα καταστήσει δυνατή την ασφαλή και φιλοπεριβαλλοντική ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών, επωφελούμενο πλήρως από τις τεχνολογικές προόδους προγραμμάτων, όπως το Galileo. Το σχέδιο SESAR περιλαμβάνει τρεις φάσεις: φάση καθορισμού, φάση ανάπτυξης και φάση εφαρμογής. Η φάση καθορισμού (2005-2008) κατέληξε σε ένα γενικό πρόγραμμα για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη. Η φάση ανάπτυξης (2008-2013) θα αναπτύξει νέους εξοπλισμούς, συστήματα και πρότυπα, που θα εξασφαλίσουν μια σύγκλιση προς ένα πλήρως διαλειτουργικό σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη. Η φάση εφαρμογής (2014-2020) θα συνίσταται σε ευρείας κλίμακας παραγωγή και εφαρμογή της νέας υποδομής διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Λαμβάνοντας υπόψη το πλήθος των παραγόντων που θα χρειασθεί να υπεισέλθουν στη διαδικασία αυτή και των απαιτούμενων χρηματοδοτικών πόρων και τεχνικής εμπειρογνωμοσύνης, συστήθηκε μια κοινή επιχείρηση προκειμένου να καταστεί δυνατή η ανάπτυξη τεχνολογιών που συνδέονται με τα συστήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια της φάσης ανάπτυξης και να προετοιμασθεί η φάση εφαρμογής [Κανονισμός 219/2007]. Ιδρυτικά μέλη της κοινής επιχείρησης είναι η Ευρωπαϊκή Κοινότητα/Ενωση και ο Eurocontrol, αλλά μέλος μπορεί να γίνει οποιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση ή φορέας, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρήσεων ή φορέων τρίτων χωρών οι οποίες έχουν συνάψει με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα/Ενωση μία τουλάχιστον συμφωνία στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Το κύριο καθήκον της κοινής επιχείρησης είναι η διαχείριση των δραστηριοτήτων έρευνας, ανάπτυξης και επικύρωσης του σχεδίου SESAR μέσω του συνδυασμού δημόσιας και ιδιωτικής χρηματοδότησης που παρέχεται από τα μέλη της και μέσω της χρησιμοποίησης εξωτερικών τεχνικών πόρων, ιδίως μέσω της αξιοποίησης της πείρας και τεχνογνωσίας του Eurocontrol.

Στο διεθνές πεδίο, η ΕΚ/ΕΕ συνήψε τη σύμβαση του Μόντρεαλ [Σύμβαση και Απόφαση 2001/539], η οποία καθορίζει νέους κανόνες περί ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος στις διεθνείς αερομεταφορές προσώπων, αποσκευών και φορτίου, κανόνες που θα αντικαταστήσουν εν καιρώ τους κανόνες της σύμβασης της Βαρσοβίας του 1929. Και οι δύο συμβάσεις προβλέπουν τη δυνατότητα απεριόριστης ευθύνης. Σε αυτό το πλαίσιο, ένας κανονισμός θεσπίζει ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης όλων των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών για όλα τα αεροσκάφη που έχουν ως προορισμό ή προέλευση την Ευρωπαϊκή Ένωση ή τα οποία υπερίπτανται του ευρωπαϊκού εδάφους [Κανονισμός 785/2004]. Τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίζουν ότι όλα τα πολιτικά υποχητικά αεριωθούμενα αεροπλάνα, τα οποία χρησιμοποιούνται στα αεροδρόμια που βρίσκονται εντός της επικράτειάς τους, πληρούν τις προδιαγραφές που ορίζονται στη σύμβαση για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, δεύτερη έκδοση (1988) [Οδηγία 2006/93].

Οι σχέσεις, στον τομέα των διεθνών αερομεταφορών, (βλ. [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/video/air\\_portal\\_interviews/gantelet.mpg](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/video/air_portal_interviews/gantelet.mpg)) μεταξύ ΚΜ της και τρίτων χωρών διέπονταν παραδοσιακά από διμερείς συμφωνίες περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των επιμέρους κρατών μελών και τρίτων χωρών. Παρά την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, τα κράτη μέλη αντιστάθηκαν στην άσκηση της αρμοδιότητας της Ένωσης στις εξωτερικές σχέσεις και συνέχισαν να διαπραγματεύονται συμφωνίες με τρίτες χώρες. Η Επιτροπή άσκησε προσφυγές λόγω παραβάσεως κατά επτά κρατών μελών που είχαν συνάψει συμφωνίες «ελεύθερης αεροπλοΐας» με τις Ηνωμένες Πολιτείες διότι παραβίασαν τις διατάξεις της Συνθήκης περί του δικαιώματος εγκατάστασης και την αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα της Ένωσης. Επί του δικαιώματος εγκατάστασης, το Δικαστήριο έκανε δεκτή την προσφυγή της Επιτροπής κρίνοντας ότι πρόκειται για διάκριση αντίθετη προς την ελευθερία εγκατάστασης την οποία εγγυάται η Συνθήκη, εφόσον το κράτος μέλος που συνήψε τη συμφωνία επιφυλάσσει τα δικαιώματα μόνο στις δικές του αεροπορικές εταιρείες [Απόφαση της 5ης Νοεμβρίου 2002, υποθέσεις C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 και C-476/98, Συλλογή 2002.]. Επιπλέον, κατά το Δικαστήριο, οι διατάξεις περί εθνικότητας των διμερών συμφωνιών παραβίαζαν το δικαίωμα των ευρωπαϊκών αερογραμμών για την άνευ διακρίσεων πρόσβαση στην αγορά των διαδρομών μεταξύ όλων των κρατών μελών και τρίτων χωρών.

Μετά από αυτές τις αποφάσεις του Δικαστηρίου, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θέσπισαν τον κανονισμό 847/2004, ο οποίος καθιερώνει μια διαδικασία κοινοποίησης για τις διμερείς διαπραγματεύσεις που διεξάγονται από τα κράτη μέλη με σκοπό την εξασφάλιση της εισαγωγής των τυποποιημένων ρητρών για να καταστήσει τις υπάρχουσες συμφωνίες υποχωρητικές με το νόμο της ΕΕ. Στις 30 Μαρτίου 2004, το Συμβούλιο ενέκρινε το κείμενο της «δήλωσης αρμοδιοτήτων» της ΕΚ/ΕΕ και την εξουσιοδότησε να καταθέσει αυτή τη δήλωση στη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ/ICAO) στο Μόντρεαλ, μαζί με την πράξη της

Ευρωπαϊκής Κοινότητας/Ενωσης για την επικύρωση της σύμβασης του Μόντρεαλ για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές. Επιπλέον, η Επιτροπή εξουσιοδοτήθηκε να διαπραγματευτεί συμφωνίες «ανοικτών ουρανών» με τρίτες χώρες, όπως οι ΗΠΑ.

Μια συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας/Ενωσης και κρατών των Βαλκανίων και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου στοχεύει στη δημιουργία **Κοινού Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου** (KEEX) , βασιζόμενου στην ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά, στην ελευθερία εγκατάστασης, σε ισότιμους όρους ανταγωνισμού και σε κοινούς κανόνες, οι οποίοι αφορούν επίσης την ασφάλεια πτήσεων, την ασφάλεια εδάφους, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, όπως και κοινωνικά και περιβαλλοντικά θέματα [Συμφωνία και Απόφαση 2006/682].

Μια συμφωνία αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας/Ενωσης και των κρατών μελών της, αφενός, και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, αφετέρου, υπεγράφη στις 30 Απριλίου 2007 [Συμφωνία και απόφαση 2007/339, τροποποιηθείσα από πρωτόκολλο]. Η συμφωνία «ανοικτών ουρανών» εφαρμόζεται από τις 30 Μαρτίου 2008. Αντικατέστησε 21 διμερείς συμφωνίες μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ και των Ηνωμένων Πολιτειών, με στόχο την ελεύθερη πρόσβαση στις αγορές και τα οφέλη για τους καταναλωτές, τις αερογραμμές, την απασχόληση, και τους πολίτες στις δύο πλευρές του Ατλαντικού. Η συμφωνία άρει όλους τους περιορισμούς στις διαδρομές, τις τιμές, ή τον αριθμό εβδομαδιαίων πτήσεων. Όλες οι αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ μπορούν τώρα να εκτελούν κατευθείαν πτήσεις στις ΗΠΑ από οπουδήποτε στην Ευρώπη και όχι μόνον από τη χώρα τους (και το αντίστροφο για τις αμερικανικές εταιρείες).

Η συμφωνία πρώτου σταδίου υπήρξε αναμφισβήτητη η σημαντικότερη συμφωνία αεροπορικών μεταφορών στον κόσμο, διότι επέτρεψε την πρόσβαση σε μια ανοικτή αγορά αεροπορικών μεταφορών μεταξύ και των 27 κρατών μελών και των ΗΠΑ – αγορές οι οποίες συνολικά απαρτίζουν σχεδόν το 60 τοις εκατό των αεροπορικών μεταφορών παγκοσμίως. Επίσης, η συμφωνία του 2007 διαμόρφωσε μια άνευ προηγουμένου κανονιστική βάση αντιμετώπισης όλων των θεμάτων που απασχολούν και τις δύο πλευρές στις αεροπορικές γραμμές μεταξύ ΕΕ-ΗΠΑ. Ωστόσο, δεν πραγματοποιόταν απευθείας το καίριο θέμα της μεταρρύθμισης των κανόνων κυριότητας και ελέγχου των αεροπορικών εταιρειών.

Τον Μάιο 2008 ξεκίνησαν οι διαπραγματεύσεις για το δεύτερο στάδιο συμφωνίας οι οποίες ολοκληρώθηκαν στις 25 Μαρτίου 2010, εκπληρώνοντας την εντολή της τελευταίας Διάσκεψης Κορυφής ΕΕ-ΗΠΑ του Νοεμβρίου 2009 να επιτευχθεί ισόρροπη συμφωνία το 2010.

Η συμφωνία του δεύτερου σταδίου που επιτεύχθηκε τον Μάρτιο του 2010 περιέχει δέσμευση κίνησης της διαδικασίας για μια τέτοια μεταρρύθμιση. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, βασιζόμενη στη θετική εμπειρία της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ, άσκησε μεγάλη πίεση προς αυτή την κατεύθυνση, υποστηρίζοντας ότι μια τέτοια έκβαση θα ήταν σημαντικό βήμα προς τα εμπρός που θα

απελευθέρωνε τον κλάδο των αεροπορικών εταιρειών από τους απαρχαιωμένους κανονιστικούς περιορισμούς στο πεδίο των ξένων επενδύσεων, οι οποίοι τον εμποδίζουν να δραστηριοποιηθεί όπως οποιοσδήποτε άλλος κλάδος. Η συμφωνία θέτει ορισμένα κίνητρα για να ενθαρρυνθεί η μεταρρύθμιση: όταν οι ΗΠΑ αλλάζουν τη νομοθεσία τους για να επιτραπεί η κατά πλειοψηφία κυριότητα αμερικανικών αεροπορικών εταιρειών από Ευρωπαίους επενδυτές, η ΕΕ αντίστοιχα θα επιτρέψει την κατά πλειοψηφία κυριότητα ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών από Αμερικανούς επενδυτές και οι αμερικανικές αεροπορικές εταιρείες θα ωφεληθούν από πρόσθετα δικαιώματα πρόσβασης στην αγορά από και προς την ΕΕ. Η πρόοδος που σημειώνεται στο θέμα αυτό θα επανεξετάζεται κατά τακτά διαστήματα.

Οι διαπραγματευτές σημείωσαν επίσης σημαντική πρόοδο όσον αφορά την κανονιστική συνεργασία:

- Η συμφωνία θα εντείνει τη συνεργασία σε περιβαλλοντικά θέματα διότι απαιτεί συμβατότητα και αλληλεπίδραση των αγορακεντρικών μέτρων (όπως τα καθεστώτα εμπορίας εκπομπών) ώστε να αποφεύγεται η αλληλεπικάλυψη, προωθεί μεγαλύτερη διαφάνεια στα μέτρα που αφορούν τον θόρυβο στους αερολιμένες και προάγει τις οικολογικές τεχνολογίες, τα οικολογικά καύσιμα και την οικολογική διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Η συνεργασία αυτή είναι καίριας σημασίας για να καταργηθούν τα ανθρακούχα καύσιμα στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές.
- Για πρώτη φορά στην ιστορία των αερομεταφορών, η συμφωνία περιέχει ειδικό άρθρο για την κοινωνική διάσταση των αεροπορικών σχέσεων ΕΕ-ΗΠΑ. Με τον τρόπο αυτό όχι μόνον θα διασφαλισθούν τα νόμιμα δικαιώματα των εργαζομένων στις αεροπορικές εταιρείες, αλλά η εφαρμογή της συμφωνίας θα συντελέσει στην επιβολή υψηλών προτύπων εργασίας.
- Η συμφωνία θα ανεβάσει το ήδη υψηλό επίπεδο συνεργασίας στο πεδίο της ασφάλειας από έκνομες ενέργειες για την καλύτερη διάθεση των πόρων αντιμετώπισης των απειλών του συστήματος αεροπορικών μεταφορών με την προώθηση της μέγιστης αμοιβαίας στήριξης στα μέτρα ασφάλειας κάθε πλευράς, καθώς και της ταχύρρυθμης και συντονισμένης αντίδρασης σε νέες απειλές.
- Η συμφωνία διευρύνει περαιτέρω τον ρόλο της Κοινής Επιτροπής ΕΕ-ΗΠΑ, του οργάνου το οποίο παρακολουθεί την εφαρμογή της συμφωνίας και συντονίζει τις διάφορες εργασίες κανονιστικής συνεργασίας. Με τους νέους κανόνες θα μειωθεί ο διοικητικός φόρτος (π.χ. με την αμοιβαία αναγνώριση των κανονιστικών αποφάσεων αμοφτέρων των πλευρών) και θα αποφευχθεί η περιττή σπατάλη πόρων λόγω επανάληψης προσπαθειών (π.χ. από κοινού πρωτοβουλίες στην ασφάλεια πτήσεων, ενιαία ασφάλεια, διευκόλυνση των επιβατών στο ταξίδι τους).



