



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 14.07.1998
COM(1998) 444 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**Προς ένα πλαίσιο επίλυσης
των περιβαλλοντικών προβλημάτων που προκαλούνται
από την κυκλοφορία των βαρέων φορτηγών οχημάτων**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Παράγραφοι	Σελίδα
ΕΚΤΕΝΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗ		1-2
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1	3
Περιβαλλοντικά προβλήματα που προκαλούνται από τη χρήση των βαρέων φορτηγών οχημάτων	2-5	3-4
Πολιτικό ιστορικό	6-13	4-8
Σκοπός του εγγράφου εργασίας	14-16	9-10
 ΠΕΔΙΑ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΗΣ		 10
A. ΤΕΛΗ ΟΔΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ	17-23	11-14
Συστήματα τιμολόγησης των οδικών τελών	24-26	14-15
Βέλτιστη πρακτική	27-29	15-16
Ανάπτυξη κοινού πλαισίου επιβολής των τελών	30	16-17
B. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ		17
Υποδομή	31-38	17-20
Εξυπηρέτηση	39-42	20-22
Λεωφόροι εμπορευματικών μεταφορών	43-45	22-23
Γ. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	46-55	24-27
Δ. ΤΕΧΝΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	56-60	27-30
Τεχνικός έλεγχος	61-63	30-31
Περιορισμοί οδήγησης	64	31-32
 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΑΛΠΕΙΣ	65-71	32-34
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	72-74	34-36
Παράρτημα 1		37-40
Παράρτημα 2		41-45

**Προς ένα πλαίσιο επίλυσης των περιβαλλοντικών προβλημάτων
που προκαλούνται από την κυκλοφορία βαρέων φορτηγών οχημάτων**

ΕΚΤΕΝΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Με την ευκαιρία της προσχώρησης της Αυστρίας, της Σουηδίας και της Φινλανδίας, η Ευρωπαϊκή Ένωση προέβη στην ακόλουθη δήλωση:

"Η Ευρωπαϊκή Ένωση πληροφορεί την Αυστρία ότι το Συμβούλιο έχει ζητήσει από την Επιτροπή να υποβάλει προς έγκριση ένα πλαίσιο για την επίλυση των περιβαλλοντικών προβλημάτων που δημιουργούνται ως αποτέλεσμα της κυκλοφορίας βαρέων φορτηγών οχημάτων. Το πλαίσιο θα περιλαμβάνει ενδεδειγμένα μέτρα που θα αφορούν την επιβολή τελών για τη χρήση του οδικού δικτύου, τη σιδηροδρομική υποδομή, τις εγκαταστάσεις συνδυασμένων μεταφορών και τα τεχνικά πρότυπα των οχημάτων.

Το παρόν έγγραφο εργασίας εκπονήθηκε με σκοπό να δοθεί μια σαφής εικόνα των ισχυόντων και των υπό εκπόνηση μέτρων που μπορούν να ληφθούν ως βάση μιας ολοκληρωμένης πολιτικής η οποία θα αντιμετωπίζει τα περιβαλλοντικά προβλήματα για τα οποία γίνεται λόγος στη δήλωση. Καθώς βέβαια μια τέτοια πολιτική θα ισχύει σε ολόκληρη την Κοινότητα, χρειάζεται να προβλεφθούν κάποιες διαφοροποιήσεις, ανάλογα με τη σοβαρότητα των περιβαλλοντικών προβλημάτων. Έτσι για παράδειγμα, το πρόγραμμα Auto/Oil¹ λαμβάνει υπόψη τις μεγάλες διαφορές ως προς τα επίπεδα περιβαλλοντικής ρύπανσης μεταξύ πόλεων όπως είναι η Χάγη και η Κολωνία από τη μια μεριά, η Μαδρίτη και η Αθήνα από την άλλη, ενώ παράλληλα εγγυάται ότι τα μέτρα για όλες αυτές τις πόλεις θα συμβαδίζουν με τη γενική προσέγγιση. Στο έγγραφο εργασίας περιγράφονται τα μέτρα που έχουν ληφθεί μέχρι στιγμής και όσα προβλέπονται για το εγγύς μέλλον σε μια κατεύθυνση εξέλιξης των μεταφορών στα πλαίσια των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας.

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, η Επιτροπή υπέβαλε αρκετές προτάσεις σχετικές με τις τέσσερις κατηγορίες μέτρων στις οποίες αναφέρεται η δήλωση: οι προτάσεις αφορούσαν, μεταξύ άλλων, διαφοροποιημένη επιβολή τελών οδικού δικτύου, αποτελεσματικότερους σιδηροδρόμους, βελτιωμένα σημεία μεταφόρτωσης, βελτιωμένες συνθήκες για συνδυασμένες μεταφορές και υψηλές τεχνικές προδιαγραφές όπως αυτές που περιγράφονται στο πρόγραμμα Auto/Oil. Εντούτοις, πολλά από τα μέτρα αυτά μένει ακόμη να γίνουν νομοθεσία και να εφαρμοστούν. Επιπλέον, μια συνεκτική προσέγγιση των προβλημάτων της περιοχής των Άλπεων αποτελεί τον κύριο στόχο ενός σχεδίου συμφωνίας μεταξύ Κοινότητας και Ελβετίας, η οποία θα διέπει τις μεταφορές. Το παρόν έγγραφο εργασίας αναφέρεται τόσο στις δράσεις που έχουν ήδη αναληφθεί όσο και σε όσες προβλέπονται για το μέλλον για να παγιώσουν και να εδραιώσουν τις βάσεις του πλαισίου.

Σύμφωνα με την ανάλυση που ακολουθείται στο παρόν έγγραφο εργασίας, η αποφυγή περιττών μεταφορών (κυκλοφορία που διοχετεύεται προς άλλες κατευθύνσεις, άδεια φορτηγά), μαζί με την αύξηση του μεριδίου μεταφορών που δεν επιβαρύνουν το περιβάλλον (σιδηροδρομικές και συνδυασμένες μεταφορές) και την ελαχιστοποίηση των οχλήσεων που προκαλούνται από τα οδικά οχήματα μέσω αυστηρών τεχνικών προδιαγραφών, συμβάλλουν σημαντικά στην επίτευξη των στόχων του πλαισίου. Τα μέτρα που εφαρμόζονται ήδη και όσα βρίσκονται υπό εκπόνηση αναμένεται να προωθήσουν σε μεγάλο βαθμό την επίλυση των περιβαλλοντικών προβλημάτων που προκαλούνται από τα βαρέα φορτηγά οχήματα. Χρειάζεται όμως άμεση δραστηριοποίηση.

¹ Το πρόγραμμα Auto/Oil είναι ένα πρόγραμμα συνεργασίας, που έχουν στήσει από κοινού η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τις ευρωπαϊκές αυτοκινητοβιομηχανίες και τις εταιρείες πετρελαιοειδών, για να μελετήσουν την τεχνολογία των κινητήρων, την ποιότητα των καυσίμων και του ατμοσφαιρικού αέρα, με απώτερο σκοπό την υποβολή προτάσεων για τη μείωση των ρύπων που εκπέμπονται από τα οχήματα.

Κανένα μέτρο από μόνο του δεν είναι αρκετό για να επιτευχθεί ο στόχος για μεταφορές που θα διέπονται από τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Απαιτείται λοιπόν μια δέσμη μέτρων, και η Επιτροπή έχει ήδη υποβάλει ικανό αριθμό προτάσεων που καλύπτουν μεμονωμένες συνιστώσες του πλαισίου. Είναι προφανές ότι η εφαρμογή των μέτρων έχει καθοριστική σημασία για την επιτυχία της στρατηγικής. Εντούτοις, μικρή μόνο πρόοδος έχει σημειωθεί μέχρι στιγμής σε ό,τι αφορά τη θέσπιση καίριας σημασίας μέτρων της δέσμης - προτάσεις κυρίως για τις σιδηροδρομικές μεταφορές και για την επανεξέταση του καθεστώτος του ευρωπαϊκού φορολογικού σήματος (οδηγία 93/89/EK). Μεταξύ των προτάσεων που προωθούνται και που απαιτούν προτεραιότητα και προσοχή περιλαμβάνονται η Λευκή Βίβλος για την επιβολή τελών υποδομής και διάφορες προτάσεις που αφορούν τις σιδηροδρομικές μεταφορές (και κυρίως τους όρους πρόσβασης στην υποδομή σιδηροδρομικών μεταφορών, την τεχνική εναρμόνιση και τις σχέσεις κράτους και εταιρειών σιδηροδρόμων σε ό,τι αφορά ζητήματα χρηματοδότησης). Στο παράρτημα 1 προβλέπεται συνολική επισκόπηση των εν λόγω προτάσεων και πρωτοβουλιών. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θα παρακολουθεί τις εξελίξεις από κοντά και θα συντάσσει εκθέσεις σε τακτά διαστήματα ώστε να διαπιστωθεί κατά πόσον, με την πάροδο του χρόνου, θα σημειωθεί πρόοδος προς την κατεύθυνση επίτευξης των στόχων.

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Προς ένα πλαίσιο επίλυσης
των περιβαλλοντικών προβλημάτων που προκαλούνται
από την κυκλοφορία των βαρέων φορτηγών οχημάτων

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Το 1994 το Συμβούλιο ζήτησε από την Επιτροπή να εντάξει ορισμένες δράσεις σε ένα πλαίσιο χωρίς να αποκλείσει άλλα θέματα τα οποία από κοινού θα μπορούσαν να αποτελέσουν μια σφαιρική κοινοτική προσέγγιση για την επίλυση των περιβαλλοντικών προβλημάτων που προκαλούνται από την κυκλοφορία των βαρέων φορτηγών οχημάτων. Παρά το γεγονός ότι το αίτημα αυτό υποβλήθηκε κατά την προσχώρηση της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας, το πλαίσιο έπρεπε να ισχύει για όλη την Κοινότητα. Αυτό καθαυτό το πλαίσιο, μπορεί να θεωρηθεί ως σημαντική συμβολή στο στόχο της αειφόρου κινητικότητας, τον οποίο πρότεινε η Επιτροπή για να ενισχυθεί η ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών στη Λευκή Βίβλο του 1992.² Το αίτημα περιλαμβάνεται στη Δήλωση αριθ. 34 σχετικά με την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας:³

"Η Ευρωπαϊκή Ένωση πληροφορεί την Αυστρία ότι το Συμβούλιο έχει ζητήσει από την Επιτροπή να υποβάλει προς έγκριση ένα πλαίσιο για την επίλυση των περιβαλλοντικών προβλημάτων που δημιουργούνται ως αποτέλεσμα της κυκλοφορίας βαρέων φορτηγών οχημάτων. Το πλαίσιο θα περιλαμβάνει ενδεδειγμένα μέτρα που θα αφορούν την επιβολή τελών για τη χρήση του οδικού δικτύου, τη σιδηροδρομική υποδομή, τις εγκαταστάσεις συνδυασμένων μεταφορών και τα τεχνικά πρότυπα των οχημάτων.

Περιβαλλοντικά προβλήματα που προκαλούνται από τη χρήση των βαρέων φορτηγών οχημάτων

2. Η ρύπανση του αέρα, οι εκπομπές αερίων που συμβάλουν στην άνοδο της θερμοκρασίας στον πλανήτη, ο θόρυβος και οι δονήσεις αποτελούν εγγενείς συνέπειες των μεταφορών· η ρύπανση του εδάφους και των υδάτων μπορεί να προέλθει, ιδίως, από τη διαρροή επικίνδυνων εμπορευμάτων· η καταστροφή ή η ρήξη των φυσικών ενδιαιτημάτων προκαλείται από τις δομικές κατασκευές. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση μπορεί να επιτείνει πολλά από αυτά τα περιβαλλοντικά προβλήματα.
3. Το CO₂ και σε μικρότερο βαθμό τα NO_x είναι αέρια που συντελούν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου και επομένως συμβάλλουν στην άνοδο της θερμοκρασίας του πλανήτη. Τα NO_x, μαζί με τα HC, προκαλούν τη ρύπανση του αέρα στις πόλεις και είναι σημαντικοί πρόδρομοι ρύποι στο σχηματισμό του όζοντος στο ύψος του εδάφους και επομένως συμβάλλουν στη δημιουργία αναπνευστικών προβλημάτων. Τα αιωρούμενα σωματίδια συνδέονται με τις αναπνευστικές ασθένειες και

² COM(92) 494 τελικό της 2.12.1992.

³ C 241 της 29.8.1994.

αυξάνουν τον κίνδυνο της καρκινογένεσης· οι υπερβολικές συγκεντρώσεις CO οδηγούν σε ναυτίες και μπορούν να προκαλέσουν καρδιαγγειακά προβλήματα. Επίσης, η διάλυση των παλαιών οχημάτων, των οχημάτων που λειτουργούν με κλιματισμό ή των οχημάτων ψυγείων, προκαλεί εκπομπές χλωροφθορανθράκων (CFC), οι οποίοι καταστρέφουν το όζον στα ανώτερα στρώματα της ατμόσφαιρας.

4. Οι πιο σημαντικοί ρύποι που προέρχονται από τα φορτηγά είναι τα NOx, τα αιωρούμενα σωματίδια και το CO₂. Οι πετρελαιοκινητήρες είναι μια από τις πιο σημαντικές πηγές εκπομπές αιωρούμενων σωματιδίων και, έως το έτος 2010, θα ευθύνονται για το ήμισυ των συνολικών εκπομπών NOx. Το ύψος των εκπομπών CO₂ από τις μεταφορές αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά από το 1990 έως το 2010, κύριος δε συντελεστής της αύξησης αυτής θα είναι οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές.
5. Ο θόρυβος από την κυκλοφορία θεωρείται ως μείζον περιβαλλοντικό πρόβλημα από το 35% των πολιτών της ΕΕ, ιδιαίτερα των πυκνοκατοικημένων περιοχών. Η ΕΕ αντιμετώπισε το πρόβλημα αυτό καθιστώντας αυστηρότερα τα πρότυπα έγκρισης τύπου για τα φορτηγά και τα επιβατικά αυτοκίνητα σε ό,τι αφορά τον θόρυβο, έτσι ώστε οι μέγιστες επιτρεπόμενες εκπομπές θορύβου ενός νέου φορτηγού να έχουν μειωθεί προοδευτικά από 88 dB(A) το 1990 σε 80 dB(A) έως το 1996. Δυστυχώς, στην πράξη υπήρξε βελτίωση μόνον κατά 2 dB(A). Κύρια αιτία του γεγονότος αυτού είναι η μεταβολή της σχετικής σημασίας του θορύβου που προκαλούν οι κινητήρες και από τα ελαστικά. Ο θόρυβος των ελαστικών κυριαρχεί όλο και περισσότερο. Ωστόσο, είναι πολύ δυσκολότερο να επιτευχθεί γρήγορα σε ευρωπαϊκή κλίμακα μείωση του θορύβου από τα ελαστικά, επειδή ο κύριος καθοριστικός παράγοντας για το θόρυβο των ελαστικών είναι το οδόστρωμα. Όντως, έχει παρατηρηθεί μικρή βελτίωση στο θόρυβο που προκαλείται από τα ελαστικά.

