

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ
ΘΕΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ **B**
ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗΣ

ΠΡΑΚΤΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ



***Η Άμεση Ευρώπη είναι μια υπηρεσία που σας βοηθά να βρείτε
απαντήσεις στα ερωτήματά σας για την Ευρωπαϊκή Ένωση***

Αριθμός δωρεάν τηλεφωνικής κλήσης (*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(*). Ορισμένες εταιρείες κινητής τηλεφωνίας δεν επιτρέπουν την πρόσβαση στους αριθμούς 00 800,
ή οι κλήσεις αυτές μπορεί να χρεώνονται.

Περισσότερες πληροφορίες για την Ευρωπαϊκή Ένωση παρέχονται στη διαδικτυακή διεύθυνση Europa (<http://europa.eu>).

Βιβλιογραφικό δελτίο υπάρχει στο τέλος του τεύχους.

Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2009

ISBN 978-92-823-2831-6

doi: 10.2861/68165

Printed in Belgium

ΤΥΠΩΜΕΝΟ ΣΕ ΧΑΡΤΙ ΛΕΥΚΑΣΜΕΝΟ ΧΩΡΙΣ ΧΛΩΡΙΟ



ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ
ΘΕΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ **B**
ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗΣ

ΠΡΑΚΤΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ

Μεταφορές και Τουρισμός

ΣΥΝΤΑΚΤΕΣ

Nils DANKLEFSEN και Piero SOAVE, Θεματικό Τμήμα Β: Διαρθρωτικές Πολιτικές και Συνοχή, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

ΓΛΩΣΣΙΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Πρωτότυπο: EN

Μεταφράσεις: BG CS DA DE EL ES ET FI FR HU IT LT LV MT NL PL PT RO SK SL SV

ΠΗΓΕΣ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ

Shutterstock, iStockphoto, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΕΚΔΟΤΗ

Για να επικοινωνήσετε με τη Διεύθυνση ή για να εγγραφείτε συνδρομητές στο μηνιαίο ενημερωτικό δελτίο, παρακαλούμε απευθυνθείτε στη διεύθυνση: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Το χειρόγραφο ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο του 2009.

Βρυξέλλες, © Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2009.

ΝΟΜΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ


Οι απόψεις που διατυπώνονται στο παρόν έγγραφο αποτελούν αποκλειστική ευθύνη του συντάκτη και δεν εκφράζουν κατ' ανάγκη την επίσημη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Επιτρέπεται η αναπαραγωγή και η μετάφραση, όχι όμως για εμπορικούς σκοπούς, και υπό την προϋπόθεση ότι θα αναφέρεται η πηγή και ότι θα έχει προηγουμένως ενημερωθεί ο εκδότης και θα έχει λάβει αντίτυπο.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

■ ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	7
■ ΙΣΤΟΡΙΚΟ.....	9
■ Η ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ.....	19
■ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ.....	31
■ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	35
■ ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΗΓΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ.....	38





**«Η έννοια της αειφόρου ανάπτυξης
πρέπει να αποτελεί τη βάση και το
μέτρο της ευρωπαϊκής πολιτικής
μεταφορών»**

Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 12ης Φεβρουαρίου 2003, σχετικά με τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών.





Κυρίες και κύριοι βουλευτές,

Θέλω, με την ευκαιρία της παρούσας έκδοσης, να σας καλωσορίσω στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και να σας ενημερώσω σχετικά με τις δυνατότητες που παρέχει το Κοινοβούλιο όσον αφορά τις συμβουλές εμπειρογνομόνων. Η αποτελεσματικότητα του κοινοβουλευτικού έργου στηρίζεται σε εξειδικευμένες, αντικειμενικές, υψηλής ποιότητας και ενημερωμένες πληροφορίες. Προς τούτο, δημιουργήθηκαν πέντε μονάδες οι οποίες είναι υπεύθυνες για τη διενέργεια μελετών, και οι οποίες είναι γνωστές ως «Θεματικά Τμήματα». Οι δραστηριότητές τους καλύπτουν όλους τους τομείς αρμοδιότητας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Εκπονούν ανεξάρτητες μελέτες υψηλής ποιότητας, οι οποίες διενεργούνται είτε από υπαλλήλους του οικείου θεματικού τμήματος είτε από εξωτερικούς εμπειρογνώμονες.

