

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

COM(92) 230 τελικό
Βρυξέλλες, 11 Ιουνίου 1992

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΝΟΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΜΕ
ΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ

Πρόταση
ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

περί της δημιουργίας δικτύου συνδυασμένων μεταφορών
στην Κοινότητα

Πρόταση
ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τροποποίηση της οδηγίας 75/130/ΕΟΚ
περί θεσπίσεως κοινών κανόνων για ορισμένες
συνδυασμένες μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών

ΤΡΙΤΗ ΕΚΘΕΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΓΙΑ
ΤΙΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 1107/70
ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ 1100/89

Πρόταση
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΟΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 περί
των ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των
σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών

(υποβληθείσες από την Επιτροπή)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΛΗΨΗ
2. Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑ ΤΟ 92
3. Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
4. ΟΙ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ
5. ΟΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
6. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
7. ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
 - Α. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΝΟΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
 - Β. ΒΟΗΘΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΚΤΟΣ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ
 - Γ. ΔΙΕΥΡΥΝΣΗ ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΟΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΩΣΤΕ ΝΑ ΚΑΛΥΨΟΥΝ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΛΑΠΛΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
8. ΔΙΑΔΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ : ΤΕΧΝΙΚΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
9. ΠΡΟΤΥΠΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
10. ΑΛΛΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

- Αρ.1 ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
- Αρ.2 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ
- Αρ.3 ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 75/130/ΕΟΚ ΠΕΡΙ ΘΕΣΠΙΣΕΩΣ ΚΟΙΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΓΙΑ ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ
- Αρ.4 ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ : ΤΡΙΤΗ ΕΚΘΕΣΗ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 1107/70 ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ 1100/89 ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΟΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
- Αρ.5 ΧΑΡΤΕΣ ΤΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η πρόκληση που τίθεται για το ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών με την επιτυχή ολοκλήρωση της Ενιαίας Αγοράς είναι σαφής. Ένας σίγουρος δείκτης της ανάπτυξης της κοινοτικής βιομηχανίας και της ανόδου του βιοτικού επιπέδου των πολιτών της Κοινότητας αποτελεί και η αυξημένη ζήτηση για μεταφορές. Πρέπει πλέον να καταβληθούν σημαντικές προσπάθειες από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι μεταφορές διαδραματίζουν σωστά το ρόλο τους στη διαδικασία της απρόσκοπτης προόδου της Κοινότητας και της επίτευξης των στόχων που έχουν τεθεί από το Συμβούλιο του Μάαστριχτ. Οι νέοι στόχοι που έχουν καθορισθεί με την τροποποίηση της Συνθήκης στοχεύουν στο να αντιμετωπισθεί η διαφορετική κατάσταση που θα επικρατεί στην Κοινότητα μετά το 1992. Στο πλαίσιο της παρούσας ανακοίνωσης, σημαντική θέση κατέχει η αναγνώριση της σημασίας των διευρωπαϊκών δικτύων τα οποία λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες όλης της Κοινότητας και παρέχουν δυνατότητες συνδυασμένης λειτουργίας και διασύνδεσης. Η παρούσα ανακοίνωση καθορίζει το συγκεκριμένο ρόλο που η Επιτροπή πιστεύει ότι θα πρέπει να δοθεί στις πολλαπλές μεταφορές ώστε να συμβάλουν σε μια αποτελεσματική κοινή πολιτική μεταφορών για μετά το 1992.

Η ανακοίνωση αυτή βασίζεται στο ψήφισμα του Συμβουλίου της 30ης Οκτωβρίου 1990. Ωστόσο, οι τελευταίες εκτιμήσεις δείχνουν ότι οι οδικές μεταφορές κατέχουν πλέον τη μερίδα του λέοντος στην κοινοτική αγορά εμπορευματικών μεταφορών. Η Επιτροπή πιστεύει ότι η κατάσταση αυτή απαιτεί διεύρυνση του πεδίου των προτάσεών της. Επιπλέον, στην ανακοίνωση προς το Συμβούλιο⁽¹⁾ της 14ης Οκτωβρίου 1991 σχετικά με μια κοινοτική στρατηγική για τον περιορισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακος και για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, προτείνονται μέτρα πολιτικής μεταφορών που στοχεύουν στη στροφή της προτίμησης από τις οδικές μεταφορές στις σιδηροδρομικές και ειδικότερα στις συνδυασμένες μεταφορές. Για τους λόγους αυτούς, αποφασίστηκε να υποβληθούν προτάσεις, σε ένα σφαιρικό πλαίσιο πολλαπλών μέσων μεταφοράς, οι οποίες θα καλύπτουν την παραδοσιακή μορφή συνδυασμένης σιδηροδρομικής/οδικής μεταφοράς καθώς επίσης και τους τομείς των εσωτερικών πλωτών και θαλάσσιων μεταφορών.

(1) SEC(91)1744 τελικό της 14ης Οκτωβρίου 1991

Η ανάλυση της κατάστασης που παρουσιάζεται και οι προτάσεις που διατυπώνονται βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στις εργασίες ομάδας εμπειρογνομόνων υψηλού επιπέδου που συνεργάστηκε με την Επιτροπή. Αν και η Επιτροπή αναλαμβάνει την ευθύνη της ανακοίνωσης αυτής, πολλές από τις ιδέες της προέρχονται από την ομάδα υψηλού επιπέδου της οποίας η συνολική συμβολή δεν πρέπει να υποτιμηθεί: μια πλήρης παρουσίαση των εργασιών της ομάδας υψηλού επιπέδου έγινε στο Συμβούλιο και στα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη με τη μορφή ενός εγγράφου εργασίας της Επιτροπής⁽¹⁾. Η Επιτροπή ελπίζει ότι η παρούσα ανακοίνωση θα αποδείξει τη ζωτική σημασία της πολλαπλής προσέγγισης για την επιτυχία της κοινής πολιτικής μεταφορών: για το σκοπό αυτό επισυνάπτεται μια αρχική σειρά προτάσεων.

Οι στόχοι της παρούσας ανακοίνωσης διαγράφονται ως εξής:

- Να καθορισθεί το πλαίσιο για ένα σύστημα συνδυασμένων σιδηροδρομικών/οδικών μεταφορών το οποίο θα καλύπτει ευρέως την Κοινότητα και θα προσελκύσει σημαντικό όγκο των μεταφορών από το ήδη κορεσμένο οδικό δίκτυο της Κοινότητας.
- Να συσχετισθεί με το εν λόγω σύστημα σιδηροδρομικής/οδικής μεταφοράς μία πολλαπλή προσέγγιση που θα καλύπτει την εσωτερική και τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα η οποία παρέχει συμπληρωματικές διευκολύνσεις, και στην περίπτωση συγκεκριμένων θαλάσσιων συνδέσεων, εξασφαλίζει ότι οι νησιωτικές και άλλες απομακρυσμένες περιοχές της Κοινότητας, κυρίως στην περίπτωση της Ελλάδας, της Ιρλανδίας και της Ιβηρικής Χερσονήσου, εξυπηρετούνται ικανοποιητικά.

Το σύστημα αυτό πρέπει να σχεδιαστεί έτσι ώστε να επιτρέπει τη διέλευση τυποποιημένων ευρωπαϊκών μονάδων φόρτωσης (εμπορευματοκιβώτια, κινητά αμαξώματα κλπ.). Το προτεινόμενο σιδηροδρομικό δίκτυο συμφωνεί με το ευρωπαϊκό δίκτυο που έχει καθορισθεί με τη συμφωνία ΟΗΕ/ΕΟΧ - την Α.Γ.Τ.Σ..

Οι στόχοι αυτοί καθορίζονται λεπτομερώς στην ανακοίνωση. Σε όλο το κείμενο δίνεται έμφαση στο γεγονός ότι οι προτάσεις αποτελούν ταυτόχρονα σημαντική συμβολή στην επίτευξη των νέων στόχων της Κοινότητας σε σχέση με τη συνοχή και τη βελτίωση των περιβαλλοντικών προτύπων και ότι είναι αποτελεσματικές ως προς το κόστος. Η ανακοίνωση παρουσιάζει μία ολοκληρωμένη δέσμη ενεργειών αν και αυτές πρέπει επίσης να εξετασθούν στο πλαίσιο του πρόσφατου πράσινου βιβλίου για τις μεταφορές και το περιβάλλον⁽²⁾ και στο ευρύτερο πλαίσιο του προσεχούς "Λευκού Βιβλίου" για τη χάραξη νέων κατευθύνσεων για την κοινή πολιτική

(1) SEC(91)1086

(2) COM(92) 46

μεταφορών στο σύνολό της. Η νέα κατεύθυνση αυτή αναμένεται ότι θα δώσει ιδιαίτερη έμφαση στις δυνατότητες που παρουσιάζονται μέσω της ενθάρρυνσης της πολλαπλής προσέγγισης.

Τα εννέα τμήματα που ακολουθούν καθορίζουν την ανάλυση και τα συμπεράσματα που έχουν συναχθεί. Στα παραρτήματα παρατίθεται κατάλογος των σιδηροδρομικών έργων που χαρακτηρίζονται ως αναγκαία για την ολοκλήρωση του δικτύου καθώς και τρεις νομοθετικές προτάσεις σχετικά με την ανάπτυξη του συστήματος. Η έκταση και το πεδίο που καλύπτουν τα σιδηροδρομικά και εσωτερικά πλωτά δίκτυα παρατίθενται σε χάρτες στο παράρτημα 5.

2. Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑ ΤΟ 1992.

Χαρακτηριστικό γνώρισμα κάθε αναπτυσσόμενης οικονομίας είναι το γεγονός ότι η ζήτηση για μεταφορές αυξάνεται με μεγαλύτερο ρυθμό⁽¹⁾. Αν και είναι δύσκολο να γίνουν προβλέψεις για τις μεταφορές, οι διάφορες μελέτες που έχουν αναληφθεί από την Επιτροπή και άλλους φορείς δείχνουν σαφώς ότι η μελλοντική αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών στην Κοινότητα προβλέπεται να κυμανθεί μεταξύ 30 και 40% μέχρι το τέλος της δεκαετίας· ορισμένες εκτιμήσεις υπερβαίνουν ακόμη τους αριθμούς αυτούς. Αυτό οφείλεται εν μέρει στο ότι η ανάπτυξη συνεπάγεται και μεταβολές στη βιομηχανική παραγωγή και στην ικανότητα των καταναλωτών να αγοράζουν μεγαλύτερης ποικιλίας και φάσματος αγαθά και υπηρεσίες. Η τάση αυτή ενισχύθηκε πολύ τα τελευταία χρόνια από το γεγονός ότι η κοινή πολιτική μεταφορών σημείωσε, μετά από πολλά χρόνια αδράνειας, μεγάλη επιτυχία όσον αφορά την κατάργηση των φραγμών για αποτελεσματικές μεταφορές.

Στις οδικές μεταφορές η κατάργηση των αδειών και άλλων εμποδίων που έχουν σχέση με ποσοτώσεις θα επιτρέψουν, από το 1993 και μετά, την ελεύθερη κυκλοφορία οχημάτων σε όλη την Κοινότητα. Από την ίδια ημερομηνία και μετά, το Συμβούλιο θα έχει επίσης καταλήξει σε συμφωνία για την εισαγωγή των ενδομεταφορών. Τα μέτρα αυτά, μαζί με πολλά άλλα, συνεπάγονται ότι οι τιμές των οδικών μεταφορών, που είναι και το κυριότερο μέσο μεταφοράς στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές, έχουν μειωθεί και θα συνεχίσουν να μειώνονται.

(1) Κατά την περίοδο 1985-1989 οι εμπορευματικές μεταφορές στην Κοινότητα αυξήθηκαν κατά μέσο όρο κατά 4,8% ετησίως ενώ η οικονομική ανάπτυξη ήταν της τάξης του 3,1% ετησίως.

Σε σύγκριση με τη συνεχή αύξηση της ζήτησης, είναι σαφές ότι οι επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών δεν ήταν ανάλογες για πολλά έτη. Η Επιτροπή έχει διατυπώσει ορισμένες προτάσεις με σκοπό να αυξηθούν οι πόροι που διατίθενται για τις μεταφορές, κυρίως μέσω της χορήγησης χρηματοδοτικής ενίσχυσης για έργα υποδομών στον τομέα των μεταφορών. Υπάρχουν επίσης και άλλες δυνατότητες, που πρέπει να εξετασθούν όπως η δήλωση του ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ενός έργου και η συγκέντρωση χρηματοδοτικών μέσων για το έργο αυτό. Ωστόσο, οι προσπάθειες μέχρι στιγμής δεν οδήγησαν στην πλήρη ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και δεν επιτρέπουν μία πολλαπλή προσέγγιση, π.χ. στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Επιπλέον, είναι προφανές ότι μία σημαντική αύξηση του ρυθμού κατασκευής νέων υποδομών, από μόνη της, ακόμη κι αν ήταν δυνατή, δεν θα επαρκούσε για να επιλυθεί συνολικά το πρόβλημα των μεταφορών. Για να μειωθεί η ρύπανση και ειδικότερα η εκπομπή αερίων που προκαλούν το φαινόμενο του "θερμοκηπίου", το οποίο οφείλεται στο μεγαλύτερο μέρος στις οδικές μεταφορές, και για να μειωθεί η ανάγκη για επένδυση κεφαλαίων, πρέπει να γίνει πολύ καλύτερη χρησιμοποίηση των ήδη υφιστάμενων συστημάτων και ειδικότερα των συστημάτων που είναι φιλικά προς το περιβάλλον.

Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο η πολλαπλή προσέγγιση βρίσκει τη θέση που της αρμόζει. Ο κύριος στόχος μιας τέτοιας προσέγγισης είναι να διευκολυνθεί η ανάπτυξη αλυσίδων μεταφοράς που σχεδιάζονται βάσει των πλεονεκτημάτων του κάθε μεμονωμένου μέσου μεταφοράς. Το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο έχουν επανειλημμένα τονίσει τη σημασία που προσδίδουν στην ενθάρρυνση των συνδυασμένων οδικών/σιδηροδρομικών μεταφορών. Η πρόσφατη οδηγία του Συμβουλίου (91/449)⁽¹⁾ για την πολιτική των σιδηροδρόμων τονίζει ιδιαίτερα τη σημασία των συνδυασμένων μεταφορών και προβλέπει τη δημιουργία νέων μεταφορέων που θα εξυπηρετούν τη διεθνή αγορά με πρόσβαση στις εθνικές υποδομές. Ωστόσο, αυτή είναι η πρώτη φορά που επικεντρώθηκε η προσοχή στην έννοια ενός ολοκληρωμένου συστήματος που επιχειρεί να εξασφαλίσει ότι λαμβάνονται υπόψη τα πλεονεκτήματα όλων των μέσων μεταφοράς στο πλαίσιο μιας κοινής προσέγγισης.

(1) ΕΕ L 234/25. 24.8.91.

3. Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΟΙΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

Η σφαιρική προσέγγιση των πολλαπλών μεταφορών που προτείνεται στην παρούσα ανακοίνωση αντιπροσωπεύει ένα μεγάλο βήμα προς τη δημιουργία ενός ανταγωνιστικού και αποτελεσματικού τομέα εμπορευματικών μεταφορών στην Κοινότητα. Η Επιτροπή δεν προτίθεται να οπισθοδρομήσει και να επανεισάγει μία πολιτική για τη διαχείριση των μεταφορών μέσω ποσοστώσεων ή άλλων μορφών ρύθμισης. Ο στόχος είναι μάλλον να δοθεί στους χρήστες ελεύθερη επιλογή μεταξύ ενός ευρύτερου φάσματος εναλλακτικών λύσεων ενώ ταυτόχρονα να εξασφαλιστεί ότι το συνολικό κόστος των μεταφορών, περιλαμβανομένου και του εξωτερικού κόστους, αντανακλάται στο συνολικό ισολογισμό. Αυτό προϋποθέτει ότι η Επιτροπή θα συνεχίσει να επιδιώκει μία πολιτική που θα στοχεύει στο να εξασφαλιστεί ότι το κόστος που επιβαρύνει άμεσα κάθε μεταφορικό μέσο αντανακλά το πραγματικό κόστος που επιβαρύνει το σύνολο των πολιτών. Ωστόσο, ο στόχος αυτός χρειάζεται κάποιο χρόνο για να επιτευχθεί και εν τω μεταξύ, για να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη ολοκληρωμένων συστημάτων, πρέπει να παρασχεθεί κάποιου βαθμού κρατική ενίσχυση, είτε χρηματοδοτική είτε άλλης μορφής, χωρίς όμως να παραβιάζονται οι σχετικές διατάξεις της συνθήκης.

4. ΟΙ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ.