Πολιτικό ιστορικό

6. Το αίτημα που υπέβαλε το Συμβούλιο στην Επιτροπή όταν προσχωρούσε η Αυστρία στην Κοινότητα πρέπει να εξετασθεί με βάση τις σοβαρές ανησυχίες που υπάρχουν για τις περιβαλλοντικές συνέπειες της κυκλοφορίας βαρέων φορτηγών οχημάτων στην περιοχή των Άλπεων. Η Λευκή Βίβλος για τη "Μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών - μια σφαιρική προσέγγιση για τη δημιουργία ενός κοινοτικού πλαισίου αειφόρου κινητικότητας"⁴ τόνιζε ότι οι οδικές μεταφορές κατέχουν σημαντικό μερίδιο στην κατανάλωση ενέργειας (80%) και στις εκπομπές CO₂ (75%) παραγόμενου από όλα τα μέσα μεταφοράς, καθώς και ότι συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στην αστική ρύπανση και κατέληγε ότι πρέπει να αναληφθεί δράση για να μειωθούν οι περιβαλλοντικές συνέπειες των μεταφορών. Η Επιτροπή δημοσίευσε στη συνέχεια ορισμένες ανακοινώσεις και προτάσεις, όπου σκιαγραφούνται τα μέτρα αντιμετώπισης του προβλήματος.⁵ Για να επιτευχθούν πιο

⁴ COM(92) 494 τελικό της 2.12.1992.

⁵ "Ανάπτυξη της ακτοπλοΐας στην Ευρώπη". COM(95) 317 τελικό της 5.7.1995.

"Για μια δίκαιη και αποτελεσματική διαμόρφωση των τιμών στις μεταφορές". COM(95) 691 τελικό της 20.12.1995.

"Πρόγραμμα δράσης για την προώθηση των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών". COM(96) 335 τελικό της 24.7.1996.

"Στρατηγική ανασυγκρότησης των κοινοτικών σιδηροδρόμων". COM(96) 421 τελικό της 30.7.1996.

"Διατροφικότητα και διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση". COM(96) 243 τελικό της 29.5.1997.

"Μεταφορές και CO₂ - Ανάπτυξη κοινοτικής προσέγγισης". COM(98) 204 τελικό της 31.3.1998.

μακροπρόθεσμες λύσεις, η έρευνα θα συνεχιστεί στο πέμπτο πρόγραμμα πλαίσιο έρευνας και ανάπτυξης.

7. Στην ανακοίνωσή της για τις μεταφορές και το CO₂, η Επιτροπή υπογράμμισε ότι χρειάζονται σημαντικές μεταβολές στις μεταφορές έτσι ώστε να επιτραπεί στην Κοινότητα να ανταπεξέλθει στις δεσμεύσεις που έχει αναλάβει στη σύμβαση πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τη μεταβολή του κλίματος μετά τη διάσκεψη του Κυότο. Ταυτόχρονα, οι υπάρχουσες και οι προτεινόμενες κοινοτικές πολιτικές, καθώς και ορισμένα κατά τόπους μέτρα, μπορούν να μετριάσουν την αναμενόμενη αύξηση των εκπομπών CO₂ από τις μεταφορές έως το 2010 εάν εφαρμοστούν πλήρως και γρήγορα. Όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν συγκεκριμένα τη δίκαιη και αποτελεσματική επιβολή οδικών τελών, την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς στις σιδηροδρομικές μεταφορές και την καλύτερη ενσωμάτωση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Επομένως οι πολιτικές αυτές είναι ευεργετικές τόσο για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων που προκαλούνται από τα

βαρέα φορτηγά οχήματα στους κύριους άξονες μεταφορών όσο και για τους στόχους της Κοινότητας σε ό,τι αφορά τη μεταβολή του κλίματος. Γενικότερα, πρέπει να ανευρεθεί μια οδός οικονομικής ανάπτυξης που να προκαλεί λιγότερη ένταση μεταφορών κυρίως με την πλήρη ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών.

8. Το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών/Περιβάλλοντος, στα συμπεράσματα της συνεδρίασης της 17ης Ιουνίου 1998, αναγνώρισε επίσης ότι χρειάζεται *ολοκληρωμένη προσέγγιση* για να προωθηθεί με επιτυχία η αειφόρος κινητικότητα. Το Συμβούλιο κάλεσε τα κράτη μέλη να καταστρώσουν στρατηγικές και να θέσουν στόχους μείωσης της οδικής κυκλοφορίας και των περιβαλλοντικών συνεπειών από τις μεταφορές με μια σειρά μέτρων. Τα μέτρα αυτά έπρεπε να οδηγήσουν ιδίως στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων, εκπομπών και θορύβου και να ενθαρρύνουν τη μεταστροφή σε λιγότερο επιζήμιους για το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς και σε πιο αποτελεσματική χρήση των υποδομών και των οχημάτων. Στο πλαίσιο αυτό, το Συμβούλιο συμφώνησε επίσης μεταξύ άλλων να εξετάσει τις προτάσεις της Επιτροπής που αποσκοπούσαν στη βελτίωση και την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών έτσι ώστε να μειωθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της οδικής κυκλοφορίας· να καταρτισθούν τα αναγκαία σχετικά τεχνικά πρότυπα και να προωθηθεί η διαδικασία για την ενσωμάτωση του περιβαλλοντικού κόστους στην επιβολή οδικών τελών στις μεταφορές. Το Συμβούλιο επανέλαβε το αίτημά του στην Επιτροπή να προβεί σε προτάσεις για τη θέσπιση ενός πλαισίου επίλυσης των περιβαλλοντικών προβλημάτων που προκαλούνται από την κυκλοφορία των βαρέων φορτηγών οχημάτων. Τα συμπεράσματα αυτά δείχνουν με σαφήνεια την ανάγκη που υπάρχει να αναπτυχθεί μια δέσμη συμπληρωματικών μέτρων για να επιτευχθεί αειφόρος κινητικότητα στην ΕΕ. Την ευθύνη για την εφαρμογή των εν λόγω μέτρων πρέπει να έχουν από κοινού η Κοινότητα, τα κράτη μέλη, οι τοπικές και περιφερειακές αρχές, καθώς επίσης οι μεταφορείς και οι χρήστες.
9. Η δράση της Κοινότητας με σκοπό να μειωθούν οι ζημιές που προκαλούνται στο περιβάλλον από τα βαρέα φορτηγά οχήματα στην περιοχή των Άλπεων άρχισε πριν την προσχώρηση της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας με τη συμφωνία διαμετακόμισης με την Αυστρία, η οποία συνήφθη το 1990 και τέθηκε σε εφαρμογή από το 1993. Στόχος της συμφωνίας ήταν να βελτιωθούν οι σιδηροδρομικές υποδομές και τα δρομολόγια συνδυασμένων μεταφορών, όπως επίσης στόχος ήταν να μειωθούν οι απόλυτες τιμές των οξειδίων του αζώτου που εκπέμπουν τα φορτηγά υπό διαμετακόμιση από την Αυστρία κατά 60% από το 1991 έως το 2003. Το μέσο με το οποίο θα επιτευχθεί ο στόχος μείωσης των εκπομπών από τις εμπορευματικές οδικές διαμετακομίσεις είναι το σύστημα των "οικοσημείων", σύμφωνα με το οποίο για τα φορτηγά που διέρχονται το αυστριακό έδαφος πρέπει να υποβάλλεται αριθμός "οικοσημείων" ανάλογος προς την ποσότητα οξειδίων του αζώτου που εκπέμπουν οι κινητήρες τους. Η βάση εκτίμησης του αριθμού οικοσημείων που διαθέτουν οι κοινοτικοί μεταφορείς είναι ο μέσος όρος εκπομπών το 1991 και ο συνολικός αριθμός διαμετακομίσεων του έτους εκείνου. Ο αριθμός αυτός κατανέμεται, κατ' αναλογία, στα κράτη μέλη, τα οποία με τη σειρά τους διανέμουν τα οικοσημεία στους μεταφορείς τους κατά πώς κρίνουν. Το ανώτατο ποσοτικό όριο μειώνεται κάθε έτος, προκειμένου να περιοριστεί ο αριθμός διαθέσιμων οικοσημείων έως το έτος 2003 στο 40% του επιπέδου του 1991. Έτσι, οι εκπομπές θα μειωθούν κατά 60% στο διάστημα 12 ετών. Το σύστημα

αποδεικνύεται επιτυχές διότι σε ό,τι αφορά τα μέσα επίπεδα ρύπανσης ανά όχημα τα αποτελέσματα μέχρι στιγμής υπερβαίνουν τον στόχο, οι δε εκπομπές οξειδίων του αζώτου έχουν σημειώσει πτώση κατά ένα τρίτο το 1995 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1991. Η Επιτροπή δημοσίευσε μια έκθεση για την πρώτη τετραετία λειτουργίας του συστήματος οικοσημείων⁶, η οποία πρέπει να ειπωθεί σε συνδυασμό με το παρόν έγγραφο εργασίας.

10. Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων της προσχώρησης, η διμερής συμφωνία του 1993 είχε ενσωματωθεί στην πράξη προσχώρησης ως Πρωτόκολλο αριθ. 9 σχετικά με τις οδικές,

⁶ COM(98) 6 τελικό της 16.1.1998.

σιδηροδρομικές και συνδυασμένες μεταφορές στην Αυστρία. Το Πρωτόκολλο αυτό άρχισε να ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 1995, ημέρα προσχώρησης της Αυστρίας στην Ένωση. Τα άρθρα 11, 12 και 14 του Πρωτοκόλλου αναφέρονται στο σύστημα των "οικοσημείων" και επαναλαμβάνονται για το λόγο αυτό στο παράρτημα 2. Επιπλέον, η Δήλωση αριθ. 34 της πράξης πρότεινε ένα κοινό πλαίσιο με τις δράσεις που θα εκτεθούν στη συνέχεια στο παρόν έγγραφο εργασίας, το οποίο χρησιμεύει όχι απλώς ως κοινοτική προσέγγιση για να εξασφαλιστεί αειφόρος κινητικότητα στην περιοχή των Άλπεων και την Ελβετία, το Λιχτενστάιν και τη Σλοβενία αλλά επίσης και ως πολιτική όλης της Κοινότητας.

11. Επίσης, μέσα σε μια και μόνο περιοχή, επί παραδείγματι την περιοχή των Άλπεων, τα προστατευτικά μέτρα δεν πρέπει να βασίζονται σε διαφορετικές προσεγγίσεις διότι αυτό θα οδηγήσει σε εκτροπή της κυκλοφορίας. Το σχέδιο οικοσημείων της Αυστρίας, το όριο 28 τόννων της Ελβετίας και η απαγόρευση οδήγησης κατά τη νύκτα, καθώς και το γαλλικό σύστημα διοδίων στους αυτοκινητοδρόμους διαφέρουν πολύ μεταξύ τους. Η εφαρμογή τόσο διαφορετικών μέτρων εμπεριέχει τον σαφή κίνδυνο να δημιουργηθεί εκτροπή της κυκλοφορίας διαφόρων ειδών και ποικίλου βαθμού με αποτέλεσμα να αυξηθούν αντί να μετριασθούν ορισμένες αρνητικές για το περιβάλλον συνέπειες, π.χ., με την αύξηση της απόστασης στις μετακινήσεις. Μια κοινή προσέγγιση θα αποφέρει κοινά οφέλη και θα βοηθήσει να αποφευχθούν οι πρόσθετοι όγκοι μεταφορών και να εξαλειφθούν οι περιβαλλοντικές συνέπειες από την εκτροπή της κυκλοφορίας. Τέλος, μια δέσμη συμπληρωματικών μέτρων είναι αναγκαία για να επιτευχθεί αειφόρος κινητικότητα σε όλη την Κοινότητα.
12. Το Συμβούλιο ζήτησε τη δημιουργία ενός πλαισίου για να αντικατασταθεί εάν είναι δυνατόν το καθεστώς οικοσημείων της Αυστρίας πριν το έτος 2004. Το σύστημα οικοσημείων στην Αυστρία είναι ένα μεταβατικό μέτρο, πριν καθιερωθούν ευρύτερης εμβέλειας μέτρα. Σκοπός του είναι να αποφευχθεί η επιδείνωση της κατάστασης εν αναμονή ενός κοινοτικού πλαισίου, το οποίο θα εξασφαλίσει σύστημα αειφόρων μεταφορών. Το ισχύον σύστημα οικοσημείων είναι επίσης ένα γραφειοκρατικό και ρυθμιστικό σύστημα, βασισμένο σε ποσοτώσεις, το οποίο έρχεται σε αντίθεση με τις σημερινές προσεγγίσεις των περιβαλλοντικών προβλημάτων με άξονα την αγορά, όπως είναι τα οδικά τέλη.
13. Το πλαίσιο επίλυσης των περιβαλλοντικών προβλημάτων που προκαλούνται από τα βαρέα φορτηγά οχήματα πρέπει να βασιστεί σε μια αναλυτική δέσμη συμπληρωματικών μέτρων, στα οποία θα συμπεριλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, τεχνικά πρότυπα, μέσα επιβολής οδικών τελών, πολιτικές υποδομών, λειτουργικές βελτιώσεις και διοικητική μέριμνα. Τα μέτρα αυτά πρέπει να έχουν ως στόχους τις καθαρές μεταφορές και το καθαρό περιβάλλον. Μια στρατηγική προσέγγιση που συνδυάζει σχέδια δράσης και παρακολούθηση της εφαρμογής και της αποτελεσματικότητας των μέτρων αποτελεί την καλύτερη εγγύηση για μια αποτελεσματική πολιτική αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών προβλημάτων που προκύπτουν από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως δηλώνεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής για τις μεταφορές και το CO₂.⁷

⁷ COM(98) 204 τελικό της 31.3.1998.

Σκοπός του εγγράφου εργασίας

14. Στο παρόν έγγραφο εργασίας περιγράφονται οι παλαιότερες, οι σημερινές και οι δυνατές στο μέλλον κοινοτικές δράσεις με σκοπό να μειωθούν οι συνέπειες που προκαλεί η κυκλοφορία των βαρέων φορτηγών οχημάτων στο περιβάλλον, οι οποίες εντάσσονται στο πλαίσιο που αναφέρεται στη Δήλωση αριθ. 34 και αποτελούν συστατικά μέρη της ανάπτυξης μιας πολιτικής για την αειφόρο κινητικότητα. Στόχος είναι να δημιουργηθεί η βάση για μια πρώτη συζήτηση σε επίπεδο υπουργών κατά τη διάρκεια του άτυπου Συμβουλίου Υπουργών στην Αυστρία στις 15 Σεπτεμβρίου 1998. Εκτός από τα μέτρα που θα συζητηθούν στο πλαίσιο του παρόντος
εγγράφου

εργασίας, η περαιτέρω πρόοδος άλλων οριζόντιων πρωτοβουλιών θα μπορούσε να προωθήσει την αποτελεσματικότητα του πλαισίου, όπως π.χ. η επέκταση των βασικών αρχών της οδήγίας για το χρόνο εργασίας σε όλους τους εργαζόμενους στις μεταφορές θα μπορούσε όχι μόνο να εξασφαλίσει ελάχιστη προστασία της υγείας και της ασφάλειας αλλά και να θέσει ίσους όρους για όλους τους τρόπους μεταφοράς.