Το Θεματικό Τμήμα Β: Διαρθρωτικές Πολιτικές και Συνοχή είναι ειδικότερα υπεύθυνο για πέντε τομείς πολιτικής: γεωργία και ανάπτυξη της υπαίθρου, πολιτισμός και παιδεία, αλιεία, περιφερειακή ανάπτυξη, και μεταφορές και τουρισμός. Προσφέρει ευρύ φάσμα μέσων, από εμπειρογνομονικές αναλύσεις σύνθετων νομοθετικών ζητημάτων έως σύντομα ενημερωτικά σημειώματα, περιλαμβανομένης της διοργάνωσης εργαστηρίων, στα οποία προσκαλούνται εμπειρογνώμονες για να εκθέσουν διά ζώσης τις απόψεις τους. Τα μέσα αυτά σκοπό έχουν την υποστήριξη του έργου των κοινοβουλευτικών οργάνων, λόγου χάρη συμβάλλοντας άμεσα στο νομοθετικό έργο μιας ειδικής επιτροπής ή παρέχοντας γενικά ενημερωτικά στοιχεία για επισκέψεις που πραγματοποιούν οι βουλευτές ως μέλη αντιπροσωπειών. Εκτός από ορισμένα εμπιστευτικά έγγραφα, όλα τα κείμενα που εκπονεί το Θεματικό Τμήμα Β: Διαρθρωτικές Πολιτικές και Συνοχή δημοσιεύονται στον ιστότοπο του Κοινοβουλίου προς ενημέρωση όλων των βουλευτών αλλά και της κοινής γνώμης.

Στην παρούσα έκδοση θα βρείτε συνοπτικές πληροφορίες σχετικά με σημαντικές εξελίξεις όσον αφορά την πολιτική μεταφορών και τουρισμού κατά τη διάρκεια της τελευταίας κοινοβουλευτικής περιόδου. Πραγματευόμαστε επίσης τις προκλήσεις που θα κληθεί να αντιμετωπίσει η πολιτική μεταφορών και τουρισμού στο εγγύς μέλλον. Τέλος, παρέχουμε μια συνοπτική παρουσίαση των επιλογών που προσφέρει το Θεματικό Τμήμα Β όσον αφορά τις εσωτερικές και εξωτερικές πηγές εμπειρογνομωσούνης.

Καλή ανάγνωση!

Ismael Olivares Martinez
Διευθυντής

Διεύθυνση Β: Διαρθρωτικές Πολιτικές και Συνοχή
Γενική Διεύθυνση Εσωτερικών Πολιτικών της Ένωσης



ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ: ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ ΚΑΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΙ ΙΣΤΟΡΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ

Το άρθρο 3, παράγραφος 1, εδάφιο στ, και ο Τίτλος V της Συνθήκης ΕΚ πραγματεύονται την πολιτική μεταφορών. Στη Συνθήκη της Λισαβόνας, η οποία δεν έχει ακόμη τεθεί σε ισχύ, η πολιτική μεταφορών καλύπτεται στο άρθρο 4, παράγραφος 2, εδάφιο ζ, και στον Τίτλο VI για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στις Συνθήκες της Ρώμης, τα κράτη μέλη είχαν ήδη τονίσει τη σημασία ύπαρξης μιας κοινής πολιτικής μεταφορών, που να καλύπτεται σε ιδιαίτερο τίτλο των Συνθηκών. Έτσι, οι μεταφορές αποτέλεσαν έναν από τους πρώτους κοινούς τομείς πολιτικής της Κοινότητας. Εντούτοις, παρά τις προσπάθειες της Επιτροπής, η κοινή πολιτική μεταφορών προόδευσε με πολύ μεγάλη δυσκολία μέχρι το δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1980.

- **1985:** Ο δρόμος για τη θέσπιση κοινοτικής νομοθεσίας άνοιξε μόνον όταν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προσέφυγε κατά του Συμβουλίου κατηγορώντας το για αδυναμία ανάληψης δράσης. Στην **απόφαση** της 22ας Μαΐου 1985 **για την υπόθεση 13/83**, το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κάλεσε το Συμβούλιο να αναλάβει δράση στον τομέα της πολιτικής μεταφορών.
- **1985:** Στη **Λευκή Βίβλο για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς** περιλαμβάνονταν συστάσεις για τη διασφάλιση της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών και κατευθυντήριες γραμμές για την κοινή πολιτική μεταφορών με σκοπό την ελευθέρωση και την εναρμόνιση των πολιτικών στον τομέα των μεταφορών στο σύνολο της Κοινότητας.
- **1992:** Η Επιτροπή ενέκρινε τη **Λευκή Βίβλο για τη μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής των μεταφορών**. Έμφαση δόθηκε κατά κύριο λόγο στο άνοιγμα των αγορών στον τομέα των μεταφορών. Συγχρόνως, η Λευκή Βίβλος αποτέλεσε σημείο καμπής προς την κατεύθυνση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης, για την κάλυψη όλων των μέσων μεταφοράς, βάσει του προτύπου της «βιώσιμης κινητικότητας».
- **1996:** Έγκριση απόφασης περί των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών.
- **2001:** Στη **Λευκή Βίβλο** με τίτλο «**Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών**» (COM(2001)370), η Επιτροπή ανέλυσε καταρχάς τα προβλήματα και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, ειδικότερα όσον αφορά την επικείμενη τότε διεύρυνση της ΕΕ προς Ανατολάς. Προέβλεπε κατακόρυφη αύξηση της κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με υπερφόρτωση και συμφορήσεις της κυκλοφορίας, ιδίως στις οδικές και εναέρια μεταφορές, καθώς και αυξημένες δαπάνες για το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία, με αποτέλεσμα να απειλούνται σοβαρά

