

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 8.7.2008
COM(2008) 433 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ
ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

Πιο οικολογικές μεταφορές

{SEC(2008) 2206}

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Πιο οικολογικές μεταφορές

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η κινητικότητα αποτελεί το κλειδί της ποιότητας ζωής μας και είναι ζωτικής σημασίας για την ανταγωνιστικότητα της ΕΕ. Αποτελεί τη σπονδυλική στήλη της οικονομίας, δεδομένου ότι συνδέει τα διάφορα στάδια των αλυσίδων παραγωγής μεταξύ τους και παρέχει τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών να έχουν πρόσβαση στους πελάτες τους, ενώ παράλληλα παράγει η ίδια σημαντικό αριθμό θέσεων εργασίας. Ως εκ τούτου, η κινητικότητα αποτελεί βασικό στοιχείο για την επίτευξη των στόχων της στρατηγικής της Λισαβόνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση που υιοθέτησε η Ευρωπαϊκή Ένωση, και μάλιστα αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι ο τομέας των μεταφορών αναπτύσσεται με γρήγορους ρυθμούς: από το 1995 έως το 2005, οι μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών στην ΕΕ αυξήθηκαν κατά 31,3% και κατά 17,7% αντίστοιχα, και η αύξηση αυτή προβλέπεται να συνεχιστεί.

Ωστόσο, η κινητικότητα, λόγω των επιπτώσεών της, συνεπάγεται επίσης **δαπάνες για το κοινωνικό σύνολο**. Οι εκπομπές που προέρχονται από τον τομέα των μεταφορών, για παράδειγμα, αποτελούν απειλή για την υγεία, επηρεάζουν αρνητικά την ποιότητα του άμεσου περιβάλλοντός μας και συμβάλλουν σε μεγάλο και αυξανόμενο βαθμό στην κλιματική αλλαγή. Οι εκπομπές CO₂ που οφείλονται στις οδικές μεταφορές αυξήθηκαν κατά 30% σε σχέση με το 1990 και οι μεταφορές είναι ο μοναδικός τομέας της οικονομίας για τον οποίο προβλέπεται ότι θα αυξηθούν οι εκπομπές στο μέλλον. Οι ηχητικές οχλήσεις και η κυκλοφοριακή συμφόρηση αποτελούν καθημερινή ενόχληση για πολλούς πολίτες, και τα ατυχήματα στον τομέα των μεταφορών είναι υπεύθυνα για το θάνατο πολλών ανθρώπων κάθε χρόνο.

Η «βιώσιμη κινητικότητα», δηλαδή η αποσύνδεση της κινητικότητας από τις αρνητικές επιπτώσεις της, βρίσκεται στο επίκεντρο της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ επί πολλά έτη. Στην ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές του 2001, η οποία δημοσιεύτηκε το 2006¹, η Επιτροπή τόνισε την ανάγκη χρήσης ενός ευρέος φάσματος πολιτικών μέσων, από οικονομικά μέσα και ρυθμιστικά μέτρα έως επενδύσεις σε υποδομές και νέες τεχνολογίες, για να επιτευχθεί η βιώσιμη κινητικότητα.

Η «ορθότητα των τιμών» είναι πρωταρχικής σημασίας. Οι χρήστες των μεταφορών καταβάλλουν ήδη σημαντικά ποσά, αλλά η τιμή που καταβάλλουν έχει συχνά ελάχιστη σχέση με το πραγματικό κόστος που συνεπάγονται οι επιλογές τους για το κοινωνικό σύνολο. Ως εκ τούτου, τίποτα δεν τους παροτρύνει να υιοθετήσουν μα

¹ COM(2006) 314.

συμπεριφορά που θα είχε λιγότερο κόστος. Εισάγοντας μια πιο έξυπνη διαμόρφωση τιμών², τα οικονομικά μέσα (φόροι, τέλη ή συστήματα εμπορίας εκπομπών) μπορούν να ενθαρρύνουν τους χρήστες των μεταφορικών μέσων να χρησιμοποιούν καθαρότερα οχήματα ή τρόπους μετακίνησης (π.χ. με τα πόδια ή με ποδήλατο), να χρησιμοποιούν υποδομές όπου παρατηρείται λιγότερη συμφόρηση ή να μετακινούνται σε άλλες ώρες της ημέρας. Τα μέσα αυτά αποτελούν μια αποτελεσματική μέθοδο για να καταστεί η κινητικότητα βιώσιμη.

Τα μέσω των τιμών μηνύματα θα είναι ακόμη πιο αποτελεσματικά αν η αγορά προτείνει ρεαλιστικές εναλλακτικές λύσεις, καθαρότερα οχήματα σε προσιτές τιμές, ή κατάλληλο επίπεδο εξυπηρέτησης σε άλλο τρόπο μεταφοράς. Τέτοιες λύσεις μπορεί να μην υπάρχουν πάντα, ιδίως όταν δεν υπάρχουν επαρκείς επενδύσεις στις υποδομές και στην έρευνα και την ανάπτυξη λόγω ανεπαρκειών των αγορών. Κατά συνέπεια, είναι σκόπιμο να ληφθούν και άλλα, συμπληρωματικά, στρατηγικά μέτρα, ιδίως ρυθμιστικού χαρακτήρα. Τα μέτρα αυτά δεν πρέπει ούτε να επιβάλλουν ούτε να ευνοούν μια συγκεκριμένη τεχνολογική προσέγγιση ή λύση.