- Η πρόσβαση στην αγορά θα διευκολυνθεί ακόμη περισσότερο, καθώς οι ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες θα έχουν μεγαλύτερη πρόσβαση στη χρηματοδοτούμενη από την αμερικανική κυβέρνηση αεροπορική κίνηση («Fly America»). Εφόσον επέλθουν ορισμένες αλλαγές στο νομικό πλαίσιο που αφορά τους περιορισμούς λόγω του θορύβου στους αερολιμένες, οι αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ θα αποκτήσουν στο μέλλον νέες εμπορικές ευκαιρίες να εκτελούν πτήσεις μεταξύ των ΗΠΑ και χωρών μη μελών της ΕΕ. Θα αρθούν επίσης ορισμένα εμπόδια στις επενδύσεις της ΕΕ και των ΗΠΑ σε τρίτες χώρες.

## **8.2 ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΕ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ**

Η Επιτροπή έχει ανακοινώσει ένα σχέδιο δράσης που περιλαμβάνει σειρά συστάσεων ως απάντηση στα περιστατικά του Οκτωβρίου 2010 όπου κηρύχθηκε επιφυλακή, όταν βρέθηκαν εκρηκτικοί μηχανισμοί στις αποστολές φορτίου που προέρχονται από την Υεμένη και που είχαν τελικό προορισμό στις ΗΠΑ μέσω πτήσεων στη Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Οι συστάσεις αυτές είναι:

### ***1. Νέοι εναρμονισμένοι έλεγχοι ασφαλείας φορτίου και ταχυδρομείου της ΕΕ***

Νομοθεσία: Η Επιτροπή, συνεργαζόμενη στενά με τους εμπειρογνώμονες των ΚΜ και της βιομηχανίας, θα φέρει προς συζήτηση τις νέες νομοθετικές προτάσεις σε σχέση με το φορτίο που προέρχεται εκτός της ΕΕ. Αυτές οι προτάσεις είναι πιθανό να περιλάβουν τις ενέργειες που λαμβάνονται από τους αερομεταφορείς της ΕΕ που επιθυμούν να φέρουν το φορτίο από τις χώρες έξω από την ΕΕ. Πολλοί από αυτούς τους μεταφορείς έχουν ήδη τέτοιες διαδικασίες προστασίας σε ισχύ. Οι προτάσεις θα χρησιμοποιήσουν επίσης την εμπειρία που έχει αποκτηθεί στον τελωνειακό τομέα, ακολουθώντας μια προσέγγιση βασισμένη στην εκτίμηση κινδύνου και απαιτώντας πιο αναβαθμισμένες πληροφορίες για τις αποστολές. Τα πρώτα βήματα θα είναι να καθοριστούν τα κριτήρια για τον προσδιορισμό του φορτίου που αντιπροσωπεύει έναν ιδιαίτερο κίνδυνο και να καθιερωθούν οι μηχανισμοί που θα επιτρέψουν την αξιολόγηση των προτύπων ασφάλειας στους εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης αερολιμένες.

Τα ΚΜ θα ενθαρρυνθούν για να επιταχύνουν την εφαρμογή του συστήματος της ΕΕ για την προστασία των αλυσίδων εφοδιασμού (γνωστής ως «επικύρωση αποστολών») και για να εισαγάγουν τις νέες απαιτήσεις όσο το δυνατόν νωρίτερα από την προθεσμία του Απριλίου 2013. Η επικύρωση των σχετικών συμβαλλόμενων μερών στις χώρες εκτός ΕΕ πρέπει να εξεταστεί προκειμένου να υποστηριχτούν οι απαραίτητοι έλεγχοι ασφαλείας που ήδη υπάρχουν εκεί. Αυτό θα μετριάσει τον κίνδυνο αποστολών που προέρχονται από τις χώρες εκτός ΕΕ και θα έχει ελάχιστη επίδραση στο χειρισμό φορτίου τράνζιτ στους αερολιμένες της ΕΕ.

Ενισχυμένες επιθεωρήσεις φορτίου και ταχυδρομείου: Τα ΚΜ και η Επιτροπή πρέπει επείγοντως να ενισχύσουν τον έλεγχο συμμόρφωσης των κανόνων φορτίου και ταχυδρομείου. Η Επιτροπή έχει

μέχρι σήμερα πραγματοποιήσει 30 επιθεωρήσεις φορτίου στους αερολιμένες ΚΜ και τα αποτελέσματα αυτών των επιθεωρήσεων δείχνουν ότι η εφαρμογή των κανόνων της ΕΕ πρέπει να βελτιωθεί. Ο αριθμός επιθεωρήσεων της ΕΕ θα αυξηθεί και τα ΚΜ πρέπει να λάβουν μέτρα να ενισχύσουν τα εθνικά προγράμματα ελέγχου. Η κατάλληλη εφαρμογή των κανόνων φορτίου συνδέεται με την αποτελεσματική κατάρτιση προσωπικού. Τα τυποποιημένα εκπαιδευτικά πακέτα για το προσωπικό που συμμετέχει στην εναέρια προστασία θα μπορούσαν να εξασφαλίσουν γερά και εναρμονισμένα πρότυπα. Εργαστήρια για μερικές χώρες εκτός ΕΕ μπορούν να συντονιστούν από οργανισμούς όπως η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας (European Civil Aviation Conference - ECAC), με την υποστήριξη της ΕΕ.

Προγράμματα για τη βελτίωση των τεχνολογιών ανίχνευσης και της μελλοντικής έρευνας: Υπάρχουν πολλοί διαφορετικοί τύποι φορτίων, έτσι η αποτελεσματική διαλογή του είναι μία πρόκληση. Στο πλαίσιο του ερευνητικού προγράμματος πλαισίου της ΕΕ και άλλων πρωτοβουλιών, θα υπάρξουν περαιτέρω επενδύσεις στην έρευνα για να βελτιωθεί η απόδοση των υπαρχόντων τεχνολογιών ανίχνευσης και για να βρεθούν νέες δυνατότητες.

## **2. Συντονισμός της ΕΕ**

Η καλύτερη πληροφόρηση (από τις μυστικές υπηρεσίες) και η διανομή πληροφοριών σχετικά με απειλές είναι ζωτικής σημασίας για να εξασφαλιστεί μια γρήγορη, αποτελεσματική και εναρμονισμένη απάντηση στις εμφανιζόμενες απειλές. Είναι επιτακτικό ότι πληροφορίες για νέες απειλές να μοιράζονται όσο το δυνατόν γρηγορότερα, έτσι ώστε να μπορούν να αντιμετωπιστούν αμέσως. Οι κατάλληλοι μηχανισμοί πρέπει να θεσπιστούν οπουδήποτε δεν υπάρχουν ακόμα. Μια κοινή ικανότητα αξιολόγησης του κινδύνου θα αναπτυχθεί επίσης, έτσι ώστε οι κανόνες προστασίας της ΕΕ να μπορούν να προσαρμοστούν στους πραγματικούς και εξελισσόμενους κινδύνους.

## **3. Σφαιρική προσέγγιση**

Η βελτίωση της προστασίας απαιτεί μια σφαιρική προσέγγιση. Η πιο πρόσφατη αναθεώρηση του ICAO στο Παράρτημα 17, που ενισχύει τους κανόνες προστασίας φορτίου, πρέπει να εφαρμοστεί γρήγορα από τα συμβαλλόμενα κράτη και επαρκείς οδηγίες πρέπει να αναπτυχθούν και να παρασχεθούν για να βοηθήσουν την εφαρμογή των πρότυπων και των συνιστώμενων πρακτικών της.

Επιπλέον, οι έλεγχοι και οι πρωτοβουλίες δημιουργίας ικανοτήτων του ICAO πρέπει να χρησιμοποιηθούν ως πρωταρχικά εργαλεία για την ενίσχυση της εναέριας προστασίας, συμπεριλαμβανομένου του φορτίου, στις χώρες εκτός ΕΕ. Η ΕΕ πρέπει να διαδραματίσει έναν ενεργό ρόλο σε αυτές τις δραστηριότητες δεδομένου ότι τέτοιες ενέργειες όχι μόνο θα βελτιώσουν την προστασία σε εκείνες τις χώρες αλλά επίσης θα ωφελήσουν εκτεταμένα το παγκόσμιο εμπόριο. Αν και η τρομοκρατική πλοκή απέτυχε στις 30 Οκτωβρίου, προκάλεσε καθυστερήσεις που κόστισαν στις επιχειρήσεις παγκοσμίως εκατομμύρια ευρώ. Ο μόνος τρόπος να γίνουν οι αεροπορικές μεταφορές περισσότερο προστατευμένες είναι με ενέργειες σε παγκόσμια κλίμακα.

## 9 GALILEO<sup>14</sup> - ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΡΑΔΙΟΠΛΟΗΓΗΣΗΣ

Τα ευρωπαϊκά προγράμματα ραδιοπλοήγησης μέσω δορυφόρου δρομολογήθηκαν πριν από μια δεκαετία, έχοντας ως φιλόδοξο στόχο την ανάπτυξη και εκμετάλλευση ενός συστήματος που θα καλύπτει όλο τον κόσμο και θα επιτρέψει στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) να αποκομίσει στρατηγικά και οικονομικά οφέλη, να αποκτήσει την αυτονομία της απέναντι στο ρωσικό και αμερικανικό σύστημα και να παράσχει υπηρεσίες ραδιοπλοήγησης μέσω δορυφόρου που θα είναι κατάλληλες και για μη στρατιωτικές χρήσεις.

Ειδικότερα, η ευρωπαϊκή πολιτική δορυφορικής ραδιοπλοήγησης έχει ως στόχους τον καθορισμό, την ανάπτυξη, την κατασκευή και την εκμετάλλευση των δύο ευρωπαϊκών συστημάτων δορυφορικής ραδιοπλοήγησης, που υλοποιούνται στο πλαίσιο των προγραμμάτων Galileo και EGNOS [Κανονισμός 683/2008, τροποποιηθείς από κανονισμό 912/2010], τα οποία εντάσσονται στο πρόγραμμα δράσης της Λισαβόνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση. Η ΕΚ/ΕΕ έχει συνάψει με τον ESA πολυετή συμφωνία ανάθεσης για τον σχεδιασμό και τα τεχνικά θέματα των προγραμμάτων. Το **πρόγραμμα GALILEO** έχει ως στόχο τη δημιουργία της πρώτης υποδομής παγκόσμιας δορυφορικής ραδιοπλοήγησης και εντοπισμού θέσεως μέσω δορυφόρου, η οποία είναι σχεδιασμένη ειδικά για μη στρατιωτικούς σκοπούς και περιλαμβάνει συστοιχία δορυφόρων και παγκόσμιο δίκτυο σταθμών εδάφους. Αναμένεται ότι το πρόγραμμα θα συμβάλει στην ανάπτυξη πολλών εφαρμογών σε τομείς που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με κοινές πολιτικές, όπως οι μεταφορές (εντοπισμός και μέτρηση της ταχύτητας οχημάτων), η ασφάλιση, τα διόδια σε αυτοκινητοδρόμους και η επιβολή του νόμου (παρακολούθηση υπόπτων και μέτρα καταπολέμησης της εγκληματικότητας). Το σύστημα EGNOS είναι μια υποδομή για την παρακολούθηση και τη διόρθωση των σημάτων που εκπέμπονται από τα υφιστάμενα παγκόσμια συστήματα δορυφορικής ραδιοπλοήγησης. Περιλαμβάνει σταθμούς εδάφους και πομποδέκτες εγκατεστημένους σε γεωσταθερούς δορυφόρους.