η ανταγωνιστικότητα της ΕΕ και οι στόχοι της ως προς την προστασία του κλίματος. Προκειμένου να αντισταθμίσει αυτές τις εξελίξεις και να συμβάλει στη δημιουργία ενός οικονομικά αποδοτικού αλλά περιβαλλοντικά και κοινωνικά υπεύθυνου συστήματος μεταφορών, η Επιτροπή πρότεινε μια δέσμη 60 μέτρων. Τα μέτρα αυτά απέβλεπαν στη διάρρηξη της σχέσης μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και αύξησης της κυκλοφορίας και στην καταπολέμηση της άνισης ανάπτυξης των επιμέρους μέσων μεταφοράς.

- **2004:** Αναθεώρηση των κατευθυντηρίων γραμμών για τα ΔΕΔ-Μ ενόψει της διεύρυνσης της ΕΕ.
- **2006:** Η Επιτροπή δημοσίευσε ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 για τις μεταφορές, με τίτλο: «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας» (COM (2006) 314).

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ: ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ

Η κινητικότητα είναι κεντρικό αξίωμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών συνδέει μεταξύ τους ένα ευρύ φάσμα βασικών πολιτικών. Περιλαμβάνει πολλούς σημαντικούς πυλώνες, όπως τη βιομηχανική, την οικονομική, την περιβαλλοντική και την κοινωνική πολιτική. Η πολιτική μεταφορών είναι κεντρικό στοιχείο της στρατηγικής της Λισαβόνας και συμβάλλει σημαντικά στην εδαφική και κοινωνική συνοχή της ΕΕ.

Η επιτυχής ολοκλήρωση της ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς, η κατάργηση των εσωτερικών συνόρων και η μείωση του κόστους των μεταφορών χάρη στο άνοιγμα και την ελευθέρωση των αγορών στον τομέα αυτόν, καθώς και οι αλλαγές στα συστήματα παραγωγής και αποθήκευσης, έχουν οδηγήσει σε διαρκή ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών. Παρ' όλα αυτά, ενώ ο τομέας των μεταφορών είναι εξαιρετικά επιτυχημένος και δυναμικός από οικονομική άποψη, έχει αυξανόμενες κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις, γεγονός που αναδεικνύει την αυξανόμενη σπουδαιότητα του **προτύπου της «βιώσιμης κινητικότητας»**. Το πρότυπο, όμως, αυτό φέρνει σε **αντιπαράθεση δύο διαφο-**



ρετικές σειρές στόχων. Από τη μια πλευρά, η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών έχει σαφώς θέσει ως στόχο την εξασφάλιση της αποτελεσματικής κινητικότητας των πολιτών και των αγαθών σε δίκαιες τιμές ως κεντρικό άξονα μιας ανταγωνιστικής κοινοτικής εσωτερικής αγοράς καθώς και ως βάση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων. Από την άλλη πλευρά, όμως, είναι αναγκαίο να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της αυξημένης κυκλοφορίας και να ελαχιστοποιηθούν συνέπειες όπως τα τροχαία ατυχήματα, οι αναπνευστικές νόσοι, η ηχορύπανση, οι καταστροφές του περιβάλλοντος και οι κυκλοφοριακές συμφορήσεις. Η κοινωνική διάσταση όσον αφορά την απασχόληση και τις συνθήκες εργασίας, καθώς και τα δικαιώματα των επιβατών, την ασφάλεια και την προστασία των μεταφορών, είναι ο τρίτος σημαντικός πυλώνας της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών.