Η Επιτροπή προβλέπει συνεπώς δύο διαφορετικούς τύπους πρωτοβουλιών για να εντείνει τις προσπάθειές της ώστε να καταστούν οι μεταφορές πιο οικολογικές και πιο βιώσιμες. Ο πρώτος τύπος πρωτοβουλιών αφορά τη διαμόρφωση «ορθών» τιμών, οι οποίες θα εσωτερικεύουν τα εξωτερικά στοιχεία κόστους των μεταφορών. Η στρατηγική που ακολουθεί εν προκειμένω η Επιτροπή συνίσταται στη χρήση μιας προσέγγισης προσαρμοσμένης σε κάθε αντίκτυπο και τρόπο μεταφοράς, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι η ΕΕ έχει ήδη αναλάβει εργασίες στον τομέα αυτό. Οι κανόνες της ΕΕ για τη φορολόγηση της ενέργειας και οι προτάσεις της Επιτροπής να περιληφθεί ο τομέας της αεροπορίας στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ αποτελούν σημαντικά πρώτα βήματα προς την κατεύθυνση αυτή. Ο δεύτερος τύπος πρωτοβουλιών συνίσταται σε ένα σύνολο συμπληρωματικών μέτρων τα οποία περιλαμβάνουν ρυθμιστικά μέσα, μέτρα σχετικά με τις υποδομές και μέτρα που αφορούν την έρευνα και την ανάπτυξη. Στον τομέα αυτό επίσης υπάρχουν ήδη πολλά κοινοτικά μέτρα στα οποία μπορούν να στηριχθούν οι προσπάθειες αυτές.

Η παρούσα ανακοίνωση αρχίζει με μια σύνοψη των υφιστάμενων και των προτεινόμενων κοινοτικών μέτρων στον τομέα των βιώσιμων μεταφορών. Τα μέτρα αυτά είναι και θα παραμείνουν συμπληρωματικά των δράσεων που αναλαμβάνουν τα κράτη μέλη, οι οποίες έχουν καίρια σημασία για την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας. Στη συνέχεια, η ανακοίνωση περιγράφει τις δύο συνοδευτικές πρωτοβουλίες σχετικά με την εσωτερικεύση των εξωτερικών στοιχείων του κόστους των μεταφορών – μια σφαιρική στρατηγική και μια πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας για τα τέλη που επιβάλλονται στα βαρέα φορτηγά οχήματα για τη χρήση των υποδομών. Τέλος, η ανακοίνωση περιγράφει μια άλλη συνοδευτική ανακοίνωση για τη μείωση του σιδηροδρομικού θορύβου και παραθέτει τις συμπληρωματικές πρωτοβουλίες τις οποίες πρόκειται να αναλάβει η Επιτροπή κατά τους επόμενους μήνες.

² Για παράδειγμα, διαμόρφωση των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης ανάλογα με τον τόπο και την ώρα της ημέρας.

Λαμβανομένου υπόψη του σημερινού πολιτικού πλαισίου, όλες αυτές οι πρωτοβουλίες είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο³ όσο και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο⁴ τόνισαν πρόσφατα τη σημασία της βιώσιμης πολιτικής μεταφορών, ιδίως στο πλαίσιο της καταπολέμησης της κλιματικής αλλαγής. Είναι προφανές ότι ο τομέας των μεταφορών θα πρέπει να συμβάλει στην υλοποίηση των φιλόδοξων στόχων που καθόρισε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο το 2007, δηλαδή στη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου κατά 20% (30% στο πλαίσιο διεθνούς συμφωνίας), στην αύξηση της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο 20% και στη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας κατά 20%, έως το 2020.

2. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΩΝ ...

Ο κατάλογος μέτρων βελτίωσης των οικολογικών επιδόσεων των μεταφορών που επισυνάπτεται στην παρούσα ανακοίνωση δείχνει ότι η ΕΕ έχει ήδη λάβει πολυάριθμα μέτρα, για όλους τους τρόπους μεταφοράς και σε πολλούς και διαφορετικούς τομείς πολιτικής, από την έρευνα και την ανάπτυξη έως την ενέργεια, από τις μεταφορές έως το περιβάλλον. Σήμερα πιο πολύ από ποτέ, η αποτελεσματικότητα αυτών των μέτρων εξαρτάται από την εφαρμογή τους. Τα μέτρα κατατάσσονται ανάλογα με το είδος του προβλήματος το οποίο επιδιώκουν να αντιμετωπίσουν, δηλαδή την κλιματική αλλαγή, την τοπική ρύπανση, τις ηχητικές οχλήσεις, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τα ατυχήματα. Ακολουθεί συνοπτική παρουσίαση των πρωτοβουλιών που έχουν αναληφθεί για την αντιμετώπιση καθενός από αυτά τα προβλήματα.

2.1. Κλιματική αλλαγή

Η κλιματική αλλαγή αποτελεί σήμερα το περιβαλλοντικό πρόβλημα στο οποίο δίνεται η μεγαλύτερη προτεραιότητα. Τα σημαντικότερα μέτρα της ΕΕ για τον τομέα αυτό προτάθηκαν προσφάτως από την Επιτροπή και μένει τώρα να εγκριθούν από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Πρόκειται συγκεκριμένα για μέτρα που αποσκοπούν στον περιορισμό των εκπομπών CO₂ των καινούργιων αυτοκινήτων, στη συμπερίληψη της αεροπορίας στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ (ETS), στην εφαρμογή διαφοροποιημένων ετήσιων τελών κυκλοφορίας και ταξινόμησης στα οχήματα βάσει των εκπομπών τους CO₂ και στη διασφάλιση ότι όλα τα μέσα μεταφορών τα οποία δεν καλύπτονται από το ETS συμβάλλουν στην επίτευξη εθνικών στόχων για τον περιορισμό των εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου.

Τα κράτη μέλη πρέπει να επιτύχουν στόχους αύξησης του μεριδίου των ανανεώσιμων μορφών ενέργειας που χρησιμοποιούνται στις οδικές μεταφορές και η Επιτροπή πρότεινε πρόσφατα να καταστεί δεσμευτικός ο στόχος του 10%. Η Επιτροπή έχει επίσης προτείνει να μειώσουν οι προμηθευτές καυσίμων τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που προέρχονται από τα καύσιμα, καθόλο τον κύκλο ζωής τους, κατά 10% έως το 2020. Όσον αφορά τα καύσιμα κίνησης, η κοινοτική νομοθεσία καθόρισε ελάχιστα επίπεδα φορολόγησης· ωστόσο υπάρχουν εξαιρέσεις για τις περισσότερες χρήσεις στους τομείς των θαλάσσιων και των αεροπορικών

³ Ψήφισμα της 11.3.2008 σχετικά με τη βιώσιμη ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, λαμβανομένης υπόψη της ευρωπαϊκής ενέργειας και των πολιτικών περιβάλλοντος – εισηγητής: κ. Albertini.