15. Οι αρχές που καθοδήγησαν και πρέπει να συνεχίσουν να καθοδηγούν την Κοινότητα στην επίτευξη του στόχου του πλαισίου, δηλαδή ένα πιο καθαρό και λιγότερο θορυβώδες περιβάλλον ως συνιστώσα της αειφόρου κινητικότητας, είναι οι εξής:
 - μη διακριτική αντιμετώπιση των οχημάτων αναλόγως της εθνικότητάς τους και μη διακριτική αντιμετώπιση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς·
 - ίση μεταχείριση της εγχώριας, διμερούς και διαμετακομιστικής κυκλοφορίας των βαρέων φορτηγών οχημάτων·
 - εφαρμογή μέσων με άξονα την αγορά έτσι ώστε να εξασφαλιστεί θεμιτός ανταγωνισμός και διαφάνεια κόστους·
 - ελευθερία επιλογής των χρηστών μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και ταυτόχρονα τήρηση των απαιτήσεων σε ό,τι αφορά το περιβάλλον και την ασφάλεια·
 - στενότερη σύνδεση των τελών με το πραγματικό κόστος της μεταφοράς για όλους τους τρόπους μεταφοράς·
 - αποτελεσματικότητα του συστήματος για όλους τους τρόπους μεταφοράς·
 - βελτιστοποίηση της διατροπικότητας, καθώς και βελτίωση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας μεταξύ τρόπων μεταφοράς·
 - ανεύρεση λύσεων για όλη την Κοινότητα, εκεί όπου δεν επαρκούν τα μη συντονισμένα εθνικά μέτρα·
 - όπου χρειάζεται, ακόμη και στα μη κράτη μέλη, καθιέρωση ενός καθεστώτος με το οποίο θα αποφεύγονται τα μονομερή μέτρα που μπορούν να οδηγήσουν σε εκτροπή της κυκλοφορίας.
16. Στα κεφάλαια που ακολουθούν περιγράφεται με ποιόν τρόπο οι αρχές αυτές θα μπορούσαν να στηρίξουν την περαιτέρω ανάπτυξη των τεσσάρων βασικών αξόνων του πλαισίου, όπως αυτοί διατυπώνονται στη δήλωση αριθ. 34: τέλη οδικής χρήσης, σιδηροδρομική υποδομή, εγκαταστάσεις συνδυασμένων μεταφορών και τεχνικά πρότυπα οχημάτων. Στο τέλος του εγγράφου εργασίας εκτιμάται σε συντομία κατά πόσον με την περαιτέρω ανάπτυξη των κοινοτικών πολιτικών μπορεί να επιτευχθεί ο στόχος του πλαισίου με την επίλυση των περιβαλλοντικών προβλημάτων που προκαλούνται από την κυκλοφορία των βαρέων φορτηγών οχημάτων.

ΠΕΔΙΑ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΗΣ

17. Σε γενικές γραμμές, τα τέλη οδικής χρήσης σήμερα δεν έχουν μελετηθεί για να συνδεθούν με το συνοδικό κόστος που προκαλείται στην κοινωνία από την οδήγηση. Οι χρήστες καταβάλλουν το κόστος του ίδιου του οχήματος, των καυσίμων και τον περισσότερο χρόνο που δαπανούν στο δρόμο. Παρηκτών επίσης, αν και ορισμένες φορές μόνο σε ορισμένο βαθμό, για την κατασκευή και διατήρηση των υποδομών μέσω των φόρων, των διόδων και άλλων τέλων. Υπάρχουν όμως άλλα έξοδα που δεν υπολογίζονται από τον χρήστη όταν αποφασίζει να οδηγήσει. Υπάρχουν έξοδα που επιβάλλονται σε άλλους χρήστες μεταφορών ή στην κοινωνία συνοδικά, τα οποία

απορρέουν από την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα ατυχήματα, το θόρυβο και τις ζημιές στο περιβάλλον, καθώς επίσης υπάρχουν οι αρνητικές συνέπειες στη δημόσια υγεία. Αυτό το "εξωτερικό" κόστος αντιπροσωπεύει μεγάλο βάρος για όλη την κοινωνία. Οι εκτιμήσεις στην Πράσινη Βίβλο "προς μια δίκαιη και αποτελεσματική διαμόρφωση των τελών στις μεταφορές" δείχνουν ότι το ετήσιο κόστος της συμφόρησης στην Ένωση αποτελεί το 2% του ΑΕΠ· τα ατυχήματα το 1,5% και η ρύπανση του αέρα και ο θόρυβος τουλάχιστον το 0,6%. Το συνολικό κόστος ανέρχεται σε περίπου 250 δισεκατ. ECU ανά έτος και οι χρήστες των οδών, τόσο οι επιβάτες όσο και οι μεταφορείς εμπορευμάτων, ευθύνονται για το 90% αυτών. Είναι επιτακτικό λοιπόν να μειωθεί το κόστος αυτό.

18. Στην Πράσινη Βίβλο, η οποία δημοσιεύτηκε το Δεκέμβριο του 1995, επιχειρηματολογείται ότι πρέπει να συνδεθεί πιο άμεσα η τιμή που καταβάλλεται για τη χρήση των μεταφορών με το κόστος που προκαλείται στην κοινωνία συνολικά, στο οποίο περιλαμβάνεται το κόστος της συμφόρησης, τα ατυχήματα και οι αρνητικές συνέπειες για το περιβάλλον. Αυτό που επιζητείται είναι η καθιέρωση ενός πλαισίου για την επιβολή φόρων και τελών που θα προτρέπει τους χρήστες να ελαττώσουν οι ίδιοι τα προβλήματα αυτά. Η αντιμετώπιση αυτή απαιτεί *διαφοροποίηση* των τελών μεταφοράς αναλόγως του κόστους αντί της καταβολής ενός *σταθερού* ποσού από όλους τους χρήστες ανεξαρτήτως του κόστους που δημιουργείται. Με την αναδιάρθρωση που προτείνεται οι χρήστες των μεταφορών θα αμείβονται για τις προσπάθειές τους να επιτύχουν "αειφόρο κινητικότητα". Αυτό είναι και δίκαιο και αποτελεσματικό: οι μεταφορείς θα έχουν πάντοτε κίνητρα να χρησιμοποιούν τον εξοπλισμό τους κατά τον πιο αποτελεσματικό από οικονομική άποψη τρόπο εκεί όπου χρειάζονται περισσότερο οι δραστηριότητές τους.
19. Σήμερα οι μεταφορείς έχουν μικρό οικονομικό συμφέρον από τα φορτηγά τους που κατασκευάζονται και συντηρούνται σύμφωνα με τα πλέον σύγχρονα περιβαλλοντικά πρότυπα και όταν αυτά συντελούν λογότερο στις εκπομπές επιβλαβών αερίων και στη δημιουργία ζημιών στις οδούς. Οι μεταφορείς δεν αμείβονται οικονομικά για την απόφασή τους να αγοράσουν ή να χρησιμοποιήσουν σύγχρονο εξοπλισμό. Δηλαδή: η *διάρθρωση* των υπαρχόντων φόρων και τελών πρέπει να αναπροσαρμοστεί ανάλογα με το κόστος που προκαλούν τα διάφορα οχήματα σε διαφορετικά πεδία και σε διαφορετικές χρονικές στιγμές.
20. Κατά τον ίδιο τρόπο, η δίκαιη και αποτελεσματική διαμόρφωση οδικών τελών μπορεί να βελτιώσει την ισορροπία μεταξύ τρόπων μεταφοράς σε καταστάσεις όπου τα διάφορα μεταφορικά μέσα δημιουργούν πολύ κυμαινόμενο κόστος για την κοινωνία συνολικά. Παραδείγματος χάριν, σε καταστάσεις αισθητής κυκλοφοριακής συμφόρησης τις ώρες αιχμής στις οδικές μεταφορές, η διαμόρφωση των τελών θα μπορούσε να οδηγήσει σε μεταστροφή προς τα δημόσια μέσα μεταφοράς.
21. Υποχρεώνοντας επίσης τους χρήστες να καταβάλλουν πιο άμεσα το κόστος που προκαλείται, η πολιτική αυτή αναμένεται να διευκολύνει τις νέες επενδύσεις στις υποδομές με βάση τη σύσταση κοινοπραξιών μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Τα μηνύματα των τελών μπορούν να καθοδηγήσουν την ανάπτυξη των επενδύσεων στις μεταφορές διότι τα υψηλά τέλη θα σημαίνουν ότι η μεταφορική ικανότητα έχει

φθάσει στα όριά της ή ότι τα περιβαλλοντικά προβλήματα επιδεινώνονται, ενώ ταυτόχρονα θα δημιουργούνται έσοδα για την αντιμετώπιση του προβλήματος.

22. Απώτερος στόχος είναι να επιτευχθεί *μεγαλύτερη οικονομική και περιβαλλοντική απόδοση* του συστήματος μεταφορών για όλους τους τρόπους μεταφοράς. Τα βελτιωμένα μηνύματα των τελών μπορούν να οδηγήσουν τον οδικό μεταφορέα να αλλάξει τους χρόνους οδήγησης, να χρησιμοποιήσει άλλες διαδρομές, να αυξήσει το φορτίο ή να εξοπλισθεί ο ίδιος με σύγχρονο όχημα βελτιωμένης τεχνολογίας. Ο μεταφορέας μπορεί να βελτιώσει την οργάνωσή του και να στραφεί προς άλλα μεταφορικά μέσα. Ο παραγωγός/αποστολέας μπορεί να διαπιστώσει ότι η αλλαγή στον τρόπο μεταφοράς μπορεί να τον καταστήσει πιο ανταγωνιστικό. Ορισμένοι θα επιλέξουν ίσως να μην αναπροσαρμόσουν τα μοντέλα μεταφοράς και να επιβαρυνθούν κατά τι περισσότερο, θα επωφεληθούν όμως από τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Το κόστος που συνδέεται με τις μεταφορές και το οποίο επωμίζεται η ευρωπαϊκή οικονομία γενικά θα μειωθεί διότι λιγότερη συμφόρηση σημαίνει μικρότερη απώλεια χρόνου και ακριβέστερη

χρονικά άφιξη, ενώ ταυτόχρονα ο μικρότερος αριθμός ατυχημάτων και η λιγότερη ρύπανση θα σημαίνουν χαμηλότερα έξοδα περίθαλψης και επομένως λιγότερα κοινωνικά βάρη.

23. Εν τω μεταξύ, η αρχή της δίκαιης και αποτελεσματικής τιμολόγησης και της διαφοροποίησης των τιμών έχουν ενσωματωθεί στην πρόταση της Επιτροπής για μια νέα οδηγία σχετικά με την "Eurovignette"⁸ προκειμένου να αποκατασταθεί καλύτερη σύνδεση μεταξύ τελών κυκλοφορίας των φορτηγών και κόστους που δημιουργούν οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Η αναθεώρηση της οδηγίας για την Eurovignette αποτελεί την πρώτη πρόκληση για τα θεσμικά όργανα της Κοινότητας να προβούν σε συγκεκριμένες νομοθετικές ενέργειες σε ό,τι αφορά την δίκαιη και αποτελεσματική επιβολή οδικών τελών.

Συστήματα επιβολής τελών

24. Αναγνωρίζεται όλο και περισσότερο ότι είναι θεμελιώδες να διαφοροποιηθούν τα τέλη για να αποβεί το σύστημα μεταφορών εν γένει αποδοτικό. Όπως επιβεβαιώθηκε και από την ομάδα αξιωματούχων της τηλεματικής στις μεταφορές, τα ηλεκτρονικά συστήματα διοδίων, τα οποία αποκαλούνται και συστήματα επιβολής οδικών τελών, προσφέρουν την καλύτερη ευκαιρία για ευρεία εφαρμογή των διαφοροποιημένων τελών και θα μπορούσαν βαθμιαία να αντικαταστήσουν τα υπάρχοντα συστήματα. Τα κύρια πλεονεκτήματα που προσφέρουν τα ηλεκτρονικά συστήματα είναι:
- α) συνεκτίμηση μεγάλου αριθμού χαρακτηριστικών των οχημάτων (μεταξύ των οποίων είναι και οι περιβαλλοντικές επιδόσεις)· έτσι καθίσταται τεχνικά δυνατό να εφαρμοστούν πολύ διαφοροποιημένα τέλη με βάση μια εκτεταμένη σειρά κριτηρίων για τις μεταφορές ή το περιβάλλον, και
 - β) η ταχύτητα της συναλλαγής, η οποία επιτρέπει την καταβολή των τελών με τα οχήματα εν κινήσει, ακόμη και σε άξονες με πολλές λωρίδες κυκλοφορίας.
25. Η ανάπτυξη των συστημάτων αυτών προοδεύει πολύ γρήγορα, είναι όμως αναγκαίο, για να μην αποβούν εμπόδιο στην ελεύθερη ροή της κυκλοφορίας, να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητά τους. Η συντονισμένη δράση της Επιτροπής CARD-ME πραγματοποιείται ακριβώς το θέμα της διαλειτουργικότητας: καθορισμός των προβληματικών περιοχών και προτάσεις επίλυσης των προβλημάτων. Επιπλέον, οι εργασίες στο Ευρωπαϊκό Ίδρυμα Τυποποίησης CEN συνεχίζονται προκειμένου να υιοθετηθεί ένα πρότυπο για την τηλεπικοινωνιακή σύνδεση βραχείας εμβέλειας μεταξύ οχήματος και οδικού εξοπλισμού, το οποίο είναι ουσιαστικό για τη διαλειτουργικότητα των ηλεκτρονικών συστημάτων διοδίων. Τέλος, έχουν δρομολογηθεί ορισμένα άλλα έργα επίδειξης, στη χρηματοδότηση των οποίων συμμετέχει η Επιτροπή, με αντικείμενο τη διαλειτουργικότητα μεταξύ διαφορετικών τεχνικών συστημάτων.
26. Τα ηλεκτρονικά συστήματα οδικών τελών με ανάλογο οδικό εξοπλισμό θα είναι διαθέσιμα εν γένει μόνο μεσοπρόθεσμα. Η επιβολή τέλους ανά διανυθέν χιλιόμετρο είναι μια δυνατή ενδιάμεση λύση, η οποία είναι προτιμητέα διότι σχετίζεται με την απόσταση. Τα σχέδια αυτά είναι λιγότερο σύνθετα υπό την έννοια ότι δεν απαιτούν

⁸ COM(96) 331 τελικό της 10.7.1997.