Μία αποτελεσματική πολιτική μεταφορών αποτελεί βασικό στοιχείο για την επιτυχία της Κοινότητας στο σύνολό της. Το "λογιστικό" στοιχείο του κόστους παραγωγής, αποθήκευσης, επεξεργασίας και μεταφοράς μπορεί να καλύπτει ποσοστό μέχρι και 30% της τιμής, και από αυτό η μεταφορά αντιπροσωπεύει ένα σημαντικό τμήμα. Στην περίπτωση περιοχών της περιφέρειας, το στοιχείο του κόστους της μεταφοράς εμπορευμάτων προς τις κεντρικές περιοχές είναι φυσικά υψηλότερο από ό,τι στις κεντρικές περιοχές αυτές καθαυτές. Δεδομένου ότι τα συστήματα πολλαπλών μεταφορών μπορούν να παρέχουν χαμηλότερο κόστος για μεγάλες αποστάσεις, μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην αντιμετώπιση των μειονεκτημάτων που παρουσιάζουν οι περιοχές αυτές. Επιπλέον, οι εν λόγω περιοχές της περιφέρειας υποφέρουν και από καθυστέρηση στον εξοπλισμό και στις υποδομές δεδομένου ότι απαιτούνται μεγάλες και μακροπρόθεσμες επενδύσεις για να υπάρξει συνοχή με τις κεντρικές περιοχές της Κοινότητας. Στην περίπτωση των κεντρικών περιοχών της Κοινότητας το σημαντικότερο πρόβλημα αφορά την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τις έμμεσες επιπτώσεις της στο περιβάλλον: και στην περίπτωση αυτή, η στροφή ενός όγκου των μεταφορών προς λιγότερο κορεσμένα και περισσότερο φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μπορεί να αποβεί σημαντική. Υπό τις συνθήκες αυτές, ένας σημαντικός παράγοντας που μπορεί να επηρεάσει την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών είναι ο στόχος που έχει τεθεί για το όριο των εκπομπών διοξειδίου του

άνθρακος και άλλων αερίων που προκαλούν το φαινόμενο του "θερμοκηπίου" έτσι ώστε να σταθεροποιηθούν οι εκπομπές αυτές το 2000 στα επίπεδα του 1990. Κατά συνέπεια φαίνεται ότι μία πολιτική σχεδιασμένη με σκοπό να προωθήσει τα συστήματα πολλαπλών μεταφορών μπορεί να αποβεί αποτελεσματική και στην επίτευξη ορισμένων από τους άλλους βασικούς στόχους της Κοινότητας. Ωστόσο, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, πρέπει να τεθεί το ερώτημα κατά πόσον η κοινοτική δράση είναι αναγκαία και δικαιολογημένη.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι η απάντηση στο ερώτημα αυτό είναι σαφώς "ναι". Αν και μπορεί να προβληθεί το επιχείρημα ότι η παρέμβαση στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών πρέπει να αποφευχθεί και ότι οι αρχές της ελεύθερης αγοράς θα παράγουν από μόνες τους τα επιθυμητά αποτελέσματα, η Επιτροπή πιστεύει ότι έχουν προκύψει σοβαρές στρεβλώσεις στην αγορά που δεν μπορούν εύκολα ή γρήγορα να διορθωθούν. Όσον αφορά το σύστημα οδικών μεταφορών, οι αποφάσεις για πραγματοποίηση επενδύσεων στις υποδομές αποτελούν αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατικών αρχών ενώ οι εθνικοί σιδηρόδρομοι αποτελούν αυτόνομους φορείς που σχεδιάζουν και χρηματοδοτούν μόνοι τους τις εγκαταστάσεις τους. Ένα άλλο σημείο είναι ότι υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι το κοινωνικό και εξωτερικό κόστος των μεταφορών είναι συνήθως σημαντικό αλλά το επίπεδό του ποικίλλει σημαντικά μεταξύ των διάφορων μέσων μεταφοράς. Όσον αφορά τις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, το θέμα αυτό έχει απασχολήσει αρμόδιους συμβούλους οι οποίοι ανέφεραν ότι το εξωτερικό κόστος ποικίλλει όπως φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.

Εξωτερικό κόστος σε ECU (1985) ανά 1000 τονοχιλιόμετρα

(Εμπορευματικές μεταφορές)

	<u>Ελάχιστο</u>	<u>Μέγιστο</u>
Αυτοκινητόδρομοι	2,91	4,23
Εθνικές οδοί	7,97	10,10
Αστικές περιοχές	9,53	12,03
Σιδηροδρομικές μεταφορές	0,46	0,50

Πηγή: Εκτίμηση του εξωτερικού κόστους που προκύπτει
από τις οδικές και σιδηροδρομικές εμπορευματικές
μεταφορές (κα Tefra - Οκτώβριος 91)

Παράλληλα με την αδυναμία της να αντανakλά ικανοποιητικά το επίπεδο του εξωτερικού κόστους, η σημερινή κατάσταση της αγοράς στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος στην πράξη δεσπόζει στη συνολική αγορά χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών, δεν φαίνεται να αντανakλά πάντα το πραγματικό μακροπρόθεσμο κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών. Στην πράξη, σε πολλές αγορές το πραγματικό ποσοστό κέρδους φαίνεται να είναι χαμηλότερο από αυτό που κρίνεται αναγκαίο για μία μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα· το γεγονός αυτό είναι το αποτέλεσμα των πολύ γρήγορων μεταβολών που υπέστη ο τομέας και στα συγκριτικά λίγα εμπόδια πρόσβασης στον τομέα. Πολλές εταιρείες οδικών εμπορευματικών μεταφορών, ειδικότερα οι πολύ μικρές, φαίνεται ότι επιβιώνουν χάρη στην υποτίμηση των εισροών των ιδιοκτητών τους και μερικές φορές φθάνουν και στο σημείο να μην τηρούν τους διάφορους κανονισμούς που θεspίζουν τις ώρες οδήγησης, τα όρια ταχύτητας κλπ. Υπό τέτοιες συνθήκες αγοράς, η οικονομική κατάσταση των συνδυασμένων σιδηροδρομικών μεταφορών επηρεάζεται αναπόφευkτα, και οι σιδηρόδρομοι δεν μπορούν να στηρίξουν ένα σημαντικό επενδυτικό πρόγραμμα που θα καλύπτει όλη την Κοινότητα. Για να αναπτυχθούν οι υπηρεσίες πολλαπλών μεταφορών σε μεγάλη κλίμακα είναι αναγκαίο κατά συνέπεια:

είτε να υιοθετηθεί εκ νέου μία "κανονιστική" προσέγγιση των εμπορευματικών μεταφορών και να κατευθυνθούν ορισμένου είδους μεταφορές προς το σιδηροδρομικό, εσωτερικό πλωτό ή θαλάσσιο δίκτυο

ή να υπάρξει παρέμβαση υπέρ των πολλαπλών συστημάτων με τα ελάχιστα βραχυπρόθεσμα μέτρα συνδρομής που είναι αναγκαία για να εξασφαλισθεί η μελλοντική επιτυχία σε μια ελεύθερη αγορά.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι η τελευταία αυτή δυνατότητα αποτελεί την καλύτερη επιλογή και είναι πεπεισμένη ότι οι περικοπές που θα μπορούσαν να γίνουν στο κοινωνικό κόστος δικαιολογούν το επίπεδο της συνδρομής που θα απαιτηθεί. Η προσέγγιση που προτείνεται συνίσταται στο να επιτραπεί η παροχή χρηματοδοτικής ενίσχυσης και από την Κοινότητα και από εθνικούς πόρους με ένα σαφώς καθορισμένο αλλά προσωρινά περιορισμένο πρόγραμμα: Περισσότερες λεπτομέρειες παρατίθενται στο τμήμα 7.

Αλλά η πολιτική αυτή πρέπει επίσης να αναπτυχθεί σε συνοχή με την αρχή της επικουρικότητας.

Η αρχή αυτή, αν εφαρμοστεί στο δίκτυο διευρωπαϊκών μεταφορών, περιλαμβάνει πολλά θέματα που πρέπει να γίνουν κατανοητά όσον αφορά την ένταση της κοινοτικής δράσης.

Οι κύριοι στόχοι των δικτύων αυτών συνίστανται στο να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα της εσωτερικής αγοράς μέσω της υποστήριξης της κινητικότητας των προσώπων και των εμπορευμάτων και στο να ενισχυθεί η οικονομική και κοινωνική συνοχή.

Η υλοποίηση των στόχων αυτών προϋποθέτει δράση της Κοινότητας στα ακόλουθα θέματα :

- τον καθορισμό των γενικών αναγκών ανάπτυξης των δικτύων μεταφορών στο σύνολο του κοινοτικού χώρου και εκτός αυτού, υπό μία προοπτική πολλαπλών μεταφορών η οποία εξασφαλίζει ότι λαμβάνονται υπόψη οι ικανότητες και οι δυσκολίες κάθε μεταφορικού μέσου (κατάρτιση κατευθυντήριων σχημάτων).
- τις προϋποθέσεις διασύνδεσης (συμπλήρωση των ελλειπόντων δεσμών) και διαλειτουργικότητας (εξασφάλιση κυρίως της τεχνικής εναρμόνισης) των ήδη υφιστάμενων εθνικών δικτύων ώστε να εξασφαλιστεί η πλήρης αποδοτικότητά τους σε κοινοτικό επίπεδο.
- την ανάπτυξη, σε συνοχή με τα υπάρχοντα δίκτυα, των δικτύων των οποίων η μη ύπαρξη σήμερα έχει ως αποτέλεσμα να απομονώνεται (εγκλωβίζεται) ένα τμήμα του κοινοτικού εδάφους ή να εμποδίζεται η ανάπτυξή του (συμμετοχή στην εσωτερική αγορά).

Αυτή η δράση πρέπει να υλοποιείται σε κοινοτικό επίπεδο αλλά εναπόκειται στα κράτη μέλη να αποφασίζουν για τη χάραξη συγκεκριμένων διαδρομών, για τη στιγμή και τον ρυθμό υλοποίησης των υποδομών που απαιτούνται για την ανάπτυξη του καθορισμένου δικτύου. Πράγματι, ο ενδεικτικός χαρακτήρας των κατευθυντήριων σχημάτων που καθορίζονται σε κοινοτικό επίπεδο αφήνει στα κράτη μέλη την ελευθερία να προχωρήσουν στην υλοποίηση ή όχι, αλλά η δράση τους θα πρέπει να εντάσσεται στους προσανατολισμούς που έχουν γίνει αποδεκτοί σε κοινοτικό επίπεδο.

Τα μέτρα παροχής κινήτρων που διαθέτει η Κοινότητα, πρέπει να μπορούν να συμβάλλουν στη μείωση ορισμένων εξαναγκασμών σε εθνικό επίπεδο και να πείθουν ορισμένα κράτη μέλη, ενδεχομένως, να υλοποιούν ένα έργο που επιβάλλεται προς όφελος όλων. Υπό το πνεύμα αυτό, η κοινοτική χρηματοδότηση θα αφορά κυρίως τα μέτρα προώθησης ή παροχής κινήτρων.

5. ΟΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ/ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

Οι μεταφορές που πραγματοποιούνται τη στιγμή αυτή μέσω συνδυασμένων οδικών/σιδηροδρομικών συστημάτων έχουν αυξηθεί πολύ τα τελευταία πέντε έτη αλλά η συνολική ροή εξακολουθεί να είναι μικρή (κατώτερη του 4% των συνολικών διεθνών οδικών ροών). Οι δυνατότητες των συνδυασμένων μεταφορών έχουν εκτιμηθεί βάσει της συνολικής οδικής κυκλοφορίας στα κυριότερα οδικά δίκτυα στην Κοινότητα. Εξετάζοντας τις συνολικές δυνατότητες μεταστροφής από τις οδικές στις συνδυασμένες μεταφορές, πρέπει να σημειωθεί ότι η μέση απόσταση μεταφοράς για το 90% περίπου των αγαθών στην Κοινότητα είναι μικρότερη των 200 χλμ. Με την αναπόφευκτη αύξηση του κόστους στα συνδυασμένα συστήματα, λόγω του κόστους μεταφοράς μεταξύ των διάφορων μέσων, πιστεύεται σε γενικές γραμμές ότι απαιτείται απόσταση τουλάχιστον 600 χλμ. για να δικαιολογείται η χρησιμοποίηση συνδυασμένου συστήματος. Ωστόσο, όσο αποτελεσματικότερη είναι η συνδυασμένη μεταφορά και υψηλότερο το κόστος της οδικής μεταφοράς, τόσο ελκυστικότερη γίνεται η συνδυασμένη μεταφορά και μειώνεται η απόσταση που θεωρείται απαραίτητη για την προσφυγή σε συνδυασμένα συστήματα. Οι εργασίες που έχουν αναληφθεί στο πλαίσιο ενός συνδυασμένου σιδηροδρομικού - οδικού συστήματος δείχνουν ότι είναι δυνατόν να διπλασιασθεί η σημερινή κυκλοφορία εντός πέντε ετών και να τριπλασιασθεί εντός δέκα. Στην εκτίμηση αυτή πρέπει να προστεθεί και η δυνατότητα περαιτέρω μεταφοράς ενός μέρους της κυκλοφορίας προς τα εσωτερικά πλωτά και θαλάσσια συστήματα που λειτουργούν είτε σε συνδυασμό με τους σιδηροδρόμους ή ως κύριοι μεταφορείς από μόνα τους.

Ωστόσο, ακόμη και το ενδεχόμενο τριπλασιασμού των συνδυασμένων σιδηροδρομικών/οδικών μεταφορών σε 10 έτη μπορεί να φαίνεται μικρός στόχος· για το λόγο αυτό, πρέπει να καταβληθούν και άλλες προσπάθειες ώστε να αυξηθεί ο αριθμός αυτός ενόψει της προβλεπόμενης οικονομικής ανάπτυξης. Κατά τον υπολογισμό του αριθμού αυτού, πρέπει να σημειωθεί ότι πολλές από τις περισσότερες επιτυχημένες διαδρομές συνδυασμένων μεταφορών που έχουν εντοπισθεί στο πλαίσιο μελετών αποτελούν εξ ολοκλήρου ή εν μέρει παράλληλη προέκταση του οδικού συστήματος το οποίο έχει ήδη κορεσθεί ή προβλέπεται ότι θα κορεσθεί σύντομα. Ένα τυπικό παράδειγμα είναι ο αυτοκινητόδρομος Μασαλίας-Παρισιού-Λίλλης ο οποίος χρησιμοποιείται πολύ και για εσωτερικές και για διεθνείς μεταφορές. Η επιτυχία των συνδυασμένων μεταφορών να αποσπούν σημαντικό ποσοστό κυκλοφορίας από διαδρομές όπως η προαναφερθείσα θα συμβάλει ουσιαστικά στο να αποκτήσει η Κοινότητα ένα οδικό σύστημα επαρκές για τις ανάγκες όλων των χρηστών. Σε διαδρομές σαν την προαναφερθείσα, το είδος της κυκλοφορίας είναι τέτοιο, μεγάλη απόσταση και βαρειά οχήματα, ώστε θεωρείται ρεαλιστικός για τις συνδυασμένες μεταφορές ο στόχος να απορροφήσουν μέχρι το ένα τρίτον της ροής αυτής.

6. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΜΙΑ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

Η εφαρμογή της έννοιας των πολλαπλών μεταφορών προϋποθέτει αναπόφευκτα επανεξέταση της σημερινής διαδικασίας σχεδιασμού. Στην ουσία ο σχεδιασμός χαρακτηρίζεται από τη μεμονωμένη προσέγγιση κάθε μέσου και δίνεται ανεπαρκής προσοχή σε μια στρατηγική ανάλυση του συστήματος μεταφορών στο σύνολό του. Η ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων δίνει τη δυνατότητα επανεξέτασης της προσέγγισης αυτής. Μια πολλαπλή προσέγγιση πρέπει να έχει ως σημείο εκκίνησης την ανάλυση των χαρακτηριστικών κάθε μέσου και τις δυσκολίες που συναντώνται κατά την αξιοποίηση των δυνατοτήτων του. Η δυνατότητα μεγαλύτερης κάθετης ενσωμάτωσης στις συνδυασμένες μεταφορές, με ταυτόχρονη παροχή υψηλότερης ποιότητας υπηρεσιών, προβλέπεται ήδη μέσω της εφαρμογής της οδηγίας 91/440 η οποία επιτρέπει την ανάπτυξη μεταφορέων που παρέχουν υπηρεσίες σε όλα τα στάδια. Οι εργασίες που έχουν ήδη αναληφθεί στο πλαίσιο της ομάδας υψηλού επιπέδου που έχει συσταθεί από την Επιτροπή επικεντρώνονται κυρίως στο σύστημα οδικών/σιδηροδρομικών μεταφορών και είναι προφανές ότι πρέπει να προχωρήσουν οι εργασίες στους τομείς των θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Η Επιτροπή θα υποβάλει προσεχώς μία ανακοίνωση για τις θαλάσσιες μεταφορές. Στο πλαίσιο των οδικών/σιδηροδρομικών μεταφορών, είναι προφανές ότι τα οδικά μέσα είναι:

- ευέλικτα
- παρέχουν υψηλή ποιότητα
- είναι εύκολα ως προς τη διαχείριση και τη λειτουργία.

Ενώ ο σιδηρόδρομος είναι:

- φιλικός προς το περιβάλλον.
- αποτελεσματικός για μεγάλες αποστάσεις.
- παρέχει καλύτερη εργασιακή κατάσταση.
- οικονομικός ως προς την κατανάλωση ενέργειας.

Το σιδηροδρομικό σύστημα έχει ουσιαστικά τα αντίθετα χαρακτηριστικά του οδικού, εξ ου και το ενδιαφέρον συνδυασμού των δύο αυτών συστημάτων. Ένας από τους κυριότερους παράγοντες που επιβράδυναν κατά το παρελθόν την ανάπτυξη του συστήματος μπορεί να θεωρηθεί η διάρθρωση του κόστους του συστήματος· η διάρθρωση αυτή χαρακτηρίζεται από το ότι ένα πολύ σημαντικό τμήμα του κόστους αφορά τη μεταφορά στους τερματικούς σταθμούς και τις μετακινήσεις "πριν" και "μετά", για παράδειγμα, σε μία τυπική διαδρομή συνδυασμένης μεταφοράς μήκους 600-700 χλμ, υπολογίζεται ότι άνω του 40% του κόστους οφείλεται στην οδική διαδρομή και στις μετακινήσεις στους τερματικούς σταθμούς. Το γεγονός αυτό οφείλεται εν μέρει στο κανονιστικό πλαίσιο που ισχύει μέχρι στιγμής. Η Κοινότητα, από την 1η Ιανουαρίου 1992, έχει άρει τους κανονιστικούς αυτούς

φραγμούς αλλά η καλύτερη οργάνωση των μετακινήσεων στους τερματικούς σταθμούς παραμένει το βασικό πρόβλημα για ένα ολοκληρωμένο σύστημα. Η εφαρμογή αρχών της συνολικής προσέγγισης στις εμπορευματικές μεταφορές απέδειξε σαφώς ότι υπάρχει κίνδυνος βελτιστοποίησης μεμονωμένων μεταφορικών χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το σύστημα στο σύνολό του· οι οικονομίες που πραγματοποιούνται σε μία μεταφορική πράξη μπορεί να οδηγήσουν σε δυσκολίες σε έναν άλλον τομέα και σε συνολική αύξηση του κόστους.