⁴ Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Μαρτίου 2008.

μεταφορών, ακόμα και αν τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίσουν τις εξαιρέσεις αυτές στις διεθνείς μεταφορές.

Επιπλέον, η κοινοτική νομοθεσία προβλέπει συγκεκριμένες απαιτήσεις για ορισμένα οδικά οχήματα όσον αφορά τον εξοπλισμό, όπως τα συστήματα κλιματισμού. Η Επιτροπή αναπτύσσει πρωτοβουλίες όσον αφορά τους δείκτες αλλαγής σχέσης μετάδοσης στα κιβώτια ταχυτήτων και πρόσφατα πρότεινε πλαίσιο για τα συστήματα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών επισώτρων.

2.2. Τοπική ρύπανση

Όσον αφορά την καταπολέμηση της τοπικής ρύπανσης, η ΕΕ έχει ήδη επιτύχει σημαντικά αποτελέσματα, αλλά απομένουν ακόμη πολλά να γίνουν. Στο πλαίσιο της ενιαίας αγοράς έχουν ληφθεί μέτρα για τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Τα μέτρα αυτά διαφέρουν σημαντικά ανάλογα με το μέσο μεταφοράς, αλλά επικεντρώνονται στον περιορισμό των εκπομπών των καινούργιων οχημάτων (πρότυπα «EURO»), πλοίων ή σκαφών αναψυχής. Υπάρχουν επίσης ανώτατα επίπεδα όσον αφορά την περιεκτικότητα των καυσίμων σε ρύπους, όπως το θείο στα καύσιμα των πλοίων και ο μόλυβδος στη βενζίνη, καθώς και κανόνες για τη μείωση των εκπομπών κατά τη διάρκεια της αποθήκευσης και της διανομής καυσίμων.

Οι πλωτές μεταφορές υπόκεινται επίσης σε απαιτήσεις περιορισμού της ρύπανσης των υδάτων. Όλοι οι τρόποι μεταφοράς καλύπτονται από γενικές νομοθετικές διατάξεις σχετικά με τον τόπο και τον τρόπο διάθεσης των αποβλήτων, και υπάρχουν ειδικές απαιτήσεις για ορισμένους τύπους οδικών οχημάτων και τα κατασκευαστικά στοιχεία τους (π.χ. ελαστικά επίσωτρα, μπαταρίες).

Όσον αφορά τις δημόσιες προμήθειες οχημάτων, η Επιτροπή πρότεινε πρόσφατα⁵ τη χρησιμοποίηση, σε όλες τις δημόσιες αγορές αυτοκινήτων, ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, λεωφορείων και φορτηγών, μιας μεθοδολογίας η οποία θα λαμβάνει υπόψη το κόστος της κατανάλωσης ενέργειας, των εκπομπών CO₂ και των εκπομπών ρύπων κατά τη χρήση του οχήματος καθόλη τη διάρκεια ζωής του. Τα περισσότερα νέα έργα υποδομής στον τομέα των μεταφορών υπόκεινται επίσης σε κανόνες σχετικά με την αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και ορισμένα επίσης σε κανόνες για την προστασία της φύσης.

2.3. Ηχορύπανση

Τα μέτρα που έλαβε η ΕΕ για τον περιορισμό της ηχορύπανσης επικεντρώθηκαν στη διαμόρφωση ενός γενικού πλαισίου για την αξιολόγηση του θορύβου και τον περιορισμό των εκπομπών θορύβου όλων των καινούργιων χερσαίων μηχανοκίνητων οχημάτων στο πλαίσιο της ενιαίας αγοράς.⁶ Ανώτατα όρια ισχύουν επίσης για τα αεροσκάφη, ενώ μπορεί να επιβληθούν αυστηρότεροι περιορισμοί σε ορισμένους αερολιμένες της ΕΕ. Για τους αερολιμένες, τις μεγάλες πόλεις (συμπεριλαμβανομένων των λιμένων τους), το πολυσύχναστο σιδηροδρομικό δίκτυο και τους δρόμους, πρέπει να γίνει χαρτογράφηση θορύβου και να ληφθούν μέτρα για τη μείωση του θορύβου, εφόσον κρίνεται αναγκαίο. Επίσης, έχουν καθορισθεί

⁵ COM(2007) 817.

⁶ Συμπεριλαμβανομένων, για παράδειγμα, των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών.

ανώτατα όρια για το θόρυβο των ελαστικών τα οποία θα αρχίσουν να ισχύουν το 2009 για τα ελαστικά αντικατάστασης.

2.4. Συμφόρηση

Τα μέτρα της ΕΕ συνέβαλαν στη χρηματοδότηση συμπληρωματικών και εναλλακτικών ικανοτήτων υποδομής και η πολιτική της ΕΕ αποσκοπεί στη μείωση της χρήσης των τρόπων μεταφοράς που παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη συμφόρηση και παράλληλα στην ανάπτυξη κοινών πλαισίων χρέωσης. Υπάρχουν μέτρα σχετικά με τη φορολόγηση των βαρέων φορτηγών οχημάτων για τη χρήση των υποδομών καθώς και ειδικές απαιτήσεις στον τομέα των σιδηροδρομικών υποδομών. Επιπλέον, η Επιτροπή υπέβαλε πρόσφατα πρόταση για τα αερολιμενικά τέλη. Οι τομείς των σιδηροδρομικών, των εσωτερικών πλωτών και των θαλάσσιων μεταφορών λαμβάνουν την υψηλότερη χρηματοδότηση για την παροχή υποδομών στα πλαίσια των διευρωπαϊκών δικτύων και του προγράμματος Marco Polo, κυρίως ώστε να ενθαρρυνθεί η στροφή από τις οδικές μεταφορές προς αυτούς τους τρόπους μεταφορών. Στους τομείς των σιδηροδρομικών και αεροπορικών μεταφορών, υπάρχουν μέτρα τα οποία αποσκοπούν στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των υποδομών και στον τομέα των οδικών μεταφορών βρίσκονται σε εξέλιξη εργασίες που αφορούν τεχνολογικές βελτιώσεις. Όλοι οι τομείς θα επωφεληθούν από τις δυνατότητες που θα παρέχει το Galileo όσον αφορά τη διαχείριση του στόλου, τη βελτιστοποίηση των οδών μεταφοράς για την αποφυγή της συμφόρησης και την πρόληψη των ατυχημάτων.