οδικό εξοπλισμό. Η απόσταση μετρείται στο όχημα και τα καταβαλλόμενα τέλη μπορούν να είναι ανάλογα της διανυόμενης απόστασης και να είναι διαφοροποιημένα ανάλογα με τα εκτιμώμενα εξωτερικά αποτελέσματα του τύπου του οχήματος. Για να αναλυθεί και να αξιολογηθεί κατά πόσον επιθυμείται η καθιέρωση ενός τέτοιου συστήματος, η Επιτροπή άρχισε μελέτη σχετικά με τα ηλεκτρονικά συστήματα τελών βάσει της χιλιομετρικής απόστασης για τα βαρέα φορτηγά οχήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Βέλτιστη πρακτική

27. Υπάρχουν αξιόλογες δυνατότητες να μειωθούν οι επιπτώσεις των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην κοινωνία και το περιβάλλον με την προώθηση της βέλτιστης πρακτικής. Βέλτιστη πρακτική στη δεδομένη περίπτωση σημαίνει έναν τρόπο πραγματοποίησης μιας δραστηριότητας, ο οποίος θα έχει ως αποτέλεσμα να μειωθούν μια ή περισσότερες συνέπειες της δραστηριότητας. Η βιομηχανία υποστήριξε ότι η δίκαιη και αποτελεσματική επιβολή τελών θα μπορούσε να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ανάδειξη των δυνατοτήτων της βέλτιστης πρακτικής. Κατόπιν αιτήματος της βιομηχανίας, συγκροτήθηκε μια μικρή συμβουλευτική ομάδα με σκοπό να διερευνήσει τις δυνατότητες προώθησης των ιδεών αυτών, η οποία υπέβαλε την έκθεσή της το Μάρτιο του 1998⁹.
28. Οι εργασίες της ομάδας αυτής δείχνουν ότι η υιοθέτηση της βέλτιστης πρακτικής μπορεί να διαδραματίσει αξιόλογο ρόλο στην ελάττωση των εξωτερικών συνεπειών των μεταφορών και ότι είναι επομένως ευκαταίε να προωθηθεί η εφαρμογή αυτού του τύπου μέτρων από τη βιομηχανία. Η ομάδα συνέλεξε και εξέτασε ορισμένα παραδείγματα βέλτιστης πρακτικής σε όλη την Κοινότητα και σημείωσε ότι θα μπορούσε να επιτευχθεί πολύ σημαντική μείωση τόσο στις γενικές δαπάνες όσο και στο κόστος.
29. Η τελική έκθεση της συμβουλευτικής επιτροπής περιλαμβάνει οκτώ ειδικές συστάσεις προς εξέταση. Σχετικά με την επιβολή τελών, η ομάδα κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι ρυθμιστικές αρχές θα έπρεπε να εξασφαλίσουν, όπου είναι δυνατόν, την εφαρμογή φορολογικών πολιτικών που θα ενθαρρύνουν την υιοθέτηση της βέλτιστης πρακτικής.

Ανάπτυξη ενός κοινού πλαισίου επιβολής των τελών

30. Ενόσω συνεχίζονταν οι εργασίες σχετικά με την επιβολή τελών, κατέστη σαφές ότι χρειάζεται να αποκτήσουν μια προοπτική οι πολυτροπικές μεταφορές εφόσον πρόκειται να καταστρωθεί μια συνεπής πολιτική για να ελαχιστοποιηθούν οι περιβαλλοντικές συνέπειες. Έτσι, συγκροτήθηκε μια ομάδα αξιωματούχων την άνοιξη του 1998, η οποία στην έκθεσή της καταλήγει ότι απαιτείται κοινή αντιμετώπιση των τελών στις μεταφορές, με βάση την αρχή ότι ο χρήστης πληρώνει, σε όλους τους τρόπους μεταφοράς για να αντιμετωπισθεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση και τα υπόλοιπα μειονεκτήματα των μεταφορών, για να μειωθούν οι συνέπειες στο περιβάλλον και τα ατυχήματα, για να εξαλειφθούν οι στρεβλώσεις στην εσωτερική αγορά που απορρέουν από την αμελόδευτη εφαρμογή των εθνικών συστημάτων επιβολής τελών, και για να διευκολυνθεί η διαμόρφωση μιας κραταιής αντιμετώπισης στη χρηματοδότηση των υποδομών μεταφορών. Η ανάπτυξη μιας τέτοιας κοινής αντιμετώπισης στην επιβολή τελών στις μεταφορές χρειάζεται όντως για να στηριχθεί η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, με την υψηλότερη απόδοσή τους, και για να προωθηθεί μεγαλύτερη περιβαλλοντική βιωσιμότητα στο σύστημα μεταφορών. Η Επιτροπή προτίθεται επομένως να δημοσιεύσει μια Λευκή Βίβλο σχετικά με την επιβολή τελών για τη χρήση των υποδομών που θα απαιτήσει να θεσπιστεί ένα δίκαιο και διαφανές σύστημα, κοινό για όλες τις εμπορικές μεταφορές στην Κοινότητα, το οποίο σταδιακά θα

⁹ Έκθεση της συμβουλευτικής επιτροπής σχετικά με τη βέλτιστη πρακτική και τα τέλη στις εμπορευματικές μεταφορές, Μάρτιος 1998.

αντικαταστήσει τα υπάρχοντα συστήματα που διαφέρουν πολύ μεταξύ τους αναλόγως του κράτους μέλους και του τρόπου μεταφοράς.

B. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ: ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

Υποδομή

31. Είναι ευρέως αποδεκτό ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές μπορούν σε μεγάλο βαθμό να μετριάσουν τα περιβαλλοντικά προβλήματα που προκαλούνται από την κυκλοφορία των βαρέων φορτηγών οχημάτων. Οκτώ από τα έργα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών στα οποία το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Υπουργών στο Έσσεν το Δεκέμβριο του 1994 προσέδωσε ιδιαίτερη σημασία είναι έργα που αφορούν τις σιδηροδρομικές υποδομές· άλλα τρία από αυτά αφορούν αντίστοιχα τις σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές ή τους πολυτροπικούς διαδρόμους. Έντεκα έργα επομένως έχουν μελετηθεί με σκοπό να βελτιωθεί η μεταφορική ικανότητα και η ποιότητα των σιδηροδρομικών δρομολογίων στην Κοινότητα·
- | | | | |
|-----|-----|----|------|
| δύο | από | τα | έργα |
|-----|-----|----|------|

αυτά αφορούν έργα στη σιδηροδρομική υποδομή που διέρχεται από τις Άλπεις. Όταν περατωθούν τα έργα αυτά, θα συμβάλουν στην επίλυση των ανωτέρω προβλημάτων.

32. Η πολιτική σχετικά με το πολυτροπικό ΔΔΜ, από το οποίο εξαρτώνται οι σιδηροδρομικές υποδομές, αποσκοπεί στη δημιουργία ενός *ολοκληρωμένου δικτύου*, προκειμένου να εξασφαλιστεί βιώσιμη κινητικότητα με τις καλύτερες δυνατές συνθήκες για την κοινωνία, την ασφάλεια και το *περιβάλλον*. Κύριοι στόχοι είναι να αυξηθεί η απόδοση αυτού του δικτύου ανεξάρτητα του μεταφορικού μέσου· να αυξηθεί η *διαλειτουργικότητα* με μη διακοπτόμενες συνδέσεις μεταξύ εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων και με την εύκολη μετάβαση στα σύνορα· και να βελτιωθούν οι *διατροπικές* συνδέσεις και η πρόσβαση στο δίκτυο, έτσι ώστε να προωθηθεί η ανταγωνιστική χρήση των μεταφορών με λιγότερες ζημιές για το περιβάλλον.
33. Η συνθήκη επιτρέπει στην Κοινότητα να καθορίσει κατευθύνσεις οι οποίες καλύπτουν, *μεταξύ άλλων*, τις προτεραιότητες για τα ΔΔΜ και να προσδιορίσει έργα κοινού ενδιαφέροντος που θα συμβάλουν στη δημιουργία του δικτύου. Τις κατευθύνσεις αυτές, τις οποίες πρότεινε η Επιτροπή το 1994, αποφάσισε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στις 23 Ιουλίου 1996 με την απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ. Το δίκτυο θα αναπτυχθεί έως το έτος 2010. Μια πρώτη αξιολόγηση της εφαρμογής των κατευθύνσεων πραγματοποιείται τη στιγμή αυτή έτσι ώστε η Επιτροπή να είναι σε θέση να εκπονήσει έκθεση πριν την 1η Ιουλίου 1999, όπου θα εκτιμάται κατά πόσον οι κατευθύνσεις πρέπει να αναπροσαρμοστούν για να ληφθούν υπόψη οι οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις, ιδίως στις σιδηροδρομικές μεταφορές.
34. Οι υπεύθυνοι εφαρμογής των ΔΔΜ οφείλουν να λάβουν υπόψη σε κάθε βήμα του προγραμματισμού τους τα περιβαλλοντικά θέματα. Κατά την εκτέλεση των έργων κοινού ενδιαφέροντος που έχουν προσδιοριστεί στην απόφαση σχετικά με τις κατευθύνσεις, τα κράτη μέλη οφείλουν να τηρήσουν την κοινοτική νομοθεσία για το περιβάλλον· ιδίως, πρέπει να εκπονήσουν μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΜΠΕ). Η Επιτροπή διαμορφώνει σήμερα μια μεθοδολογία για τη στρατηγική εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του δικτύου και των διαδρόμων του.
35. Άμεσα συνδεδεμένη με το δίκτυο είναι η συγκρότηση και καθιέρωση συστημάτων πληροφοριών και διαχείρισης, προσαρμοσμένα στα μεταφορικά δίκτυα και τις συνιστώσες τους. Μολονότι οι υπηρεσίες που θα προσφέρουν τα συστήματα αυτά θα είναι χρήσιμες σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, είναι σαφές ότι η ομαλή ροή της κυκλοφορίας που θα προκύψει θα αυξήσει την ποιότητα των σιδηροδρόμων· ιδίως, με τα βελτιωμένα συστήματα πληροφοριών και διαχείρισης θα αυξηθεί η ταχύτητα, η αξιοπιστία και η ακρίβεια των δρομολογίων. Επίσης, θα συμβάλει σημαντικά η καλύτερη παρακολούθηση των εμπορευμάτων με τη χρήση τηλεματικής.
36. Η απόφαση σχετικά με τις κατευθύνσεις για τα ΔΔΜ προσδιορίζει διάφορες *συνδέσεις* μεταφορών (σιδηροδρομικές γραμμές, οδικούς άξονες, εσωτερικές πλωτές μεταφορές και διαδρόμους για τις συνδυασμένες μεταφορές). Ωστόσο, στις κατευθύνσεις δεν περιλαμβάνονται ακόμη ειδικά κριτήρια για τον προσδιορισμό και

την ανάπτυξη των κυρίων σημείων διασύνδεσης (διατροφικοί τερματικοί σταθμοί, λιμένες) των ΔΔΜ, εξαιρέσει των αερολιμένων. Αυτοί οι τερματικοί σταθμοί πρέπει να ανταποκρίνονται σε ορισμένα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας σε ό,τι αφορά τις υπηρεσίες που θα προσφέρουν, π.χ γρήγορη μεταφόρτωση. Έτσι, η Επιτροπή υπέβαλε μια πρόταση το 1997 με την οποία τροποποιούνται οι κατευθύνσεις για να δημιουργηθεί ένα αποδοτικό ευρωπαϊκό δίκτυο τερματικών σταθμών λογικά συνδεδεμένων μεταξύ τους.¹⁰

¹⁰ Πρόταση απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, που τροποποιεί την απόφαση αριθ. 1692/96 (ΕΚ) σε ό,τι αφορά τους θαλάσσιους λιμένες, τους λιμένες της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τους διατροφικούς τερματικούς σταθμούς, καθώς και όσον αφορά το έργο αριθ. 8 στο παράρτημα 3. COM(97) 681 τελικό.

37. Η εκτέλεση των έργων στο πλαίσιο των ΔΔΜ μπορεί να επισπευσθεί με κοινοπραξίες μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΚΔΙ). Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα μπορεί να προσφέρει εμπειρογνωμοσύνη σε ό,τι αφορά τη διαχείριση καθώς και εμπορική τεχνογνωσία, συμπληρώνοντας έτσι την εμπειρογνωμοσύνη του δημοσίου τομέα στην τήρηση των υποχρεώσεων με βάση το νόμο και στην εκπλήρωση των αναγκών δημοσίων υπηρεσιών. Στην έκθεση της 19ης Ιουνίου 1997, η ομάδα υψηλών αξιωματούχων Kinnock κατέληξε, μεταξύ άλλων, ότι τα έργα σιδηροδρομικών υποδομών τα ΔΔΜ θα μπορούσαν ιδιαίτερα να ωφεληθούν από την ανάπτυξη των ΚΔΙ. Τα έργα σιδηροδρομικών υποδομών θα μπορούσαν ιδιαίτερα να ωφεληθούν από τους διατροφικούς εμπορευματικούς διαδρόμους, τη βελτίωση των κομβικών σημείων και την αντίστοιχη υποδομή τους και από την εκτενέστερη εφαρμογή της διαλειτουργικότητας.
38. Μέχρι το 1997, η Κοινότητα είχε ήδη διαθέσει αξιόλογα ποσά για δύο "έργα του Έσπεν", τα οποία είναι ιδιαίτερα σημαντικά για τη διέλευση από τις Άλπεις: το έργο τρενών υψηλής ταχύτητας/συνδυασμένων μεταφορών βορρά-νότου (Βερολίνο - Halle/Λειψία - Erfurt - Νυρεμβέργη - Μόναχο - Βερόνα) χρηματοδοτήθηκε από την Κοινότητα με 150 περίπου εκατ. ECU· 95 εκατ. ECU χορηγήθηκαν για το έργο τρενών υψηλής ταχύτητας/συνδυασμένων μεταφορών Γαλλίας - Ιταλίας (Λυών - Τορίνο - Μιλάνο - Βερόνα - Βενετία - Τεργέστη). Στο πλαίσιο αυτό, χρηματοδοτήθηκαν μέτρα όπως ο εκσυγχρονισμός της υπάρχουσας γραμμής Brenner στην Ιταλία, οι μελέτες σχεδιασμού της τρίτης και τέταρτης γραμμής σιδηροτροχιών μεταξύ Kufstein και Innsbruck στην Αυστρία, οι τεχνικές μελέτες και τα προπαρασκευαστικά έργα για τα τμήματα του άξονα Λυών - Τεργέστης, καθώς και οι μελέτες σκοπιμότητας για τις προτεινόμενες βασικές σήραγγες του Brenner και του Mont Cenis. Χρηματοδοτική συνδρομή χορηγήθηκε επίσης για τις σιδηροδρομικές υποδομές διέλευσης των Άλπεων, παραδείγματος χάριν του άξονα Pontebbana και της σύνδεσης Μιλάνο - Chiasso (πρόσβαση στο NEAT¹¹).