Στην προσπάθεια να ανταποκριθεί στις προκλήσεις της βιώσιμης κινητικότητας, η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών έχει προοδεύσει σημαντικά μετά τη Λευκή Βίβλο του 2001 για την πολιτική μεταφορών και την ενδιάμεση εξέτάσή της το 2006¹. Το νομικό πλαίσιο που διέπει τις ευρωπαϊκές μεταφορές έχει διαμορφωθεί με σαφήνεια. Έχουν δε εγκριθεί πολλά βασικά και συχνά πολύ αμφιλεγόμενα νομοθετήματα, όπως λόγου χάρη:

- Η αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων μέσω της πρώτης, της δεύτερης και της τρίτης δέσμης μέτρων για τους σιδη-

¹ COM (2001) 370· COM (2006) 314.

ροδρόμους, οι οποίες αφορούσαν κυρίως το άνοιγμα της αγοράς, αλλά και θέματα ασφάλειας, διαλειτουργικότητας και δικαιωμάτων των επιβατών.

- Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), με προτεραιότητα στους σιδηροδρόμους, τις οδούς εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τις θαλάσσιες μεταφορές.
- Προγράμματα μεταφοράς της κυκλοφορίας όπως, αρχικώς, το «Marco Polo», και τώρα το «Marco Polo II».
- Η νέα οδηγία για το «ευρωπαϊκό σήμα τέλους κυκλοφορίας»², με σκοπό την εναρμόνιση των τελών σε όλα τα κράτη μέλη και την εφαρμογή ενιαίων μεθόδων υπολογισμού του κόστους των υποδομών. Η νέα οδηγία προβλέπει επίσης μεγαλύτερο βαθμό διαφοροποίησης μεταξύ των τελών, λαμβάνοντας υπόψη τις περιβαλλοντικές πτυχές και την κυκλοφοριακή συμφόρηση, και ως εκ τούτου προσφέρει στα κράτη μέλη ένα μέσο διαχείρισης της κυκλοφορίας.
- Τρεις δέσμες μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα.
- Η πρωτοβουλία για τον «ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό».
- Η θέσπιση νέου νομικού πλαισίου για τις δημόσιες μεταφορές.
- Η ένταξη των αερομεταφορών στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ.
- Η ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας (EASA), του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ΕΟΣ), του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (EMSA) και του Εκτελεστικού Οργανισμού του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN-T EA).
- Η εγκαινίαση τριών φιλόδοξων τεχνολογικών προγραμμάτων: του συστήματος δορυφορικής πλοήγησης Galileo, του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) και του προγράμματος SESAR για τη βελτίωση των υποδομών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας.

2 Οδηγία 2006/38/ΕΚ της 17ης Μαΐου 2006.

Αυτά τα σημαντικά ευρωπαϊκά προγράμματα σκοπό έχουν να συμβάλουν στη διασφάλιση της αποτελεσματικότερης και ασφαλέστερης διαχείρισης της κυκλοφορίας στο μέλλον.

- Η ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών στις πολιτικές αερομεταφορές και στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού υπήρξε μια από τις πλέον πολυάσχολες επιτροπές όσον αφορά την εφαρμογή διαδικασιών συναπόφασης, στο πλαίσιο των οποίων το Κοινοβούλιο ασκεί συχνά τις αρμοδιότητές του ως συννομοθέτης. Ένα αξιοσημείωτο παράδειγμα ήταν η διπλή απόρριψη της λεγόμενης «δέσμης μέτρων για τους λιμένες», όμως υπήρξαν και πολλά άλλα στα οποία το Κοινοβούλιο κατάφερε να τροποποιήσει ευρύ φάσμα προτάσεων της Επιτροπής. Επιπλέον, το Κοινοβούλιο έχει επανειλημμένως ζητήσει την ανάληψη πολιτικών πρωτοβουλιών και έχει υποβάλει λεπτομερείς προτάσεις για τη διαμόρφωση της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έλαβε υπόψη πολλά από αυτά τα αιτήματα στις δικές της νομοθετικές προτάσεις.

Μια σύντομη, γενική επισκόπηση της κοινοτικής πολιτικής μεταφορών μπορεί να αναζητηθεί στα **Θεματολογικά Δελτία** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, τα οποία ενημερώνονται σε τακτική βάση. Μια πιο λεπτομερής παρουσίαση των δραστηριοτήτων της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού στη διάρκεια της τελευταίας κοινοβουλευτικής περιόδου περιλαμβάνεται στην **έκθεση απολογισμού**³ της γραμματείας της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού. Επιπλέον, ένας κατάλογος σημαντικών σταθμών της πολιτικής μεταφορών κατά την τελευταία κοινοβουλευτική περίοδο προσφέρεται στο φυλλάδιο με τίτλο **«Θέματα στα οποία η συμβολή του Κοινοβουλίου υπήρξε αποφασιστική»**.