Δεδομένης της ανάγκης για την επαρκή προάσπιση και εκπροσώπηση των ουσιωδών δημόσιων συμφερόντων, λόγω του στρατηγικού χαρακτήρα των ευρωπαϊκών προγραμμάτων δορυφορικής ραδιοπλοήγησης, ο Οργανισμός του ευρωπαϊκού GNSS διαχειρίζεται τα δημόσια συμφέροντα που συνδέονται με τα ευρωπαϊκά προγράμματα GNSS [Κανονισμός 912/2010]. Ο Οργανισμός αυτός είναι η αναθέτουσα αρχή έναντι του ιδιωτικού αναδόχου, την κοινή επιχείρηση Galileo, που είναι επιφορτισμένη με την υλοποίηση και τη διαχείριση των φάσεων εγκατάστασης και λειτουργίας του GALILEO [Κανονισμός 876/2002]. Ο Οργανισμός έχει επίσης την ευθύνη της διαχείρισης της συμφωνίας με τον οικονομικό φορέα εκμετάλλευσης του EGNOS. Συντονίζει τις ενέργειες των

---

<sup>14</sup> Βλ. Έκθεση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο «Ενδιάμεση εξέταση των ευρωπαϊκών προγραμμάτων ραδιοπλοήγησης μέσω δορυφόρου», COM (2011) 5 τελικό (18.01.2011) και δικτυακό τόπο [www.europedia.moussis.eu](http://www.europedia.moussis.eu)

κρατών μελών όσον αφορά τις συχνότητες που απαιτούνται για να διασφαλιστεί η λειτουργία του συστήματος και έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιεί όλες τις εν λόγω συχνότητες ανεξαρτήτως του τύπου εγκατάστασης του συστήματος. Το Συμβούλιο μπορεί, ομόφωνα, να δίνει εντολές στον Οργανισμό του GNSS και τον ανάδοχο του συστήματος, σε δύο συγκεκριμένες περιπτώσεις: όταν απειλείται η ασφάλεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή κράτους μέλους από τη λειτουργία ή τη χρήση του συστήματος ή όταν απειλείται το σύστημα ως αποτέλεσμα διεθνούς κρίσης [Κοινή δράση 2004/552].

Κατά την καθοριστική μεταρρύθμιση των προγραμμάτων που πραγματοποιήθηκε το 2007, το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποφάσισαν να θέσουν τέλος στις διαπραγματεύσεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, επιβεβαίωσαν την ανάγκη υλοποίησης ενός ευρωπαϊκού συστήματος ραδιοπλοήγησης μέσω δορυφόρου του οποίου η χρηματοδότηση και διαχείριση των κινδύνων θα αναλαμβάνεται εξ ολοκλήρου από τον δημόσιο τομέα, υπογράμμισαν τη σημασία του σε στρατηγικό επίπεδο και τόνισαν την προστιθέμενη αξία του σε οικονομικό επίπεδο. Η εξασφάλιση της ανεξαρτησίας και της αυτονομίας της «ΕΕ» σε έναν τομέα τόσο αποφασιστικής σημασίας επιβάλλεται ως φιλόδοξος στόχος.

Με τη μεταρρύθμιση που πραγματοποιήθηκε στον τομέα της διακυβέρνησης το 2007, δόθηκε αφενός, στην ΕΕ η κυριότητα των υποδομών των προγραμμάτων Galileo και EGNOS, που αποτελούν αναπόσπαστα τμήματα των διευρωπαϊκών δικτύων, και, αφετέρου, ανατέθηκε στην Επιτροπή, η διαχείριση των προγραμμάτων αυτών. Η Επιτροπή, στο πλαίσιο της εμβληματικής πρωτοβουλίας «Μια βιομηχανική πολιτική για την εποχή της παγκοσμιοποίησης» της στρατηγικής «Ευρώπη 2020», καλείται «να αναπτύξει αποτελεσματική διαστημική πολιτική, να παράσχει τα μέσα για την αντιμετώπιση ορισμένων από τις σημαντικότερες παγκόσμιες προκλήσεις και, ιδίως, να υλοποιήσει το πρόγραμμα Galileo.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 683/2008, (που πρόσφατα συμπληρώθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 912/2010) σχετικά με τη συνέχιση της υλοποίησης των ευρωπαϊκών προγραμμάτων δορυφορικής ραδιοπλοήγησης (EGNOS και Galileo), καθορίζει τους κανόνες που είναι σχετικοί με τη συνέχιση της υλοποίησης των ευρωπαϊκών προγραμμάτων ραδιοπλοήγησης μέσω δορυφόρου, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων για τη διακυβέρνηση και την οικονομική συνεισφορά της Κοινότητας. Η Επιτροπή είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση των προγραμμάτων, συμπεριλαμβανομένων «όλων των θεμάτων που αφορούν την ασφάλεια των συστημάτων». Οι δύο άλλοι κύριοι συντελεστές είναι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Διαστήματος (στο εξής «ΕΟΔ») και ο Οργανισμός του Ευρωπαϊκού GNSS (στο εξής «ο οργανισμός της ΕΕ»).

Τα κράτη μέλη είχαν άμεση συμμετοχή στη διαχείριση των προγραμμάτων με τη συμμετοχή τους στην επιτροπή των ευρωπαϊκών προγραμμάτων GNSS και σε διάφορες άλλες ομάδες εργασίας, όπως η ομάδα εμπειρογνομόνων για την ασφάλεια των ευρωπαϊκών συστημάτων.

Ο ρόλος του ΕΟΔ (ESA), του οποίου η τεχνογνωσία είναι αναντικατάστατη στην ΕΕ, διευκρινίστηκε με δύο συμβάσεις μεταβίβασης αρμοδιοτήτων που σύναψε η ΕΕ με τον εν λόγω οργανισμό, από τις οποίες η μία αφορούσε την εκτέλεση των βιομηχανικών εργασιών της φάσης ανάπτυξης του Galileo και η άλλη την αντιμετώπιση της απαξίωσης λόγω παλαίωσης της υποδομής του EGNOS και τη συνεχή τελειοποίηση του συστήματος αυτού.

Τέλος, με τον νέο κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 912/2010 ευθυγραμμίζονται οι δραστηριότητες του οργανισμού της ΕΕ με τον κανονισμό. Σημαντικά καθήκοντα όπως η διαπίστευση της ασφάλειας των συστημάτων ή η διαχείριση του κέντρου ασφάλειας βασίζονται στο εξής σε μια στέρεη βάση

Η συμβολή της ΕΕ στα προγράμματα Galileo και EGNOS για την περίοδο 2007-2013 ανέρχεται σε 3,4 δισεκατομμύρια ευρώ, στα οποία προστίθεται και η συμβολή της Νορβηγίας. Ο προϋπολογισμός αυτός κατανέμεται στις τρεις κύριες δραστηριότητες, δηλαδή στην ολοκλήρωση της φάσης ανάπτυξης του Galileo για 600 εκατομμύρια ευρώ περίπου, τη φάση εγκατάστασης του Galileo για 2,4 δισεκατομμύρια ευρώ και τη λειτουργία του EGNOS για 400 εκατομμύρια ευρώ περίπου.

Όμως δεν τηρήθηκε η αρχική πρόβλεψη του κόστους, επειδή προέκυψαν κίνδυνοι συνδεδεμένοι κυρίως με τεχνικά ζητήματα, τις απαιτήσεις ασφάλειας ή την κατάσταση των αγορών (η ανατίμηση της φάσης ανάπτυξης ανέρχεται συνολικά σε 500 εκατομμύρια ευρώ – τα οποία καλύφθηκαν από την Επιτροπή). Λαμβανομένου υπόψη του κόστους που προέκυψε στις φάσεις ανάπτυξης και εγκατάστασης, η Επιτροπή εκτιμά ότι είναι αναγκαίος ο πρόσθετος προϋπολογισμός της τάξης των 1,9 δισεκατομμυρίων ευρώ για την ολοκλήρωση της υποδομής. Το εκτιμώμενο κόστος εκμετάλλευσης ανέρχεται κατά μέσο όρο ετησίως σε 0,8 περίπου δισεκατομμύρια ευρώ. Κατά συνέπεια πρέπει να τεθούν σε εφαρμογή οι κατάλληλοι μηχανισμοί χρηματοδότησης. Στο συγκεκριμένο πλαίσιο, η Επιτροπή δεν έχει μέχρι σήμερα προτείνει τη χορήγηση επιπλέον κονδυλίων στα προγράμματα στο τρέχον δημοσιονομικό πλαίσιο. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα σημαντικές καθυστερήσεις τεσσάρων ετών για την ολοκλήρωση της υποδομής του προγράμματος Galileo και τη δημιουργία επιπλέον δαπανών.

Σε πολιτικό επίπεδο, πρέπει ακόμη να ληφθούν πολλές αποφάσεις. Σε ένα πλαίσιο που η οικονομική και κοινωνική πρόοδος της Ευρώπης εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την κατοχή και χρήση τεχνολογιών αιχμής όπως για παράδειγμα η πυρηνική σύντηξη, το διάστημα, η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, οι επιστήμες της ζωής, πρέπει να ληφθούν αποφάσεις για τα μέσα, ιδίως τα δημοσιονομικά που χρειάζονται για την αντιμετώπιση των εγγενών κινδύνων. Είναι επίσης δέον να συναχθούν συμπεράσματα για την εξέλιξη του προϋπολογισμού της ΕΕ και για την κατανομή των κινδύνων που πρέπει να αναληφθούν μεταξύ ΕΕ και των κρατών μελών της. Οι αποφάσεις που θα καθορίζουν τις δημοσιονομικές και χρηματοδοτικές αρχές για τη συνέχιση των ευρωπαϊκών προγραμμάτων ραδιοπλοήγησης μέσω δορυφόρου πρέπει να ληφθούν σε συνάρτηση με το πλαίσιο διακυβέρνησης. Το τελευταίο πρέπει να έχει ως στόχο τη μεγαλύτερη ανάληψη ευθύνης από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, ώστε να εξασφαλιστεί η καλή μετάβαση σε ένα μελλοντικό πλαίσιο

διακυβέρνησης μαζί με την ενίσχυση της κυριότητας του έργου και την κάλυψη του συναφούς κόστους.

## **Διοικητική πρακτική του Ελληνικού Υπουργείου Μεταφορών στη διαχείριση της Ενωσιακής Πολιτικής Μεταφορών**

### **1 Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

**A. Σε εθνικό/κυβερνητικό επίπεδο, οι μεταφορές ρυθμίζονται από δύο Υπουργεία:**

- Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων
- Υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων Νήσων και Αλιείας

**Εμπλεκόμενα κατά περίπτωση Υπουργεία:**

- Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη (π.χ. Υιοθέτηση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας)
- Υπουργείο Εργασίας (π.χ. όροι εργασίας των απασχολούμενων στις μεταφορές)
- Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (π.χ. εκπομπές καυσαερίων)

### **B. Εποπτευόμενοι Φορείς**

Υπό την εποπτεία του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων δραστηριοποιούνται, κατά τομέα, οι ακόλουθοι φορείς:

#### *1. Αεροπορικές Μεταφορές*

- ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (πρόκειται για Δημόσια Υπηρεσία)

#### *2. Σιδηροδρομικές Μεταφορές*

- Ο.Σ.Ε.
- ΤΡΕΝΟΣΕ

#### *3. Συγκοινωνίες (αστικές/υπεραστικές)*

- ΤΡΑΜ Α.Ε.
- ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ Α.Ε.