Εξυπηρέτηση

39. Οι σιδηρόδρομοι θα έπρεπε να διαδραματίσουν πολύ μεγαλύτερο ρόλο στις μεταφορές εμπορευμάτων σε όλη την Ένωση. Ωστόσο, οι δυνατότητές τους παρεμποδίζονται από πολλά τεχνικά, οργανωτικά, εμπορικά, πολιτικά και χρηματοδοτικά προβλήματα. Τον Ιούλιο του 1996, η Επιτροπή δημοσίευσε μια Λευκή Βίβλο με τίτλο "Μια στρατηγική για την ανασυγκρότηση των κοινοτικών σιδηροδρόμων", η οποία περιλαμβάνει ένα πρόγραμμα αντιμετώπισης πολλών από αυτά τα προβλήματα με σκοπό να καταστούν πιο αποδοτικοί οι σιδηρόδρομοι και να είναι σε θέση να ανταγωνισθούν πιο αποτελεσματικά τις οδικές μεταφορές. Τα κύρια πεδία που πραγματεύεται η Λευκή Βίβλος στις εμπορευματικές μεταφορές είναι η πρόσβαση στην αγορά και οι σχετικές συνθήκες και η διαλειτουργικότητα του πλαισίου πρόσβασης. Η Λευκή Βίβλος περιλαμβάνει χρονοδιάγραμμα των δράσεων και ορισμένες από τις προβλεπόμενες εργασίες δρομολογούνται τη στιγμή αυτή.
40. Στη Λευκή Βίβλο για τους σιδηροδρόμους εντοπίζεται η ανάγκη να αναβαθμιστεί και να διευκρινιστεί το πλαίσιο που διέπει την πρόσβαση στη σιδηροδρομική

¹¹ Neue Eisenbahn-Alpentransversalen

υποδομή. Διαβλέπεται ότι είναι αναγκαίο να μελετήσει η Επιτροπή τους μηχανισμούς που χρησιμοποιούνται στην τιμολόγηση των υποδομών και τη διάθεση της μεταφορικής ικανότητας και να προβεί σε κατάλληλες προτάσεις στα πεδία αυτά. Οι μελέτες έχουν πλέον μάλλον ολοκληρωθεί και οι νομοθετικές προτάσεις στα πεδία αυτά θα υποβληθούν κατά πάσα πιθανότητα το καλοκαίρι του 1998. Ταυτόχρονα, θα προταθεί επίσης ο περαιτέρω διαχωρισμός μεταξύ διαχείρισης της υποδομής και των ίδιων των μεταφορικών δραστηριοτήτων έτσι ώστε να αποφευχθούν διαφιλονικίες συμφερόντων. Οι διάφορες προτάσεις θα υποβληθούν από κοινού ως μια "δέσμη μέτρων για τις υποδομές". Επίσης, η Επιτροπή προτίθεται να υποβάλει και μια "δέσμη χρηματοδοτικών μέτρων" με την οποία θα διασαφηνίζεται η οικονομική σχέση μεταξύ κράτους και σιδηροδρόμων.

41. Για να προσφέρουν οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μια πραγματική εναλλακτική λύση στις οδικές μεταφορές για τις περισσότερες επιχειρήσεις, πρέπει να είναι σε θέση να ανταγωνίζονται αποτελεσματικά τις αποστολές εμπορευμάτων μεγέθους φορτηγού. Αυτό συνεπάγεται ότι χρειάζονται προσπάθειες για να εξασφαλιστεί ότι οι μεταφορές αυτές θα είναι όσο το δυνατόν πιο αποδοτικές και αξιόπιστες. Οι εμπορευματικές αποστολές μεγέθους φορτηγού κατέχουν σήμερα τα δύο τρίτα του συνόλου των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη. Στις διεθνείς μετακινήσεις, υπάρχει ένα δίκτυο σιδηροδρομικών υπηρεσιών, το οποίο έχει συμφωνηθεί μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Είναι σαφές ότι η συνεργασία σε διεθνές επίπεδο είναι αναγκαία για την παροχή αυτών των υπηρεσιών. Οι υπάρχουσες ρυθμίσεις είναι αυτή τη στιγμή υπό επανεξέταση για να εξασφαλιστεί ότι υπάρχει σωστή ισορροπία μεταξύ του οφέλους τους και του πιθανού αρνητικού αποτελέσματός τους στον ανταγωνισμό, σε μια αγορά που προοδευτικά ελευθερώνεται.
42. Όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά για την πλήρη σιδηροδρομική κυκλοφορία, η οδηγία 91/440 δημιούργησε ορισμένα δικαιώματα για τους διεθνείς ομίλους και τις συνδυασμένες μεταφορές. Το 1995, η Επιτροπή πρότεινε τα δικαιώματα αυτά να επεκταθούν έτσι ώστε να συμπεριληφθούν όλες οι υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών. Η πρόταση αυτή παραμένει στάσιμη στο Συμβούλιο και στην ανακοίνωσή της¹², η οποία δημοσιεύθηκε στις 31 Μαρτίου 1998, σχετικά με τις συνέπειες της οδηγίας 91/440, η Επιτροπή διερεύνησε με πιο τρόπο μπορεί να προωθηθεί η ανάπτυξη μιας αγοράς για την παροχή σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Στην ανακοίνωση, η Επιτροπή αναφέρει ότι μπορεί να επέλθει πρόοδος με το βαθμιαίο και εν μέρει άνοιγμα της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών κατά στάδια τα επόμενα δέκα χρόνια.

Λεωφόροι

43. Επειδή δεν έχει σημειωθεί πρόοδος στα γενικά δικαιώματα πρόσβασης σε κοινοτική κλίμακα, στη Λευκή Βίβλο για τους σιδηροδρόμους προτείνεται η δημιουργία ορισμένων σιδηροδρομικών λεωφόρων εμπορευματικών μεταφορών σε εθελούσια βάση. Αναφέρεται ότι η Επιτροπή θα προβεί γρήγορα σε ενέργειες για να αναπτυχθεί η βασική ιδέα των λεωφόρων και για να προωθηθεί η δημιουργία τους. Μετά από έντονες συζητήσεις μεταξύ Επιτροπής, κρατών μελών, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και μεταφορέων, η Επιτροπή δημοσίευσε μια ανακοίνωση όπου διευκρινίζεται αυτή η αρχή. Με την εντατική εργασία ορισμένων κρατών μελών και διαχειριστών σιδηροδρομικών υποδομών άρχισαν να εκτελούνται ορισμένα έργα για τις λεωφόρους αυτές στις αρχές του 1998. Οι προσπάθειες συνεχίζονται με σκοπό να επεκταθούν και να βελτιωθούν τα έργα αυτά, έτσι ώστε να είναι σε θέση να προσφέρουν πραγματική προοπτική για πιο ελκυστική διεθνή εξυπηρέτηση στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.
44. Η ανάπτυξη της ιδέας των λεωφόρων και η εφαρμογή της βοήθησε να προσεχθούν ορισμένα πεδία όπου απαιτείται περαιτέρω προσπάθεια για να καταστούν όντως ανταγωνιστικοί οι σιδηρόδρομοι. Ορισμένα από τα ειδικά πεδία που εντοπίστηκαν επιπροσθέτως εκείνων που περιλαμβάνονται στις τρέχουσες νομοθετικές προτάσεις

¹² Ανακοίνωση για την εφαρμογή και τις συνέπειες της οδηγίας 91/440 σχετικά με την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων και τα δικαιώματα πρόσβασης στις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές. C'OM(98)202.

είναι οι απαιτήσεις χορήγησης αδείας, η πιστοποίηση της ασφάλειας, τα συστήματα παρακολούθησης, η ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων, οι απαιτήσεις σε ό,τι αφορά τα τελωνεία και η διάθεση κατάλληλου τροχαίου υλικού. Πολλά από τα πεδία αυτά εντοπίζονται επίσης στη μελέτη για τη διαλειτουργικότητα των συμβατικών σιδηροδρόμων, την οποία προέβλεπε η Λευκή Βίβλος για τους σιδηροδρόμους. Η Επιτροπή προτίθεται να δημοσιεύσει ανακοίνωση το φθινόπωρο του 1998, η οποία θα πραγματεύεται το έργο αυτό και θα προσδιορίσει τις επιλογές για περαιτέρω βελτιώσεις στο συγκεκριμένο πεδίο.

45. Η Επιτροπή κρίνει ότι το σχέδιο δράσης που υπέβαλε στη Λευκή Βίβλο για τους σιδηροδρόμους περιέχει τα αποφασιστικής σημασίας στοιχεία με τα οποία θα σχηματισθεί ένα συγχρονισμένο νομοθετικό πλαίσιο, που με τη σειρά του θα επιτρέψει στους σιδηροδρόμους να αποβούν ικανοί να ανταγωνίζονται πιο αποτελεσματικά τις οδικές μεταφορές.

Γ. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

46. Η βελτίωση των εγκαταστάσεων συνδυασμένων μεταφορών αποτελεί σημαντικό μέρος των μέτρων επίλυσης των περιβαλλοντικών προβλημάτων που προκαλούνται από τα βαρέα φορτηγά οχήματα· στόχος των συνδυασμένων μεταφορών είναι να τονωθεί η χρήση των άλλων τρόπων μεταφοράς, εκτός των οδικών, όπως οι σιδηροδρομικές μεταφορές, οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές και η ακτοπλοΐα, με το συνδυασμό σιδηροδρομικών ή/και πλωτών μεταφορών και μικρής απόστασης οδικών μεταφορών. Το κόστος μεταφόρτωσης και ο χρόνος που δαπανάται στον χειρισμό των εμπορευμάτων και τις διατυπώσεις είναι το κύριο μειονέκτημα των συνδυασμένων μεταφορών, σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές, το οποίο μπορεί εν γένει να αντισταθμιστεί όταν η μετακίνηση του φορτίου καλύπτει μεγάλες αποστάσεις.
47. Έχει εκτιμηθεί ότι, προς το παρόν, οι συνδυασμένες μεταφορές είναι ανταγωνιστικές για μετακινήσεις άνω των 400/500 km. Στις πυκνές ροές μεταφορών, το όριο απόδοσης μπορεί ορισμένες φορές ήδη να φθάσει εκείνο των αποστάσεων περίπου 100 χιλιομέτρων. Υπάρχουν επομένως σημαντικές δυνατότητες τόσο μέσα στα ίδια τα κράτη μέλη όσο και μεταξύ τους, καθώς και στη διαμετακόμιση από μη κράτη μέλη όπως η Ελβετία. Στις συνδυασμένες μεταφορές θα πρέπει η διέλευση των συνόρων μέσα στον ΕΟΧ να είναι όσο το δυνατόν πιο εύκολη και να καταργηθούν οι άσκοποι περιορισμοί και έλεγχοι.
48. Οι συνδυασμένες μεταφορές, εάν αποκτήσουν αποτελεσματική διαχείριση, μπορούν να καταστούν ταχύτερες και φθηνότερες στις μεγάλες αποστάσεις από τις οδικές μεταφορές και να μειώσουν σημαντικά τις ζημιές που προκαλούν στο περιβάλλον οι εκπομπές και η κυκλοφοριακή συμφόρηση. Η σημασία των συνδυασμένων μεταφορών στο διαμετακομιστικό τμήμα που διέρχεται από ευαίσθητες περιοχές όπως οι Άλπεις είναι σαφής. Οι συνδυασμένες μεταφορές κατέχουν ήδη το 25-30% των εμπορευματικών μεταφορών που διέρχονται από τις Άλπεις σε σύγκριση με το 4% των εμπορευματικών μεταφορών σε όλη την Κοινότητα, μολονότι το ποσοστό αυτό είναι δυνατόν να κυμαίνεται λόγω περιορισμών σε ό,τι αφορά το βάρος στην Ελβετία. Το ποσοστό αυτό θα μπορούσε να αυξηθεί σε περίπτωση που οργανωθούν καλύτερα οι αλυσίδες μεταφορών, παραδείγματος χάριν, με τη χρήση ηλεκτρονικών συστημάτων μεταξύ των σημείων σύνδεσης.
49. Στα μέσα της δεκαετίας του '70 η Κοινότητα άρχισε να στηρίζει πραγματικά την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Από το 1975 θεσπίστηκαν κανονισμοί και χρηματοδοτικά κίνητρα, τα οποία τελικά ενοποιήθηκαν με την οδηγία 92/106/ΕΟΚ: οι οδικές μεταφορές, οι οποίες είναι αναγκαίες για να μεταφερθούν τα εμπορεύματα στον τερματικό σταθμό μεταφόρτωσής τους στις σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές και θαλάσσιες μεταφορές, ελευθερώθηκαν και χορηγήθηκε απαλλαγή από ορισμένους φόρους ή επιστροφή αυτών στους μεταφορείς που συμμετέχουν στην αρχή ή στο τέλος της αλυσίδας, όταν τα φορολογούμενα όχημα μεταφέρεται σιδηροδρομικώς. Εν τω μεταξύ, η Επιτροπή πρότεινε να επεκταθούν οι φορολογικές διευκολύνσεις και σε άλλα ήδη συνδυασμένων μεταφορών, των οποίων αποτελούν μέρος άλλες μονάδες και άλλοι τρόποι μεταφοράς. Στην πρόταση αυτή ζητείται επίσης να διευκολυνθούν τα αρχικά και τα τελικά σκέλη των οδικών μεταφορών και περιλαμβάνεται περαιτέρω επέκταση της απαλλαγής από τα όρια

οδήγησης κατά τη νύκτα, το σαββατοκύριακο και τις αργίες, όπως ήδη πρότεινε η Επιτροπή¹³, και να γίνουν γενικώς αποδεκτά τα οχήματα τουλάχιστον 44 τόννων.

50. Οι κρατικές ενισχύσεις για τις επενδύσεις στις συνδυασμένες μεταφορές έχουν ήδη επιτραπεί από τον κανονισμό 1107/70, οι δυνατότητες όμως αυτές έληξαν στα τέλη του 1997. Το επόμενο βήμα θα είναι να εξεταστεί και πάλι το ρυθμιστικό πλαίσιο προκειμένου να στοχοθετηθούν καλύτερα οι κρατικές ενισχύσεις για να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα των συνδυασμένων μεταφορών. Ανάλογη πρόταση θα υποβληθεί αργότερα εντός του έτους.
51. Στόχος της χρηματοδοτικής στήριξης είναι να τονωθεί η χρήση των συνδυασμένων μεταφορών και ταυτόχρονα να μειωθούν οι τιμές τους και να βελτιωθούν οι επιδόσεις τους. Αυτό μπορεί να

¹³ COM(98) 115 της 10.3.1998.

επιτευχθεί με επενδύσεις στον εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης και με την αναβάθμιση της λειτουργικής και εμπορικής τους ποιότητας. Η χρήση προηγμένης τεχνολογίας θα βοηθήσει σε μεγάλο βαθμό. Στο τέλος στόχος είναι να καταστούν οι συνδυασμένες μεταφορές πλήρως ανταγωνιστικές έναντι των οδικών μεταφορών σε όλο το μήκος διαδρομής.