Είναι προφανές ότι με παρόμοια μέθοδο που θα εφαρμοσθεί στις εμπορευματικές μεταφορές στο σύνολό τους θα καταστεί δυνατή η διαμόρφωση ενός αποτελεσματικότερου συστήματος μεταφορών μέσω του συνδυασμού των καλύτερων τμημάτων της κάθε μεταφοράς. Ωστόσο, ο στόχος αυτός θα επιτευχθεί μόνο εάν υπάρχει μία νομική και διοικητική δομή που λαμβάνει υπόψη τα οφέλη του συνολικού συστήματος και όχι τη βελτιστοποίηση κάθε μεμονωμένου μέσου. Με άλλα λόγια, αυτό σημαίνει ότι η Κοινότητα και τα κράτη μέλη πρέπει να αναγνωρίσουν την αξία του ολοκληρωμένου σχεδιασμού και της ανάπτυξης των κατάλληλων μεθόδων ώστε να εξασφαλισθεί ότι η αγορά παράγει τα επιθυμητά αποτελέσματα.

7. ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Οι προτάσεις που επισυνάπτονται στην παρούσα ανακοίνωση αφορούν κατά κύριο λόγο το οδικό/σιδηροδρομικό και εσωτερικό πλωτό δίκτυο. Για τις θαλάσσιες μεταφορές, αφού περιληφθούν στο πλαίσιο αυτό, απαιτείται περαιτέρω εργασία ώστε να πραγματοποιηθεί μία λεπτομερής ανάλυση της κατάστασης και να διατυπωθούν προτάσεις για την ανάπτυξή τους. Οι διατυπωθείσες προτάσεις καλύπτουν τα ακόλουθα:

καταρχήν, τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος συνδυασμένων οδικών/σιδηροδρομικών/εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Αυτό προϋποθέτει τον ορισμό ενός δικτύου διαδρομών και τα μέτρα που απαιτούνται για την παροχή υπηρεσιών στις διαδρομές αυτές.

Κατά δεύτερο λόγο, τη διεύρυνση της υφιστάμενης κοινοτικής νομοθεσίας ώστε να παρέχει κίνητρα για επενδύσεις στις συνδυασμένες μεταφορές.

Τέλος, τη διεύρυνση του χρησιμοποιούμενου σήμερα ορισμού για τις συνδυασμένες μεταφορές ώστε να περιλαμβάνονται και οι θαλάσσιες μεταφορές. Το γεγονός αυτό αποτελεί ένα ουσιαστικό πρώτο βήμα για την καθιέρωση ενός πλήρους πολλαπλού συστήματος.

A. ΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΟΔΙΚΩΝ/ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

Στην προσπάθεια καθορισμού ενός κοινοτικού συστήματος, η Επιτροπή επικεντρώθηκε στους ακόλουθους τρεις βασικούς στόχους:

Πρώτον, να διευρυνθεί η επιλογή που προσφέρεται στους χρήστες με ταυτόχρονη τήρηση της αρχής του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Δεύτερον, να παρασχεθεί ευρεία κάλυψη σε όλη την Κοινότητα.

Τρίτον, να τηρηθεί η ανάγκη εξασφάλισης ενός ικανοποιητικού, από κοινωνικο-οικονομικής άποψης, συντελεστή απόδοσης των επενδύσεων.

Με βάση δεδομένα από την Κοινότητα Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων, από αρμόδιους συμβούλους και με τη βοήθεια των κρατών μελών, η Επιτροπή σχεδίασε ένα δίκτυο (χάρτης 1) που η ίδια θεωρεί ότι ανταποκρίνεται στους στόχους αυτούς. Ως σημείο εκκίνησης για την ανάπτυξη του συστήματος λήφθηκε ο εντοπισμός των ροών της οδικής κυκλοφορίας που λόγω του όγκου τους ή των αποστάσεων που πρέπει να καλυφθούν θεωρείται ότι πληρούν τα κριτήρια για αποτελεσματικές πολλαπλές μεταφορές. Από την ανάλυση φάνηκε ότι η άμεση εμπορική κατάσταση πολλών διαδρομών ήταν ισχυρή, ειδικότερα στην περίπτωση της διέλευσης των Άλπεων, αλλά ότι οι διαδρομές αυτές δεν μπορούσαν να αποτελέσουν ένα ολοκληρωμένο δίκτυο.

Για να δημιουργηθεί το δίκτυο που παρουσιάζεται στο Χάρτη 1 απαιτούνται εργασίες διεύρυνσης των διαστάσεων γραμμών σε ορισμένες διαδρομές. Επιπλέον, θα χρειασθεί προμήθεια εξοπλισμού, και ειδικότερα συρμών, βαγονιών και κατάλληλος εξοπλισμός στους τερματικούς σταθμούς. Η Κοινότητα των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων έχει παρουσιάσει υπολογισμούς για τις εργασίες που απαιτούνται για τη διεύρυνση του περιτυπώματος φόρτωσης και των τερματικών σταθμών. Για το πρώτο τμήμα των εργασιών αυτών υπολογίζεται ότι απαιτούνται έργα ύψους περίπου 1,36 δις ECU και για τους τερματικούς σταθμούς 330 εκατ. ECU (τιμές 1991). Τα στοιχεία αυτά αντιπροσωπεύουν τα ποσά που απαιτούνται για το διεθνές τμήμα της επένδυσης, δηλαδή έχει αφαιρεθεί το τμήμα του συνόλου που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εθνική μεταφορά. Οι επενδύσεις σε βαγόνια, εμπορευματοκιβώτια και σιδηροδρομικές μηχανές θα μπορούσαν να παρασχεθούν από τους μεταφορείς με την εξαίρεση που παρατίθεται στη συνέχεια. Σε γενικές γραμμές, η φύση των εργασιών είναι τέτοια που επιτρέπει την ολοκλήρωσή τους εντός περιόδου τριών/τεσσάρων ετών. (Κατάλογος των εργασιών παρατίθεται στο παράρτημα 1). Ωστόσο, στην περίπτωση έργων που περιλαμβάνουν και τις γραμμές που εξυπηρετούν την νότια Ιταλία και την Ιβηρική χερσόνησο, οι εργασίες είναι μεγαλύτερες και η καλύτερη μεσοπρόθεσμη λύση θα ήταν να χρησιμοποιηθεί ένας στόλος ειδικά διαμορφωμένων συρμών ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι περιοχές αυτές περιλαμβάνονται στο δίκτυο ταυτόχρονα με την υπόλοιπη Κοινότητα. Το θέμα του

διαφορετικού πλάτους γραμμής στην Ιβηρική χερσόνησο και του πολύ περιορισμένου περιτυπώματος φορτίου στο HB απαιτεί περαιτέρω αναλύσεις και θεωρείται αναγκαία, τουλάχιστον για το μεσοπρόθεσμο μέλλον, η χρήση ειδικών συρμών. Επίσης, στην περίπτωση της Ιρλανδίας και της Ελλάδας, και πιθανώς άλλων νησιωτικών περιοχών, θα χρειασθούν ειδικές διατάξεις ώστε να περιληφθούν οι θαλάσσιες υποδομές στη μεταφορική αλυσίδα. Η εξεύρεση της καλύτερης μεθόδου για την αντιμετώπιση της διασύνδεσης μεταξύ θαλάσσιας και σιδηροδρομικής μεταφοράς πρέπει να εξετασθεί περισσότερο. Οι επενδύσεις σε σταθερό εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση των κρατών μελών που δεν καλύπτονται από το πρόγραμμα υποδομών στην πρώτη του φάση, λόγω της χρονικής κλίμακας ή του κόστους που απαιτείται, θα μπορούσαν να λάβουν εθνική ή κοινοτική ενίσχυση. Λόγω του επιπλέον κόστους που απαιτείται για ειδικό σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό για τα κράτη μέλη στα οποία το κανονικό υλικό δεν μπορεί να λειτουργήσει βραχυπρόθεσμα ή και μακροπρόθεσμα, η ενίσχυση, η οποία θα μπορούσε να λάβει τη μορφή δανείων με χαμηλά επιτόκια, πρέπει να επεκταθεί ιδιαίτερα στους συρμούς που χρησιμοποιούνται για τη σύνδεση με το κύριο κοινοτικό δίκτυο. Ωστόσο, οποιοδήποτε τέτοιο πρόγραμμα πρέπει σαφώς να θεωρείται ότι αποτελεί κατ' εξαίρεση, και περιορισμένη χρονικά, λύση ώστε να μην διακυβευθεί η αρχή του ελεύθερου ανταγωνισμού μεταξύ μέσων μεταφοράς ή μεταξύ μεταφορέων, σύμφωνα πάντα με τους κανόνες της Συνθήκης. Στο μέλλον, καθώς οι υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών θα ελκύουν περισσότερη κυκλοφορία θα καταστεί επίσης αναγκαίο να εξευρεθούν τρόποι περαιτέρω αύξησης της σιδηροδρομικής ικανότητας, ενδεχομένως μέσω της σύνδεσης στο κυρίως δίκτυο γραμμών που δεν χρησιμοποιούνται μέχρι στιγμής, για παράδειγμα γραμμές μεταξύ Ισπανίας και Πορτογαλίας ή μεταξύ Αμβέρσας και Ruhr.

Ωστόσο, για να συμπληρωθεί το βασικό δίκτυο φαίνεται ότι η απαιτούμενη συνολική επένδυση είναι της τάξης των 2 δισ. ECU. Με επενδύσεις αυτού του ύψους θα μπορέσει να διπλασιασθεί η σημερινή κυκλοφορία. Αλλά για να αυξηθεί περισσότερο η κυκλοφορία είναι πολύ πιθανό ότι θα απαιτηθούν και άλλες εργασίες προκειμένου να αυξηθεί η ικανότητα της γραμμής. Αν και έχουν ήδη αποφασιστεί ορισμένες εργασίες, είναι δύσκολο να γίνει συνολικός υπολογισμός προτού καθορισθεί το τελικό σχήμα που θα λάβει το δίκτυο του τραίνου μεγάλης ταχύτητας. Δεδομένου ότι η κατασκευή νέων τμημάτων του συστήματος του τραίνου μεγάλης ταχύτητας θα αυξήσει την ικανότητα του υπάρχοντος δικτύου, θα μειωθεί κατά συνέπεια και η ανάγκη για επενδύσεις στο υπάρχον σύστημα με σκοπό να δημιουργηθεί νέα ικανότητα για τις συνδυασμένες μεταφορές. Ωστόσο, το θέμα αυτό μπορεί να εξεταστεί περαιτέρω σε συνδυασμό με την αξιολόγηση των λύσεων που παρέχει το σύστημα μεγάλης ταχύτητας και αποτελεί στην ουσία ένα επιπλέον επιχείρημα υπέρ του συστήματος αυτού.

Στην παρούσα ανακοίνωση επισυνάπτεται σχέδιο απόφασης του Συμβουλίου σύμφωνα με την οποία εγκρίνεται το δίκτυο του χάρτη 1 ως το βασικό κοινοτικό δίκτυο που θα πρέπει να ολοκληρωθεί μέχρι το 2005. Οι εργασίες θα αναληφθούν σε δύο φάσεις, εκ των οποίων η πρώτη θα περιλαμβάνει την ολοκλήρωση των εργασιών που απαιτούνται για τη διάνοιξη του μεγαλύτερου τμήματος του δικτύου και άλλων διαδρομών που εξυπηρετούνται από ειδικά προσαρμοσμένους συρμούς που μπορούν να λειτουργήσουν στο υπάρχον σύστημα : η πρώτη αυτή φάση θα πρέπει να ολοκληρωθεί εντός πέντε ετών από την έγκριση του Συμβουλίου. Η δεύτερη φάση περιλαμβάνει την ολοκλήρωση των ήδη αναληφθεισών εργασιών επί του περιτυπώματος, οι οποίες είναι αναγκαίες για τη μεταφορά μεγαλύτερου μεγέθους εμπορευματοκιβωτίων και κινητών αμαξωμάτων τυποποιημένων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το δίκτυο αυτό, που εμπίπτει στο πλαίσιο της πρόσφατα δημιουργηθείσας κατηγορίας ενός "διευρωπαϊκού δικτύου", θα κατασκευαστεί με κοινές προσπάθειες μεταξύ των σιδηροδρόμων, οι οποίοι αποτελούν τους φορείς εκμετάλλευσης των υποδομών κατά την έννοια της οδηγίας 91/440, των κρατών μελών (όπως προσδιορίζεται ειδικά από την προαναφερθείσα οδηγία) και της Κοινότητας στο πλαίσιο της ενίσχυσης που παρέχει για έργα υποδομής στον τομέα των μεταφορών και στο πλαίσιο του νέου ταμείου συνοχής. Στην περίπτωση της παροχής κοινοτικής ενίσχυσης για εξοπλισμό, με ειδική αναφορά στους συρμούς που είναι αναγκαίοι σε ορισμένες διαδρομές, θα πρέπει να εξευρεθούν μέσα κοινοτικής ενίσχυσης που συμβιβάζονται με το στόχο της τόνωσης του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Όσον αφορά το θέμα των πολλαπλών μεταφορών, στο σχέδιο απόφασης ζητείται επίσης από το Συμβούλιο να εγκρίνει το εσωτερικό πλωτό δίκτυο που παρατίθεται στο χάρτη 2. Το δίκτυο αυτό έχει σχεδιαστεί βάσει μιας οικονομικοτεχνικής ανάλυσης της ικανότητας του υπάρχοντος δικτύου για παροχή αποτελεσματικών υπηρεσιών για εμπορευματοκιβώτια και κινητά αμαξώματα. Τη στιγμή αυτή το δίκτυο δεν είναι ολοκληρωμένο αλλά υπάρχουν δυνατότητες για πραγματοποίηση επενδύσεων με σκοπό τη διεύρυνσή του. Εάν το Συμβούλιο δεχτεί ότι ένα τέτοιο δίκτυο μπορεί να συμβάλλει στη δημιουργία καλύτερων συνθηκών γενικά για τις μεταφορές φορτίου, η βελτίωση της ικανότητας του δικτύου αυτού θα μπορούσε επίσης να τύχει κοινοτικής ενίσχυσης. Σχέδια για τη βελτίωση του εν λόγω δικτύου θα υποβληθούν στο Συμβούλιο, στο πλαίσιο μιας μελλοντικής ανακοίνωσης σχετικά με τη συνολική ανάπτυξη των εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

Β. ΒΟΗΘΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΚΤΟΣ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Ο κανονισμός του Συμβουλίου 1107/70¹, θέτει τις βάσεις για τη χορήγηση των ενισχύσεων στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών. Ο κανονισμός αυτός εκπνέει στο τέλος του 1992 αλλά είναι απαραίτητο να ανανεωθεί με τροποποιημένη μορφή για δύο λόγους:

- πρώτον, για να επιτρέψει τη στήριξη των συνδυασμένων μεταφορών κατά τη διέλευση των Άλπεων, όπως αποφάσισε το Συμβούλιο με τις συμφωνίες διαμετακόμισης με την Αυστρία και την Ελβετία.
- δεύτερον, για να αποτελέσει τη βάση στήριξης του κοινοτικού δικτύου γενικά, συμπεριλαμβανομένου και του εξοπλισμού.

Το σχέδιο τροποποίησης του κανονισμού που επισυνάπτεται προβλέπει την παράταση των χρονικών ορίων του μέχρι την ημερομηνία ολοκλήρωσης του κοινοτικού δικτύου (το έτος 2005) και τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του έτσι ώστε να επιτρέψει τη στήριξη για την παροχή ειδικού εξοπλισμού όπως συρμούς.

Γ. ΔΙΕΥΡΥΝΣΗ ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΟΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΩΣΤΕ ΝΑ ΚΑΛΥΦΘΟΥΝ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΛΑΠΛΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω το βασικό νομικό κοινοτικό κείμενο που καλύπτει τις συνδυασμένες μεταφορές (οδηγία 75/130) ορίζει τις συνδυασμένες μεταφορές με τρόπο ώστε να αποκλείονται οι μεταφορές που εκτελούνται δια θαλάσσης. Πράγματι, για να ευνοηθούν οι πολλαπλές μεταφορές δεν θα πρέπει στο μέλλον να υποβάλλονται σε περιορισμούς που να αποκλίνουν από το στόχο της απόσπασης της κυκλοφορίας από το οδικό σύστημα. Ενόψει του στόχου αυτού προτείνεται η αναδιατύπωση της οδηγίας 75/130 με τρόπο ώστε να διευρύνει το πεδίο των συνδυασμένων μεταφορών στα ταξίδια των οποίων ένα μέρος του δρομολογίου πραγματοποιείται δια θαλάσσης. Ωστόσο, αρχικά τουλάχιστον, προτείνεται η υπαγωγή της κατάταξης μιας μεταφοράς στις "συνδυασμένες μεταφορές" στον όρο ότι το οδικό τμήμα του ταξιδιού δεν υπερβαίνει τα 150 χλμ. Αυτό συμφωνεί με το όριο που τίθεται στις συνδυασμένες εσωτερικές πλωτές και οδικές μεταφορές.

(1) Κανονισμός 1107/70 περί των ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών. ΕΕ L 130 15/6/70. Τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό 1100/89.

Τέλος, ορισμένες σημερινές διατάξεις του κειμένου της οδηγίας αναφέρονται στη διέλευση των συνόρων. Στο πλαίσιο της μελλοντικής εσωτερικής αγοράς, η Επιτροπή θα υποβάλει πριν το τέλος του 1992 νέα πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 75/130 λαμβάνοντας υπόψη όλες τις πτυχές που αφορούν το άνοιγμα των συνόρων και την ελεύθερη κυκλοφορία.

8. ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ: ΤΕΧΝΙΚΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Για την αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος των συνδυασμένων μεταφορών είναι σημαντική η εξασφάλιση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων· ουσιαστικό στοιχείο στην περίπτωση αυτή είναι η πρόβλεψη τεχνικής συμβατότητας. Κατόπιν αναλύσεως του συνόλου του συστήματος, καθίσταται σαφές ότι υπάρχει έλλειψη συνάφειας μεταξύ των κανονισμών, των τεχνικών προδιαγραφών και των προτύπων στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών. Υπό το πρίσμα αυτό, η Επιτροπή έχει την πρόθεση να προβεί στην εξέταση των πιθανών μεθόδων και της βελτίωσης της παρούσας κατάστασης και να προτείνει σειρά μελετών τεχνικού και οικονομικού χαρακτήρα με στόχο ένα πρόγραμμα δράσης για την ανάπτυξη των κοινοτικών τεχνικών προτύπων. Παράλληλα, η Κοινότητα, μέσω σχεδίων του προγράμματος τηλεματικής, ερευνά τις πιθανές βελτιώσεις στη λειτουργία των συνδυασμένων μεταφορών, με την εφαρμογή σύγχρονης τεχνολογίας στον τομέα των τηλεπικοινωνιών και της πληροφορικής.