- Η.Σ.Α.Π. Α.Ε.
- Ο.Α.Σ.Α.
- Ε.Θ.Ε.Λ
- ΗΛΠΑΠ
- Κ.Τ.Ε.Λ
- Ο.Α.Σ.Θ
- Σ.Α.Σ.Θ.
- Π.Ο.Α.Σ. (Αστικά ΚΤΕΛ)

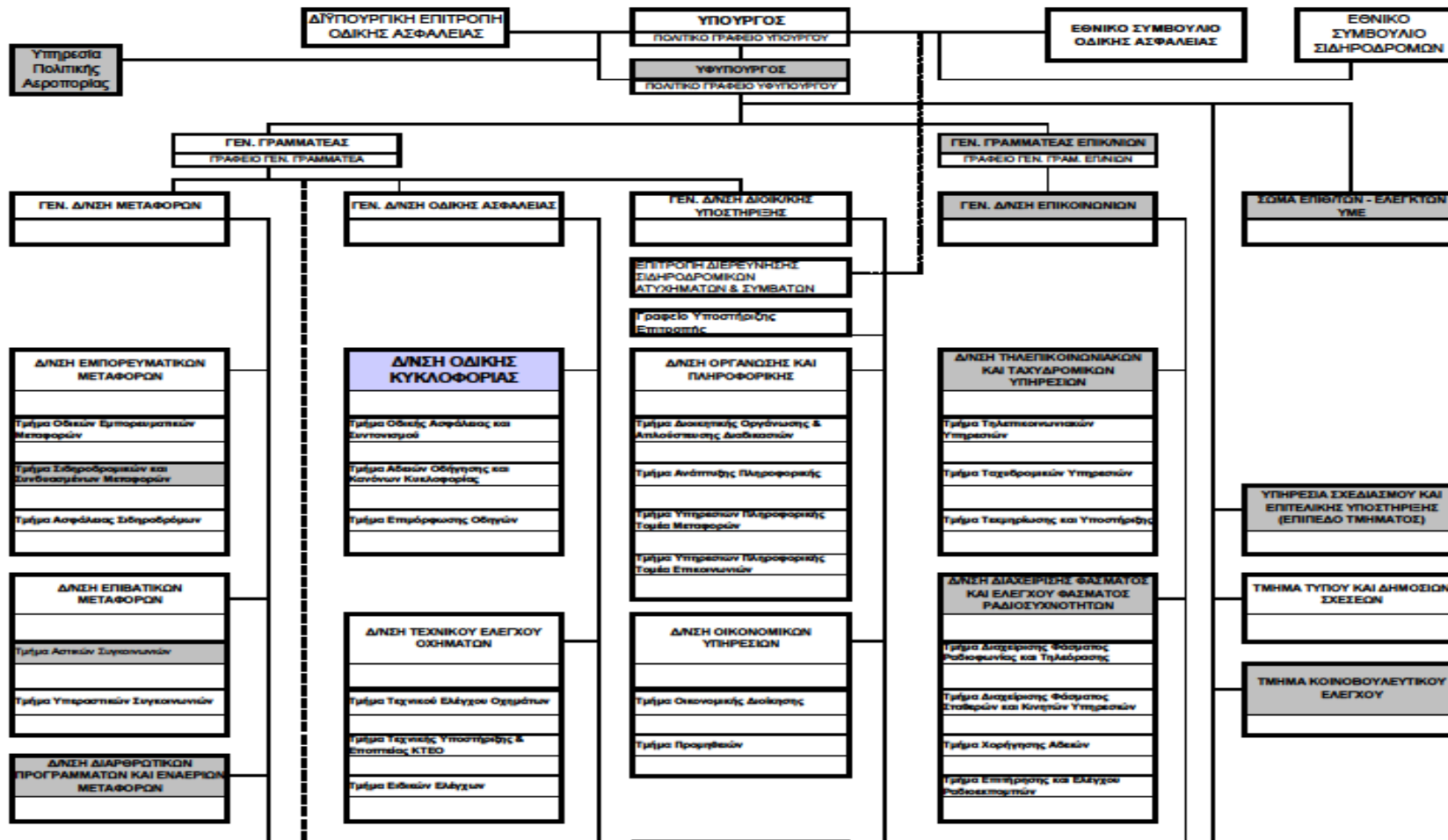
### **Γ. Ομάδες Συμφερόντων**

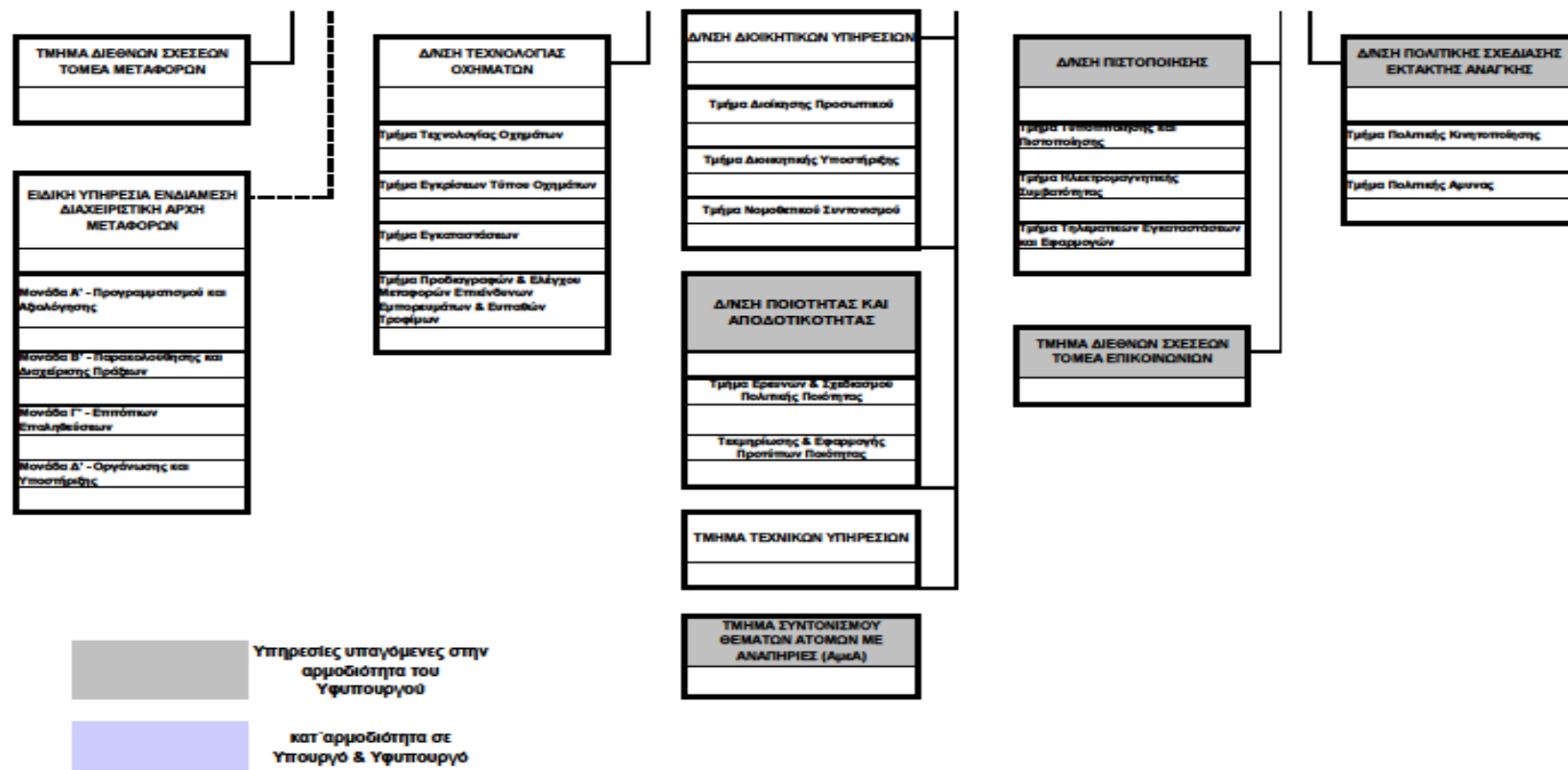
Πρόκειται για οργανωμένες ομάδες που παρεμβαίνουν κατά τον σχεδιασμό της πολιτικής των μεταφορών σε εθνικό και τοπικό επίπεδο. Διακρίνονται σε αδρές γραμμές σε :

- Επαγγελματικοί Φορείς: (πχ Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών - Ε.Ε.ΣΥ.Μ, Ένωση Ιδιωτικών ΚΤΕΟ, Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών (Π.Σ.Χ.Ε.Μ.))
- Συνδικαλιστικοί Φορείς (π.χ. Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών, Πανελλήνιο Σωματείο Εργαζομένων ΟΑΣΑ)
- Μεγάλες επιχειρήσεις του κλάδου (π.χ. AUTOVISION, Ολυμπιακές Αερογραμμές, ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ)
- Πανεπιστήμια, ερευνητικά ιδρύματα
- Κοινωνικοί Φορείς (π.χ. Σύλλογοι ΑΜΕΑ)



## 2 Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ





Αποστολή της Γεν Γραμματείας Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όπως αυτή αποτυπώνεται στον οργανισμό του Υπουργείου, είναι:

- Η χάραξη και εφαρμογή εθνικής πολιτικής και η δημιουργία κατάλληλου θεσμικού πλαισίου, και η συμβολή στην χάραξη πολιτικής και στη δημιουργία θεσμικού πλαισίου σε Ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, για την ανάπτυξη μεταφορικών και συγκοινωνιακών, τηλεπικοινωνιακών και ταχυδρομικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, σε συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού.
- Η προαγωγή της ασφάλειας στις μεταφορές και τις συγκοινωνίες, και τις τηλεπικοινωνίες.
- Η προαγωγή της Κοινωνίας των Πληροφοριών.
- Η συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας και στην βελτίωση της ποιότητας ζωής σε ότι αφορά τους τομείς αρμοδιότητας του Υπουργείου.

Η πολιτική μεταφορών ουσιαστικά εφαρμόζεται από δύο Γενικές Δ/νσεις, την Γεν Δ/ση Μεταφορών και τη Γεν Δ/ση Οδικής Ασφάλειας. Η αποστολή – αρμοδιότητες αυτών των δύο Γενικών Διευθύνσεων είναι:

#### **Η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών:**

- Συντονίζει τη λειτουργία των υπαγομένων σε αυτήν υπηρεσιακών μονάδων, επιμελείται τον προγραμματισμό των διοικητικών δραστηριοτήτων τους και αξιολογεί την ποιότητα των παραγομένων διοικητικών αποτελεσμάτων σε συνάρτηση με το οικονομικό και οργανωτικό κόστος της ασκήσεως των υπό του νόμου προβλεπόμενων αρμοδιοτήτων.
- Εξειδικεύει την κυβερνητική πολιτική εντός του ιεραρχικού της πεδίου και διατυπώνει εναλλακτικές προτάσεις για την επιλογή και οργάνωση των διοικητικών μέσων άσκησής της.
- Επιμελείται της διαμόρφωσης διαύλων υπηρεσιακής επικοινωνίας και συνεργασίας με τις εποπτευόμενες από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών δημόσιες επιχειρήσεις και οργανισμούς του τομέα μεταφορών, καθώς και με τις διοικητικές υπηρεσίες άλλων Υπουργείων και εν γένει φορέων του δημοσίου τομέα που ασκούν συναφείς πολιτικές, ώστε να επιτευχθεί η ικανοποίηση των οργανωτικών και λειτουργικών αναγκών ασκήσεως του συγκοινωνιακού και μεταφορικού έργου και να καταστεί πρόσφορη και ευχερής η διασφάλιση της εύρυθμης, ασφαλούς, αποτελεσματικής και ποιοτικής λειτουργίας των μεταφορών.

#### **Η Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας:**

- Συντονίζει τη λειτουργία των υπηρεσιακών μονάδων που υπάγονται σε αυτήν, επιμελείται τον προγραμματισμό των διοικητικών δραστηριοτήτων τους και αξιολογεί την ποιότητα των

παραγόμενων διοικητικών αποτελεσμάτων σε συνάρτηση με το οικονομικό και οργανωτικό κόστος άσκησης των προβλεπόμενων αρμοδιοτήτων.

- Εξειδικεύει την κυβερνητική πολιτική για την οδική ασφάλεια εντός του ιεραρχικού της επιπέδου και διαμορφώνει προτάσεις για την επιλογή και οργάνωση των διοικητικών μέσων άσκησης της.
- Επικοινωνεί και συνεργάζεται με τους φορείς που εποπτεύονται από το Υπουργείο, με τις αρμόδιες υπηρεσίες των άλλων Υπουργείων, καθώς και με τους φορείς του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα που ασκούν συναφείς πολιτικές, με στόχο την προώθηση δράσεων για τη βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας στη Χώρα.

Το **Τμήμα Διεθνών Σχέσεων Μεταφορών** υπάγεται διοικητικά στη Γεν. Δ/ση Μεταφορών ωστόσο επιλαμβάνεται του συνόλου των θεμάτων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων αυτών που ανήκουν στην αρμοδιότητα της Γεν. Δ/σης Οδικής Ασφάλειας, που πρόσφατα (ν.3897/2010) συστάθηκε.