52. Οι δράσεις πειραματικής εφαρμογής στο πεδίο των συνδυασμένων μεταφορών (PACT) άρχισαν το 1992 με βάση απόφαση της Επιτροπής¹⁴ και έχουν προγραμματιστεί να διαρκέσουν πέντε έτη με προϋπολογισμό 20 εκατ. ECU. Με το PACT είναι δυνατόν να χρηματοδοτηθεί το 50% του κόστους των μελετών σκοπιμότητας και το 30% του κόστους των μέτρων του έργου. Τα έργα, στον οποίων τη χρηματοδότηση συμμετέχει η Επιτροπή, πρέπει να καλύπτουν διεθνείς διαδρομές ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Όλα τα μέτρα μπορούν να χρηματοδοτηθούν, υπό τον όρο ότι δεν σχετίζονται με υποδομές, ή με έρευνα. Το 1996, η Επιτροπή πρότεινε να παραταθεί το πρόγραμμα PACT για άλλα 5 έτη έως και το 2001¹⁵ με αυξημένο προϋπολογισμό (35 εκατ. ECU, π.χ. 7 εκατ. ανά έτος). Η πρόταση αυτή οδήγησε σε λήψη κοινής θέσης από το Συμβούλιο και θα εγκριθεί τελικά εντός του έτους.
53. Στις διαπραγματεύσεις της με τρίτες χώρες, η Επιτροπή μεριμνά επισταμένα σε όλες τις συμφωνίες με εταίρους στην Ευρώπη ή και πέραν αυτής, όπως είναι οι χώρες της ΚΑΚ, να συμπεριλαμβάνονται ρήτρες για τις συνδυασμένες μεταφορές. Επίσης, στις διαπραγματεύσεις προσχώρησης με τις ΧΚΑΕ, όλες οι χώρες πρέπει να αποδεχθούν το κοινοτικό κεκτημένο. Ένα ειδικό μέσο για να προωθηθούν οι συνδυασμένες μεταφορές στις διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες, όπως συνέβη με τη Σλοβενία, είναι η χορήγηση ειδικών αδειών χρήσης των οδικών αξόνων για τα φορτηγά που συμμετέχουν στις συνδυασμένες μεταφορές ("Belohnungskontingent").
54. Οι εκπρόσωποι του κλάδου των συνδυασμένων μεταφορών έχουν τονίσει επανειλημμένα ότι επιθυμούν, πρώτα απ' όλα, θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των τρόπων μεταφοράς. Προς το σκοπό αυτό, είναι σημαντικό οι χρόνοι οδήγησης και ανάπαυσης στις οδικές μεταφορές να παρακολουθούνται αρκετά και να επιβάλλονται κυρώσεις σύμφωνα με τον νόμο εφόσον παραβιάζονται οι κανονισμοί. Η αυστηρή επιβολή των κανόνων αυτών, κατά την άποψη του κλάδου των συνδυασμένων μεταφορών, θα βελτιώσει σε αξιοσημείωτο βαθμό την ανταγωνιστικότητα των συνδυασμένων μεταφορών. Στις 17 Ιουνίου 1997, το Συμβούλιο έλαβε κοινή θέση σχετικά με μια νέα οδηγία που αφορά τον ψηφιακό ταχογράφο. Η συσκευή αυτή θα επιτρέψει πιο αποτελεσματική επιβολή των χρόνων οδήγησης και ανάπαυσης. Η καθιέρωση των συσκευών περιορισμού της ταχύτητας στα φορτηγά κατά τη διάρκεια της περιόδου 1993-1995 συνέβαλλε ήδη στη μείωση του αθέμιτου ανταγωνισμού.
55. Πρόσφατα η ευρύτερη ιδέα των *διατροπικών εμπορευματικών μεταφορών*, δηλαδή η μετακίνηση εμπορευμάτων με δύο τουλάχιστον διαφορετικά μεταφορικά μέσα η οποία είναι ενσωματωμένη σε μια μεταφορική αλυσίδα μεταξύ δύο σημείων,

¹⁴ Απόφαση 93/45/ΕΟΚ της Επιτροπής της 22.12.1992.

¹⁵ COM(96) 335 της 24.7.1996.

αποτελεί πλέον νέο στόχο πολιτικής ανάπτυξης. Η Επιτροπή, σε ανακοίνωση που εξέδωσε στις 29 Μαΐου 1997 ορίζει ως "διατροφικότητα" ένα χαρακτηριστικό του μεταφορικού συστήματος, το οποίο επιτρέπει την ενσωμάτωση αυτή. Όσο πιο ενσωματωμένα είναι τα διάφορα μεταφορικά μέσα και όσο περισσότερο αλληλοσυμπληρώνονται, αναδεικνύοντας έτσι τα ιδιαίτερα λειτουργικά πλεονεκτήματά τους, τόσο μεγαλύτερη θα είναι η αποτελεσματικότητα του μεταφορικού συστήματος στο σύνολό του. Στην ανακοίνωση περιλαμβάνεται σχέδιο δράσης, με το οποίο προτείνεται μια αναλυτική σειρά πρωτοβουλιών σε διάφορα επίπεδα, όπου θα λάβουν μέρος και οι μεταφορείς, τα κράτη μέλη και η Κοινότητα. Αυτό μπορεί να οδηγήσει παραδείγματος χάριν σε νομοθετικές προτάσεις για την εναρμόνιση των προτύπων στις τηλεπικοινωνίες, τις διαδικασίες και τα παραστατικά μεταφορών.

Δ. ΤΕΧΝΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

56. Η ρύπανση και ο θόρυβος από τα νέα εμπορικά οχήματα έχει μειωθεί σε μεγάλο βαθμό την τελευταία δεκαετία. Όντως, το επιτρεπόμενο όριο εκπομπών καυσαερίων από τα νέα βαρέα εμπορικά πετρελαιοκίνητα οχήματα το 1990, το αποκαλούμενο πρότυπο Euro 0¹⁶, ήταν κατά δύο ή τρεις φορές υψηλότερο από το όριο που επιτρεπόταν για τα νέα οχήματα παραγωγής από το 1996 όταν καθιερώθηκε το πρότυπο Euro II¹⁷. Μέχρι το 1993, έτος καθιέρωσης του ορίου Euro I, οι εκπομπές αιωρούμενων σωματιδίων δεν ελέγχονταν. Το όριο αυτό μειώθηκε κατά 50% και άνω με το πρότυπο Euro II. Ο θόρυβος των κινητήρων μειώθηκε με το Euro II, οπότε η ηχοστάθμη των οχημάτων έχει φθάσει στο 1/3 της στάθμης των προκατόχων τους της προηγούμενης δεκαετίας. Φυσικά, η μείωση στις συνολικές εκπομπές από τις μεταφορές είναι πολύ μικρότερη λόγω της αύξησης της ζήτησης των μεταφορών και της αύξησης του στόλου των οχημάτων.
57. Οι εκπομπές θα μειωθούν ακόμη περισσότερο. Το πρότυπο που προτείνει η Επιτροπή για το έτος 2000 (Euro III) μειώνει τα επιτρεπόμενα επίπεδα εκπομπών CO, HC, αιωρούμενων και NOx των νέων οχημάτων κατά ακόμη 30%. Η πρόταση αποτελεί επακόλουθο του προγράμματος Auto/Oil I¹⁸ και πρέπει να εκδοθεί από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Η εν λόγω δέσμη μέτρων περιλαμβάνει επίσης σημαντικές βελτιώσεις στην ποιότητα των καυσίμων. Επιπλέον, η Επιτροπή έχει προτείνει να διαμορφωθούν οι ειδικοί φόροι κατανάλωσης των καυσίμων με βάση τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά τους.¹⁹
58. Συνεπώς, εάν εκδοθεί η πρόταση, κατά την διάρκεια αυτής της δεκαετίας, οι αποδεκτές εκπομπές των νέων εμπορικών οχημάτων θα μειωθεί άνω του 60% για το CO και το HC, 64 % για τα NOx και τα αιωρούμενα θα μειωθούν κατά 71% σε σύγκριση με το πρώτο πρότυπο του 1993. Οι μελέτες προσομοίωσης δείχνουν ότι με αυτές τις τεχνικές βελτιώσεις θα μειωθούν σημαντικά οι συνολικές εκπομπές από τις μεταφορές έως το έτος 2010. Εάν εξελιχθούν έτσι τα πράγματα, θα επιτευχθούν τα πρότυπα ποιότητας του αέρα της ΠΟΥ για τους περισσότερους ρύπους, εξαιρέσει ορισμένων περιπτώσεων. Ωστόσο, τα πρότυπα ποιότητας του αέρα επανεξετάζονται της στιγμής αυτή και η αύξηση της κυκλοφορίας ενδέχεται να διακυβεύσει ορισμένα από τα οφέλη μετά το έτος 2010. Επομένως απαιτείται περαιτέρω δράση.
59. Η Επιτροπή προτίθεται επίσης να προτείνει στόχους για τα "βελτιωμένα από περιβαλλοντική άποψη οχήματα και κινητήρες (EEV)", των οποίων τα επίπεδα εκπομπών μπορούν σήμερα να επιτευχθούν μόνο με την πλέον καθαρή τεχνολογία και τα πλέον καθαρά καύσιμα. Η πρόταση θα είναι έτοιμη εντός του τρέχοντος

¹⁶ Οδηγία 88/77/ΕΟΚ.

¹⁷ Οδηγία 91/542/ΕΟΚ.

¹⁸ Το πρόγραμμα The Auto/Oil αποτελεί ένα πρόγραμμα συνεργασίας, το οποίο έχει καταρτισθεί από κοινού από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις βιομηχανίες κατασκευής αυτοκινήτων και την πετρελαιοβιομηχανία με σκοπό να εξετασθεί η τεχνολογία των κινητήρων, η ποιότητα των καυσίμων και η ποιότητα του αέρα, προκειμένου να διατυπωθούν προτάσεις μείωσης των ρυπογόνων εκπομπών από τα οχήματα. Τα αποτελέσματα του προγράμματος οδήγησαν σε κοινή θέση του Συμβουλίου σχετικά με τα πρότυπα, η οποία θα ισχύσει για τα αυτοκίνητα και την ποιότητα των καυσίμων από το έτος 2000. Στα τέλη του 1997 εκπονήθηκε πρόταση για τα βαρέα φορτηγά οχήματα, η οποία επίσης πρόκειται να τεθεί σε ισχύ το έτος 2000. Σκοπός είναι να λυθεί το πρόβλημα της ρύπανσης στις ευρωπαϊκές πόλεις έως το έτος 2010, δεδομένου ότι χρειάζονται περίπου 10 χρόνια για να ενσωματωθεί στον στόλο των αυτοκινήτων η καθαρότερη τεχνολογία. Το εν λόγω πρόγραμμα Auto/Oil I άρχισε με σκοπό να μειωθούν οι εκπομπές NOx, εάν η δέσμη μέτρων δεν τεθεί σε εφαρμογή, οι συνολικές εκπομπές NOx θα αυξηθούν κατά 50% (σε σύγκριση με την κατάσταση που θα προκύψει από την εφαρμογή της δέσμης μέτρων) έως το έτος 2010.

¹⁹ COM(97) 30 τελικό της 01.12.1997.

έτους. Στόχος είναι να διαμορφωθεί ένα κοινοτικό πλαίσιο που θα επιτρέπει την καθιέρωση των οχημάτων αυτών στην αγορά με φορολογικά κίνητρα. Η εφαρμογή των μέτρων αυτών ενδείκνυται ιδιαίτερα σε περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές.

60. Η Επιτροπή εξετάζει τη στιγμή αυτή την κατάρτιση προτύπων που θα ισχύσουν από το έτος 2005 (ως επακόλουθο του τρέχοντος προγράμματος Auto/Oil II²⁰). Αναμφίβολα, θα υπάρξει ακόμα μια ριζοσπαστική μείωση του επιτρεπόμενου επιπέδου εκπομπών αιωρούμενων.

Τεχνικός έλεγχος οχημάτων

61. Είναι σαφές ότι τα παλαιότερα οχήματα ευθύνονται πολύ περισσότερο για την ατμοσφαιρική ρύπανση από τα πλέον πρόσφατα κατασκευασμένα οχήματα. Η Επιτροπή αντιμετωπίζει το ενδεχόμενο να προβεί σε προτάσεις αυστηρότερων κανόνων για τον περιοδικό έλεγχο των οχημάτων. Οι πρώτοι κοινοί κανόνες τεχνικού ελέγχου των μηχανοκίνητων οχημάτων καθορίστηκαν από την οδηγία 77/143/ΕΟΚ για την προσέγγιση της νομοθεσίας των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων. Η οδηγία αυτή έχει τροποποιηθεί έξι φορές, οι έξι δε εκδόσεις της οδηγίας ενοποιήθηκαν τελικά σε ένα κείμενο που εκδόθηκε ως οδηγία 96/96/ΕΚ. Μια από τις τροποποιήσεις αυτές, η οδηγία 92/55/ΕΟΚ, καθιέρωσε τον περιοδικό έλεγχο των εκπομπών και υποχρεώνει τα κράτη μέλη να αρχίσουν από το 1996 τον έλεγχο της αδιαφάνειας του καπνού που εκπέμπουν τα εμπορικά πετρελαιοκίνητα οχήματα. Με βάση την πενταετή πείρα και την περαιτέρω έρευνα, η Επιτροπή προτίθεται να βελτιώσει την ποιότητα του ελέγχου αυτού με νέες προδιαγραφές. Τη στιγμή αυτή εκπονείται πρόταση η οποία πρόκειται να εκδοθεί κατά το τρέχον έτος.
62. Σκοπός του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων είναι να εντοπισθούν τα οχήματα που είναι τεχνικά ακατάλληλα, και στην περίπτωση των εκπομπών των κινητήρων, τα οχήματα που θεωρούνται ως μεγάλοι ρυπαντές. Επειδή τα βαρέα εμπορικά οχήματα διανύουν μεγάλες αποστάσεις, κρίνεται γενικά ότι ένας έλεγχος ανά έτος δεν επαρκεί για να εξασφαλιστεί ότι διατηρούν τα κατάλληλα πρότυπα όταν διακινούνται στους κοινοτικούς οδικούς άξονες. Σε ορισμένα κράτη μέλη υπάρχει μεγάλος προβληματισμός σχετικά με την κατάσταση των οχημάτων, στα οποία συμπεριλαμβάνονται και εκείνα που προέρχονται από τρίτες χώρες, που κυκλοφορούν στους άξονές τους. Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι μετά από ένα νομοθέτημα, ο καλύτερος τρόπος να εντοπίζονται τα οχήματα που είναι μεγάλοι ρυπαντές είναι να παρατηρούνται οι επιδόσεις τους καθ' οδόν, π.χ. κατά πόσον ένα όχημα εκπέμπει καπνό από το πετρέλαιο. Έτσι, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση που συμπληρώνει τον ετήσιο τεχνικό έλεγχο και η οποία απαιτεί από τα κράτη μέλη να επιθεωρούν τα βαρέα φορτηγά οχήματα καθ' οδόν²¹. Η πρόταση είναι τη στιγμή αυτή υπό συζήτηση στο Συμβούλιο.
63. Η σύμβαση της Βιέννης του 1968 καθορίζει τα ελάχιστα πρότυπα τεχνικού ελέγχου των οχημάτων. Εφόσον τα οχήματα πληρούν τα πρότυπα της χώρας όπου είναι ταξινομημένα, είναι ελεύθερα να κινούνται στην επικράτεια όλων των συμβαλλομένων μερών της σύμβασης. Προς το παρόν το μόνο κριτήριο ελέγχου καθ' οδόν είναι κατά πόσον πληρούνται τα βασικά πρότυπα ασφαλείας που περιέχει η σύμβαση. Μια πρόσφατη τροποποίηση της σύμβασης της Βιέννης περιέχει

²⁰ Το πρόγραμμα Auto/Oil II ακολούθησε το πρόγραμμα Auto/Oil I το περασμένο έτος και έχει ως αντικείμενο την καθιέρωση προτύπων από το έτος 2005. Στο πρόγραμμα περιλαμβάνεται η συμβολή μη τεχνικών μέτρων, όπως τα φορολογικά κίνητρα, με τα οποία θα επιτευχθούν τα πρότυπα ποιότητας του περιβάλλοντος αέρα.

²¹ COM(98) 117 της 20.5.1998.

υποχρεωτικά περιβαλλοντικά πρότυπα για τα εμπορικά οχήματα, τα οποία θα είναι ακριβώς τα ίδια με εκείνα της οδηγίας 96/96/EK.