2.5. Ατυχήματα

Η ασφάλεια αποτελεί ανέκαθεν μια από τις κύριες συνιστώσες της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ. Η νομοθεσία της ΕΕ προβλέπει πολλές διαφορετικές απαιτήσεις στον τομέα της ασφάλειας για τα καινούργια οδικά οχήματα, καθώς επίσης και διατάξεις σχετικά με την απόκτηση άδειας οδήγησης, τον περιορισμό της ταχύτητας των λεωφορείων και των πούλμαν και τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και των υποδομών. Στους τομείς των σιδηροδρομικών και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών ισχύουν επίσης πολλά μέτρα ασφάλειας όσον αφορά τόσο το τροχαίο υλικό όσο και τα πλοία, καθώς και διατάξεις που εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές υποδομές και τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς. Στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών έχουν ληφθεί πολλά μέτρα για την αύξηση της ασφάλειας, την πρόληψη των ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πλοία, επιβάτες και μέλη πληρώματος και για τη μείωση των επιπτώσεων των ατυχημάτων στο περιβάλλον· όλα αυτά τα μέτρα ενισχύονται με ελέγχους. Στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, τα μέτρα για την ασφάλεια αφορούν, μεταξύ άλλων, την εκμετάλλευση, τον σχεδιασμό και τη συντήρηση των αεροσκαφών καθώς και την αδειοδότηση του προσωπικού. Στους τομείς των αεροπορικών, των σιδηροδρομικών και των θαλάσσιων μεταφορών έχουν καθορισθεί απαιτήσεις σχετικά με την υποβολή έκθεσης και την διεξαγωγή έρευνας για τα ατυχήματα.

3. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ "ΟΡΘΩΝ" ΤΙΜΩΝ ...

Η χρησιμοποίηση των υφιστάμενων πολιτικών μέσων αποτελεί ουσιαστική προϋπόθεση για να καταστούν περισσότερο βιώσιμες οι μεταφορές και να αντιμετωπιστούν οι πέντε μορφές αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών. Όπως

αναφέρθηκε ανωτέρω, ο καθορισμός των "ορθών" τιμών αποτελεί σημαντικό μέσο επίτευξης των προαναφερομένων και κεντρικό σημείο της προσέγγισης της Επιτροπής. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή παρουσιάζει μαζί με την παρούσα ανακοίνωση δύο πρωτοβουλίες που κινούνται προς αυτή την κατεύθυνση: μια ανακοίνωση σχετικά με την εσωτερική των εξωτερικών στοιχείων του κόστους των μεταφορών και μια πρόταση αναθεώρησης της ισχύουσας οδηγίας σχετικά με τη φορολόγηση των βαρέων φορτηγών οχημάτων για τη χρήση ορισμένων υποδομών.

3.1. Εσωτερική των εξωτερικών στοιχείων του κόστους των μεταφορών

Η παρούσα ανακοίνωση και τα παραρτήματά της περιέχουν δύο στοιχεία. Το πρώτο είναι ένα κοινό πλαίσιο για την εκτίμηση των εξωτερικών στοιχείων κόστους των μεταφορών. Βασίζεται στα αποτελέσματα εργασιών που χρηματοδοτήθηκαν από την Επιτροπή με σκοπό την εξέταση των βέλτιστων πρακτικών, την υπόδειξη μιας μεθοδολογίας και την κατάρτιση εγχειριδίου το οποίο περιέχει τιμές αναφοράς που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για το εξωτερικό κόστος. Η ανακοίνωση παρέχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τον τρόπο χρήσης των τιμών αυτών για το εξωτερικό κόστος.

Το δεύτερο στοιχείο της ανακοίνωσης είναι μια στρατηγική η οποία παραθέτει τις δυνατότητες εσωτερικής των εξωτερικών στοιχείων κόστους για όλους τους τρόπους μεταφορών. Πληροί έτσι τις απαιτήσεις της οδηγίας σχετικά με την επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής.⁷ Η στρατηγική λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι για ορισμένα είδη επιπτώσεων, όπως ο θόρυβος και η συμφόρηση, το κόστος που επιβάλλουν οι χρήστες των μεταφορών στο κοινωνικό σύνολο διαφέρει ανάλογα με τον χώρο, τον χρόνο και τον εκάστοτε τρόπο μεταφοράς, ενώ αυτό δεν συμβαίνει για άλλα είδη επιπτώσεων όπως οι εκπομπές αερίου του θερμοκηπίου. Ως εκ τούτου, η στρατηγική είναι ανάλογη με τους τρόπους μεταφοράς και τις επιπτώσεις.

Η Επιτροπή έχει τονίσει επανειλημμένα τη σημασία της χρησιμοποίησης των οικονομικών μέσων για την επίτευξη των πολιτικών της στόχων. Στο πλαίσιο αυτό, τα μέτρα υπέρ της εσωτερικής των εξωτερικών στοιχείων του κόστους των μεταφορών αντιπροσώπευαν ένα σημαντικό μέρος της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές του 2001 και της ενδιάμεσης εξέτασής της η οποία πραγματοποιήθηκε το 2006. Η ΕΕ έχει ήδη ξεκινήσει την εσωτερική των εξωτερικών στοιχείων του κόστους μέσω των προαναφερόμενων κανόνων για τη φορολόγηση των καυσίμων κίνησης, καθώς και με τις προτάσεις της Επιτροπής για την συμπερίληψη του τομέα των αεροπορικών μεταφορών στο σύστημα εμπορίας εκπομπών (ETS) και την ενσωμάτωση της συνιστώσας των εκπομπών CO₂ στα τέλη ταξινόμησης και τα ετήσια κυκλοφορίας των αυτοκινήτων. Η παρούσα στρατηγική στηρίζεται στις εν λόγω πρωτοβουλίες.