### **3 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΤΜ. ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΝΩΣΙΑΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΘΕΣΕΩΝ**

Σύμφωνα με τον **Οργανισμό του Υπουργείου** στην αρμοδιότητα του Τμήματος Διεθνών Σχέσεων του Τομέα Μεταφορών υπάρχουν :

- *Η ενημέρωση των καθ' ύλην αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου και των εποπτευόμενων νομικών προσώπων του δημοσίου τομέα στα θέματα αρμοδιότητας τους, τα οποία αφορούν τις σχέσεις της Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή Ένωση και τους υπόλοιπους Διεθνείς Οργανισμούς στον τομέα μεταφορών, καθώς και ο συντονισμός των απαιτούμενων ενεργειών για την παρακολούθηση, το χειρισμό και τη διαμόρφωση των εθνικών θέσεων σε θέματα μεταφορών, σε συνεργασία με τις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες.*
- *Η παρακολούθηση, ο χειρισμός και η συμμετοχή σε συναντήσεις στο εξωτερικό για τα θέματα μεταφορών στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Υπουργών Μεταφορών, της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, της Οικονομικής Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου και σε διάφορες άλλες διεθνείς εκδηλώσεις του τομέα μεταφορών, όπως Πανευρωπαϊκές Διασκέψεις, Επιτροπή CHRISTOPHERSEN GROUP (G 24), Διαβαλκανικές και Διμερείς συναντήσεις κ.λ.π., σε συνεργασία με τις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου και τα εποπτευόμενα νομικά πρόσωπα του δημοσίου τομέα.*
- *Η προετοιμασία των υπουργικών Συνόδων και των επί μέρους συναντήσεων όλων των παραπάνω Οργανισμών και διεθνών εκδηλώσεων και η συμμετοχή σε αυτές, με την κατάρτιση πλήρων φακέλλων για όλα τα τρέχοντα θέματα μεταφορών.*
- *Η σύνταξη ενημερωτικών σημειωμάτων, καθώς και η κατάρτιση Περιοδικών Ενημερωτικών Δελτίων για τη διεθνή συνεργασία της Ελλάδος με άλλες χώρες στον τομέα μεταφορών.*
- *Η συνεργασία και ο συντονισμός σε διϋπουργικό επίπεδο για τα θέματα μεταφορών, όπου υπάρχει συναρμοδιότητα με άλλα Υπουργεία, η συμμετοχή σε διϋπουργικές συσκέψεις, κ.λ.π.*
- *Ο χειρισμός και η παρακολούθηση της χρηματοδότησης των Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, των Πανευρωπαϊκών Περιοχών Μεταφορών (PETRA), καθώς και αυτών της Οικονομικής Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου.*
- *Η εποπτεία της διαδικασίας εναρμόνισης του ελληνικού δικαίου με το κοινοτικό από τις αρμόδιες υπηρεσίες στον τομέα μεταφορών και η τήρηση πλήρους αρχείου κοινοτικών Οδηγιών και Κανονισμών.*

- Η οργάνωση συναντήσεων και εκδηλώσεων που εμπίπτουν στο πλαίσιο των παραπάνω αρμοδιοτήτων.

### **Η διαχείριση των ενωσιακών θεμάτων**

Όπως προκύπτει σαφώς από τον Οργανισμό, το Τμήμα Διεθνών Σχέσεων Τομέα Μεταφορών έχει την αρμοδιότητα να διαχειρίζεται όλα τα ενωσιακά θέματα, σε συνεργασία πάντα με τις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες και τον εκπρόσωπο του Υπουργείου στην ΜΕΑ ΕΕ.

Αυτό σημαίνει εμπλοκή του Τμήματος τόσο στην προνομοθετική / νομοθετική διαδικασία όσο και στην διαδικασία υλοποίησης της θεσμοθετημένης από το Συμβούλιο πολιτικής. Ο χαρακτήρας δε της εμπλοκής εκτός από συντονιστικός (που είναι και ο σημαντικότερος) είναι συχνά (έστω ατύπως) και ουσιαστικός.

Το Τμήμα Διεθνών Σχέσεων Τομέα Μεταφορών αποτελεί τον κόμβο στον οποίο αποστέλλονται όλα τα κοινοτικά έγγραφα και κατόπιν αυτό με την σειρά του τα διαβιβάζει στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή/και εποπτευόμενους φορείς παρακολουθώντας την πορεία των ενεργειών στις οποίες ενδεχομένως καλούνται να προβούν καθώς και της σχετικής αλληλογραφίας. Στο πλαίσιο αυτό αποτελεί σημείο διαμεσολάβησης και επικοινωνίας των Υπηρεσιών του Υπουργείου με τη ΜΕΑ ΕΕ και το ΥΠΕΞ.

### **Προνομοθετική/νομοθετική διαδικασία - διαμόρφωση εθνικών θέσεων**

Η Ε.Επιτροπή καταθέτει την πρόταση της ταυτόχρονα στο Ε.Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στο πλαίσιο της συνήθους διαδικασίας.

Συνήθως δεν πρόκειται για «ουρανοκατέβατη» πρόταση. Η επικοινωνία του Τμήματος και της ΜΕΑ ΕΕ με τις υπηρεσίες της Ε.Επιτροπής αλλά και – δευτερευόντως - η συμμετοχή των εθνικών εμπειρογνομόνων στις επιτροπές της Επιτροπολογίας, διασφαλίζουν την έγκαιρη γνώση των προθέσεων της Ε.Επιτροπής να προωθήσει συγκεκριμένη δράση/πολιτική δίνοντας συχνά τη δυνατότητα επηρεασμού του περιεχομένου της. Σε κάποιες δε περιπτώσεις θεμάτων ιδιαίτερου εθνικού - τομεακού ενδιαφέροντος είναι πιθανό να προκληθεί ή να αποτραπεί, μέσω της επαφής αυτής, η γέννηση μια δράσης.

Ενδεχομένως, το Ε.Κοινοβούλιο να έχει ήδη εντάξει την πρόταση της Επιτροπής στο πρόγραμμα εργασιών του, τις οποίες επίσης παρακολουθεί, όχι όμως συστηματικά, το Τμήμα. Πάντως σε κάθε περίπτωση το ΥΠΕΞ ζητά εθνικές θέσεις όταν μία πρόταση φτάνει προς ψήφιση στην Ολομέλεια του Ε.Κοινοβουλίου. Εθνικές θέσεις στέλλονται ad hoc και όταν μία πρόταση συζητιέται στην αρμόδια επιτροπή του Ε.Κοινοβουλίου.

Από το Τμήμα Διεθνών Σχέσεων, η **πρόταση της Ε. Επιτροπής διαβιβάζεται στην καθ' ύλη αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου** αλλά και σε τυχόν άλλα εμπλεκόμενα μέρη προκειμένου να **διατυπωθούν εγγράφως απόψεις**.

Αφού **συγκεντρωθούν όλες οι απόψεις** συνήθως συγκαλεί **σύσκεψη** για να γίνουν οι απαραίτητες ζυμώσεις και να διατυπωθεί η εθνική θέση.

Καταρχήν εξετάζεται ο **στόχος** και η **προστιθέμενη αξία** της εν λόγω νομοθετικής πρότασης καθώς και οι επιμέρους πολιτικές, νομικές, οικονομικές και τεχνικές πτυχές της. Αναζητείται ο βαθμός που **επηρεάζεται η** εθνική νομοθεσία ή που **θίγονται** υφιστάμενες ρυθμίσεις και συμφέροντα (το τελευταίο μετά από διαβούλευση και με τις σχετικές Ομάδες συμφερόντων ). Από το μέγεθος και το βάθος των αλλαγών που η πρόταση συνεπάγεται για την εθνική νομοθεσία αλλά και για τον κοινωνικό ιστό, από τον πρώτο αντίκτυπο που έχει και τις μεγαλύτερες ή μικρότερες αντιδράσεις που φαίνεται να δημιουργεί, κρίνεται αν η προτεινόμενη ρύθμιση είναι εύκολα αποδεκτή ή όχι σε εθνικό επίπεδο. (Υπάρχει πιθανότητα να διαφαίνονται ισχυρές αντιδράσεις (π.χ. απεργίες) από θιγόμενες ομάδες και ισχυρά συνδικάτα (πχ μεταφορείς). Στο πλαίσιο αυτό **καταγράφονται τα προβλήματα** που έχουν εντοπιστεί και προτείνονται **τροποποιήσεις** ή βελτιώσεις. Στόχος είναι η διατύπωση ρεαλιστικών προτάσεων που θα συγκεράσουν τα εθνικά συμφέροντα με τις ενωσιακές προτεραιότητες, που συχνά απέχουν παρά πολύ.

Στο πλαίσιο αυτό το Τμήμα Διεθνών Σχέσεων καλείται να διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο γιατί συχνά είναι εξαιρετικά δυσχερής ο συγκερασμός των πολλών, διαφορετικών και συχνά αντικρουόμενων απόψεων των συμμετεχόντων ενώ η διαμόρφωση της εθνικής θέσης απαιτεί τη λήψη υπόψη των θέσεων και των άλλων κ.μ. για να έχει κανείς μια ρεαλιστική εικόνα των πιθανοτήτων του να προωθήσει και να επιτύχει την εθνική θέση. Συνήθως το Τμήμα, σε συνεργασία τόσο με την ΜΕΑ ΕΕ όσο και με τα Γραφεία Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων των κατά τόπους Ελληνικών Πρεσβειών, έχει εκ των προτέρων μια πρώτη εικόνα των θέσεων κάποιων από τα άλλα κ.μ.

Η εθνική θέση που διαμορφώνεται σε αυτήν την αρχική φάση επικυρώνεται από την πολιτική ηγεσία, χωρίς ενδεχομένως σημαντικές αλλαγές.

Παράλληλα με την διαμόρφωση της εθνικής θέσης, η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου ορίζει υπάλληλό της ως **εθνικό εμπειρογνώμονα**, ο οποίος θα παρακολουθεί την εξέλιξη των εργασιών επί της πρότασης στην αντίστοιχη Ομάδα Εργασίας του Συμβουλίου. Ο εθνικός εμπειρογνώμονας θα πρέπει να **διακρίνεται** από εξειδίκευση στο αντικείμενο, γλωσσομάθεια, εξοικείωση με τις διαδικασίες της ΕΕ και διαπραγματευτικές ικανότητες καθώς και ικανότητες οικοδόμησης συμμαχιών. Ο υπάλληλος αυτός καλείται να διαδραματίσει κεντρικό ρόλο στη διαμόρφωση των εθνικών θέσεων καθώς θα έχει την πλήρη εικόνα της διαπραγμάτευσης.

Μέχρι πρότινος, ο εθν. εμπειρογνώμονας συμμετείχε συστηματικά και ενεργά στις συναντήσεις της Ομάδας Εργασίας, επικουρώντας τον εκπρόσωπο του Υπουργείου στη Μόνιμη Αντιπροσωπεία. Πλέον αυτό συμβαίνει σπάνια, και το Υπουργείο εκπροσωπείται μονάχα από τον εκπρόσωπο του στη ΜΕΑ ΕΕ.

Η πρώτη συνεδρίαση της σχετικής **Ομάδας Εργασίας** του Συμβουλίου είναι καθοριστική προκειμένου να εξακριβωθούν οι θέσεις των υπολοίπων ΚΜ και να διαπιστωθούν οι συμμαχίες. Τις περισσότερες φορές ωστόσο, είναι γνωστές οι πολιτικές τοποθετήσεις, τουλάχιστον των «μεγάλων» ΚΜ και είναι εύκολο εκ των προτέρων να γνωρίζει κανείς με μεγάλη βεβαιότητα την στάση που θα τηρήσουν. Μεγάλο ρόλο σε αυτό παίζει το γεγονός ότι οι μεταφορές (και κυρίως οι οδικές) είναι κατεξοχήν γεωπολιτικός τομέας, όπου τα περιφερειακά ΚΜ συγκροτούν ένα μπλοκ απέναντι στο μπλοκ των «κεντρικών» ΚΜ. Ως χαρακτηριστικά παραδείγματα μπορούν να αναφερθούν η ευρωβινιέττα ή και το «πακέτο των κοινωνικών διατάξεων». Ο τρόπος που μία αγορά έχει αναπτυχθεί επίσης μπορεί να μας βοηθήσει να καταλάβουμε τις θέσεις των ΚΜ. **Πάντα πρέπει να έχει υπόψη του κάποιος ότι μόνος του δεν μπορεί να περάσει τις θέσεις του – εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων και σε απόλυτα τεκμηριωμένα θέματα.**

Είναι σημαντικό το γεγονός ότι το Τμήμα Διεθνών Σχέσεων γνωρίζει τη προϊστορία των διαπραγματεύσεων σε διάφορους τομείς και μπορεί να δουλεύσει στοχευμένα όταν παρουσιαστεί ανάγκη εξεύρεσης συμμαχιών επικοινωνώντας με ομόλογες μονάδες των άλλων ΚΜ. Πρέπει να σημειώσουμε εδώ ότι καθοριστικό ρόλο στην επιτυχή συμβολή του Τμήματος στις παραπάνω διεργασίες διαδραμάτισε η πολυετής επιτυχημένη παρουσία του ίδιου προϊστάμενου.

Ενόψει της συνεδρίασης της Επιτροπής Μονίμων Αντιπροσώπων (CO.RE.PER.), τις θέσεις εισηγείται το Τμήμα και τις υπογράφει ο Γενικός Διευθυντής Μεταφορών. Αυτό συνήθως σημαίνει ότι προηγήθηκε σχετική διαβούλευση με τις καθ' ύλη αρμόδιες ή συναρμόδιες υπηρεσίες και έγινε συγκερασμός των σχετικών απόψεων. Κάποιες φορές ωστόσο, λόγω έλλειψης χρόνου ή απουσίας των καθ' ύλην αρμοδίων, το Τμήμα διατυπώνει, σε συνεργασία με την ΜΕΑ και το Γεν. Δ/ντη, την εθνική θέση.

**Τέλος η παρουσία του Υπουργού στο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών** υποστηρίζεται από την ΜΕΑ ΕΕ και από το Τμήμα Διεθνών Σχέσεων, που στο πλαίσιο αυτό συντάσσουν σχετικά ενημερωτικά σημειώματα, καταρτίζουν πλήρεις φακέλους για όλα τα τρέχοντα θέματα των μεταφορών και συνοδεύουν τον Υπουργό στη συνεδρίαση του Συμβουλίου.