Η ευελιξία και η αποτελεσματική υλικοτεχνική υποστήριξη των συνδυασμένων μεταφορών δεν εξαρτάται μόνον από το διαθέσιμο σταθερό εξοπλισμό υποδομής, αλλά και από την ύπαρξη σύγχρονων συστημάτων επικοινωνίας για τη μεταβίβαση και την επεξεργασία πληροφοριών σε όλες τις σχέσεις του συστήματος μεταφορών. Το γεγονός αυτό είναι δυνατόν να απαιτεί επενδυτικούς και διοικητικούς πόρους προκειμένου να εξασφαλισθεί η συμβατότητα όχι μόνο των επικοινωνιών και του υλικού τεχνολογίας πληροφοριών, αλλά και του λογισμικού και των συστημάτων διοίκησης. Η ανάγκη να ενθαρρυνθούν οι δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στα συστήματα λειτουργικής υποστήριξης τονίστηκε στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο "Προς μια ενιαία αγορά στον τομέα της διανομής" (COM(91)41 της 11ης Μαρτίου 1991), και τον Αύγουστο του 1991 η Επιτροπή ανέλαβε την πρωτοβουλία (Εμπόριο 2000) για τη στήριξη των ιδιωτικών επενδύσεων στον τομέα των σύγχρονων συστημάτων πληροφοριών και υλικοτεχνικής υποστήριξης στο χονδρικό και λιανικό εμπόριο. Η πρωτοβουλία αυτή είναι πειραματικού χαρακτήρα, και η δαπάνη, που χρηματοδοτείται από τον προϋπολογισμό στήριξης των ΜΜΕ, ανέρχεται επί του παρόντος στα 1,7 εκατ. ECU. Οι εργασίες για τη μελλοντική ανάπτυξη της εν

λόγω πρωτοβουλίας είναι εν εξελίξει, και η Επιτροπή εξετάζει με ιδιαίτερη προσοχή την πρωτοβουλία "Εμπόριο 2000".

Η πρόταση για απόφαση του Συμβουλίου καταρτίστηκε φυσικά με τρόπον ώστε να μην περιορίζει τις επενδύσεις αποκλειστικά στη φυσική υποδομή, αλλά να αφήνει ελεύθερη τη δυνατότητα χρηματοδότησης των συστημάτων επικοινωνίας, τη βελτίωση της υλικοτεχνικής υποστήριξης, καθώς και τον καθορισμό προτύπων συμβατότητας και τη βελτίωση της διαχείρισης.

9. ΠΡΟΤΥΠΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Π.Δ.Σ.Μ.

Για τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται με τις συνδυασμένες μεταφορές, θα πρέπει όλα τα μέρη που συμμετέχουν να ενθαρρυνθούν να εργασθούν από κοινού όσο το δυνατόν πιο αποδοτικά. Οι πρότυπες ενέργειες για συνδυασμένες μεταφορές αποσκοπούν στη βελτίωση σε μόνιμη βάση της ποιότητας των υπηρεσιών, με τη συνέργεια όλων των συμμετεχόντων στην αλυσίδα των συνδυασμένων μεταφορών. Δεν πρόκειται ούτε περί ενός προγράμματος επενδύσεων στον τομέα των υποδομών ούτε περί μέτρων έρευνας και ανάπτυξης. Κεντρική ιδέα των πειραματικών έργων είναι επομένως η κατανομή των λειτουργιών που χρησιμεύουν ως δοκιμαστήριο νέων ιδεών και οργανωτικών μεθόδων. Στόχος κάθε επιχείρησης που συμμετέχει είναι η εξασφάλιση της παροχής των καλύτερων και αποδοτικότερων υπηρεσιών. Ο ρόλος των δημοσίων αρχών στις ενέργειες αυτές περιορίζεται στην αρχική ενίσχυση, με την ανάπτυξη του προγράμματος και τη στήριξη για αυστηρά καθορισμένη χρονική περίοδο κατά τη λειτουργία του. Εάν το έργο σημειώσει επιτυχία, θα αναληφθεί από τα συμμετέχοντα μέρη σε εμπορική βάση. Το όφελος για τους δημόσιους οργανισμούς θα είναι η δυνατότητα γενίκευσης των αποτελεσμάτων των έργων επί του συνολικού δικτύου και η εξέταση των ιδεών για περαιτέρω ανάπτυξη. Το ενδεχόμενο πεδίο πειραματικών ενεργειών και οι διαδρομές για λεπτομερή εξέταση παρατίθενται στο χάρτη 3.

Στόχος ενός σχεδίου επίδειξης είναι εκ νέου η δημιουργία δοκιμαστικού πλαισίου με ρητή όμως κατεύθυνση προς τη δυνατότητα εξέτασης, υπό το πρίσμα της εμπειρίας, της αξίας νέου εξοπλισμού, π.χ. των δίμορφων οχημάτων. Είναι δυνατόν να συνδυασθούν οι στόχοι των πειραματικών σχεδίων και των σχεδίων επίδειξης, αλλά ουσιαστικά, ο ρόλος της Κοινότητας και των δημοσίων οργανισμών συνίσταται στην προσεκτική εκτίμηση, επικουρούμενη από εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, της δυνατότητας των σχεδίων να παρέχουν γενική καθοδήγηση για την ανάπτυξη του συστήματος. Στην περίπτωση που η

Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να προσδιορίσει σχέδια, αυτά θα ενσωματωθούν σε ένα πρόγραμμα και θα υποβληθούν στο Συμβούλιο για έγκριση.

10. ΑΛΛΑ

Σχέσεις στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. Η επιτυχία ενός συστήματος συνδυασμένων μεταφορών στην Κοινότητα δημιουργεί δυνατότητες για την επέκτασή του σε άλλες χώρες. Η επέκταση αυτή παρουσιάζει δύο πιθανά πλεονεκτήματα:

- πρώτον, τη δημιουργία μεγαλύτερης κυκλοφορίας στην Κοινότητα.
- δεύτερον, την ταχεία ανάπτυξη αποτελεσματικών και αποδοτικών υπηρεσιών σε γειτονικές χώρες όπου οι δυνατότητες είναι επί του παρόντος μικρές.

Μια πρώτη σειρά συνομιλιών με τρίτες χώρες απέδειξε ότι οι δυνατότητες των συνδυασμένων μεταφορών είναι σημαντικές. Η Επιτροπή έχει την πρόθεση να συνεχίσει το έργο της επί του θέματος και είναι δυνατόν να μελετηθεί η σκοπιμότητα ενός πειραματικού σχεδίου για να δοκιμασθούν οι δυνατότητες της αγοράς και να ερευνηθούν τα προβλήματα. Άλλο θέμα αποτελεί η διερεύνηση της ύπαρξης ενδιαφέροντος για τη σύναψη συμφωνίας με τρίτες χώρες όσον αφορά τους όρους των συνδυασμένων μεταφορών, παρόμοια με εκείνη που είχε προβλεφθεί λίγα έτη πριν με τις χώρες της ΕΖΕΣ αλλά η οποία υπερκεράσθηκε στη συνέχεια από τη συμφωνία ΕΟΧ.

Έρευνα και τεχνολογική ανάπτυξη: Για να εξασφαλισθεί η επιτυχία των συνδυασμένων μεταφορών, είναι ουσιαστική η πρόοδος της τεχνολογίας τους. Στο πρόγραμμα πλαίσιο της ΕΚ (κυρίως στο ειδικό πρόγραμμα EURET), η Κοινότητα έχει τα μέσα να στηρίζει έργα που θα καταστήσουν δυνατή την ανάπτυξη της αποτελεσματικότητας του προγράμματος για καλύτερη συμπληρωματικότητα με άλλους τρόπους μεταφοράς. Μεταξύ των τομέων που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη είναι θέματα όπως καλύτερη τεχνολογία πληροφοριών και έρευνα στον τομέα της τεχνολογίας μεταφορών γενικά, περιβαλλοντική έρευνα σε συνάρτηση με τις μεταφορές, καθώς και ενημέρωση, σχέδια επίδειξης και σχετικά τεχνικά πρότυπα.

Επίσης, καταβάλλονται πόροι και προσπάθειες για την έρευνα και ανάπτυξη στο πλαίσιο άλλων κοινοτικών προγραμμάτων εκτός του EURET (ειδικότερα της τηλεματικής και του BRITE - EURAM), τα οποία εφαρμόζονται και στις συνδυασμένες μεταφορές.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ
ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΚΑΙ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

ΥΠΟΔΟΜΗ

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΕΘ.ΣΥΜΜΕΤ.

εκατ. ECU

1.	ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤΗ-WURZBURG	8,5	4,3
2.	ΒΡΥΞΕΛΛΕΣ-ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ		
	ΑΜΒΕΡΣΑ-ΑΑΧΕΝ	10,3	8,2
3.	PORT BOU-ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ/ΒΑΛΕΝΘΙΑ		
	ΜΑΔΡΙΤΗ	3,04	3
4.	ΜΑΔΡΙΤΗ-ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	0,32	0,3
5.	ΜΑΔΡΙΤΗ-ALMERIA/ALGECIRAS	0,5	0,5
6.	ΜΑΔΡΙΤΗ-BURGOS	0,18	0,18
7.	BURGOS-IRUN-HENDAYE		
	ΜΠΟΡΝΤΩ	277,3	276,3
9.	ΧΑΒΡΗ-ΠΑΡΙΣΙ	32,5	13
10.	NTIZON-MODANE	21,4	8,6
11.	ΠΑΡΙΣΙ-ΣΤΡΑΣΒΟΥΡΓΟ	16,10	6,4
12.	KEHL-NTIZON	12	4,8
13.	NANÇY-ΛΥΩΝ-AVIGNON		
	ΜΑΣΑΛΛΙΑ-VENTIMILLE	0,26	3,7
14.	ΠΑΡΙΣΙ-ΜΠΟΡΝΤΩ-NΑΡΜΠΟΝ		
	PORT BOU	6,6	2,6
15.	ABINION-NΑΡΜΠΟΝ	0,4	0,2
16.	ΠΑΡΙΣΙ-NTIZON	4,7	1,9
17.	AULNOYE-METZ	2,10	0,8
18.	TARVISIO-UDINE-BOLOGNE	69,4	58,1
19.	ΑΞΟΝΑΣ BRENNER-BOLOGNE	456,6	406,8
20.	UDINE-ΤΡΙΕΣΤΗ	20,0	18
21.	BOLOGNE-ΡΩΜΗ-ΝΑΠΟΛΗ	277,3	102,1
22.	ISELLE-TOPINO	80,0	80
23.	ΜΙΛΑΝΟ-BOLOGNE	188,7	94,3
24.	MODANE-TOPINO-ΜΙΛΑΝΟ	77,4	59,1
25.	CHIASSO-ΜΙΛΑΝΟ	6,7	6,7
26.	VENTIMILLE-ΓΕΝΟΒΑ	40,0	40

27.	ΒΕΡΟΝΑ-ΤΡΙΕΣΤΗ	31,30	15,7
28.	LA SPEZIA-FIDENZA	20,7	4,1
29.	ΛΙΒΟΡΝΟ-ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	13,3	2,7
30.	ΒΟΛΟΓΝΕ-ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ	161,0	53,7
		-----	-----
Συνολικό κόστος επένδυσης		1.848,9	1.276,5

Τα ανωτέρω ποσά αναφέρονται στο 1989

Το συνολικό κόστος υπολογίστηκε εκ νέου σε τιμές 1991 με τη χρησιμοποίηση πληθωριστή βάσει του δείκτη κόστους κατασκευής. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο πληθωριστής εφαρμόζεται μόνον στο συνολικό κόστος και είναι πιθανό να προκύψουν διακυμάνσεις μεταξύ των κρατών μελών: για το λόγο αυτό, το σύνολο είναι μόνον ενδεικτικό.

: Συνολικό κόστος	: 1,970 εκατ. ECU
Διεθνής συνδρομή	: 1,360 εκατ. ECU

Πρόταση
Απόφασης του Συμβουλίου
περί της δημιουργίας δικτύου συνδυασμένων μεταφορών
στην Κοινότητα.

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75 και το άρθρο 84 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής, ⁽¹⁾

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ⁽²⁾,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, ⁽³⁾

Εκτιμώντας:

ότι η ανάπτυξη ενός συστήματος συνδυασμένων μεταφορών πρόκειται να συμβάλει ουσιαστικά στην επίτευξη της ενιαίας αγοράς και στη βελτίωση της πρόσβασης στις περιφέρειες,

ότι, για τη δημιουργία κοινοτικού δικτύου συνδυασμένων μεταφορών, κρίνεται σκόπιμη η προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων,

ότι η μεγαλύτερη χρήση των συνδυασμένων μεταφορών μπορεί να συμβάλει στη μείωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης, και ιδίως του γενικού κινδύνου από τα αέρια που προκαλούν το φαινόμενο του "θερμοκηπίου", καθώς και στην εξοικονόμηση σπάνιων ενεργειακών πηγών,

ότι για το 2000, είναι απαραίτητη η σταθεροποίηση του διοξειδίου του άνθρακα και των άλλων αερίων που προκαλούν το φαινόμενο του "θερμοκηπίου" στα επίπεδα του 1990, και ότι τούτο απαιτεί σύστημα μεταφορών με τις χαμηλότερες δυνατόν εκπομπές,

(1) ΕΕ

(2) ΕΕ

(3) ΕΕ

ότι η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών πρέπει να επανενταχθεί στο ευρύτερο πλαίσιο της ανάπτυξης των πολλαπλών μεταφορών που λαμβάνει υπόψη τις δυνατότητες που παρέχουν οι εσωτερικές πλωτές και οι θαλάσσιες μεταφορές,

ότι τα κατευθυντήρια σχέδια των δικτύων υποδομής μεταφορών είναι ενδεικτικού και εξελικτικού χαρακτήρα και τείνουν σταδιακά προς σύστημα συνδυασμένων μεταφορών,

ότι η οικονομική κατάσταση του τομέα των συνδυασμένων μεταφορών είναι τέτοια ώστε να δικαιολογείται η καθιέρωση κοινοτικού προγράμματος που εξασφαλίζει τη δημιουργία εκτενούς δικτύου,

ότι οι σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές συνδέσεις που πρόκειται να αποτελέσουν το κοινοτικό δίκτυο το οποίο πρέπει να τεθεί σε λειτουργία για το έτος 2005, πρέπει να επιτρέπουν τη διέλευση τυποποιημένων μονάδων φόρτωσης εγκεκριμένων για κυκλοφορία στην Κοινότητα,

ότι απαιτείται σειρά εργασιών ώστε να υλοποιηθεί ταχέως το κοινοτικό αυτό δίκτυο και να καταστεί πλήρως λειτουργικό,

ότι ορισμένες εργασίες καθίστανται ιδιαίτερα επείγουσες και, ως εκ τούτου, κρίνεται σκόπιμο να εγκατασταθεί το ταχύτερο δυνατόν η πρώτη φάση υλοποίησης του δικτύου, συνέχίζοντας ταυτόχρονα τη διεξαγωγή εργασιών επί των μεταγενεστέρων φάσεων,

ότι σε ορισμένα κράτη μέλη, το σιδηροδρομικό σύστημα δεν είναι σύντομα δυνατόν να δεχθεί τυποποιημένους συρμούς και ότι συνεπώς, πρέπει να προβλεφθεί χρηματοδοτική ενίσχυση προκειμένου να εξασφαλισθεί η παροχή των κατάλληλων συρμών για την εξυπηρέτηση των κρατών αυτών.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ :

Άρθρο 1

1. Το δίκτυο των συνδυασμένων μεταφορών της Κοινότητας αποτελείται από σιδηροδρομικές και ποτάμιες συνδέσεις, οι οποίες, με τις αρχικές και τελικές οδικές διαδρομές τους, ενέχουν μεγάλη σημασία για τις μεταφορές εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις και συνδέουν όλα τα κράτη μέλη. Το δίκτυο αποτελείται από τις σιδηροδρομικές διαδρομές που παρατίθενται στο χάρτη 1 και από τις πλωτές οδούς που παρατίθενται στο χάρτη 2, που επισυνάπτονται στην παρούσα

απόφαση. Για τις απομακρυσμένες περιφέρειες της Κοινότητας, και ιδίως την Ελλάδα, το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία, οι εγκαταστάσεις για τη μεταφόρτωση μεταξύ του σιδηροδρομικού, του θαλάσσιου και του οδικού μέσου μεταφοράς θεωρούνται ως μέρος του δικτύου.

2. Τα έργα που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, και τα έργα εσωτερικών πλωτών μεταφορών που παρατίθενται στο άρθρο 2 της απόφασης του [Συμβουλίου ... σχετικά με την ανάπτυξη ευρωπαϊκού δικτύου εσωτερικών πλωτών μεταφορών⁽¹⁾], πρέπει να εξετάζονται κατά προτεραιότητα και να ολοκληρωθούν, ει δυνατόν, στα τέλη του 1997.
3. Τα έργα που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 πρέπει να ολοκληρωθούν, ει δυνατόν, στα τέλη του 2005.

Άρθρο 2

1. Οι ακόλουθοι σιδηροδρομικοί άξονες πρέπει να περιληφθούν κατά προτεραιότητα στο περιτύπωμα που απαιτείται για τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων και των κινητών αμαξωμάτων που ανταποκρίνονται στους όρους της οδηγίας 35/3/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽²⁾:

1. FRANKFURT - WURZBURG.
2. BRUXELLES - LUXEMBOURG.
ANVERS - AACHEN.
3. PORT BOU - BARCELONA/VALENCIA.
4. MADRID - ALMERIA/ALGECIRAS.
5. LE HAVRE - PARIS.
6. DIJON - MODANE.
7. PARIS - STRASBOURG.
8. KEHL - DIJON.
9. NANCY - AVIGNON.
MARSEILLE - GENOVA.
10. AVIGNON - NARBONNE.