Στον τομέα των οδικών μεταφορών, η στρατηγική προβλέπει μια άμεση δράση η οποία θα καταστήσει δυνατή μια πιο αποδοτική και αποτελεσματική εσωτερική των εξωτερικών στοιχείων του κόστους, και συγκεκριμένα την πρόταση σχετικά με τη φορολόγηση των βαρέων φορτηγών οχημάτων για τη χρήση ορισμένων έργων υποδομής (βλ. σημείο 3.2). Οι ιδιωτικές μεταφορές δεν καλύπτονται λόγω της επικουρικότητας, αλλά η Επιτροπή

⁷ Οδηγία 2006/38/EK για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/EK περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής.

ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν ένα σύστημα τιμολόγησης για όλα τα είδη οδικών μεταφορών και όχι μόνο για τα βαρέα φορτηγά οχήματα, διότι με αυτό τον τρόπο θα δοθούν κίνητρα σε όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου να αλλάξουν τη συμπεριφορά τους και συνεπώς θα ενισχυθούν οι σημαντικές θετικές συνέπειες.

Η πρόταση σχετικά με την εσωτερικευση των εξωτερικών στοιχείων του κόστους για τα βαρέα φορτηγά οχήματα θα έχει επίσης θετικό αντίκτυπο στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, παρέχοντας περαιτέρω δυνατότητες εσωτερικευσης των στοιχείων του κόστους στον τομέα αυτό από τη στιγμή που και άλλοι τρόποι μεταφορών έχουν υιοθετήσει την πρακτική αυτή.

Η στρατηγική καθορίζει επίσης τα επόμενα βήματα και στους άλλους τρόπους μεταφορών. Για τον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αναγγέλλει την εσωτερικευση όλων των εξωτερικών στοιχείων του κόστους στον τομέα και, για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών όπου η πρακτική αυτή δεν έχει ακόμη ξεκινήσει, δεσμεύει την Επιτροπή να αναλάβει δράση το 2009 εάν ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) δεν έχει λάβει μέχρι την ημερομηνία αυτή συγκεκριμένα μέτρα για τη μείωση των εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου, στόχο τον οποίο η ΕΕ επιδιώκει ενεργά. Ένα μέτρο της Επιτροπής θα μπορούσε να είναι μεταξύ άλλων η ενσωμάτωση του τομέα στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ. Στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, η στρατηγική θα καταρτισθεί σύμφωνα με τη νέα ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση.⁸

Παράλληλα, η στρατηγική αναγγέλλει οριζόντιο μέτρο εσωτερικευσης του κόστους κατά τη διάρκεια του 2008: την επανεξέταση της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας. Αυτό θα διασφαλίσει ότι η φορολογία της ενέργειας θα συμπληρώνει αποτελεσματικότερα το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ και θα ανταποκρίνεται καλύτερα στους στόχους της ΕΕ όσον αφορά την κλιματική αλλαγή, την ενέργεια και την ποιότητα του αέρα.

Η στρατηγική θα αξιολογηθεί το 2013.

3.2. Χρέωση οδικών υποδομών

Ο τομέας των οδικών μεταφορών ευθύνεται για το μεγαλύτερο μέρος του εξωτερικού κόστους των μεταφορών και συνεπώς επείγει να διαμορφωθούν ορθές τιμές στον τομέα αυτό. Η επανεξέταση της οδηγίας σχετικά με τη φορολόγηση των βαρέων φορτηγών οχημάτων για τη χρήση ορισμένων υποδομών, η οποία αποσκοπεί να ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν διαφοροποιημένα συστήματα τιμολόγησης, θα βελτιώσει την αποτελεσματικότητα και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, πράγμα που είναι κεφαλαιώδους σημασίας λαμβανομένης υπόψη της σημαντικής συμβολής του τομέα αυτού στην κυκλοφορία και στις εκπομπές.

⁸

COM (2007) 575. Η πολιτική αυτή περιλαμβάνει πολλές προτάσεις για τη βελτίωση της βιωσιμότητας των θαλάσσιων μεταφορών. Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. σημείο 4 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με τον κατάλογο για την προώθηση πιο οικολογικών μεταφορών SEC (2008) 2206.

Προς το παρόν, η οδηγία εμποδίζει τα κράτη μέλη να αξιοποιήσουν στον μέγιστο δυνατό βαθμό τα οικεία συστήματα διοδίων που ήδη εφαρμόζουν ή τα συστήματα που αναπτύσσουν τώρα. Είναι επί του παρόντος αδύνατον να υπολογισθούν τα τέλη και να διαμορφωθούν ανάλογα με το εξωτερικό κόστος. Αυτό σημαίνει ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να παρέχουν στις επιχειρήσεις επαρκή κίνητρα για να εκσυγχρονίσουν το στόλο τους με καθαρότερα οχήματα και να αναπροσαρμόσουν το σχεδιασμό των δρομολογίων τους και το εφοδιαστικό τους σύστημα ώστε να καταστούν πιο βιώσιμα.

Η πρόταση θα αλλάξει αυτή την κατάσταση διότι θα παρέχει στα κράτη μέλη ένα πλαίσιο για την καλύτερη διαφοροποίηση της χρέωσης⁹ ανάλογα με την τοπική ρύπανση (ατμοσφαιρική και ηχητική)¹⁰ και τη συμφόρηση που προκαλεί ένα συγκεκριμένο όχημα τη στιγμή που χρησιμοποιείται. Η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης θα συμβάλει επίσης σημαντικά στη μείωση των εκπομπών CO₂.