Στην εξέλιξη όλης αυτής της διαδικασίας, η οποία μπορεί να είναι μακρά, η εθνική θέση μπορεί να αναπροσαρμοστεί κα ενδεχομένως να τροποποιηθεί πολλές φορές ανάλογα με την πορεία των εργασιών και των διαπραγματεύσεων μέσα στην Ομάδα Εργασίας των Μεταφορών, των συμμαχιών που έχουν οικοδομηθεί και των πολιτικών ή άλλων πιέσεων που θα ασκηθούν (μέχρι και μέσα στο ίδιο το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών). Σε κάθε περίπτωση, η ευελιξία και η εναλλακτική πρόταση είναι χαρακτηριστικά της πρακτικής του Τμήματος Διεθνών Σχέσεων, που



λειτουργούν ως ασφαλιστική δικλείδα προκειμένου να συμμετέχει η χώρα ενεργά μέσα στη διαπραγμάτευση και στις εξελίξεις και να έχει αυξημένη πιθανότητα να πετύχει τις εθνικές θέσεις.

Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί **ο εξαιρετικά σημαντικός ρόλος του εκπροσώπου του Υπουργείου στη ΜΕΑ ΕΕ**, ο οποίος όπως προέκυψε και από τα προεκτεθέντα, είναι παρών σε όλο το φάσμα της διαχείρισης των ενωσιακών θεμάτων από την εθνική διοίκηση καθώς είναι αυτός που:

- Διακινεί επισήμως την αλληλογραφία και συλλέγει πληροφορίες
- Ενημερώνει τους αρμόδιους εθνικούς φορείς για τις εξελίξεις σε ενωσιακό επίπεδο
- Αποτελεί σημείο επαφής της κυβέρνησης με τους ενωσιακούς θεσμούς και τις άλλες κυβερνήσεις
- Στελεχώνει τις ομάδες εργασίας σε συνδυασμό με εκπροσώπους από την κεντρική διοίκηση
- Παρέχει συμβουλευτικές υπηρεσίες στο εθνικό κέντρο,
- Συμμετέχει στις εσωτερικές διαδικασίες συντονισμού της πολιτικής
- Λειτουργεί ως μηχανισμός ευαισθητοποίησης των ενωσιακών θεσμών για τις εθνικές πολιτικές θέσεις, συνεργάζεται με τις άλλες ΜΑΕΕ και επηρεάζει την διαμόρφωση της ενωσιακής ατζέντας
- Διατηρεί επαφές με τους Ευρωβουλευτές, κυρίως τους Έλληνες, προωθώντας τις εθνικές θέσεις στο πλαίσιο της συνήθους διαδικασίας.

### **Υλοποίηση της ενωσιακής πολιτικής**

Η πορεία της ενσωμάτωσης των κοινοτικών Οδηγιών από όλα τα Υπουργεία, εποπτεύεται σε κεντρικό επίπεδο από τον Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης.

Το Τμήμα Διεθνών Σχέσεων του Τομέα Μεταφορών αποτελεί τον ενδιάμεσο, τον σύνδεσμο για τα θέματα αυτά, στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που παρακολουθεί την πορεία της ενσωμάτωσης των κοινοτικών οδηγιών από τις καθ' ύλη αρμόδιες υπηρεσίες καθώς και των παραβάσεων (όπου έχουν διαπιστωθεί από την Ε.Επιτροπή). Στο πλαίσιο αυτό συγκαλεί συσκέψεις τουλάχιστον σε μηνιαία βάση, με τη συμμετοχή όλων των αρμοδίων υπηρεσιακών παραγόντων, καθώς και του Γραφείου Υπουργού, προκειμένου να διαπιστωθεί η πρόοδος που έχει σημειωθεί τόσο στο κομμάτι της ενσωμάτωσης των οδηγιών όσο και σε εκείνο της απαλοιφής των λόγων που στοιχειοθετούν την διαπιστωμένη παράβαση (προκειμένου να αποφευχθεί η προσφυγή μας στο ΔΕΚ).

Στους υπηρεσιακούς παράγοντες που εμπλέκονται στην ανωτέρω διαδικασία, συμπεριλαμβάνεται, συνήθως, ο εθνικός εμπειρογνώμονας που παρακολούθησε την διαδικασία διαπραγμάτευσης και συνολικά την πορεία μίας συγκεκριμένης Οδηγίας.

## **4 Η ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΕ (Α' ΕΞΑΜΗΝΟ 2003)**

### **4.1 ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ**

Η Ελληνική Προεδρία του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης το πρώτο εξάμηνο του 2003 πέτυχε την ολοκλήρωση και προώθηση σημαντικού αριθμού θεμάτων στον τομέα των μεταφορών γεγονός που έχει αναγνωριστεί ήδη ως επιτυχία από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τη Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου και τα κράτη-μέλη.

Ο αριθμός των ολοκληρωμένων θεμάτων ήταν από τους μεγαλύτερους των τελευταίων ετών και έθεσε ένα υψηλό προηγούμενο προσδοκιών για τις επερχόμενες προεδρίες. Τα θέματα ήταν σημαντικά τόσο σε αριθμό όσο και σε σπουδαιότητα για το μέλλον των ευρωπαϊκών μεταφορών σε όλους τους τομείς.

Συγκεκριμένα:

#### **1. Δεύτερη Δέσμη Μέτρων για τους Σιδηρόδρομους**

Επετεύχθη Πολιτική Συμφωνία για την κοινή θέση του Συμβουλίου σχετικά με τη δεύτερη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους και συγκεκριμένα όσον αφορά:

1. την Οδηγία σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος,
2. την Οδηγία για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων,
3. την Οδηγία για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων («πρόσβαση στην αγορά»),
4. τον Κανονισμό σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, και
5. την Απόφαση του Συμβουλίου με την οποία εξουσιοδοτείται η Επιτροπή να διαπραγματευθεί τους όρους προσχώρησης της Κοινότητας στη Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιείται από το Πρωτόκολλο της Βίλλνας της 3ης Ιουνίου 1999

#### **2. Οικοσημεία (Ecopoints)**

Το Συμβούλιο υιοθέτησε με ειδική πλειοψηφία την **κοινή θέση** επί της Πρότασης Κανονισμού που καθιερώνει ένα μεταβατικό σύστημα διέλευσης μέσω Αυστρίας των φορτηγών οχημάτων για τα έτη 2004 έως 2006. Τα Οικοσημεία υπήρξαν ένα θέμα που απασχόλησε για σεβαστό χρονικό διάστημα το Συμβούλιο και υπήρξαν αντικείμενο εκτενών διαπραγματεύσεων.

### **3. Galileo – Διαπραγματεύσεις με Κίνα**

Το Συμβούλιο ενέκρινε επίσης τη διαπραγματευτική εντολή με την οποία εξουσιοδοτείται η Επιτροπή να αρχίσει διαπραγματεύσεις για την προετοιμασία συμφωνίας συνεργασίας με την Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας σχετικά με την ανάπτυξη του μη στρατιωτικού αυτού παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (GNSS).

### **4. Galileo – Ενσωμάτωση EGNOS**

Υιοθετήθηκαν τα Συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με την ενσωμάτωση του συστήματος EGNOS στο πρόγραμμα Galileo.

### **5. Ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες (Ramp Checks)**

Επετεύχθη Πολιτική Συμφωνία στο θέμα της ασφάλειας αεροσκαφών τρίτων χωρών με την υιοθέτηση σχετικής Οδηγίας που υπεβλήθη από την Ε. Επιτροπή τον Ιανουάριο του 2002.

### **6. Κατανομή χρονοθυρίδων στα αεροδρόμια (Slots)**

Υιοθετήθηκε ο Κανονισμός για την αναστολή της ισχύος της αρχής ‘use it or lose it’ μέχρι τη θερινή περίοδο του 2004, σε αντιμετώπιση των συνεπειών του πολέμου στο Ιράκ και της άτυπης πνευμονίας στις αερομεταφορές στο πρότυπο των μέτρων που είχαν ληφθεί λόγω των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001.

### **7. Εξωτερικές Αεροπορικές Σχέσεις**

1. Η ελληνική προεδρία πέτυχε την υιοθέτηση της πολυαναμενόμενης Απόφασης του Συμβουλίου (mandate) να εξουσιοδοτήσει την Επιτροπή να αρχίσει διαπραγματεύσεις με τις ΗΠΑ στον τομέα των αερομεταφορών, που υπήρξε και προτεραιότητα της ελληνικής προεδρίας στις μεταφορές και εκκρεμούσε από το 1996. Θεωρείται δε θέμα ιδιαίτερης πολιτικής σημασίας.
2. Υιοθετήθηκε η σχετική Απόφαση του Συμβουλίου να εξουσιοδοτήσει την Επιτροπή να αρχίσει διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες επί θεμάτων ιδιοκτησίας και ελέγχου αερομεταφορέων και άλλων θεμάτων αποκλειστικής κοινοτικής αρμοδιότητας, που κατατέθηκε επί ελληνικής προεδρίας.
3. Συμπληρώνοντας το θεσμικό πλαίσιο, υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο ο Κανονισμός για τις διαπραγματεύσεις και εφαρμογή αεροπορικών συμφωνιών μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων χωρών, απομένει η ολοκλήρωση της πρώτης ανάγνωσης του Ε. Κοινοβουλίου.

## **8. Κατάρτιση επαγγελματιών οδηγών**

Επετεύχθη συμφωνία με το Ε. Κοινοβούλιο σε δεύτερη ανάγνωση επί ελληνικής προεδρίας και δρομολογήθηκε η δημοσίευση της σχετικής Οδηγίας.

## **9. Αναφορά Περιστατικών στις αεροπορικές μεταφορές**

Επετεύχθη συμφωνία κατά τη διαδικασία της συνδιαλλαγής με το Ε. Κοινοβούλιο και δρομολογήθηκε η δημοσίευση του σχετικού Κανονισμού.

## **10. Πρόγραμμα Δράσης για την Οδική Ασφάλεια 2003-2010**

Υιοθετήθηκαν Συμπεράσματα του Συμβουλίου.

-----

Πρωωθήθηκαν επίσης σε σημαντικό βαθμό τα ακόλουθα θέματα:

- **Αθέμιτες Πρακτικές** Καθορισμού των Αεροπορικών Ναύλων από τρίτες χώρες - Παρουσιάστηκε Έκθεση Προόδου.
- **Ασφάλιση αερομεταφορέων** και επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών - Παρουσιάστηκε Έκθεση Προόδου.
- **Ασφάλεια Σηράγγων** - Παρουσιάστηκε Έκθεση Προόδου.
- **Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών** - Παρουσιάστηκε η Έκθεση Van Miert της Ε. Επιτροπής.

## **4.2 Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΡΟΕΔΡΙΑΣ**

### **Οργανωτική Δομή**

Την χρονιά που προηγήθηκε της Ελληνικής Προεδρίας το Υπουργείο Εξωτερικών, που είχε το γενικό συντονισμό, οργάνωσε σεμινάρια για τους δημόσιους λειτουργούς που θα συμμετείχαν στην Προεδρία, με αντικείμενο τόσο το θεσμικό πλαίσιο της ΕΕ όσο και την οργάνωση και τους στόχους της Ελληνικής Προεδρίας.

Σε ότι αφορά τον τομέα Μεταφορών, το Τμήμα Διεθνών Σχέσεων κάλεσε την εκπρόσωπο του Υπουργείου στη ΜΕΑ για την πραγματοποίηση σεμιναρίου εκπαίδευσης όλων των εμπλεκομένων από το Υπουργείο, αναφορικά με την κοινοτική (τότε) διαδικασία λήψης απόφασης, ειδικότερων θεμάτων ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών καθώς και των στόχων της Ελληνικής Προεδρίας του Συμβουλίου Μεταφορών.

Στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίστηκε ως Γενικός Συντονιστής επί όλων των θεμάτων μεταφορών που επρόκειτο να τεθούν κατά την Ελληνικής Προεδρία, ο Γενικός Διευθυντής Μεταφορών με Αναπληρωτή τον Προϊστάμενο του Τμήματος Διεθνών Σχέσεων.

Ένα χρόνο πριν την Ελληνική Προεδρία, για την ενίσχυση του υφιστάμενου ανθρώπινου δυναμικού του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (όπως τότε λέγονταν το Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων), συνήφθησαν συμβάσεις με το Πανεπιστήμιο και το Πολυτεχνείο. Οι συνεργάτες εντάχθηκαν στη δομή του Υπουργείου και με εντολή της πολιτικής ηγεσίας συμμετείχαν σε όλες τις ομάδες/επιτροπές και τα expert groups του Συμβούλιου, τις Ε.Επιτροπής και του Ευρωκοινοβουλίου. Δυστυχώς, η πολύτιμη εμπειρία που απέκτησαν δεν έγινε «κτήμα» του Υπουργείου καθώς με τη λήξη των συμβάσεων απεχώρησαν από το Υπουργείο.