Περιορισμοί οδήγησης

64. Μολονότι δεν καθορίζει αυστηρά τεχνικά πρότυπα για τα οχήματα, η πρόσφατη πρόταση της Επιτροπής για μια οδηγία σχετικά με ένα σύστημα εναρμονισμένων κανόνων σε ό,τι αφορά τους

περιορισμούς για τα βαρέα φορτηγά οχήματα που εκτελούν διεθνείς μεταφορές σε συγκεκριμένους άξονες²², θα μπορούσε να αποφέρει ορισμένα περιβαλλοντικά οφέλη επιπροσθέτως των οικονομικών πλεονεκτημάτων που θα προκύψουν από τις βελτιωμένες ροές κυκλοφορίας.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΑΛΠΕΩΝ

65. Στην εισαγωγή αναφέρθηκε η ιδιαίτερη κατάσταση στην περιοχή των Άλπεων, η οποία περιλαμβάνει περιοχές της Αυστρίας, της Γαλλίας, της Γερμανίας, της Ιταλίας, του Λιχτενστάιν, της Σλοβενίας και της Ελβετίας. Η ευαίσθητη από περιβαλλοντική άποψη περιοχή των Άλπεων αποτελεί γεωγραφικό εμπόδιο μέσα στην Κοινότητα, το οποίο απορροφά την οικονομικά ζωτική διαμετακομιστική κυκλοφορία μεταξύ βορείου και νοτίου Ευρώπης μέσω περιορισμένων αριθμητικά οδών διέλευσης από τις Άλπεις. Μολονότι οι προτεινόμενες λύσεις πρέπει να βασίζονται κατ' αρχήν στην επίλυση του προβλήματος για όλη την Κοινότητα, ίσως είναι αναγκαίο να εφαρμοστούν μέτρα ενωρίτερα ή με πιο εντατικό τρόπο στην περιοχή των Άλπεων, ενώ ταυτόχρονα θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι πρέπει να αποφευχθεί η εκτροπή της κυκλοφορίας. Αυτό σημαίνει σαφώς ότι χρειάζεται συντονισμένη αντιμετώπιση.
66. Στη συμφωνία του 1992 μεταξύ Κοινότητας και Ελβετίας για τη διαμετακόμιση, διατηρήθηκε το όριο των 28 τόννων το οποίο ισχύει για όλες τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ελβετία. Ορισμένοι ιθύνοντες έχουν την άποψη ότι το χαμηλό όριο βάρους για τα φορτηγά αποτελεί θετικό περιβαλλοντικό μέτρο. Ωστόσο, εάν εξετασθούν ευρύτερα, οι συνέπειες αυτής της πολιτικής δεν είναι καθόλου ωφέλιμες περιβαλλοντικά. Εκτιμάται ότι 1 εκατ. φορτηγά ανά έτος ή και περισσότερο διανύουν άλλα 200-300 km ανά ταξίδι κατά μέσο όρο προς ανεύρεση άλλης διαδρομής μέσω των Άλπεων ούτως ώστε να αποφύγουν την Ελβετία. Η επιπλέον ρύπανση στην Ευρωπαϊκή Ένωση εξ αιτίας αυτού μπορεί να εκτιμηθεί συντηρητικά σε 300 τόννους υδρογονανθράκων, 600 τόννους μονοξειδίου του άνθρακα, 2000 τόννους οξειδίων του αζώτου και 200.000 τόννους διοξειδίου του άνθρακα ανά έτος. Αυτό καταδεικνύει ότι η συντονισμένη αντιμετώπιση της πολιτικής μεταφορών δια μέσου των Άλπεων είναι ζωτική. Επίσης, δεν πρέπει να παραβλέπεται το γεγονός ότι το χαμηλό όριο βάρους οδηγεί σε περισσότερες μετακινήσεις οχημάτων, οπότε οι περιβαλλοντικές συνέπειες δεν θα είναι θετικές ακόμη και εάν οι μεταφορείς θεωρήσουν λιγότερο δαπανηρή τη συντομοτέρα οδό από την παράκαμψη.
67. Το σχέδιο συμφωνίας που διαπραγματεύθηκε η Επιτροπή με την Ελβετία σχετικά με τις χερσαίες μεταφορές βρίσκεται τη στιγμή αυτή στο Συμβούλιο. Η συμφωνία, μεταξύ άλλων, σκοπό έχει να αρθεί το όριο των 28 τόννων στην Ελβετία. Η άρση του ορίου αυτού θα εξασφαλίσει ότι θα είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται όλες οι δίοδοι μέσω των Άλπεων για τη διαμετακομιστική κυκλοφορία των οδικών εμπορευματικών μεταφορών υπό πιο δίκαιους όρους. Η επιλογή μιας συγκεκριμένης διόδου θα βασίζεται στην αρχή της συντομοτέρας οδού, οπότε θα αποφεύγεται η εκτροπή της κυκλοφορίας· κατά τον τρόπο αυτό θα καταστούν αποδοτικότερες οι μεταφορές. Σήμερα με όριο συνολικού βάρους 28 τόννους, το

²² COM(98) 115 της 11.3.1998.

μέσο καθαρό φορτίο που διέρχεται από το Gotthard είναι περίπου 7,5 τόννων. Η καθιέρωση του ορίου 40 τόννων θα επιτρέψει να αυξηθεί σημαντικά το μέσο καθαρό φορτίο. Οι πιο αποδοτικές μεταφορές θα είναι λιγότερο επιζήμιες για το περιβάλλον σε όλη την περιοχή των Άλπεων.

68. Παράλληλα με την κατάργηση του ορίου των 28 τόννων, θα επιτραπεί στην Ελβετία να προσαρμοστεί σε ένα σύστημα επιβολής οδικών τελών με βάση τις κοινοτικές αρχές, το οποίο θα εφαρμόσει προοδευτικά. Η συμφωνία μεταξύ ΕΚ και Ελβετίας για τις χερσαίες μεταφορές θα δώσει επομένως μια ευκαιρία σε κάθε πλευρά να συντονίσει την πολιτική μεταφορών της στις Άλπεις και να επιβάλλει ένα αποδεκτό καθεστώς επιβολής τελών στην περιοχή αυτή.

69. Είναι σαφές ότι χρειάζεται να συντονιστούν οι πολιτικές επιβολής οδικών τελών στις Άλπεις. Το περιβαλλοντικό πρόβλημα παράκαμψης της κυκλοφορίας δεν θα λυθεί με την άρση του ορίου των 28 τόννων στην Ελβετία, εάν το όριο αυτό απλώς αντικατασταθεί από την επιβολή υψηλών τελών ή με την ακόμη πιο αποτελεσματική αποτροπή των φορτηγών να κυκλοφορούν στο ελβετικό έδαφος. Οι πολιτικές του "ενοχλητικού γείτονα" στην περιοχή των Άλπεων πρέπει να υποκατασταθούν από μια συντονισμένη αντιμετώπιση. Η επιβολή παρόμοιων τελών στην Ελβετία, την Αυστρία και τη Γαλλία, σε συνδυασμό με εναρμονισμένους τεχνικούς όρους, θα απαλλάξουν την περιοχή των Άλπεων από την επιπλέον κυκλοφορία που προκαλείται από τις παρακάμψεις.
70. Η υπάρχουσα συμφωνία για τη διαμετακόμιση έχει όμως και ένα δεύτερο σκέλος που είναι οι συνδυασμένες και οι σιδηροδρομικές μεταφορές. Η Ελβετία δεσμεύτηκε η ίδια να αυξήσει τη μεταφορική ικανότητα των συνδυασμένων μεταφορών στους άξονες του Gotthard και του Lötschberg από 300.000 σε άνω των 700.000 αποστολών ανά έτος έως το 1995· η δέσμευση αυτή δεν έχει ακόμη εκπληρωθεί πλήρως. Το ποσοστό χρήσης, το οποίο σήμερα φθάνει το 80%, είναι αποδεκτό. Στο σχέδιο συμφωνίας για τις χερσαίες μεταφορές, η Ελβετία δεσμεύτηκε η ίδια να αυξήσει την ανταγωνιστικότητα των συνδυασμένων μεταφορών. Δεύτερον, η Ελβετία ανέλαβε να κατασκευάσει και να χρηματοδοτήσει δύο νέες σιδηροδρομικές σήραγγες, των οποίων τα πρώτα τμήματα θα είναι έτοιμα έως το 2005. Η μία θα διέρχεται κάτω από την οροσειρά του Gotthard στον άξονα Βασιλείας-Chiasso, η δε άλλη κάτω από το Lötschberg στον άξονα Βασιλείας-Βέρνης-Simplon-Domodossola, μαζί με το κύριο μέρος του NEAT (North-East Access Tunnels). Το έργο NEAT, στο οποίο συμπεριλαμβάνονται οι οδοί πρόσβασης - θα κοστίσει περίπου 17 δισεκατ. ECU· η Ελβετία ενέκρινε πρόσφατα νέο χρηματοδοτικό πρόγραμμα. Τη στιγμή αυτή εκτελούνται γεωτρήσεις για να διερευνηθεί κατά πόσον υπάρχουν γεωλογικοί κίνδυνοι.
71. Η προτεινόμενη δέσμη μέτρων που περιλαμβάνει σημαντική βελτίωση της υπάρχουσας σιδηροδρομικής υποδομής, της ποιότητας των δρομολογίων συνδυασμένων μεταφορών, άρση του ορίου βάρους των 28 τόννων και καθιέρωση ενός ισόρροπου συστήματος επιβολής οδικών τελών θα βελτιώσει σημαντικά τις συνθήκες κυκλοφορίας στις Άλπεις, θα μειώσει τις περιβαλλοντικές πιέσεις σε μια ευαίσθητη περιοχή και τέλος θα μειώσει το κόστος των μεταφορών στην κυκλοφορία βορρά-νότου. Τα οφέλη θα προκύψουν από τη μεταστροφή προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές και από τη βελτίωση της απόδοσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών (τόσο με την αύξηση του φορτίου λόγω της άρσης του ορίου των 28 τόννων και με το μετριασμό της εκτροπής της κυκλοφορίας).²³

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

72. Από τα προηγούμενα προκύπτει ότι ασκούνται ή καταστρώνονται πολιτικές οι οποίες από κοινού θα μπορούσαν να αποτελέσουν ένα πλαίσιο αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών προβλημάτων που προκαλούνται από την κυκλοφορία των βαρέων φορτηγών οχημάτων και οι οποίες σκοπό έχουν:

²³ Οι προβλέψεις προκύπτουν από τη μελέτη σχετικά με την ανάπτυξη της κυκλοφορίας εμπορευμάτων και επιβατών "Horizon 2010" του Μαΐου 1997 που εκπόνησε η Prognos AG/Regional Consulting (HERRY) /SIS

πρώτον, να μειωθεί η ένταση που προκαλούν οι μεταφορές λόγω της οικονομικής ανάπτυξης με την αποτροπή ή τουλάχιστον την ελαχιστοποίηση των *άσκοπων* μεταφορών, όπως οι παρακάμψεις που πραγματοποιούν οι μεταφορείς με άδεια φορτηγά ή με μικρό φορτίο. Η βελτιστοποιημένη οργάνωση μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στην επίτευξη του στόχου αυτού.

δεύτερον, να καταστήσουν πιο ελκυστικές από εμπορική άποψη οι μεταφορές που είναι πιο συμβατές με το περιβάλλον, όπως είναι οι σιδηροδρομικές, οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές και η ακτοπλοΐα.

Για να επιτευχθεί αυτό υπάρχουν τρεις κύριοι τρόποι:

- α) να γίνουν πιο ελκυστικές με τη βελτίωση της υποδομής αλλά και της απόδοσης, της οργάνωσης, της όλης εξυπηρέτησης και της αξιοπιστίας·
- β) να καθιερωθούν δικαιότεροι όροι, π.χ., με την επιβολή κανόνων σχετικά με τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης, τη μέγιστη ταχύτητα οδήγησης και
- γ) να βελτιωθούν οι συνδυασμένες μεταφορές και οι διατροφικές μεταφορές γενικότερα έτσι ώστε να επεκταθούν και να καταστούν πιο ελκυστικές στις μικρότερες αποστάσεις·

τρίτον, να μειωθεί η επιβάρυνση που προκαλείται από τις οδικές μεταφορές. Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί κυρίως με τη βελτίωση των τεχνικών προτύπων και με καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας.

Αυτές οι διάφορες πολιτικές πρέπει να συνδυαστούν έτσι ώστε να επιτευχθεί πλήρης εκμετάλλευση των δυνατοτήτων τους και να βελτιωθεί η περιβαλλοντική κατάσταση πιο μακρόχρονα. Επίσης, πρέπει να συνδυαστεί η εισαγωγή της κάθε συνιστώσας από άποψη χρόνου για να εξασφαλιστεί ισόρροπη πρόοδος προς την αειφόρο κινητικότητα. Παραδείγματος χάριν, η ανάπτυξη πιο αποτελεσματικών συστημάτων επιβολής οδικών τελών στις μεταφορές πρέπει να συνδυαστεί με την άσκηση των πολιτικών έτσι ώστε να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών.

73. Με βάση το γεγονός ότι τα τεχνικής φύσεως μέτρα που αποσκοπούν στη μείωση του βάρους που προκαλείται από τις οδικές μεταφορές, τα οποία αναπτύσσονται με βάση το πρόγραμμα Auto/Oil, αναμένονται να επαρκέσουν για να επιτευχθούν τα πρότυπα ποιότητας του αέρα στις περισσότερες αστικές περιοχές στην Κοινότητα έως το 2010, και με βάση το γεγονός ότι άλλα στοιχεία του ίδιου πλαισίου θα συμβάλουν σημαντικά στην περαιτέρω μείωση των περιβαλλοντικών οχλήσεων, οι ενέργειες που αναλαμβάνονται ή είναι υπό εκπόνηση θα συμβάλουν σε μεγάλο βαθμό στην επίτευξη των στόχων του πλαισίου αυτού.
74. Η ανάλυση που εκτίθεται στο παρόν έγγραφο αποδεικνύει ότι δεν αρκεί κανένα μεμονωμένο μέτρο για να επιτευχθεί ο στόχος των αειφόρων μεταφορών. Επομένως απαιτείται μια δέσμη μέτρων και η Επιτροπή έχει προβεί λοιπόν σε πολλές προτάσεις σχετικά με κάθε μεμονωμένη συνιστώσα του πλαισίου. Η εφαρμογή των μέτρων αυτών είναι αποφασιστικής σημασίας για την επιτυχία της στρατηγικής. Ωστόσο, μέχρι στιγμής έχει υπάρξει περιορισμένη μόνον πρόοδος στην έκδοση των αποφασιστικής σημασίας συνιστωσών της δέσμης, ιδίως προτάσεων για την πολιτική στις σιδηροδρομικές μεταφορές και την αναθεώρηση του καθεστώτος Eurovignette (οδηγία 93/89/EK). Στις επικείμενες προτάσεις στις οποίες πρέπει να δοθεί προτεραιότητα και ιδιαίτερη προσοχή περιλαμβάνονται: η Λευκή Βίβλος για την επιβολή τελών στις υποδομές, η δέσμη για τα μέτρα σχετικά με τις σιδηροδρομικές υποδομές και διάφορες προτάσεις σχετικά με την πολιτική στους σιδηροδρόμους (ιδίως όροι πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή, δημοσιονομική σχέση μεταξύ κράτους και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και τεχνική εναρμόνιση). Το παράρτημα I παρέχει συνολική εικόνα αυτών των προτάσεων και πρωτοβουλιών. Η Επιτροπή θα παρακολουθήσει επομένως τις εξελίξεις από κοντά και θα εκπονεί τακτικά έκθεση έτσι ώστε να διαπιστωθεί κατά πόσον στο μέλλον επιτυγχάνεται ικανοποιητική πρόοδος στην επίτευξη των στόχων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Προταθέντα και ενδεχόμενα στο μέλλον μέτρα που αποτελούν δυνατές συνιστώσες του πλαισίου για την επίλυση των περιβαλλοντικών προβλημάτων που προκαλούνται από την κυκλοφορία των βαρέων φορτηγών οχημάτων