Για να διασφαλισθεί ότι το ύψος των διοδίων θα είναι ανάλογο με την πραγματικά προκαλούμενη περιβαλλοντική ζημία και κυκλοφοριακή συμφόρηση και ότι η εσωτερική αγορά θα συνεχίσει να λειτουργεί εύρυθμα, η Επιτροπή προτείνει να εφαρμοστεί κοινή και διαφανής μέθοδος για τον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους. Η οδηγία θα περιέχει επίσης διατάξεις που θα προβλέπουν ότι όλα τα έσοδα που προέρχονται από το καθεστώς αυτό θα χρησιμοποιούνται για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεταφορών και της κυκλοφοριακής συμφόρησης¹¹ και ότι μετά από μια μεταβατική περίοδο οι φόροι θα εισπράττονται με ηλεκτρονικά συστήματα.

4. ΛΗΨΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, για την αντιμετώπιση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών, απαιτείται τόσο η λήψη μέτρων καθορισμού "ορθών" τιμών όσο και η ανάληψη συμπληρωματικών δράσεων. Αυτό είναι ακόμα πιο επιτακτικό διότι, όπως τονίζεται στο στρατηγικό μέρος της ανακοίνωσης για την εσωτερική του κόστους, οι τιμές για ορισμένα προϊόντα και υπηρεσίες, όπως οι μεταφορές, ενδέχεται μην οδηγήσουν σε αλλαγή συμπεριφοράς (δηλαδή η ζήτηση δεν είναι ελαστική). Κατά συνέπεια, απαιτείται η λήψη συμπληρωματικών μέτρων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή παρουσιάζει, παράλληλα με την παρούσα ανακοίνωση, μια άλλη ανακοίνωση σχετικά με τη μείωση του θορύβου στις σιδηροδρομικές μεταφορές από τους υφιστάμενους συρμούς και κατά τους επόμενους 18 μήνες θα λάβει πρόσθετα μέτρα τα οποία θα επικεντρωθούν σε διάφορους τρόπους μεταφορών και επιπτώσεις. Τα μέτρα αυτά παρατίθενται κατωτέρω.

4.1. Μείωση του θορύβου που προκαλούν οι σιδηρόδρομοι

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, 10% του πληθυσμού της ΕΕ εκτίθεται σε υψηλά επίπεδα θορύβου από τους σιδηροδρόμους, γεγονός που αποτελεί σημαντική τροχοπέδη για

⁹ Η υφιστάμενη οδηγία επιτρέπει περιορισμένη διαφοροποίηση των διοδίων, υπό τον όρο ότι ανακτάται το κόστος υποδομής και ότι πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις, όπως η μη παραγωγή πρόσθετων εσόδων.

¹⁰ Το κόστος που συνδέεται με τις εκπομπές CO₂ θα καλυφθεί με φόρους στα καύσιμα στο πλαίσιο εξέτασης της οδηγίας σχετικά με τη φορολόγηση της ενέργειας.

¹¹ Για παράδειγμα, εναλλακτικές υποδομές, διαχείριση της κυκλοφορίας και έρευνα.

την περαιτέρω ανάπτυξη του τομέα αυτού. Η μείωση του θορύβου θα έχει όχι μόνο εγγενή θετικά αποτελέσματα αλλά θα καταστήσει επίσης την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών και υποδομών πιο αποδεκτή από το κοινό. Εάν η εξέλιξη αυτή έχει ως αποτέλεσμα να επεκτείνονται ευκολότερα και να χρησιμοποιούνται πιο ευέλικτα οι σιδηροδρομικές υποδομές, αυτό θα μπορούσε, στη συνέχεια, να ευνοήσει τη μετατόπιση μέρους της κυκλοφορίας των επιβατών και των εμπορευμάτων από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές και να συμβάλει επομένως στη μείωση των συνολικών κοινωνικών επιπτώσεων του τομέα των μεταφορών.

Δεδομένου ότι η νομοθεσία της ΕΕ περιορίζει ήδη τις εκπομπές θορύβου του καινούργιου τροχαίου υλικού, η ανακοίνωση αυτή επικεντρώνεται στους υφιστάμενους συρμούς και προβλέπει μέτρα τα οποία αποσκοπούν στον εξοπλισμό της πλειονότητας αυτών με συστήματα πέδησης χαμηλού θορύβου. Η στρατηγική συνδυάζει ανώτατα όρια εκπομπών θορύβου, εκούσιες δεσμεύσεις και νομοθετικά μέτρα παροχής οικονομικών κινήτρων.

Εντός του 2008, η Επιτροπή θα προτείνει νομοθετικές διατάξεις προκειμένου να διασφαλισθεί ότι τα συστήματα τιμολόγησης είναι εναρμονισμένα σε όλη την Ευρώπη χάρη στην εναρμόνιση των υφιστάμενων κανόνων σχετικά με τη χρέωση της σιδηροδρομικής πρόσβασης. Τα τέλη που θα επιβάλλονται στους συρμούς με λιγότερο θόρυβο θα είναι χαμηλότερα έτσι ώστε να καταστεί δυνατή η απόσβεση των αναγκαίων επενδύσεων. Ο εξοπλισμός του υφιστάμενου στόλου με συστήματα πέδησης χαμηλού θορύβου θα ολοκληρωθεί το 2015. Όταν ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία μετασκευής, θα πρέπει να επιβάλλονται υψηλότερα τέλη για τους εναπομένοντες θορυβώδεις συρμούς και τα κράτη μέλη θα μπορούν, εφόσον το επιθυμούν, να καθορίσουν ανώτατα όρια εκπομπών θορύβου για να περιορίσουν το θόρυβο σε ορισμένες διαδρομές, παρέχοντας με τον τρόπο αυτό κίνητρα για τη χρησιμοποίηση λιγότερο θορυβωδών συρμών.