(1) ΕΕ

(2) ΕΕ L 2, 3.1.1985, σ. 14

11. PARIS - DIJON.
12. AULNOYE - METZ.
13. TARVISIO - UDINE - BOLOGNA.
14. BRENNER AXIS - BOLOGNA.
15. UDINE - TRIESTE.
16. ISELLE - TORINO/MILANO - BOLOGNA.
17. MODANE - TORINO - MILANO.
18. CHIASSO - MILANO.
19. VERONA - TRIESTE.
20. LA SPEZIA - FIDENZA.
21. LIVORNO - FIRENZE.

2. Για την ολοκλήρωση του δικτύου το αργότερο μέχρι το έτος 2005, είναι επίσης σκόπιμο να πραγματοποιηθούν ορισμένες εργασίες, οι οποίες πρέπει να προσδιορισθούν επί των ακόλουθων διαδρομών. (χάρτης 3)

1. LISBOA - MADRID.
LISBOANA - BURGOS.
2. MADRID - IRUN - FRANCE.
3. BOLOGNA - BARI/BRINDIZI - ΕΛΛΑΔΑ.
(ΗΓΟΥΜΕΤΙΤΣΑ - ΠΑΤΡΑ - ΑΘΗΝΑ - ΒΟΛΟΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - βόρεια σύνορα)
(ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΒΟΛΟΣ
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ)
4. BOLOGNA - NAPOLI
5. ANVERS - RUHR

Άρθρο 3

Εκτός των έργων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, πρέπει επίσης να δοθεί προτεραιότητα στην εγκατάσταση σταθερού εξοπλισμού, και ιδίως τερματικού εξοπλισμού, καθώς και στην παροχή του τροχαίου υλικού που απαιτείται για την ταχεία ανάπτυξη των σχέσεων των συνδυασμένων μεταφορών με την Ισπανία και την Πορτογαλία, το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ιρλανδία και την Ελλάδα.

ο οργάνος
για το Συμβούλιο

Βρυξέλλες,

Η παρούσα ανακοίνωση αποτελεί μια προσπάθεια να γίνει κατανοητή η κατάσταση.

Αρθρο 6

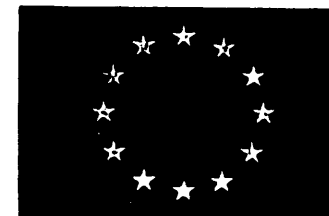
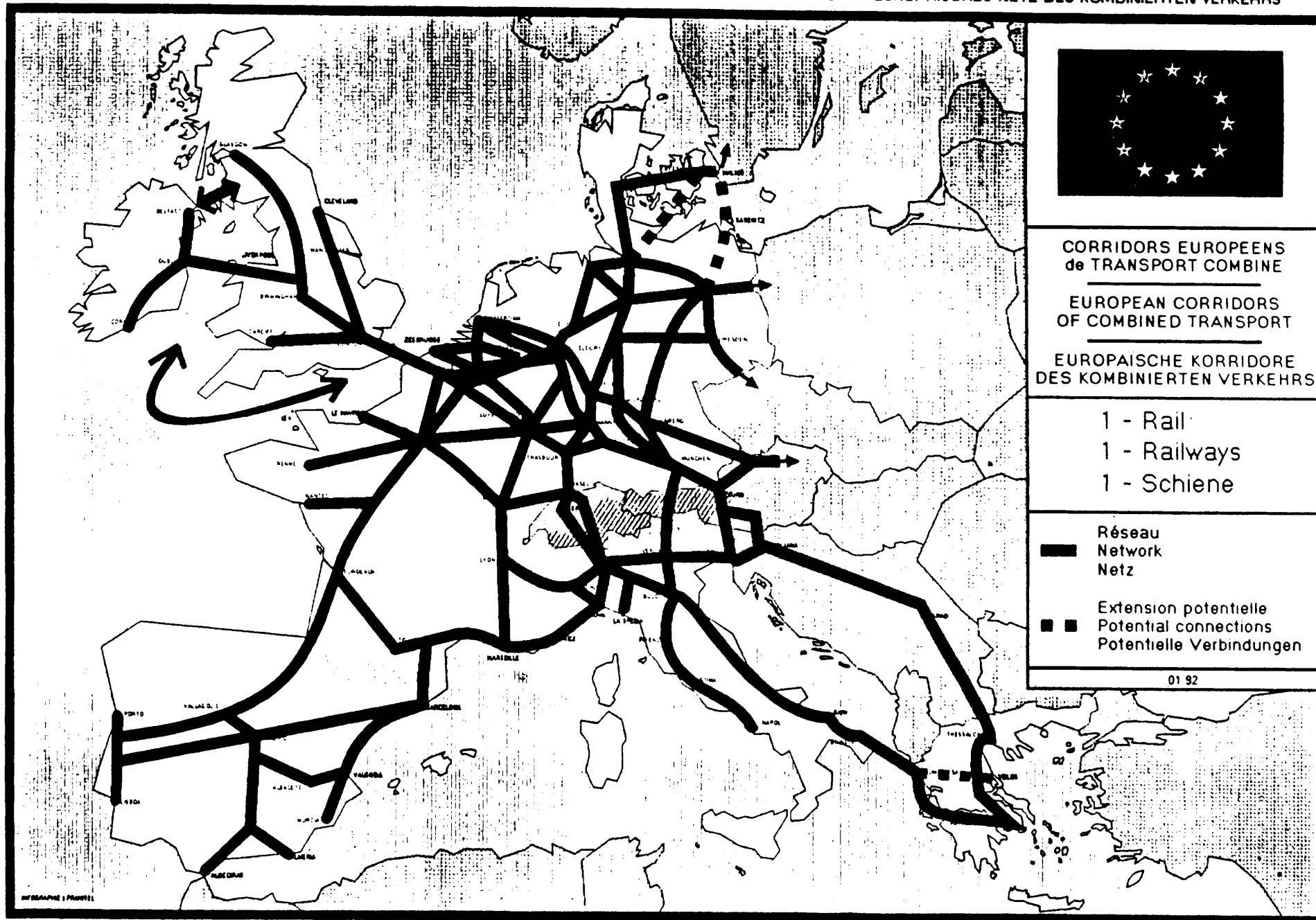
Αναμένεται ότι η Επιτροπή θα είναι σε θέση να παρέχει πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση των εργασιών. Η Επιτροπή, υποβάλλει από τις 15 Ιανουαρίου 1992, στην Επιτροπή, πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση των εργασιών. Η Επιτροπή, υποβάλλει από τις 15 Ιανουαρίου 1992, στην Επιτροπή, πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση των εργασιών.

Αρθρο 5

Κοινοποίηση

Η Επιτροπή, υποβάλλει από τις 15 Ιανουαρίου 1992, στην Επιτροπή, πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση των εργασιών. Η Επιτροπή, υποβάλλει από τις 15 Ιανουαρίου 1992, στην Επιτροπή, πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση των εργασιών. Η Επιτροπή, υποβάλλει από τις 15 Ιανουαρίου 1992, στην Επιτροπή, πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση των εργασιών.

Αρθρο 4



**CORRIDORS EUROPEENS
de TRANSPORT COMBINE**

EUROPEAN CORRIDORS OF COMBINED TRANSPORT

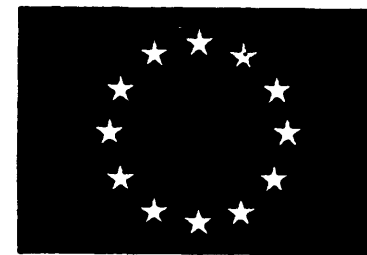
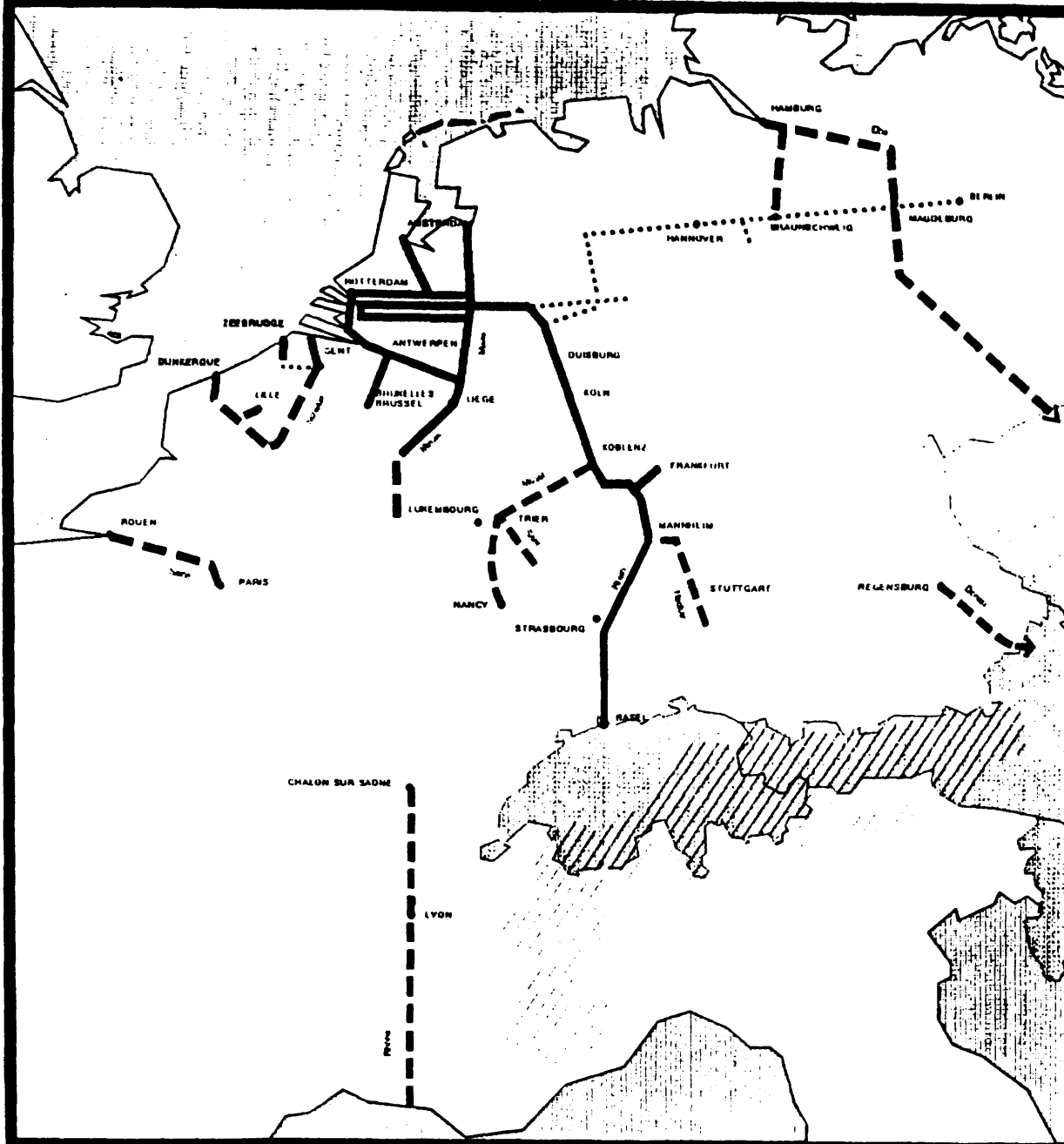
EUROPAISCHE KORRIDORE DES KOMBINIERTEN VERKEHRS

1 - Rail
1 - Railways
1 - Schiene

Réseau
Network
Netz

Extension potentielle
Potential connections
Potentielle Verbindungen

01 92



CORRIDORS EUROPEENS
de TRANSPORT COMBINE

EUROPEAN CORRIDORS
OF COMBINED TRANSPORT

EUROPAISCHE KORRIDORE
DES KOMBINIERTEN VERKEHRS

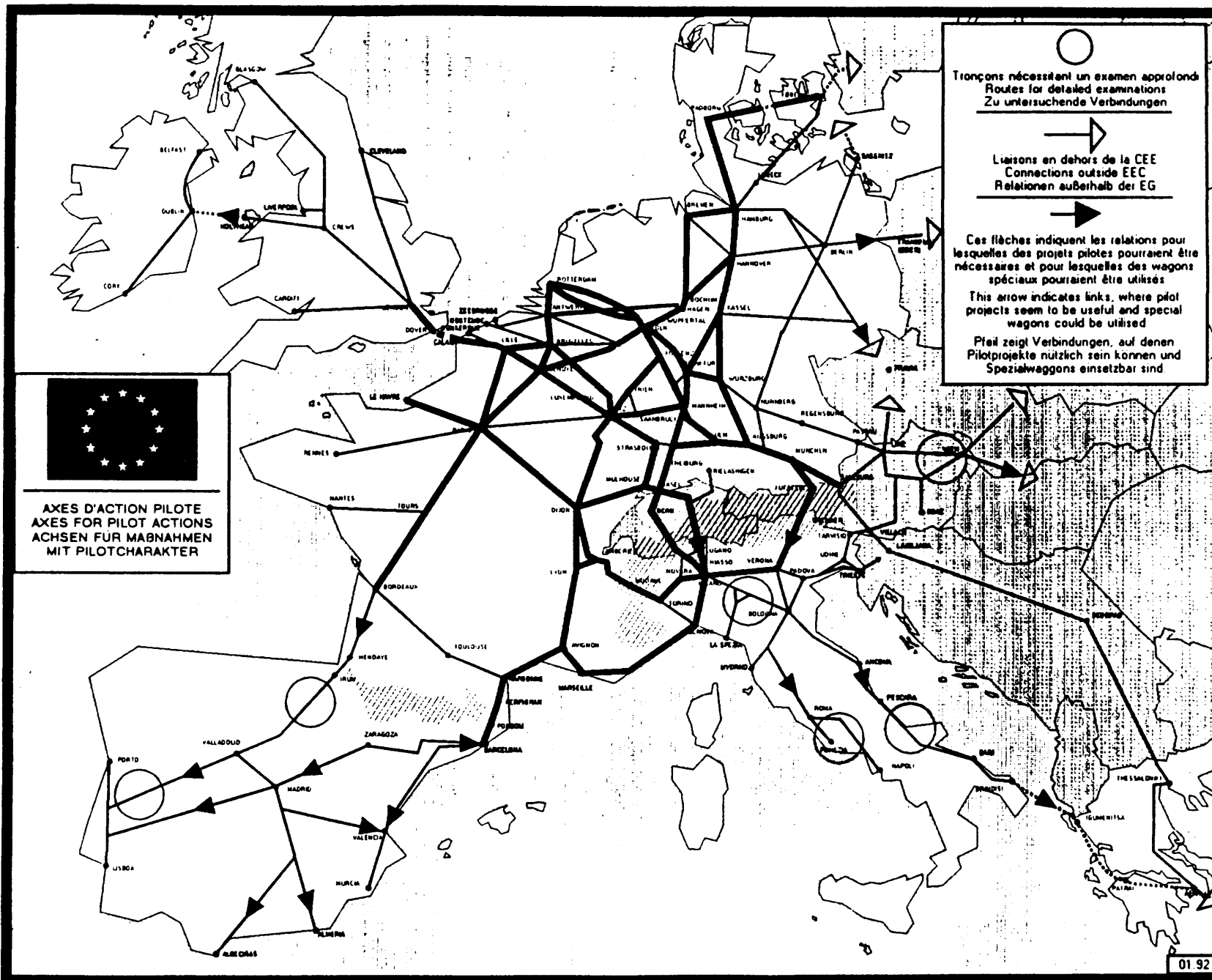
2 - Voies navigables
2 - Inland Waterways
2 - Binnenwasserstraßen

Voies navigables
pour 4 x 3 niveaux de containers
Inland waterways
for 4 x 3 stacks or more
Binnenwasserstraßen
mit 4 x 3 Lagen und mehr

Voies navigables
pour 3 x 2 niveaux de containers
Inland waterways
for 3 x 2 stacks
Binnenwasserstraßen
mit 3 x 2 Lagen

.....
Extension potentielle
Potential connections
Potentielle Verbindungen

01.92



ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Γενικός στόχος της πρότασης

Στόχος της πρότασης είναι η προσαρμογή της οδηγίας 75/130 στις πρόσφατες εξελίξεις της αγοράς των μεταφορών. Οι συνδυασμένες μεταφορές δημιουργήθηκαν πριν από είκοσι περίπου έτη· στην αρχή συνίσταντο κυρίως σε οδικές/σιδηροδρομικές μεταφορές. Αργότερα, περιέλαβαν και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Εκτοτε, λόγω της εξέλιξης της ζήτησης και της διεθνοποίησης των συναλλαγών, σημαντικό μέρος των διεθνών μεταφορών εκτελούνται δια θαλάσσης. Κατέστη λοιπόν απαραίτητη η διεύρυνση της έννοιας συνδυασμένες μεταφορές στο κοινοτικό δίκαιο στις θαλάσσιες διαδρομές που συνδυάζουν και ένα άλλο μέσο μεταφοράς.

Ωστόσο, φιλοδοξία της Κοινότητας στον τομέα αυτό είναι να επιτύχει καλύτερη διαχείριση των κοινοτικών πόρων στον τομέα των μεταφορών, όπως τόνισε το Συμβούλιο στο ψήφισμα της 30ής Οκτωβρίου 1990 για τις συνδυασμένες μεταφορές. Η επιδίωξη του εν λόγω στόχου συνεπάγεται ειδικότερα την αποσυμφόρηση των κορεσμένων οδικών αξόνων, ή εκείνων που είναι υπό κορεσμόν, προς άλλα μέσα ή συνδυασμό μέσων. Στο πλαίσιο αυτό, είναι απαραίτητο, τουλάχιστον κατά τα πρώτα στάδια, να εφαρμοσθούν στις οδικές μεταφορές που συνδυάζονται με θαλάσσια δρομολόγια τα ίδια κριτήρια απόστασης (περιορισμό σε ακτίνα 150 km από το λιμάνι) με εκείνα που εφαρμόζονται για αντίστοιχες διαδρομές όταν συνδυάζονται με εσωτερικές πλωτές οδούς.