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΑΚΟΜΗ ΕΚΔΟΣΕΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ		
	Ημερομηνία υποβολής των προτάσεων	Προτεινόμενη ημερομηνία εφαρμογής των διατάξεων από τα κράτη μέλη
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΑ ΤΕΛΗ ΟΔΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ		
Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα για τη χρήση ορισμένων υποδομών, COM(96) 331	10.07.1996	01.01.1998
ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ		
Ανακοίνωση σχετικά με μια μελλοντική στρατηγική για τον έλεγχο των ατμοσφαιρικών εκπομπών από τις οδικές μεταφορές λαμβανομένων υπόψη των αποτελεσμάτων του προγράμματος Auto/Oil COM(96) 248	18.06.1996	-
Πρόταση οδηγίας 96/163 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ποιότητα της βενζίνης και του πετρελαίου, που τροποποιεί την οδηγία 93/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου COM(96) 248	18.06.1996	01.01.2000
Πρόταση οδηγίας 96/164 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των μηχανοκίνητων οχημάτων, η οποία τροποποιεί τις οδηγίες 70/156/ΕΟΚ και 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου (επιβατικά οχήματα) COM(96) 248	18.06.1996	01.01.2000
Πρόταση οδηγίας 96/164 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από εκπομπές των μηχανοκίνητων οχημάτων, η οποία τροποποιεί τις οδηγίες 70/156/ΕΟΚ και 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ελαφρά φορτηγά οχήματα) COM(97) 61	20.02.1997	01.01.2000
Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 88/77/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών αερίων ρύπων και σωματιδίων από τους	03.12.1997	01.10.2000

πετρελαιοκινητήρες των οχημάτων COM(97) 627		
Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τον τεχνικό έλεγχο καθ' οδόν των εμπορικών οχημάτων που κυκλοφορούν στην Κοινότητα COM(98) 117	11.03.1998	01.07.1999

Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με ένα διαφανές σύστημα εναρμονισμένων κανόνων για τους περιορισμούς οδήγησης των βαρέων φορτηγών οχημάτων που εκτελούν διεθνείς μεταφορές σε συγκεκριμένους οδικούς άξονες COM(98) 115	11.03.1998	01.07.1999
Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τον καθορισμό των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών και διαστάσεων των οδικών οχημάτων άνω των 3,5 τόννων που κυκλοφορούν εντός της Κοινότητας COM(93) 679	15.12.1993	01.01.1995
ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ		
Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 91/440/ΕΟΚ για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων COM(95) 337	19.07.1995	18 μήνες μετά τη δημοσίευση
ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑ		
Αναθεώρηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές COM(98) 414	15.07.1998	01.07.2000
Ανακοίνωση για τις διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ COM(97) 243	29.05.1997	-
Πρόταση τροποποίησης των κατευθύνσεων για τα ΔΔΜ σε ό,τι αφορά τους θαλάσσιους λιμένες, τους λιμένες της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τους διατροφικούς τερματικούς σταθμούς COM(97) 681 τελικό	10.12.1997	
ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ		
Πολυμερής συμφωνία για την εσωτερική ναυσιπλοΐα με τις ΧΚΑΕ COM(96) 634	13.12.1996 ²⁴	Μέσα του 1999
Συμφωνία για τις χερσαίες μεταφορές με την Ελβετία	17.03.1998 ²⁵	1999 – 2000
Συμφωνία για την οδική διαμετακόμιση με την Ουγγαρία, τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία	Υπό διαπραγμάτευση	1999 – 2000

²⁴ Ημερομηνία κατά την υποβολή της πρότασης στο Συμβούλιο προκειμένου να αποφασιστεί η σύναψη της συμφωνίας.

²⁵ Έκβαση των διαπραγματεύσεων που συζητήθηκε στην ομάδα του Συμβουλίου για τις μεταφορές.

ΔΥΝΑΤΕΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΑ ΤΕΛΗ ΟΔΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ

- Λευκή Βίβλος για τα τέλη υποδομών

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- Δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές υποδομές
- Δέσμη μέτρων χρηματοδότησης των σιδηροδρόμων
- Δέσμη μέτρων για τα τεχνικής φύσεως θέματα των σιδηροδρόμων

ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

- Προτάσεις συνέχισης του προγράμματος Auto/Oil
- Συμβατά με το περιβάλλον οχήματα και κινητήρες (EEV)
- Τεχνικός έλεγχος (βελτιωμένος έλεγχος του καπνού των πετρελαιοκινητήρων)

ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑ

- Πρόγραμμα δράσης της ανακοίνωσης για τις εμπορευματικές διατροπικές μεταφορές
- Ανακοίνωση σχετικά με τα τοπογραφικά σημεία αναφοράς
- Ανακοίνωση για την διοικητική οργάνωση

Πρωτόκολλο αριθ. 9

Για τις οδικές, σιδηροδρομικές και συνδυασμένες μεταφορές στην Αυστρία

ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 10

Το παρόν τμήμα ισχύει για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται εντός της επικράτειας της Κοινότητας.

Άρθρο 11

- (1) Για τις διαδρομές που περιλαμβάνουν οδική διαμετακόμιση εμπορευμάτων μέσω της Αυστρίας, το καθεστώς που έχει οριστεί για διαδρομές πραγματοποιούμενες για ίδιο λογαριασμό και για διαδρομές πραγματοποιούμενες για λογαριασμό τρίτου με βάση την πρώτη οδηγία του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1962 και με βάση τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 881/92 του Συμβουλίου υπόκεινται στις διατάξεις του παρόντος άρθρου.
- (2) Μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1998, ισχύουν οι ακόλουθες διατάξεις:
 - α. Οι συνολικές εκπομπές NO_x των βαρέων φορτηγών οχημάτων που διέρχονται από την Αυστρία υπό διαμετακόμιση μειώνονται κατά 60% για την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 1992 έως 31 Δεκεμβρίου 2003, σύμφωνα με τον πίνακα του παραρτήματος 4.
 - β. Η μείωση των συνολικών εκπομπών NO_x των βαρέων φορτηγών οχημάτων υπόκειται σε διαχείριση σύμφωνα με σύστημα οικοσημείων. Με βάση το σύστημα αυτό, για κάθε φορτηγό όχημα που διέρχεται από την Αυστρία υπό διαμετακόμιση απαιτείται αριθμός οικοσημείων ισοδύναμος προς τις εκπομπές NO_x του οχήματος (εκπομπές αποδεκτές με βάση την τιμή συμμόρφωσης της παραγωγής (COP) ή την τιμή έγκρισης τύπου). Η μέθοδος υπολογισμού και χορήγησης των εν λόγω σημείων περιγράφεται στο παράρτημα 5.
 - γ. Εφόσον σε κάποιο έτος ο αριθμός των διακομιστικών διαδρομών υπερβαίνει την τιμή αναφοράς που έχει ορισθεί για το 1991 άνω του 8%, η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 16, εκδίδει κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παραρτήματος 5.
 - δ. Η Αυστρία εκδίδει και διαθέτει σε εύθετο χρόνο τις κάρτες οικοσημείων που απαιτούνται για τη διαχείριση του συστήματος οικοσημείων, σύμφωνα με το παράρτημα 5, για τα βαρέα φορτηγά οχήματα που διέρχονται από την Αυστρία υπό διαμετακόμιση.
 - ε. Τα οικοσημεία κατανέμονται από την Επιτροπή στα κράτη μέλη σύμφωνα με τις διατάξεις που έχουν ορισθεί βάσει της παραγράφου 6.

- (3) Πριν την 1η Ιανουαρίου 1998, το Συμβούλιο βασιζόμενο σε έκθεση της Επιτροπής θα επανεξετάσει την εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με την οδική διαμετακόμιση των εμπορευμάτων μέσω της Αυστρίας. Η επανεξέταση θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις βασικές αρχές του κοινοτικού δικαίου, όπως η ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, ιδίως η ελεύθερη διακίνηση εμπορευμάτων και η ελευθερία παροχής υπηρεσιών, η προστασία του περιβάλλοντος προς όφελος της Κοινότητας εν γένει, και η ασφάλεια της κυκλοφορίας. Εφόσον το Συμβούλιο δεν αποφασίσει διαφορετικά λαμβάνοντας απόφαση ομόφωνα σχετικά με την πρόταση της

Επιτροπής και αφού συμβουλευθεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η μεταβατική περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας ισχύουν οι διατάξεις της παραγράφου 2 παρατείνεται έως την 1η Ιανουαρίου 2001,.

- (4) Πριν την 1η Ιανουαρίου 2001, η Επιτροπή, σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Περιβάλλοντος, εκπονεί επιστημονική μελέτη σχετικά με το βαθμό επίτευξης του στόχου μείωσης της ρύπανσης που ορίζεται στην παράγραφο 2 στοιχείο α). Εάν η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ο στόχος αυτός έχει επιτευχθεί ουσιαστικά, οι διατάξεις της παραγράφου 2 παύουν να ισχύουν την 1η Ιανουαρίου 2001. Εάν η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ο στόχος αυτός δεν έχει επιτευχθεί ουσιαστικά, το Συμβούλιο ενεργώντας σύμφωνα με το άρθρο 75 της συνθήκης ΕΚ εκδίδει μέτρα, σε κοινοτικό πλαίσιο, τα οποία εξασφαλίζουν ισοδύναμη προστασία του περιβάλλοντος, ιδίως δε μείωση της ρύπανσης κατά 60%. Εφόσον το Συμβούλιο δεν εκδώσει τα εν λόγω μέτρα, η μεταβατική περίοδος παρατείνεται αυτόματα για μια τελική περίοδο τριών ετών, κατά τη διάρκεια της οποίας ισχύουν οι διατάξεις της παραγράφου 2.
- (5) Μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, ισχύει εξ ολοκλήρου το "κοινοτικό κεκτημένο".
- (6) Η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 16, εκδίδει λεπτομερή μέτρα σχετικά με τις διαδικασίες που αφορούν το σύστημα οικοσημείων, τη διανομή των οικοσημείων και τα τεχνικά θέματα που αφορούν την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, το οποίο θα τεθεί σε ισχύ την ημερομηνία προσχώρησης της Αυστρίας.

Τα μέτρα που αναφέρονται στην πρώτη υποπαράγραφο εξασφαλίζουν ότι διατηρείται η κατάσταση πραγμάτων για τα παρόντα κράτη μέλη που απορρέει από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3637/92 του Συμβουλίου και από την διοικητική ρύθμιση, που υπογράφηκε στις 23 Δεκεμβρίου 1992, η οποία καθορίζει την ημερομηνία έναρξης ισχύος και τις διαδικασίες καθιέρωσης του συστήματος οικοσημείων που αναφέρεται στην συμφωνία για τη διαμετακόμιση. Καταβάλλονται όλες οι αναγκαίες προσπάθειες για να διασφαλισθεί ότι έχουν ληφθεί εν προκειμένω υπόψη οι ανάγκες της Ελλάδας κατά την χορήγηση του μεριδίου οικοσημείων στην Ελλάδα.

Άρθρο 12

- (1) Στις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ κρατών μελών, ισχύει το καθεστώς που ορίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 881/92 του Συμβουλίου με την επιφύλαξη των διατάξεων που ορίζει το παρόν άρθρο. Οι εν λόγω διατάξεις ισχύουν έως τις 31 Δεκεμβρίου 1996.
- (2) Στις διμερείς μεταφορές, οι υπάρχουσες ποσοστώσεις ελευθερώνονται προοδευτικά και η πλήρης ελευθερία παροχής μεταφορικών υπηρεσιών ισχύει από 1ης Ιανουαρίου 1997. Το πρώτο στάδιο ελευθέρωσης αρχίζει από την ημερομηνία προσχώρησης της Αυστρίας, το δε δεύτερο την 1η Ιανουαρίου 1996.

Εφόσον χρειαστεί, το Συμβούλιο αποφασίζοντας με ειδική πλειοψηφία βάσει πρότασης της Επιτροπής, λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα προς το σκοπό αυτό.

- (3) Το Συμβούλιο, ενεργώντας σύμφωνα με το άρθρο 75 της συνθήκης, εκδίδει ενδεδειγμένα και απλά μέτρα για να αποφευχθεί η καταστρατήγηση των διατάξεων του άρθρου 11 έως την 1η Ιανουαρίου 1997 το αργότερο.
- (4) Όσο χρόνο ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 11 παράγραφος 2, τα κράτη μέλη, στο πλαίσιο της αμοιβαίας συνεργασίας τους, λαμβάνουν, εφόσον χρειαστεί, μέτρα συμβατά με τη συνθήκη ΕΚ κατά της κακής χρήσης του συστήματος οικοσημείων.
- (5) Οι μεταφορείς που διαθέτουν κοινοτικοί άδεια από τις αρμόδιες αρχές στην Αυστρία δεν έχουν το δικαίωμα να πραγματοποιούν διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές των οποίων η φόρτωση και η εκφόρτωση δεν πραγματοποιείται στην Αυστρία. Όλες οι εν λόγω διαδρομές που περιλαμβάνουν διαμετακόμιση μέσω της Αυστρίας υπόκεινται ωστόσο στις διατάξεις του άρθρου 11 και, εξαιρέσει των διαδρομών μεταξύ Γερμανίας και Ιταλίας, στις υπάρχουσες ποσοστώσεις, οι οποίες υπόκεινται στις διατάξεις της παραγράφου 2 ανωτέρω.

Άρθρο 14

- (1) Στη μεθόριο μεταξύ Αυστρίας και άλλων κρατών μελών δεν πραγματοποιούνται έλεγχοι. Ωστόσο, κατά παρέκκλιση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 4060/89 και (ΕΟΚ) αριθ. 3912/92 και με την επιφύλαξη του άρθρου 153 της πράξης προσχώρησης, οι μη διακριτικής φύσεως έλεγχοι που απαιτούν στάση των οχημάτων ούτως ώστε να επαληθευτούν μόνον τα οικοσημεία που έχουν εκδοθεί βάσει των διατάξεων του άρθρου 11, και οι άδειες μεταφορών που αναφέρονται στο άρθρο 12, μπορούν να διατηρηθούν έως τις 31 Δεκεμβρίου 1996. Οι εν λόγω έλεγχοι δεν πρέπει να παρακωλύουν ασκόπως τη φυσική ροή της κυκλοφορίας.
- (2) Εφόσον χρειαστεί, οι μέθοδοι ελέγχου που περιλαμβάνουν έλεγχο με ηλεκτρονικά συστήματα, οι οποίες ισχύουν μετά την 31 Δεκεμβρίου 1996 και αφορούν την εφαρμογή του άρθρου 11 αποφασίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 16.

ISSN 0254-1483

COM(98) 444 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

02 05 07 14

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-98-474-GR-C

ISBN 92-78-38407-0

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Λουξεμβούργο