Για την επιτάχυνση της εφαρμογής, η Επιτροπή ενθαρρύνει επίσης την ανάληψη εκούσιων δεσμεύσεων ώστε να περάσουν στους ιδιοκτήτες συρμών τα κατάλληλα μηνύματα μέσω των τιμών, ήδη πριν από τις προθεσμίες που προβλέπονται στις νομικές διατάξεις.

4.2. Μέτρα που θα ληφθούν εντός των επόμενων 18 μηνών

4.2.1. Κλιματική αλλαγή

Δεδομένου ότι η κλιματική αλλαγή είναι πιθανότατα η σημαντικότερη πρόκληση για την ΕΕ και τις μεταφορές, η Επιτροπή θα παρουσιάσει μέτρα τα οποία θα είναι πέραν αυτών που παρατίθενται στις προηγούμενες παραγράφους όσον αφορά την εσωτερική του εξωτερικού κόστους. Στον τομέα της αεροπορίας, θα προτείνει νομοθετικά μέτρα σχετικά με τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NO_x) από τις αεροπορικές μεταφορές, ενώ στον τομέα των οδικών μεταφορών, η Επιτροπή θα προτείνει, έως το τέλος του 2008, τη μείωση των εκπομπών CO₂ των καινούργιων μικρών φορτηγών οχημάτων, ένα σύστημα επισήμανσης των ελαστικών επισώτρων και τροποποίηση της ισχύουσας οδηγίας σχετικά με την επισήμανση των οχημάτων.

4.2.2. Τοπική ρύπανση

Υπάρχουν ήδη πολλά μέτρα της ΕΕ για την αντιμετώπιση της τοπικής και περιφερειακής ρύπανσης, έτσι οι νέες πρωτοβουλίες επικεντρώνονται στην ενίσχυση και τη συμπλήρωσή τους.

Λαμβανομένης υπόψη της συμβολής των πτητικών οργανικών ενώσεων στη δημιουργία της αιθαλομίχλης (smog), είναι σημαντικό να μειωθούν οι εκπομπές των εν λόγω ενώσεων κατά τον ανεφοδιασμό των ιδιωτικής χρήσεως οχημάτων στα πρατήρια βενζίνης. Η Επιτροπή θα προτείνει συνεπώς νομοθετικές διατάξεις για την επίτευξη αυτού του στόχου. Η προαναφερόμενη πρόταση για τις εκπομπές ΝΟ_x του τομέα της αεροπορίας θα συμβάλει επίσης στη μείωση της τοπικής ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Διαπιστώθηκε ότι η περαιτέρω μείωση της περιεκτικότητας σε θείο των υγρών καυσίμων αποτελεί ένα οικονομικά αποδοτικό μέσο για τη μείωση των εκπομπών των ατμοσφαιρικών ρύπων. Η Επιτροπή θα υποβάλει το 2009 σχετική πρόταση η οποία θα λαμβάνει υπόψη την σημαντική πρόοδο που επιτεύχθηκε πρόσφατα στο πλαίσιο του ΔΝΟ και θα περιλαμβάνει τα καύσιμα των θαλάσσιων μεταφορών.

4.2.3. Θόρυβος

Λαμβανομένων υπόψη των αυξανόμενων ηχητικών οχλήσεων, του αντικτύπου τους στην υγεία¹² και των περιοριστικών αποτελεσμάτων στη βελτίωση των υποδομών των μεταφορών, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικό να συνεχιστούν οι προσπάθειες για τη μείωση των εκπομπών θορύβου που οφείλονται στις μεταφορές. Εκτός από τη νομοθετική πρόταση σχετικά με τον σιδηροδρομικό θόρυβο (βλ. σημείο 4.1), η Επιτροπή ενδέχεται να λάβει συμπληρωματικά μέτρα για τον περιορισμό του θορύβου στους αερολιμένες της ΕΕ αναθεωρώντας την ισχύουσα οδηγία σχετικά με τον θόρυβο στους αερολιμένες. Το 2009, η Επιτροπή θα προτείνει επίσης την αναθεώρηση της οδηγίας σχετικά με τον περιβαλλοντικό θόρυβο.

4.2.4. Συμφόρηση

Λαμβάνοντας υπόψη ότι το ετήσιο κόστος της συμφόρησης του οδικού δικτύου εκτιμάται σε ποσοστό περίπου 1,1% του ΑΕΠ, η Επιτροπή θεωρεί ότι η μείωση αυτής της συμφόρησης αποτελεί προτεραιότητα. Η εσωτερική του εξωτερικού κόστους μέσω έξυπνων συστημάτων χρέωσης της χρήσης των οδικών υποδομών θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο προς το σκοπό αυτό και η πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας σχετικά με τη φορολόγηση των βαρέων φορτηγών οχημάτων για τη χρήση ορισμένων υποδομών θα αποτελέσει το βασικό μέσο της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών. Επιπλέον, η Επιτροπή θα καταστήσει διαθέσιμους, στο πλαίσιο του προγράμματος για τις δράσεις σχετικά με τα συστήματα ηλεκτρονικών διοδίων των διευρωπαϊκών δικτύων, χρηματοδοτικούς πόρους εφόσον τα συστήματα διοδίων εφαρμόζονται από κοινού από δύο τουλάχιστον κράτη μέλη. Η Επιτροπή θα διευκρινίσει επίσης σε ποιο βαθμό και υπό ποιους όρους μπορεί να συμπεριληφθεί ο εγκατεστημένος επί των οχημάτων διαλειτουργικός εξοπλισμός διοδίων.

¹² Βλέπε, για παράδειγμα, θόρυβος στους αερολιμένες, COM(2008) 66.

Στον αεροπορικό τομέα, η πρόσφατη δέσμη «ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός» αποσκοπεί στο να τριπλασιάσει την ικανότητα του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου μειώνοντας παράλληλα τις ατμοσφαιρικές εκπομπές κατά 10% περίπου ανά πτήση.