Περίπου έξι μήνες πριν από την έναρξη της Προεδρίας συγκροτήθηκαν με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, δεκαμελείς Θεματικές Ομάδες Εργασίας που χαρακτηρίστηκαν Επιτροπές Μελέτης και Υποστήριξης, με τη συμμετοχή τόσο υπηρεσιακών παραγόντων όσο και συνεργατών του Υπουργού και εξωτερικών συνεργατών (από τους προαναφερθέντες). Τα θεματικά αντικείμενα των Επιτροπών αυτών ήταν αντίστοιχα:

1. Αεροπορικών Μεταφορών,
2. Δορυφορικής πλοήγησης Galileo,
3. Σιδηροδρομικών Μεταφορών,
4. Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών,
5. Οδικών Επιβατικών Μεταφορών,
6. Διευρωπαϊκών Δικτύων,
7. Διεύρυνσης Ε.Ε.,
8. Οδικής Ασφάλειας,
9. Περιβάλλοντος και
10. Τεχνολογίας Οχημάτων

Έργο της κάθε Επιτροπής Μελέτης και Υποστήριξης, στο πλαίσιο της προετοιμασίας και διεξαγωγής της Προεδρίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης από την Ελλάδα ήταν η μελέτη, παρακολούθηση, επεξεργασία θέσεων και στρατηγικής καθώς και η διατύπωση προτάσεων επί των ειδικών θεμάτων του τομέα αυτού. Ειδικότερα:

- η μελέτη και ανάλυση των Ευρωπαϊκών και Εθνικών παραμέτρων των ανωτέρω θεμάτων, καθώς και η ενημέρωση και διατύπωση σχετικών προτάσεων προς την Πολιτική Ηγεσία του Υπουργείου.

- η πραγματοποίηση επαφών και συνεργασίας με τους συναρμόδιους φορείς, με σκοπό το συντονισμό των δράσεων, όπου απαιτείται, και χάραξη αφενός Εθνικών θέσεων και αφετέρου στρατηγικής της Ελληνικής Προεδρίας.
- ο συντονισμός των κοινοτικών θέσεων και δράσεων και ενδεχομένως η χάραξη κοινοτικής πολιτικής στα διεθνή fora Μεταφορών, όπου τα Κράτη - Μέλη έχουν εθνική εκπροσώπηση.
- η συγκέντρωση, καταγραφή, τελική επεξεργασία και κωδικοποίηση όλων των θεμάτων στον αντίστοιχο τομέα, , καθώς και η προώθηση των σχετικών προτάσεων προς την Πολιτική Ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.
- η προετοιμασία πλήρων φακέλων για τα προαναφερόμενα θέματα, στους οποίους θα περιλαμβάνονται οπωσδήποτε ιστορικό, θέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, θέσεις των Κρατών-Μελών, ελληνικές θέσεις, καθώς και προοπτικές για πιθανό συμβιβασμό. Οι φάκελοι επικαιροποιούνταν κάθε εβδομάδα, ανάλογα με την εξέλιξη του θέματος σε κοινοτικό επίπεδο (υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ομάδα Μεταφορών Συμβουλίου, Ομάδα Εσωτερικής Αγοράς Συμβουλίου, Ομάδες Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου).
- η συμμετοχή σε αντίστοιχες Ομάδες στο εξωτερικό (Ομάδα Μεταφορών Συμβουλίου, Ομάδα Εσωτερικής Αγοράς Συμβουλίου, Ομάδες Συνδιαλλαγής με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο), όπου συζητούνται τα επί μέρους θέματα, εφόσον αυτό κριθεί αναγκαίο από τον Πρόεδρο της επιτροπής, ύστερα από έγκριση του Γενικού Διευθυντή Μεταφορών.
- η επεξεργασία θέσεων των διαφόρων Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η υποβολή προτάσεων για τη διαμόρφωση των ελληνικών θέσεων, καθώς και για τη στρατηγική που πρέπει να ακολουθηθεί στα υπόψη θέματα.
- η καθημερινή παρακολούθηση και ενημέρωση του δικτυακού κόμβου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών με τις δράσεις του Υπουργείου στον αντίστοιχο τομέα, στο πλαίσιο της Ελληνικής Προεδρίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Κάθε Επιτροπή υποχρεούνταν να ενημερώνει σε τακτά χρονικά διαστήματα τον Γενικό Συντονιστή ήτοι τον Γενικό Δ/ντη Μεταφορών καθώς και τον Αναπληρωτή του, αν και ουσιαστικά ο τελευταίος δηλαδή ο Προϊστάμενος των Διεθνών Σχέσεων είχε διαρκή επικοινωνία μαζί τους λόγω και του άμεσου και ουσιαστικού συντονιστικού ρόλου του Τμήματος.

Στις σχέσεις με το Ευρωκοινοβούλιο είχε δοθεί ιδιαίτερη προσοχή και προς τον σκοπό αυτό ορίστηκε υπεύθυνος, ο οποίος είχε τακτικές επαφές με τους Ευρωβουλευτές, προκειμένου αφενός μεν να τους παρέχει πλήρη ενημέρωση για τα θέματα που θα προωθήσει η Ελληνική Προεδρία

στους τομείς των μεταφορών, αφετέρου δε να προετοιμάσει το έδαφος για τη συνεργασία που απαιτείται στο πλαίσιο των συνδιαλλαγών Συμβουλίου – Ε. Κοινοβουλίου.

Ακόμα υπήρχαν τακτικές επαφές με τις Πρεσβείες των χωρών μελών της Ε.Ε. στην Αθήνα, αλλά και απευθείας με τα Υπουργεία Μεταφορών και Επικοινωνιών των κοινοτικών χωρών, προκειμένου να σχηματισθεί μια πρώτη εικόνα των προθέσεων και των διαθέσεων των χωρών αυτών, για την επίτευξη συγκλίσεων στα θέματα που είχε κληθεί να διαχειρισθεί η Ελληνική Προεδρία.

Είχε δημιουργηθεί δικτυακός κόμβος (site) στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, που είχε συνδεθεί με τον αντίστοιχο κόμβο του Υπουργείου Εξωτερικών και ο οποίος, μεταξύ των άλλων, περιλάμβανε:

- Δηλώσεις και Ανακοινώσεις της Πολιτικής Ηγεσίας
- Θέματα που θα διαχειρισθεί η Ελληνική Προεδρία στους τομείς των μεταφορών και των επικοινωνιών
- Πλήρες χρονοδιάγραμμα των συναντήσεων
- Πρωτοβουλίες και εκδηλώσεις κατά τη διάρκεια της Ελληνικής Προεδρίας

Τέλος σημειώνεται ότι γίνονταν τακτικές συντονιστικές συσκέψεις υπό τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών από τον Φεβρουάριο του 2002, προκειμένου να επιλυθούν επιμέρους ζητήματα της οργάνωσης και να δοθούν συγκεκριμένες κατευθύνσεις για την προετοιμασία του ΥΜΕ για την Προεδρία.

### **Ενέργειες και επαφές της Πολιτικής Ηγεσίας**

Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών ενεπλάκη ενεργά τόσο στην οριστικοποίηση του προγράμματος της Προεδρίας όσο και στη προώθηση των κοινοτικών θεμάτων που περιέχονταν στις προτεραιότητες της Ελληνικής Προεδρίας στο Συμβούλιο Μεταφορών της ΕΕ.

Ειδικότερα:

#### **1. Επαφές πολιτικής ηγεσίας με ομολόγους λοιπών ΚΜ**

Οι επαφές του Υπουργού και της Πολιτικής Ηγεσίας για την προετοιμασία της Ελληνικής προεδρίας στην Ε.Ε. ξεκίνησαν τον Ιούνιο του 2002, με τη συνάντηση με τον Βρετανό Υφυπουργό Μεταφορών κ. David Jamieson και Βρετανική Αντιπροσωπεία.

Ακολούθησε συνάντηση με τον Ιταλό Υπουργό Μεταφορών κ. Pietro Lunardi στις 17.9.2002, κατά την οποία συμφωνήθηκαν συνεχείς επαφές και συνεργασία των δύο πλευρών σε όλα τα επίπεδα,

για τα θέματα του Συμβουλίου Μεταφορών, καθόσον η Ιταλία ανέλαμβανε την Προεδρία της Ευρωπαϊκής Ένωσης το β' εξάμηνο 2003.

Τον Νοέμβριο 2002 πραγματοποιήθηκαν επαφές της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών με τα 14 (τότε) Κράτη – Μέλη στον λεγόμενο «Γύρο των Πρωτευουσών». Στις συναντήσεις αυτές έγινε παρουσίαση των Ελληνικών προτεραιοτήτων, ακούστηκαν οι απόψεις των Κρατών – Μελών σε αυτές και έγινε επεξεργασία των διαφόρων απόψεων και εκτίμηση σε ποια θέματα μπορεί να γίνει σύγκλιση και να υπάρξει συμφωνία στο Συμβούλιο Μεταφορών Ε.Ε.

Στις 6 Δεκεμβρίου 2002, στο τελευταίο Συμβούλιο Μεταφορών επί Δανικής Προεδρίας στις Βρυξέλλες, ο Έλληνας Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών παρέλαβε από τον Δανό Ομόλογό του την Προεδρία του Συμβουλίου Μεταφορών Ε.Ε., η οποία άρχισε επισήμως την 1.1.2003.

## **2. Επαφές πολιτικής ηγεσίας με την Ε.Επιτροπή**

Στις 2.10.2002 ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών συναντήθηκε στις Βρυξέλλες με την Επίτροπο Μεταφορών κα Loyola de Palacio και συζήτησε τις προτεραιότητες της Ελληνικής προεδρίας στον τομέα των μεταφορών, λαμβάνοντας τη διαβεβαίωση της Επιτρόπου για τη βοήθεια που επιθυμεί να παράσχει η Ε. Επιτροπή στη χώρα μας για την επιτυχή έκβαση της Προεδρίας.

Στις 24.10.2002 ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου συναντήθηκε στις Βρυξέλλες με τον Γενικό Διευθυντή της Ε. Επιτροπής κ. Francois Lamoureux και συζήτησε τις προτεραιότητες της Ελληνικής προεδρίας στον τομέα των μεταφορών. Από την πλευρά της η Ε. Επιτροπή ενημέρωσε για τις προτάσεις που ετοιμάζει μέχρι το τέλος του 2002, προκειμένου ορισμένες από αυτές να ενταχθούν στο πρόγραμμα της Ελληνικής προεδρίας.

Στις 14 και 15 Νοεμβρίου επισκέφθηκε την Αθήνα η Αντιπρόεδρος της Ε. Επιτροπής και Επίτροπος Μεταφορών κα Loyola de Palacio για επαφές τόσο με τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, όσο και με τον Πρωθυπουργό, για την προετοιμασία της Ελληνικής Προεδρίας

Τέλος, στις 14 Ιανουαρίου 2003, πραγματοποιήθηκε συνάντηση Αντιπροσωπείας του ΥΜΕ, υπό τον Γενικό Γραμματέα κ. Κωνσταντινίδη και το Γενικό Διευθυντή Μεταφορών κ. Ρυζομυλιώτη με τον Γ. Δ/ντή της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών και Ενέργειας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, κ. Lamoureux. Κατά τη συνάντηση αυτή η Ελληνική Προεδρία ενημέρωσε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τις επιδιώξεις της, και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενημέρωσε την Ελληνική Προεδρία για τις καταληκτικές ημερομηνίες παρουσίασης των προτάσεων ανακοινώσεων, εκθέσεων κλπ της Ε. Επιτροπής της ούτως ώστε η Ελληνική Προεδρία να οριστικοποιήσει το χρονοδιάγραμμα των εργασιών της.

## **3. Επαφές πολιτικής ηγεσίας με το Ευρωκοινοβούλιο**



Στις 27.9.2002 πραγματοποιήθηκε συνάντηση στην Αθήνα του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και της Πολιτικής Ηγεσίας του ΥΜΕ με τους Έλληνες Ευρωβουλευτές, κατά την οποία παρουσιάστηκαν οι προτεραιότητες στους τομείς των μεταφορών και επικοινωνιών. Στη συνάντηση αυτή έγινε εκτίμηση των προτεραιοτήτων από τους Έλληνες Ευρωβουλευτές, σε σχέση και με τις εργασίες της Επιτροπής Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού (RETT) του Ε. Κοινοβουλίου και συμφωνήθηκε σταθερή και διαρκής συνεργασία, για την προώθηση των θεμάτων κατά τη διάρκεια της Ελληνικής Προεδρίας.

Στις 2.10.2002 ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών συναντήθηκε στις Βρυξέλλες με τον Αντιπρόεδρο του Λαϊκού Κόμματος κ. Salafranca και παρακάθησε σε δείπνο που παρέθεσε προς τιμή του ο Αντιπρόεδρος του Ε. Κοινοβουλίου κ. Γεώργιος Δημητράκοπουλος. Αντικείμενο και στις δύο συναντήσεις ήταν η συνεργασία της Ελληνικής Προεδρίας με το Ε. Κοινοβούλιο, που είναι απαραίτητη και επιτακτική στο πλαίσιο της διαδικασίας της συναπόφασης.