Παρουσίαση των άρθρων

1. Στο νέο άρθρο 1 αναφέρονται στο εξής αποκλειστικά οι ορισμοί. Στον ορισμό της συνδυασμένης μεταφοράς περιλαμβάνεται κάθε μεταφορά της οποίας ένα μέρος εκτελείται δια θαλάσσης. Στο γαλλικό κείμενο ο όρος "superstructure amovible" αντικαθίσταται από τον όρο "caisse mobile", που χρησιμοποιείται συχνότερα από τους επαγγελματίες, ενώ στο ελληνικό κείμενο διατηρείται ο όρος "κινητό αμάξιμο". Καταργείται η διάταξη σύμφωνα με την οποία μεταφορά κατά την οποία χρησιμοποιείται ο σιδηρόδρομος κυρίως ως μέσο παράκαμψης φυσικών εμποδίων δεν θεωρείται ως συνδυασμένη μεταφορά.
2. Το νέο άρθρο 2 διευκρινίζει τους όρους που αναφέρονται στις οδικές μεταφορές ως τμήμα συνδυασμένης μεταφοράς, για την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας. Οι όροι αυτοί παραμένουν οι ίδιοι, αλλά επεκτείνονται στις συνδυασμένες μεταφορές που περιλαμβάνουν θαλάσσια διαδρομή.
3. Το νέο άρθρο 3 επαναλαμβάνει το πρώην άρθρο 2 ως έχει.
4. Το νέο άρθρο 4 επαναλαμβάνει το πρώην άρθρο 3 με την προσθήκη των θαλάσσιων μεταφορών.
5. Το νέο άρθρο 5 επαναλαμβάνει το πρώην άρθρο 4 με την προσθήκη των θαλάσσιων μεταφορών και την επέκταση του πεδίου εφαρμογής των διατάξεων (αιτιολόγηση της κράτησης θέσης σε μη οδικό τρόπο μεταφοράς) σε όλον τον εξοπλισμό που χρησιμοποιείται στις συνδυασμένες μεταφορές.
6. Το νέο άρθρο 6 επαναλαμβάνει το πρώην άρθρο 5 ως έχει.
7. Το νέο άρθρο 7 επαναλαμβάνει το πρώην άρθρο 6 ως έχει.
8. Το άρθρο 7 παράγραφος 1 επαναλαμβάνεται αμετάβλητο στο νέο άρθρο 8 παράγραφος 1. Το νέο άρθρο 8 παράγραφος 2 αντιστοιχεί στο πρώην άρθρο 7 παράγραφος 2 με δύο τροποποιήσεις: με την πρώτη, ο γαλλικός όρος "superstructure amovible" αντικαθίσταται από τον όρο "caisse mobile", και με τη δεύτερη διευκρινίζεται το είδος των συστάσεων που είναι δυνατόν να περιλάβει η έκθεση εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

9. Το νέο άρθρο 9 επαναλαμβάνει το πρώην άρθρο 8, με την προσθήκη στον πίνακα των φόρων που αναφέρονται στην παράγραφο 3, των αντίστοιχων ισπανικών φόρων.
10. Το νέο άρθρο 10 επαναλαμβάνει το πρώην άρθρο 9, με την προσθήκη των θαλάσσιων διαδρομών.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τροποποίηση της οδηγίας 75/130/ΕΟΚ

περί θεσπίσεως κοινών κανόνων για ορισμένες

συνδυασμένες μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75 και το άρθρο 84, παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου⁽²⁾,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽³⁾

Εκτιμώντας:

ότι από την εφαρμογή της οδηγίας 75/130/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽⁴⁾ όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 91/224/ΕΟΚ⁽⁵⁾ έχουν συναχθεί θετικά αποτελέσματα,

ότι τα αυξανόμενα προβλήματα σχετικά με την κατάσταση των οδών, το περιβάλλον, και την οδική ασφάλεια, επιβάλλουν, για το δημόσιο συμφέρον, την ταχύτερη ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών ως εναλλακτικής λύσης στον τομέα των οδικών μεταφορών,

ότι η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς συνεπάγεται αύξηση των ροών διακίνησης, και ότι η Κοινότητα πρέπει να θέσει σε εφαρμογή τα απαραίτητα μέσα για τη βέλτιστη διαχείριση των πόρων της στον τομέα των μεταφορών προς το συλλογικό συμφέρον,

(1) ΕΕ

(2) ΕΕ

(3) ΕΕ

(4) ΕΕ L 48, 22.2.1975, σ.

(5) ΕΕ L 103, 23.4.1991, σ.

ότι οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντικό πλεονέκτημα της κοινοτικής πολιτικής στον τομέα των πολλαπλών μεταφορών και συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων της Κοινότητας στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών,

ότι κρίνεται επομένως σκόπιμο να θεωρούνται ως συνδυασμένες μεταφορές οι θαλάσσιες μεταφορές που συμπληρώνονται και από άλλο μέσο μεταφοράς.

ότι το εν λόγω μέτρο δεν πρέπει να συνεπάγεται διάκριση ή διαφορετική μεταχείριση των άλλων μέσων μεταφοράς και ότι, στο εξής, κρίνεται σκόπιμο να περιορισθούν οι συνδυασμένες οδικές διαδρομές σε όριο ανάλογο με εκείνο που ήδη ισχύει για τις διαδρομές αυτές όταν συνδυάζονται με πλωτές μεταφορές· ότι πρέπει, ως εκ τούτου, να τροποποιηθεί ανάλογα η οδηγία 75/130/ΕΟΚ.

Άρθρο 1

Η οδηγία 75/130/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"Άρθρο 1

Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

- "συνδυασμένη μεταφορά", η μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών κατά την οποία ο ελκυστήρας, το φορτηγό, το ρυμουλκούμενο, το ημιρυμουλκούμενο με ή χωρίς ελκυστήρα, το κινητό αμάξιωμα ή το εμπορευματοκιβώτιο (20 και πλέον ποδών) εκτελούν τη μεταφορά είτε οδικά κατά ένα τμήμα της διαδρομής και δια σιδηροδρόμου ή δια της πλωτής ή της θαλάσσιας οδού κατά το υπόλοιπο τμήμα, είτε δια σιδηροδρόμου κατά το ένα τμήμα και δια της πλωτής ή της θαλάσσιας οδού κατά το υπόλοιπο τμήμα της διαδρομής,
- "κινητό αμάξιωμα", το μέρος του οχήματος το οποίο προορίζεται να φέρει το φορτίο, έχει τη δυνατότητα να μεταφέρεται οδικώς ή σιδηροδρομικώς και να συνδέεται με τη βάση του οχήματος".

2. Το άρθρο 2 γίνεται άρθρο 3.

3. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο νέο άρθρο.

"Άρθρο 2

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις συνδυασμένες μεταφορές που ορίζονται στο άρθρο 1 εφόσον η αρχική ή τελική οδική διαδρομή συντελείται:

- είτε, όσον αφορά την αρχική διαδρομή, μεταξύ του σημείου φορτώσεως των εμπορευμάτων και του πλησιέστερου κατάλληλου σιδηροδρομικού σταθμού φορτώσεως και, όσον αφορά τη τελική διαδρομή, μεταξύ του σημείου εκφορτώσεως των εμπορευμάτων και του πλησιέστερου κατάλληλου σιδηροδρομικού σταθμού εκφορτώσεως,
- είτε, σε ακτίνα που δεν υπερβαίνει τα 150 km σε ευθεία γραμμή από τον ποτάμιο λιμένα φορτώσεως ή εκφορτώσεως,
- είτε, σε ακτίνα που δεν υπερβαίνει τα 150 km σε ευθεία γραμμή από τον θαλάσσιο λιμένα φορτώσεως ή εκφορτώσεως".

4. Το άρθρο 3 γίνεται άρθρο 4 και αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"Άρθρο 4

Σε περίπτωση συνδυασμένης μεταφοράς για λογαριασμό τρίτων, πρέπει να συμπληρώνεται έγγραφο μεταφοράς το οποίο ανταποκρίνεται τουλάχιστον προς τις διατάξεις του άρθρου 6 του κανονισμού αριθ. 11 του Συμβουλίου(*) και το οποίο προσδιορίζει τους σιδηροδρομικούς σταθμούς φορτώσεως και εκφορτώσεως όσον αφορά το τμήμα μεταφοράς δια σιδηροδρόμου, ή τους ποτάμιους λιμένες φορτώσεως και εκφορτώσεως όσον αφορά το τμήμα της εσωτερικής πλωτής μεταφοράς, ή τους θαλάσσιους λιμένες φορτώσεως και εκφορτώσεως όσον αφορά το τμήμα της θαλάσσιας μεταφοράς. Οι ενδείξεις αυτές καταχωρούνται πριν από την εκτέλεση της μεταφοράς και επιβεβαιώνονται με την επίθεση σφραγίδας από τις σιδηροδρομικές ή τις λιμενικές αρχές στους αντίστοιχους σιδηροδρομικούς σταθμούς ή τους ποτάμιους ή θαλάσσιους λιμένες μετά τη λήξη της διαδρομής που διεξήχθη δια σιδηροδρόμου ή δια εσωτερικής πλωτής ή θαλάσσιας οδού.

(*) ΕΕ αριθ. 52, 16.8.1960, σ. 1121/60"

5. Το άρθρο 4 γίνεται άρθρο 5 και αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"Άρθρο 5

1. Σε περίπτωση οδικής διέλευσης των συνόρων πριν τη σιδηροδρομική διαδρομή, ή την εσωτερική πλωτή διαδρομή ή τη θαλάσσια διαδρομή, τα κράτη μέλη είναι δυνατόν να απαιτούν από το μεταφορέα να αποδείξει, μέσω του κατάλληλου εγγράφου, ότι έχει ήδη προβεί στην κράτηση θέσης για τη σιδηροδρομική μεταφορά του ελκυστήρα, του φορτηγού, του ρυμουλκούμενου, του ημιρυμουλκούμενου, του κινητού αμαξώματος ή του εμπορευματοκιβωτίου (20 και πλέον ποδών), καθώς και για τη μεταφορά δια πλωτής οδού ή δια θαλάσσης του ελκυστήρα, του φορτηγού, του ρυμουλκούμενου, του ημιρυμουλκούμενου, ή του εμπορευματοκιβωτίου (20 και πλέον ποδών).
2. Τα κράτη μέλη δυνατόν να εξουσιοδοτούν τις αρχές ελέγχου να απαιτούν την προσκόμιση του εγγράφου μεταφοράς μετά την εκτέλεση, στο πλαίσιο της συνδυασμένης μεταφοράς, της σιδηροδρομικής, εσωτερικής πλωτής ή θαλάσσιας διαδρομής".

6. Το άρθρο 5 γίνεται άρθρο 6.

7. Το άρθρο 6 γίνεται άρθρο 7.

8. Το άρθρο 7 παράγραφος 1 γίνεται άρθρο 8 παράγραφος 1.

9. Το άρθρο 7 παράγραφος 2 γίνεται άρθρο 8 παράγραφος 2 και αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο :

"2. Κατά την εκπόνηση της έκθεσης που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή επικουρείται από τους αντιπροσώπους των κρατών μελών για τη συλλογή των απαραίτητων πληροφοριών για το σκοπό αυτό.

Στην έκθεση αυτή αναλύονται οι πληροφορίες και τα στατιστικά στοιχεία τα οποία αφορούν ιδίως :

- τις συνδυασμένες μεταφορές,
- τον αριθμό των αποστολών, των οχημάτων, των κινητών αμαξωμάτων και των εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρονται στις διάφορες διαδρομές
- τον όγκο των μεταφερομένων εμπορευμάτων
- τις παροχές υπηρεσιών σε τονοχιλιόμετρα.

Στην έκθεση αυτή προτείνονται, κατά περίπτωση, οι λύσεις που καθιστούν δυνατή τη βελτίωση αυτών των πληροφοριών και της κατάστασης των συνδυασμένων μεταφορών".

10. Το άρθρο 8 γίνεται άρθρο 9.

11. Στο νέο άρθρο 9 παράγραφος 3 προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση:

"- Ισπανία: - Licencia Fiscal
 - Impuesto Vehiculos - traccion Mecanica"

12. Το άρθρο 9 γίνεται άρθρο 10 και αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"Άρθρο 10:

Όταν ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο που ανήκει σε επιχείρηση η οποία εκτελεί μεταφορές για ίδιο λογαριασμό, ρυμουλκείται σε τελική διαδρομή από εκκυστήριο που ανήκει σε επιχείρηση η οποία εκτελεί μεταφορές για λογαριασμό τρίτων, η εν λόγω μεταφορά απαλλάσσεται από την προσκόμιση του εγγράφου που προβλέπεται στο άρθρο 4, πρέπει όμως να προσκομισθεί άλλο έγγραφο που να αποδεικνύει την κάλυψη της διαδρομής δια σιδηροδρόμου ή εσωτερικής πλωτής οδού ή θαλάσσιας οδού".

13. Το άρθρο 10 διαγράφεται.

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από την 1η Ιανουαρίου 1993. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο,
Ο Πρόεδρος

ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Εισαγωγή

Η παρούσα πρόταση αποσκοπεί στην τροποποίηση του κανονισμού του Συμβουλίου 1107/70⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό 1100/89⁽²⁾. Εντάσσεται στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής της Κοινότητας στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών, όπως ορίσθηκε από το Συμβούλιο στο ψήφισμα της 30ής Οκτωβρίου 1990⁽³⁾ σχετικά με τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού δικτύου συνδυασμένων μεταφορών. Στη συνέχεια, η Επιτροπή συνεκάλεσε ομάδα αποτελούμενη από εκπροσώπους των κρατών μελών και των κύριων επαγγελματικών οργανώσεων. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής έθεσαν στη διάθεση των ενδιαφερομένων μία έκθεση προόδου τον Ιούνιο 1991⁽⁴⁾, και μία απολογιστική έκθεση τον Απρίλιο του 1992⁽⁵⁾. Μεταξύ των συμπερασμάτων των εργασιών και των μέτρων που πρέπει να ληφθούν βραχυπρόθεσμα περιλαμβάνονται η παράταση του σημερινού καθεστώτος ενίσχυσης των επενδύσεων στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών, και η θέσπιση νέου τύπου ενισχύσεων όσον αφορά το ειδικό υλικό των συνδυασμένων μεταφορών.

Σύμφωνα με τον κανονισμό 1100/89, η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο έκθεση όσον αφορά την εφαρμογή από τα κράτη μέλη των δυνατοτήτων ενίσχυσης στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών, που καλύπτει ο εν λόγω κανονισμός.

Επισυνάπτεται η τρίτη έκθεση.

Ταυτοχρόνως, η Επιτροπή, κατ'εντολήν του Συμβουλίου, έχει διαπραγματευθεί με την Αυστρία και την Ελβετία συμφωνίες σχετικά με τη διέλευση των Άλπεων, των οποίων ένα κεφάλαιο αφιερώνεται στις σιδηροδρομικές και συνδυασμένες μεταφορές. Μεταξύ των συνοδευτικών μέτρων που είναι απαραίτητα για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών αναφέρονται οι ενισχύσεις όσον αφορά το κόστος εκμετάλλευσης. Τα σχέδια συμφωνιών διανύουν, κατά το τρέχον διάστημα, τη διαδικασία κύρωσης.

(1) ΕΕ L 130, 15.6.1970

(2) ΕΕ L 116, 28.4.1989

(3)

(4) SEC (91) 1086

(5)

ΤΡΙΤΗ ΕΚΘΕΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΓΙΑ
ΤΙΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 1107/70
ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ 1100/89

1. Εισαγωγή

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1100/89 του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 1989⁽¹⁾ επιτρέπει τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων υπό ορισμένες προϋποθέσεις για τις συνδυασμένες μεταφορές. Για να τηρηθεί η υποχρέωση που απορρέει από το άρθρο 3, σημείο 1 ε) του εν λόγω κανονισμού, ο οποίος τροποποιεί τις διατάξεις για τις συνδυασμένες μεταφορές των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70⁽²⁾, αριθ. 1473/75⁽³⁾ και αριθ. 1658/82⁽⁴⁾ περί των ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει στο Συμβούλιο έκθεση προόδου για την εφαρμογή του.

Για την προετοιμασία της έκθεσης αυτής, ζητήθηκε από τα κράτη μέλη να παράσχουν πληροφορίες για την ανάπτυξη της συνδρομής στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών. Η έκθεση αυτή έχει προετοιμαστεί βάσει των πληροφοριών που λήφθηκαν από όλα τα κράτη μέλη.

Πρέπει να γίνει διαχωρισμός μεταξύ :

- των επενδύσεων σε υποδομές, σε σταθερές και κινητές εγκαταστάσεις που είναι αναγκαίες για τη μεταφόρτωση, με ειδική μνεία
 - * στο είδος του έργου
 - * στο συνολικό κόστος της επένδυσης
 - * στο ποσό της ενίσχυσης
 - * στο βαθμό προόδου του έργου.
- του λειτουργικού κόστους των συνδυασμένων μεταφορών στο βαθμό που περιλαμβάνεται ενδοκοινοτική διαμετακομιστική κυκλοφορία μέσω του εδάφους τρίτων χωρών (1100/89).

(1) ΕΕ L 116, 28.04.1989
(2) ΕΕ L 130/1, 15.06.1970
(3) ΕΕ L 152/1, 12.06.1975
(4) ΕΕ L 184/1, 29.06.1982

Το τελευταίο αυτό σημείο αφορά ειδικότερα τις συμφωνίες διέλευσης για τις οδικές και σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ Κοινότητας και Ελβετίας και Αυστρίας. Ειδικότερα, το άρθρο 8 (ΕΟΚ/CH) και το άρθρο 10 (ΕΟΚ/A) προβλέπουν τη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης για την υποστήριξη των συνδυασμένων μεταφορών μέσω των Άλπεων, στον τομέα των υποδομών, του σταθερού και κινητού εξοπλισμού μεταφόρτωσης, του κυλιόμενου υλικού και των μονάδων φόρτωσης για τις συνδυασμένες μεταφορές καθώς και για το λειτουργικό κόστος που δεν προβλέπεται αλλού.