4.2.5. Οριζόντια μέτρα

Η Επιτροπή θα προτείνει επίσης δράσεις οι οποίες θα μετριάσουν πολλές αρνητικές επιπτώσεις, ιδίως στους τομείς των σιδηροδρομικών και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, που αποτελούν εναλλακτικές λύσεις έναντι των οδικών μεταφορών. Όσον αφορά τους σιδηροδρόμους, η Επιτροπή θα υποβάλει μια νομοθετική πρόταση σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων και μια δεύτερη για την αναθεώρηση της οδηγίας σχετικά με τη χρέωση των σιδηροδρομικών υποδομών (η οποία θα ενσωματώσει τις αλλαγές που αναφέρονται στο σημείο 4.1).

Το σχέδιο δράσης σχετικά με την αστική κινητικότητα θα λαμβάνει υπόψη και τις πέντε αρνητικές επιπτώσεις και θα προτείνει δράσεις με σαφή κοινοτική προστιθέμενη αξία, ενώ παράλληλα θα τηρεί την αρχή της επικουρικότητας. Θα διακρίνει τις δράσεις που είναι δυνατόν να αναληφθούν βραχυπρόθεσμα από εκείνες οι οποίες μπορούν να αναληφθούν μεσοπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα.

Η Πράσινη Βίβλος για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών θα επανεξετάσει την υφιστάμενη πολιτική, θα αντλήσει διδάγματα και θα μελετήσει τους καλύτερους δυνατούς τρόπους για την εφαρμογή της πολιτικής αυτής κατά τα επόμενα έτη. Οι δράσεις αυτές θα περιλαμβάνουν την ενίσχυση της διάστασης της αειφόρου ανάπτυξης των δικτύων και την εξέταση του τρόπου με τον οποίο μπορούν να συμβάλουν όσο πιο αποτελεσματικά στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

Το σχέδιο δράσης σχετικά με τα ευφυή συστήματα οδικών μεταφορών, το οποίο θα συνοδεύεται από νομοθετική πρωτοβουλία, θα καθορίσει μια κοινή προσέγγιση με σκοπό την προώθηση της διάθεσης των υφιστάμενων τεχνολογιών στην αγορά, αλλά και της χρήσης τους. Θα συμβάλει στον εντοπισμό μιας σειράς σημαντικών εφαρμογών ευρωπαϊκής εμβέλειας στον τομέα των ευφών συστημάτων μεταφορών, στην αξιολόγηση των εμπορικών προοπτικών τους, στην οργάνωση της απαιτούμενης έρευνας και επικύρωσης και στη διαχείριση της εφαρμογής τους σε όλη την Ευρώπη από τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης των οδικών υποδομών, τον βιομηχανικό τομέα, τους παρόχους υπηρεσιών και τους χρήστες των οδικών υποδομών. Οι τεχνολογίες αυτές θα συμβάλουν στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, και παράλληλα θα βελτιώσουν την ασφάλεια και την ενεργειακή απόδοση, καθιστώντας δυνατό για τους φορτωτές και τους ταξιδιώτες να σχεδιάζουν τις μετακινήσεις τους κατά τρόπο ώστε να αποφεύγουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση και για τις δημόσιες αρχές να παρεκκλίνουν την κυκλοφορία από περιοχές όπου αυτή θα μπορούσε να αυξήσει σημαντικά την τοπική ατμοσφαιρική ρύπανση. Επιπλέον, η αποτελεσματικότερη χρήση των υφιστάμενων υποδομών θα μειώσει την ανάγκη ανάπτυξης νέων υποδομών, αποτρέποντας τον κατακερματισμό των φυσικών ενδιαιτημάτων και τη σφράγιση του εδάφους. Η χρήση των μελλοντικών εφαρμογών Galileo θα αποτελεί επίσης τμήμα αυτού του σχεδίου.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Για να καταστεί η βιώσιμη κινητικότητα πραγματικότητα, πρέπει να καταβάλουν προσπάθειες όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και όχι μόνο η Επιτροπή. Οι τρεις νέες

πρωτοβουλίες που συνοδεύουν την παρούσα ανακοίνωση (οι ανακοινώσεις σχετικά με την εσωτερική των εξωτερικών στοιχείων κόστους των μεταφορών και τη μείωση του σιδηροδρομικού θορύβου, καθώς και η πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας σχετικά με τη φορολόγηση των βαρέων φορτηγών οχημάτων για τη χρήση ορισμένων υποδομών) και τα άλλα μέτρα που περιγράφονται σε αυτήν αποτελούν μεν τη νέα συμβολή της Επιτροπής στις προσπάθειες αντιμετώπισης αυτής της πρόκλησης, αλλά για να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα αυτών των πρωτοβουλιών και μέτρων απαιτούνται συντονισμένες προσπάθειες από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Τα τρία νέα μέτρα που συνοδεύουν την παρούσα ανακοίνωση στηρίζονται σε όλες τις υφιστάμενες πρωτοβουλίες που απαριθμούνται στον κατάλογο που επισυνάπτεται στην ανακοίνωση προκειμένου να σημειωθεί πρόοδος βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα· ωστόσο, η Επιτροπή προσβλέπει επίσης μακροπρόθεσμα. Το 2009, θα υποβάλει έκθεση όσον αφορά μακροπρόθεσμα σενάρια για την ανάπτυξη της πολιτικής των μεταφορών για τα επόμενα 20 έως 40 έτη και θα αρχίσει να μελετά τη συνέχεια της σημερινής Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, της οποίας ο χρονικός ορίζοντας λήγει το 2010. Είναι σαφές ότι, κατά την κατάρτιση οποιασδήποτε μελλοντικής πολιτικής πρέπει να μελετηθούν ενδελεχώς ορισμένα θέματα, όπως η ανταπόκριση στις δράσεις συνέχειας του πρωτοκόλλου του Κιότο που ενδεχομένως αποφασιστούν μετά το 2012 και η εκμετάλλευση των πολυάριθμων δυνατοτήτων που προσφέρει το Galileo.

Η Επιτροπή καλεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να εγκρίνουν αυτή την προσέγγιση.