Την 1.11.2002 πραγματοποιήθηκε συνάντηση στην Αθήνα του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών με τον εκπρόσωπο του Ευρωπαϊκού Σοσιαλιστικού Κόμματος κ. Willi Piecyk, ενώ στις 4 Νοεμβρίου 2002 ο Υπουργός συνάντησε στις Βρυξέλλες τον Πρόεδρο της Επιτροπής Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού (RETT) του Ε. Κοινοβουλίου κ. Caveri, τους Αντιπροέδρους και τους συντονιστές της ίδιας Επιτροπής.

Στις 13.11.2002 πραγματοποιήθηκε συνάντηση στην Αθήνα του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών με τον Πρόεδρο του Κόμματος των Φιλελευθέρων κ. Watson και Αντιπροσωπείας του ίδιου Κόμματος.

Το πρόγραμμα της Ελληνικής Προεδρίας στο Συμβούλιο Μεταφορών της ΕΕ, παρουσιάστηκε, στην τελική του μορφή, από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, στην Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής Μεταφορών και Τουρισμού (RETT) του Ε.Κοινοβουλίου στις 21 Ιανουαρίου 2003

### **Διεξαγωγή της Προεδρίας**

Προεδρεύων της Ομάδας Μεταφορών του Συμβουλίου επί Ελληνικής Προεδρίας ήταν ο παλαιότερος εκπρόσωπος του Υπουργείου στη ΜΕΑ ΕΕ, εθνικός εκπρόσωπος ήταν ο έτερος εκπρόσωπος μας στην ΜΕΑ (η εκπροσώπηση μας στην ΜΕΑ είχε ενισχυθεί ενόψει της Ελληνικής Προεδρίας). Σε κάθε Ομάδα Εργασίας συμμετείχε ο αρμόδιος εμπειρογνώμονας, ενώ πάντα παρευρίσκονταν υποστηρικτικά και άλλο μόνιμο στέλεχος του Υπουργείου ή εξωτερικός συνεργάτης.

Το Τμήμα Διεθνών Σχέσεων, με ενισχυμένο συντονιστικό ρόλο, παρακολουθούσε τις εξελίξεις και επεδίωκε απευθείας επικοινωνία τόσο με τους αντίστοιχους υπηρεσιακούς παράγοντες των άλλων ΚΜ όσο και με τα γραφεία Υπουργών μεγάλων ΚΜ (κατόπιν εντολής της πολιτικής ηγεσίας) για τη διερεύνηση των ορίων τους και την εξεύρεση συμβιβαστικών λύσεων.

Συστηματική ήταν και η επικοινωνία με τη Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου ώστε μετά το πέρας της συνάντησης κάθε Ομάδας να έχει την ανατροφοδότηση των αποτελεσμάτων (feedback) για την προετοιμασία της επόμενης συνάντησης. Ο ρόλος της ΓΓ του Συμβουλίου είναι πράγματι πολύ σημαντικός και η υποστήριξη που μπορεί να προσφέρει στην Προεδρία αποδείχτηκε μέρος της επιτυχίας της δεδομένου ότι στηρίζει την Προεδρία στα καθήκοντά της, σε κάθε φάση, λειτουργώντας ως «μνήμη» των συζητήσεων & αποφάσεων. Συμβουλεύει την Προεδρία πώς να χειριστεί τις εργασίες (ακόμα και το Άτυπο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών) και επεξεργάζεται και προωθεί συμβιβασμούς.

Το Τμήμα βρισκόταν βεβαίως σε διαρκή, ανοιχτή επικοινωνία τόσο με τις Επιτροπές Μελέτης και Υποστήριξης όσο και με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου, τους εποπτευόμενους φορείς ή/και τις υπηρεσίες άλλων συναρμόδιων Υπουργείων προκειμένου να αντιμετωπιστούν προβλήματα της αρμοδιότητας τους που προέκυπταν και ενδεχομένως εμποδίζαν το συμβιβασμό. Ωστόσο, κάποιες φορές έλαβε ad hoc πρωτοβουλίες (με την έγκριση πάντα της πολιτικής ηγεσίας), που ξεπερνούσαν τις θεσμοθετημένες αρμοδιότητες του. Είναι όμως αυτές οι «υπερβάσεις» που συχνά αποδείχτηκαν σωτήριες και καθοριστικές για την επιτυχημένη έκβαση των θεμάτων που κλήθηκε να χειριστεί η Ελληνική Προεδρία.

### **4.3 ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ ΠΡΟΕΔΡΙΑΣ**

#### **1. Συμπόσιο για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (Βρυξέλλες, 6 Μαΐου 2003)**

Το θέμα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών ήταν ιδιαίτερου ελληνικού ενδιαφέροντος, και την εποχή εκείνη αναμένονταν η αναθεώρηση του. Ως Προεδρία θέλαμε να εντάξουμε στις εργασίες μας τη σχετική πρόταση της Επιτροπής. Κάτι τέτοιο δεν κατέστη εφικτό λόγω αργοπορίας των προκαταρκτικών σταδίων επεξεργασίας της από τις υπηρεσίες της Επιτροπής. Έτσι, η ίδια η Επιτροπή πρότεινε στην Προεδρία μας, να πραγματοποιηθεί σχετικό Συμπόσιο - , το οποίο θα λειτουργούσε ως forum ζυμώσεων που θα ενίσχυε την κατάρτιση μίας άρτιας πρότασης της Επιτροπής - βοηθώντας σημαντικά στην οργάνωση του.

Στο Συμπόσιο μετείχαν υπουργοί από όλες τις χώρες της Ευρώπης, ευρωβουλευτές, εκπρόσωποι της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, διεθνών χρηματοδοτικών οργανισμών και της αγοράς μεταφορών, οι οποίοι ανέλυσαν το ρόλο που θα διαδραματίσουν τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα στη διευρυμένη Ευρώπη και τις θετικές επιπτώσεις που αναμένεται να επιφέρουν στην ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων αγαθών και υπηρεσιών.

Στο περιθώριο του Συμποσίου, ο Έλληνας Υπουργός Μεταφορών είχε ιδιαίτερες συναντήσεις με αξιωματούχους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και την αντιπρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και Επίτροπο Μεταφορών και Ενέργειας Loyola de Palacio. Κατά τις συναντήσεις αυτές συζητήθηκε η προώθηση του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα και η σιδηροδρομική σύνδεση Κοζάνη-Καλαμπάκα-Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα και Ρίο-Ιωάννινα (άξονας προτεραιότητας ν. 29).

## **2. Ημερίδα για τις εξωτερικές αεροπορικές σχέσεις της Ε. Κοινότητας (Αθήνα, Ζάππειο Μέγαρο, 24 Ιανουαρίου 2003)**

Στην ημερίδα συμμετείχαν εμπειρογνώμονες από τα ΚΜ και την Ε.Επιτροπή. Αντικείμενο αυτής ήταν η αξιολόγηση της Απόφασης του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ), η ανάλυση των οικονομικών και επιχειρησιακών ζητημάτων που αφορούσαν τις διαπραγματεύσεις Ε.Ε.-Η.Π.Α. καθώς και η προώθηση και υλοποίηση του κοινού Διατλαντικού Αεροπορικού Χώρου

## **3. Άτυπο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών (Μάιος 2003)**

Είναι γνωστό ότι κάθε χώρα, η οποία ασκεί την Προεδρία της Ε.Ε., σε συνεννόηση με την Ε. Επιτροπή, διοργανώνει στη χώρα της, τα λεγόμενα «Άτυπα Συμβούλια Υπουργών», τα μόνα τα οποία διοργανώνονται στα κράτη -μέλη, αφού όλα τα Συμβούλια Υπουργών διεξάγονται στις Βρυξέλλες ή το Λουξεμβούργο.

Τα «Άτυπα Συμβούλια» από τη μία πλευρά έχουν στόχο να προετοιμάσουν την προώθηση θέσεων του κράτους, το οποίο ασκεί την Προεδρία και από την άλλη να φέρουν τους προσκεκλημένους Υπουργούς και εκπροσώπους χωρών ή φορέων σε επαφή με τη χώρα, τα θέματα της σε σχέση με τον κύριο στόχο, άλλα και με τις φυσικές ομορφιές που διαθέτει, τον πολιτισμό και τις τοπικές κοινωνίες,

Τα κύρια θέματα του Άτυπου Συμβουλίου Μεταφορών που πραγματοποιήθηκε στην Ελλάδα ήταν:

- «Προς μια κοινή ευρωπαϊκή πολιτική προώθησης των αστικών μαζικών μεταφορών» και
- «Βελτίωση της εικόνας της κοινοτικής ναυτιλίας και προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα».

Το «Άτυπο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας», το οποίο διεξήχθη στη χώρα μας τήρησε όλες τις αρχές και τους στόχους των Άτυπων και επέδειξε στους φιλοξενούμενους ένα μεγάλο μέρος της ναυτικής και θαλασσινής Ελλάδας.

Διεξήχθη επί πλοίου, εν πλω, για πρώτη φορά στην ιστορία των Συμβουλίων της Ε.Ε. καθώς κρίθηκε ότι έτσι θα προβάλλει η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη της Ε.Ε. την ελληνική ναυτιλία και την ακτοπλοΐα.

Διεξήχθη από δύο υπουργεία (Μεταφορών και Ναυτιλίας) με τη συνεργασία και του Υπουργείου Αιγαίου, με επισκέψεις σε 10 λιμάνια και 3 νησιά.

Το Άτυπο διεξήχθη για πρώτη φορά με τη νέα σύνθεση του Συμβουλίου Υπουργών, δηλαδή της συμμετοχής 25 χωρών. Η επί του πλοίου διαμονή έδωσε την ευκαιρία διοργάνωσης πολλών διμερών συνομιλιών και χρόνο για την πρώτη γνωριμία.

#### 4.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

##### **Η Κεφαλαιώδης σημασία του συντονισμού για μια επιτυχημένη Προεδρία**

Η ομολογουμένως επιτυχημένη Ελληνική Προεδρία των μεταφορών βασίστηκε τόσο σε οργανωμένες δομές και θεσμοθετημένα συντονιστικά όργανα όσο και σε προσωπικές επαφές, προσπάθειες και πρωτοβουλίες των υπηρετούντων στην ΜΕΑ ΕΕ και στην κεντρική υπηρεσία του ΥΜΕ.

Μετά και από την εμπειρία της Ελληνικής Προεδρίας, ο συντονισμός, πολιτικός και οργανωτικός, σε όλα τα επίπεδα του εθνικού συστήματος αναδείχτηκε σε βασικό προαπαιτούμενο όχι μόνο μιας επιτυχημένης Προεδρίας αλλά και μιας αποτελεσματικής συμμετοχής γενικά στο ενωσιακό σύστημα λήψης των αποφάσεων στο βαθμό που αφενός πρέπει όλοι οι φορείς της εθνικής διοίκησης να ενσωματωθούν στην ενωσιακή πολιτική διαδικασία την ίδια στιγμή που αυτόματα εντείνονται οι ανταγωνισμοί και οι τάσεις αυτονόμησης κάποιων φορέων τόσο σε διυπουργικό επίπεδο (μεταξύ συναρμόδιων τεχνικών υπουργείων αλλά και μεταξύ τεχνικών και πολιτικών Υπουργείων) όσο και σε σχέση με την κοινωνία και τις οργανώσεις της αλλά και με την ενωσιακή διοίκηση.

Εννοείται βέβαια ότι ο συντονισμός συνιστά εξίσου βασική προϋπόθεση της επιτυχούς υλοποίησης των θεσμοθετημένων πολιτικών δεδομένου ότι η υλοποίηση τους άπτεται της αρμοδιότητα πολλών θεσμικών παραγόντων σε εθνικό επίπεδο.

Οι κυβερνήσεις οφείλουν λοιπόν να εγκαθιστούν έγκαιρα, φορείς και διαδικασίες εσωτερικού συντονισμού και να μην καταλείπεται αυτός στην υπευθυνότητα, την ευσυνειδησία, το «φιλότιμο» και τον εν γένει πατριωτισμό κάποιων στελεχών της δημόσιας διοίκησης.

Ειδικά στον τομέα των μεταφορών, που αποτελεί ένα πολυσύνθετο σύστημα που πρέπει να λαμβάνει υπόψη πληθώρα παραγόντων για τη διαμόρφωση διαρθρωτικών πολιτικών μακροπρόθεσμου χαρακτήρα, με στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα των ανθρώπων και των εμπορευμάτων, ο αποτελεσματικός συντονισμός από ένα όργανο με ευρεία γνώση του τομέα μεταφορών καθίσταται αναγκαίος για τον έγκαιρο προγραμματισμό της πολιτικής και την αποτελεσματική υλοποίηση της.