2. Ερευνα

Οι απαντήσεις των κρατών μελών σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) 1100/89 μπορούν να ταξινομηθούν σε διάφορες κατηγορίες :

1) Μη εφαρμογή του κανονισμού

- * λόγω έλλειψης συνδυασμένων μεταφορών (LUX)
- * για λόγους που δεν αναφέρονται (GB, GR, IRL, P)
- * λόγω χρήσης άλλης νομικής βάσης για την ενίσχυση (B, D)

2) Εφαρμογή μόνο για το κόστος επενδύσεων (DK, E, F, NL)

3) Εφαρμογή για το κόστος επενδύσεων και το λειτουργικό κόστος (I)

Η περιορισμένη χρησιμοποίηση της δυνατότητας χορήγησης ενίσχυσης για το λειτουργικό κόστος στα κράτη μέλη μπορεί να οφείλεται σε διάφορους λόγους :

(α) τη δυσκολία διαχωρισμού του λειτουργικού κόστους των σιδηροδρόμων μεταξύ συνδυασμένων μεταφορών και άλλων μεταφορών που κάνουν χρήση του δικτύου των γραμμών.

(β) τον φόβο ενίσχυσης του "Rollende Landstraße" μόνο σε μικρή απόσταση (μέσω των Άλπεων) ως "σαΐτας" για μια περιορισμένη μεταφορική ικανότητα της γραμμής μέσω των Άλπεων, γεγονός που θα μπορούσε να αποτελέσει ανασταλτικό παράγοντα για τη λειτουργία αποτελεσματικότερων συνδυασμένων μεταφορών σε μεγάλες αποστάσεις με τη χρήση κινητών αμαξωμάτων και εμπορευματοκιβωτίων.

(γ) στην καθορισμένου χρόνου εφαρμογή του κανονισμού (31.12.1992).

Τα στοιχεία που περιέχονται στις απαντήσεις, έχουν μετατραπεί σε ECU για να μπορούν να είναι συγκρίσιμα. Η συναλλαγματική ισοτιμία που χρησιμοποιήθηκε έχει ως εξής :

Κράτος μέλος	τιμή συναλλάγματος ¹⁾	βλέπε τμήμα
D (Γερμανία)	0,4893541	3.2
DK (Δανία)	0,1262368	3.3
E (Ισπανία)	0,0077773	3.4
F (Γαλλία)	0,14363	3.5
I (Ιταλία)	0,0006513	3.7
NL (Κάτω Χώρες)	0,43459	3.8

3. Συνοπτική παρουσίαση των απαντήσεων των κρατών μελών

3.1 Βέλγιο (B)

Το Βέλγιο δεν χορηγεί ενίσχυση βάσει των όρων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1100/89.

Ορισμένα έργα που αφορούν τις συνδυασμένες μεταφορές αποτελούν τμήμα ενός επενδυτικού προγράμματος της βελγικής επιχείρησης σιδηροδρόμων (SNCB) στο πλαίσιο της κατηγορίας "Infrastructure des ports et zones industrielles", που ενισχύεται από το κράτος.

Ενίσχυση για το λειτουργικό κόστος δεν προβλέπεται.

(1) Πηγή : Cours mensuel de l'écu valable du 1er au 29 février 1992,
in : infor écu No. 2/92, 5.2.1992.

3.2 Ομοσπονδιακή Δημοκρατία Γερμανίας (D)

Κρατική ενίσχυση έχει χορηγηθεί για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, αλλά όχι βάσει των όρων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1100/89.

Η ομοσπονδιακή διοίκηση έχει χορηγήσει στην Deutsche Bundesbahn (DB) συνδρομή για επενδυτικά μέτρα με σκοπό την ενίσχυση των κεφαλαιουχικών πόρων της DB κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1473/75. Το γεγονός αυτό, στον τομέα των επενδυτικών μέτρων μεταφράζεται σε :

1989 : 88 εκατ. DM (= 43 εκατ. ECU)

1990 : 80 εκατ. DM (= 39,15 εκατ. ECU)

1991 : 123 εκατ. DM (= 60,2 εκατ. ECU)

3.3 Δανία (DK)

Βάσει των όρων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1100/89⁽¹⁾, η δανική κυβέρνηση ενισχύει επενδυτικά μέτρα των κρατικών δανικών σιδηροδρόμων (DSB) στον τομέα των υποδομών, του σταθερού και κινητού υλικού, στα οποία η DSB επένδυσε 53,4 εκατ. DK το 1991 (= 6,74 εκατ. ECU)⁽²⁾.

Για παράδειγμα, 9,1 εκατ. DK (= 1,15 εκατ. ECU) επενδύθηκαν από την DSB για ένα τερματικό σταθμό στην Jutland με ενίσχυση 0,7 εκατ. DK (= 88.366 ECU) και για ένα τερματικό σταθμό στο δυτικό τμήμα της Κοπενχάγης 73,4 εκατ. DK (= 9,27 εκατ. ECU) με κρατική ενίσχυση 29 εκατ. DK (= 3,66 εκατ. ECU).

Οι επενδύσεις σε κινητό υλικό το 1991 ανήλθαν σε 23,7 εκατ. DK (3 εκατ. ECU). Από το ποσό αυτό αντιστοιχούν :

για οδικά οχήματα : 2,5 εκατ. DK (= 0,32 εκατ. ECU),

για οδικά οχήματα και ανυψωτικές μηχανές : 4,4 εκατ. DK (= 0,56 εκατ. ECU),

για 30 σιδηροδρομικούς συρμούς : 16 εκατ. DK (= 2,12 εκατ. ECU).

Δεν χορηγήθηκε ενίσχυση για το λειτουργικό κόστος.

(1) Όπου δεν αναφέρεται διαφορετικά, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1100/89 αποτελεί τη βάση της κρατικής ενίσχυσης χωρίς να επαναλαμβάνεται κάθε φορά.

(2) Τιμή συναλλάγματος, βλ. κεφάλαιο 2

3.4 Ισπανία (Ε)

Η ισπανική κυβέρνηση παρέχει σφαιρική χρηματοδοτική βοήθεια⁽¹⁾ στη σιδηροδρομική της εταιρεία (RENFE), την οποία η RENFE έχει επενδύσει σε υποδομές και εξοπλισμό

1986 : 4 εκατ. PTA (= 31.109 ECU),
1987 : 6,641 εκατ. PTA (= 51.600 ECU),
1988 : 7,138 εκατ. PTA (= 55.515 ECU),
1989 : 7,128 εκατ. PTA (= 55.437 ECU),
1990 : 4,320 εκατ. PTA (= 33.598 ECU).

Δεν χορηγήθηκε κρατική ενίσχυση για το λειτουργικό κόστος.

3.5 Γαλλία (F)

Ενίσχυση χορηγείται μόνο για επενδύσεις σε υποδομές και όχι για το λειτουργικό κόστος. Καλύπτει το ήμισυ του κόστους υποδομών.

Το 1991 στην Ανιγνον ένα έργο 5 εκατ. FF (718.150 ECU) ολοκληρώθηκε, ποσό από το οποίο τα 359.075 ECU αποτελούσαν κρατική ενίσχυση.

Στην Τουλούζη άρχισε έργο αξίας 26 εκατ. FF (= 3.734.380 ECU), εκ των οποίων η κρατική ενίσχυση ανέρχεται σε 1.867.190 ECU.

(1) Το τμήμα της κρατικής ενίσχυσης επί του συνολικού ποσού των επενδύσεων δεν αναφέρεται.

3.6 Ηνωμένο Βασίλειο Μεγάλης Βρετανίας (GB), Ελλάδα (GR), Ιρλανδία (IRL), Λουξεμβούργο (Lux) και Πορτογαλία (P)

Καμιά ενίσχυση δεν έχει χορηγηθεί στη Μεγάλη Βρετανία, την Ελλάδα, την Ιρλανδία το Λουξεμβούργο και την Πορτογαλία για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών.

3.7 Ιταλία (I)

Βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1100/89 η Ιταλία έχει ψηφίσει αρκετές πράξεις εθνικού δικαίου (π.χ. νόμος αριθ. 240/90 της 4.8.1990) στους τομείς

α) των υποδομών (τερματικοί σταθμοί)

β) του λειτουργικού κόστους που βαρύνει τους οδικούς μεταφορείς που χρησιμοποιούν συνδυασμένες μεταφορές

οι οποίες καθορίζουν τους όρους υπό τους οποίους χορηγείται η κρατική ενίσχυση.

Έχει ζητηθεί ενίσχυση για επενδύσεις της τάξης των 700 δισ. LIT (= 456 εκατ. ECU) και για τους οδικούς μεταφορείς που αναφέρονται στο σημείο β) ποσό 155 δισ. LIT (= 101 εκατ. ECU). Η Επιτροπή εξετάζει το θέμα των ενισχύσεων αυτών.

3.8 Κάτω Χώρες (NL)

Οι Κάτω Χώρες χρηματοδοτούν δύο σημαντικά έργα με συμμετοχή 100% επί του κόστους (εκτός του λειτουργικού κόστους) :

(1) Σιδηροδρομικό κέντρο Maasvlakte με 44 εκατ. HFL (= 19,1 εκατ. ECU)

1990 : 17 εκατ. HFL (= 7,4 εκατ. ECU)

1991 : 12,5 εκατ. HFL (= 5,4 εκατ. ECU)

1992 : 14,5 εκατ. HFL (= 6,3 εκατ. ECU)

(2) Εμπορικός λιμένας Venlo με 7 εκατ. HFL (= 3 εκατ. ECU)

1990 : 1 εκατ. HFL (= 7,4 εκατ. ECU)

1991 : 4 εκατ. HFL (= 1,74 εκατ. ECU)

1992 : 2 εκατ. HFL (= 0,87 εκατ. ECU)

4. Συμπεράσματα

Ο κανονονισμός 1100/89/ΕΟΚ λήγει στις 31.12.92 και πρέπει να ληφθεί απόφαση για την παράτασή του. Κατά την εξέταση του θέματος αυτού πρέπει να ληφθούν υπόψη τα ακόλουθα σημεία:

1. Εξακολουθούν να επικρατούν άνισοι όροι μεταξύ των μέσων μεταφοράς όσον αφορά τον ανταγωνισμό, ειδικότερα στον τομέα της φορολογίας, της υποδομής και του κοινωνικού κόστους. Οι διαφορές αυτές δεν διευκολύνουν την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.
2. Οι δυσκολίες με τη διαμετακομιστική κυκλοφορία ήταν η αιτία σύναψης των συμφωνιών μεταξύ της Κοινότητας και της Ελβετίας σχετικά με τη βελτίωση των μεταφορών μέσω των Άλπεων και τη μεγαλύτερη χρησιμοποίηση του σιδηροδρόμου. Οι συμφωνίες αυτές προβλέπουν ενισχύσεις για την υποστήριξη και ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Για να παρασχεθεί νομική βάση στα κράτη μέλη της ΕΟΚ για τη χορήγηση των κινήτρων που προβλέπονται στις συμφωνίες, είναι αναγκαίο να επεκταθεί η ισχύς του κανονισμού.
3. Όσον αφορά την επέκταση των συνδυασμένων μεταφορών κυρίως εκτός της κεντρικής περιφέρειας της Κοινότητας σε περιοχές με μικρή ανάπτυξη, προτείνεται η επέκταση του πεδίου του κανονισμού ώστε να καλύπτει και τον κινητό εξοπλισμό και ειδικότερα το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Γενικός στόχος της πρότασης

Η οικονομία της πρότασης συνίσταται στο να παραταθεί το ισχύον καθεστώς ενισχύσεων και να προσαρμοστεί στην πρόσφατη εξέλιξη της κατάστασης. Η ανισότητα της κατανομής των επιβαρύνσεων που προκύπτουν από την υποδομή στους διάφορους τομείς της μεταφοράς και ο ανεπαρκής υπολογισμός του εξωτερικού κόστους (κυρίως ασφάλεια και ρύπανση) των μεταφορικών μέσων αποβαίνει εις βάρος των σιδηροδρομικών και ποτάμιων μεταφορών, και κατά συνέπεια των συνδυασμένων μεταφορών. Οι παράγοντες αυτοί, μαζί με την πρόσφατη προς το παρόν εμφάνιση των συνδυασμένων μεταφορών, τοποθετούν σε δυσχερή θέση τις εν λόγω μεταφορές έναντι των παραδοσιακών μέσων μεταφοράς, τη στιγμή που το συνολικό πλεονέκτημά τους σε συλλογικό επίπεδο έχει αποδειχθεί από τις μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί για λογαριασμό της Επιτροπής στο πλαίσιο της ομάδας υψηλού επιπέδου για τις συνδυασμένες μεταφορές και έχουν επιβεβαιωθεί από το Συμβούλιο στο ψήφισμά του της 30ης Οκτωβρίου 1990.

Κατά συνέπεια, είναι αναγκαίο, για να αποκατασταθεί ορθός ανταγωνισμός μεταξύ των διάφορων μέσων μεταφοράς και να υπάρξει προσανατολισμός προς μία βέλτιστη χρησιμοποίηση των πόρων της Κοινότητας στον τομέα των μεταφορών, να επιτραπούν οι ενισχύσεις για τις συνδυασμένες μεταφορές υπό ορισμένες προϋποθέσεις και για ορισμένο χρονικό διάστημα που θα αντιστοιχεί στην εκ νέου κατάλληλη χρησιμοποίηση του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών.

Ωστόσο, το γεγονός αυτό δεν πρέπει να οδηγήσει στην τεχνητή και μακροπρόθεσμη στήριξη υπηρεσιών που δεν δικαιολογούνται με οικονομικά κριτήρια σε μια αγορά που λειτουργεί σωστά. Στο πλαίσιο αυτό, οι ενισχύσεις για τις συνδυασμένες μεταφορές πρέπει να αφορούν τις υποδομές (περιλαμβανομένων και των εγκαταστάσεων των τερματικών σταθμών) που αντιστοιχούν κυρίως στο χαμηλό συντελεστή συμμετοχής των οδικών μεταφορών στη χρηματοδότηση των δικών τους υποδομών, και στο υλικό που είναι ειδικά προσαρμοσμένο για τις συνδυασμένες μεταφορές και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για αυτές τις μεταφορές. Πράγματι, σε ορισμένα τμήματα της Κοινότητας δεν θα μπορέσουν να πραγματοποιηθούν ούτε να αναληφθούν αμέσως οι εργασίες υποδομής που είναι αναγκαίες για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Στην περίπτωση αυτή, οι επενδύσεις σε ειδικό εξοπλισμό παρέχουν μια εναλλακτική και ταχεία λύση και επιτρέπουν να εξασφαλισθεί βραχυπρόθεσμα η ενότητα και η συνοχή ενός δικτύου συνδυασμένων μεταφορών που θα καλύπτει όλο το έδαφος της Κοινότητας.

Τέλος, η δυνατότητα που παρέχεται με τον κανονισμό 1100/89 για χορήγηση ενισχύσεων για το κόστος εκμετάλλευσης των γραμμών σιδηροδρομικών μεταφορών που διέρχονται από το έδαφος τρίτων χωρών δεν έχει σχεδόν καθόλου χρησιμοποιηθεί από τα κράτη μέλη. Το μέτρο αυτό δεν φαίνεται να είναι κατάλληλα προσαρμοσμένο, εκτός από τη συγκεκριμένη περίπτωση των δύο χωρών διέλευσης των Άλπεων. Επιπλέον, οι συμφωνίες διέλευσης που έχουν συναφθεί με την Αυστρία και την Ελβετία (βλέπε εισαγωγή), και οι οποίες βρίσκονται στο στάδιο της κύρωσης, περιλαμβάνουν, στα συνοδευτικά μέτρα, τη δυνατότητα χορήγησης τέτοιων ενισχύσεων. Κατά συνέπεια, προτείνεται να παραταθεί το καθεστώς των ενισχύσεων αυτών, και να περιορισθούν αυτές στις μεταφορές που διέρχονται μέσω της Αυστρίας και της Ελβετίας [καθώς και μέσω των κρατών της πρώην Γιουγκοσλαβίας, λαμβανομένης υπόψη της ιδιαίτερης κατάστασης της Ελλάδας που είναι απομονωμένη από την υπόλοιπη Κοινότητα].

Παρουσίαση των άρθρων

Το νέο στοιχείο ε) του άρθρου 3 σημείο 1 στοχεύει στην παράταση του σημερινού καθεστώτος ενισχύσεων για επενδύσεις είτε σε υποδομές είτε σε σταθερό και κινητό εξοπλισμό που είναι αναγκαίος για τη μεταφόρτωση, στην παράταση του σημερινού καθεστώτος ενίσχυσης του κόστους εκμετάλλευσης περιορίζοντάς το στις γραμμές διέλευσης μέσω Αυστρίας ή Ελβετίας [ή μέσω Γιουγκοσλαβίας], και στην καθιέρωση ενός νέου καθεστώτος ενίσχυσης για υλικό, υπό δύο προϋποθέσεις: ότι το υλικό αυτό είναι ειδικό για τις συνδυασμένες μεταφορές και ότι χρησιμοποιείται αποκλειστικά στις συνδυασμένες μεταφορές.

Στο νέο αυτό κείμενο προβλέπεται επίσης ότι η Επιτροπή θα συντάξει μία μόνο έκθεση για την εφαρμογή των μέτρων αυτών, αντί για τις δύο εκθέσεις που προβλέπονταν προηγουμένως (μία για τις ενισχύσεις των υποδομών και μία για τις ενισχύσεις του κόστους εκμετάλλευσης). Αντίθετα, προστίθενται ενδείξεις για το περιεχόμενο της έκθεσης αυτής.

Τέλος, στο νέο αυτό στοιχείο καθορίζεται μία ημερομηνία (31.12.1996) για τη λήξη ισχύος του καθεστώτος ενίσχυσης και για την επανεξέτασή του από το Συμβούλιο.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΟΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 περί
των ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των
σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το
άρθρο 75,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου⁽²⁾

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου⁽⁴⁾ όπως τροποποιήθηκε
τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1100/89⁽⁵⁾, παρέχει στα κράτη μέλη τη
δυνατότητα να αναπτύξουν τις συνδυασμένες μεταφορές μέσω ενισχύσεων οι οποίοι
χορηγούνται για επενδύσεις στις υποδομές και στον σταθερό και κινητό εξοπλισμό
που απαιτούνται κατά τη μεταφόρτωση, ή ενισχύσεων που αφορούν το κόστος
εκμετάλλευσης μιας γραμμής ενδοκοινοτικής συνδυασμένης μεταφοράς διερχόμενης
μέσω του εδάφους τρίτης χώρας,

ότι από την εξέλιξη των συνδυασμένων μεταφορών διαφαίνεται ότι η φάση
υλοποίησης της τεχνικής αυτής δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί σε όλες τις περιοχές
της Κοινότητας και ότι, κατά συνέπεια, το καθεστώς χορήγησης ενισχύσεων πρέπει
να παραταθεί,

ότι η δυνατότητα χορήγησης ενισχύσεων για το κόστος εκμετάλλευσης των γραμμών
συνδυασμένων μεταφορών που διέρχονται μέσω τρίτης χώρας δικαιολογείται μόνο
στις ειδικές περιπτώσεις της Αυστρίας, των δημοκρατιών της πρώην Γιουγκοσλαβίας
και της Ελβετίας,

(1)

(2)

(3)

(4) ΕΕ L 130, 15.6.1970, σ. 1

(5) ΕΕ L 116, 28.4.1989, σ. 24

ότι η ανάγκη ταχείας υλοποίησης της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της Κοινότητας προϋποθέτει ότι πρέπει να ευνοηθούν οι επενδύσεις σε σιδηροδρομικό και οδικό υλικό χρησιμοποιούμενο ειδικά για τις συνδυασμένες μεταφορές, ιδίως όταν το υλικό αυτό αποτελεί εναλλακτική λύση κατά τη διευθέτηση των υποδομών που δεν είναι δυνατόν να ολοκληρωθούν βραχυπρόθεσμα,

ότι οι ενισχύσεις σε οδικό υλικό χρησιμοποιούμενο ειδικά για τις συνδυασμένες μεταφορές αποτελούν αποτελεσματικό κίνητρο προκειμένου να ενθαρρύνονται οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις να προσφεύγουν στις συνδυασμένες μεταφορές,

ότι, τέλος, οι ενισχύσεις σε υλικό χρησιμοποιούμενο ειδικά για τις συνδυασμένες μεταφορές προωθούν την ανάπτυξη νέων τεχνικών με χρήση δύο μεταφορικών μέσων και της μεταφόρτωσης,

ότι, κατά συνέπεια, πρέπει να παραταθεί, κατά τη διάρκεια περιορισμένης περιόδου εκκίνησης, η δυνατότητα χορήγησης ενισχύσεων για επενδύσεις σε υλικό μεταφοράς που είναι προσαρμοσμένο ειδικά για τις συνδυασμένες μεταφορές, εφόσον το υλικό πρόκειται να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τις συνδυασμένες μεταφορές,

ότι το σημερινό καθεστώς ενισχύσεων πρέπει να διατηρηθεί σε ισχύ μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1996 και ότι το Συμβούλιο λαμβάνει απόφαση, υπό τους όρους που προβλέπονται από τη Συνθήκη, σχετικά με το καθεστώς που πρόκειται να εφαρμοστεί μετά την ημερομηνία αυτή, ή, κατά περίπτωση, σχετικά με τους όρους υπό τους οποίους πρόκειται να παύσει η χορήγηση των εν λόγω ενισχύσεων,

ότι πρέπει, ως εκ τούτου, να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στο άρθρο 3 σημείο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"ε) μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1995, εφόσον οι ενισχύσεις αυτές χορηγούνται προσωρινά και έχουν ως στόχο να διευκολύνουν την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών· οι ενισχύσεις αυτές πρέπει να αφορούν:

- είτε επενδύσεις σε έργα υποδομής,
- είτε επενδύσεις στον σταθερό και κινητό εξοπλισμό που είναι απαραίτητος για τη μεταφόρτωση,
- είτε επενδύσεις σε υλικό μεταφοράς ειδικά προσαρμοσμένο για τις συνδυασμένες μεταφορές και χρησιμοποιούμενο αποκλειστικά στις συνδυασμένες μεταφορές,
- είτε το κόστος εκμετάλλευσης των συνδυασμένων μεταφορών σε περίπτωση διαμετακόμισης διαμέσου της Αυστρίας, της Ελβετίας ή των δημοκρατιών της πρώην Γιουγκοσλαβίας.

Η Επιτροπή υποβάλλει ανά διετία, έκθεση προς το Συμβούλιο όσον αφορά τον απολογισμό της εφαρμογής των εν λόγω μέτρων, διευκρινίζοντας ιδίως τον προορισμό των ενισχύσεων, το ποσό αυτών και τις επιπτώσεις τους στις συνδυασμένες μεταφορές. Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή τις απαραίτητες πληροφορίες για τη σύνταξη της εν λόγω έκθεσης. Το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 1995 και μετά από πρόταση της Επιτροπής, το Συμβούλιο λαμβάνει απόφαση σχετικά με το καθεστώς που πρόκειται να εφαρμοστεί μεταγενέστερα και, ενδεχομένως, κατά περίπτωση σχετικά με τους όρους για τον τερματισμό του καθεστώτος αυτού".

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

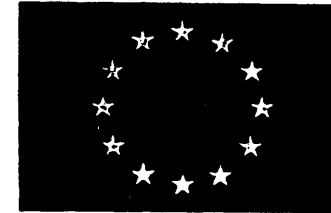
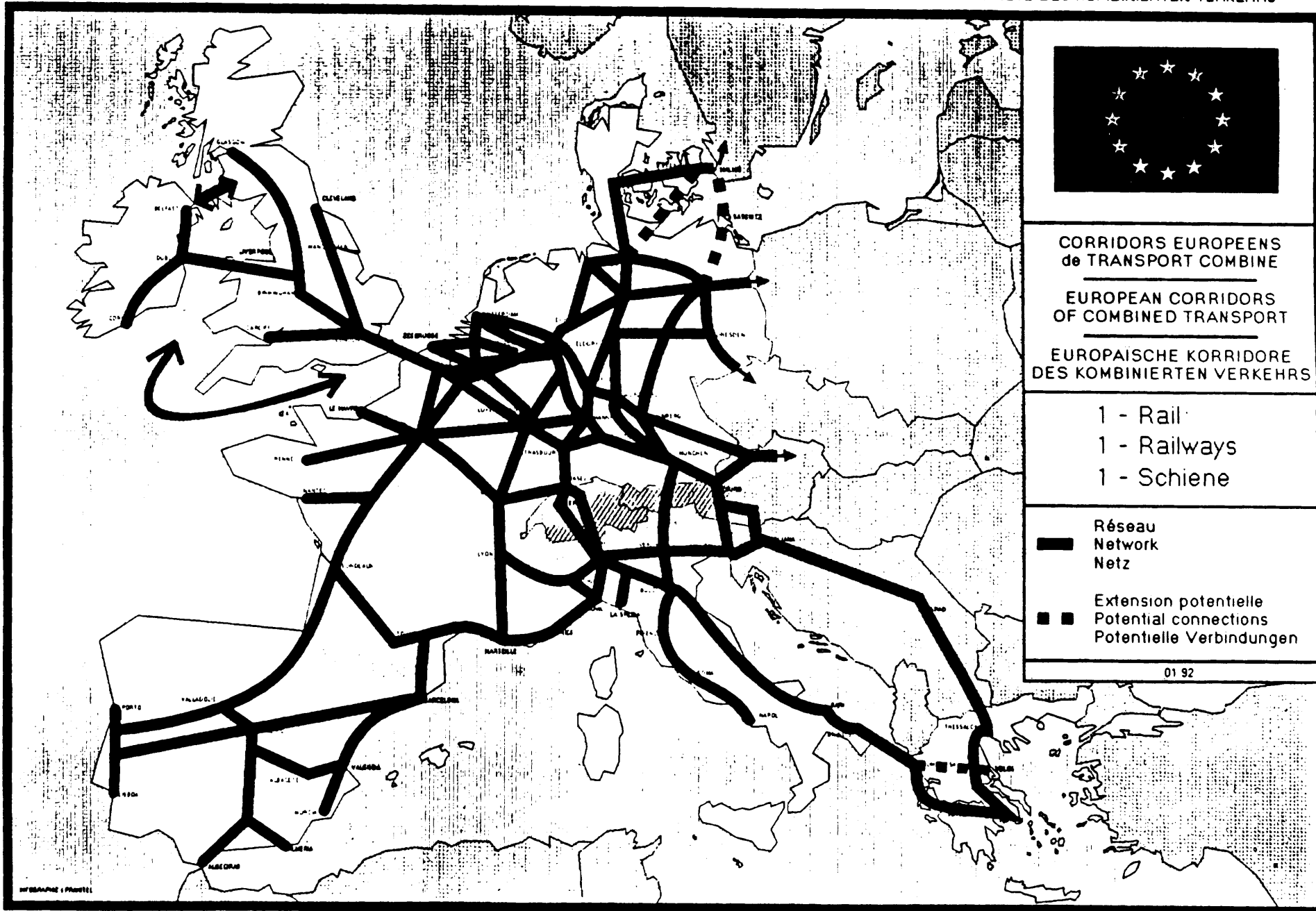
Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 1993.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

①



CORRIDORS EUROPEENS
de TRANSPORT COMBINE

EUROPEAN CORRIDORS
OF COMBINED TRANSPORT

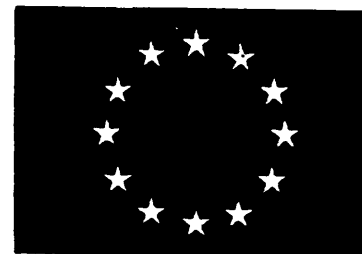
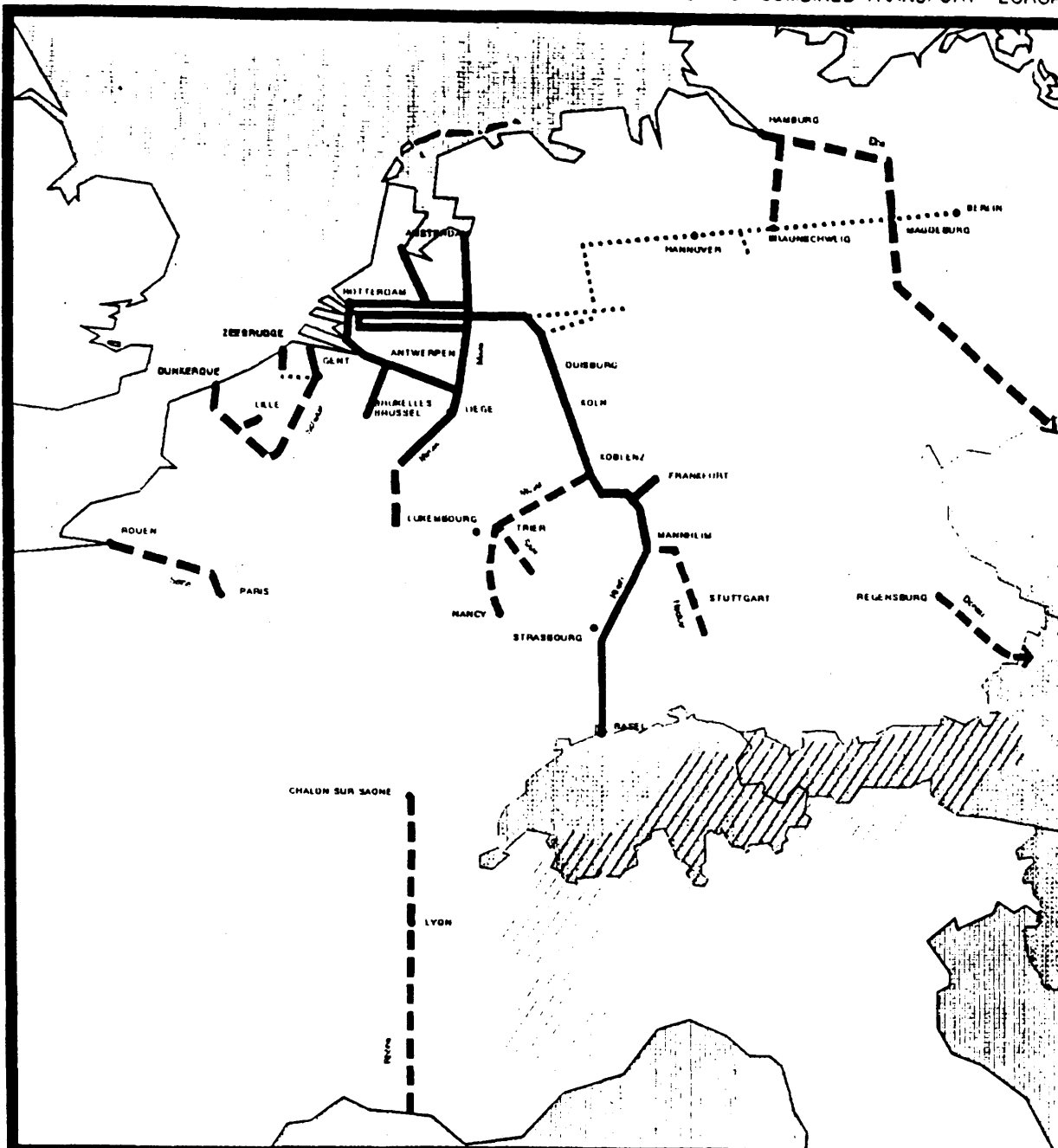
EUROPAISCHE KORRIDORE
DES KOMBINIERTEN VERKEHRS

1 - Rail
1 - Railways
1 - Schiene

Réseau
Network
Netz

Extension potentielle
Potential connections
Potentielle Verbindungen

01 92



CORRIDORS EUROPEENS
de TRANSPORT COMBINE

EUROPEAN CORRIDORS
OF COMBINED TRANSPORT

EUROPAISCHE KORRIDORE
DES KOMBINIERTEN VERKEHRS

2 - Voies navigables
2 - Inland Waterways
2 - Binnenwasserstraßen

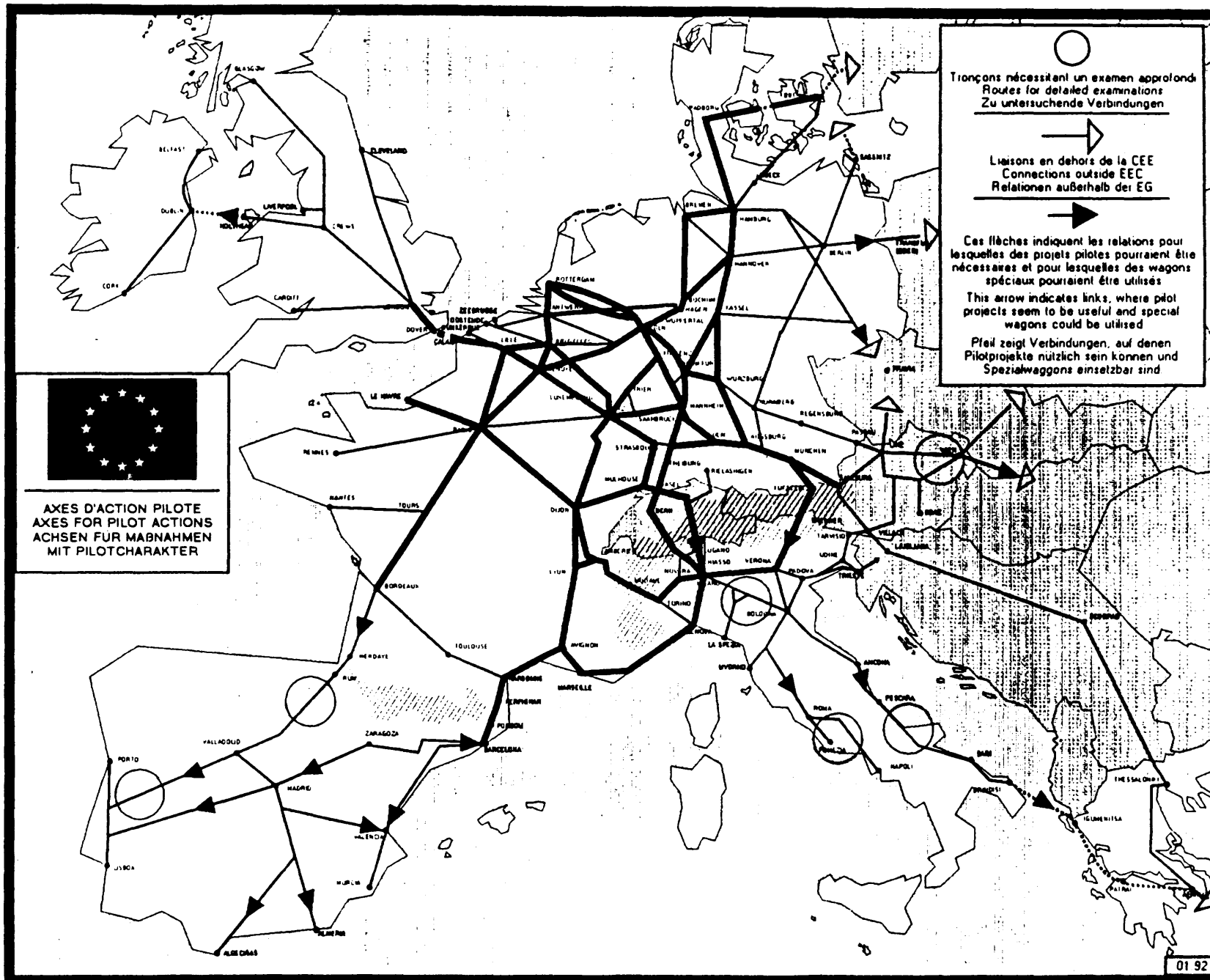
Voies navigables
pour 4 x 3 niveaux de containers
Inland waterways
for 4 x 3 stacks or more
Binnenwasserstraßen
mit 4 x 3 Lagen und mehr

Voies navigables
pour 3 x 2 niveaux de containers
Inland waterways
for 3 x 2 stacks
Binnenwasserstraßen
mit 3 x 2 Lagen

.....
Extension potentielle
Potential connections
Potentielle Verbindungen

01.92

3



ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΔΡΑΣΗΣ ΣΤΙΣ ΜΜΕ

Η ανακοίνωση δεν έχει άμεση επίδραση στις ΜΜΕ. Αντίθετα σε μακροχρόνια βάση η ανάπτυξη των υπηρεσιών των συνδιασμένων μεταφορών θα επιτρέψει τη βελτίωση της ποιότητας και αύξηση επιλογής των μεταφορών για τις επιχειρήσεις αυτές.

ISSN 0254-1483

COM(92) 230 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-92-400-GR-C

ISBN 92-77-47409-2