3 Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: «Achieving sustainable, efficient and safe transport in Europe - The Committee on Transport and Tourism in action» [«Επιτυγχάνοντας βιώσιμες, αποτελεσματικές και ασφαλείς μεταφορές στην Ευρώπη - Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού εν δράσει»], Βρυξέλλες 2009.

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΟΡΙΣΜΕΝΑ ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ:

Τα ακόλουθα γεγονότα και στοιχεία παρατίθενται με σκοπό την παρουσίαση μιας γενικής εικόνας των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών πτυχών της πολιτικής μεταφορών. Αυτός ο μη εξαντλητικός, σύντομος κατάλογος πρέπει να αντιμετωπιστεί ως σημείο αφετηρίας. Εκτός αν υπάρχει αντίθετη αναφορά, οι πηγές που χρησιμοποιούνται είναι το Στατιστικό εγχειρίδιο 2009 για την ενέργεια και τις μεταφορές στην ΕΕ σε αριθμούς, τα επίσημα έγγραφα της Επιτροπής, οι εκθέσεις του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος και η έκθεση που εκπονήθηκε από τρεις ομάδες εστίασης για τον διάλογο που βρίσκεται σε εξέλιξη σχετικά με το μέλλον των μεταφορών.

Η οικονομική διάσταση των μεταφορών

- Η παροχή υπηρεσιών μεταφορών αντιστοιχεί στο 4,3% της συνολικής προστιθέμενης αξίας στην ΕΕ, χωρίς να περιλαμβάνονται οι μεταφορές για ίδιο λογαριασμό, και η κατασκευή ή συντήρηση υποδομών στον τομέα των μεταφορών καθώς και μέσων μεταφορών.
- Το μερίδιο της ευρωπαϊκής εφοδιαστικής βιομηχανίας εκτιμάται ότι ανέρχεται περίπου στο 14% του ΑΕγχΠ.

Κατανομή μεταφορικών μέσων

- Ως προς τις μεταφορές εμπορευμάτων, οι τέσσερις τύποι χερσαίων μεταφορών (οδοί, σιδηρόδρομοι, οδοί εσωτερικής ναυσιπλοΐας και αγωγοί) στην ΕΕ των 27 αντιστοιχούσαν σε 2 650 δισ. τονοχιλιόμετρα το 2007. Από αυτό το σύνολο, στις οδικές μεταφορές αντιστοιχούσε ποσοστό 72,7%, στις σιδηροδρομικές μεταφορές 17,1%, στις οδούς εσωτερικής ναυσιπλοΐας 5,3% και στους πετρελαιοαγωγούς 4,9%. Αν συνηλογοιστούν οι θαλάσσιες μεταφορές εντός της ΕΕ (περίπου 1 575 δισ. τονοχιλιόμετρα) και οι αερομε-



ταφορές εντός της ΕΕ (περίπου 3,1 δισ. τονοχιλιόμετρα), το ποσοστό για τις οδικές μεταφορές μειώνεται σε 45,6%, για τις σιδηροδρομικές μεταφορές σε 10,7%, για τις οδούς εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε 3,3%, για τους πετρελαιοαγωγούς σε 3,0%, για τις θαλάσσιες μεταφορές σε 37,3% και για τις εναέριες μεταφορές σε ποσοστό 0,1% του συνόλου (όλα τα στοιχεία αφορούν την ΕΕ των 27 και το έτος 2007).

- Οι χερσαίες επιβατικές μεταφορές αντιστοιχούσαν σε 5 861 δισ. χιλιομετρικούς επιβάτες (ή 11 826 χιλιόμετρα ανά άτομο) το 2007. Τα οχήματα αντιστοιχούσαν στο 80,0% αυτού του συνόλου, τα δίκυκλα με κινητήρα στο 2,6%, τα λεωφορεία και πούλμαν στο 9,2%, οι σιδηρόδρομοι στο 6,7% και τα τραμ και μετρό στο 1,5%. Αν συνηλογοιστούν οι εναέριες μεταφορές εντός της ΕΕ (περίπου 571 δισ. χιλιομετρικοί επιβάτες το 2006) και οι θαλάσσιες μεταφορές εντός της ΕΕ (περίπου 41 δισ. χιλιομετρικοί επιβάτες), το ποσοστό για τα οχήματα μειώνεται σε 72,4% και για τα δίκυκλα με κινη-

τήρα σε 2,4%. Έτσι, τα λεωφορεία και πούλμαν αντιστοιχούν σε 8,3%, οι σιδηρόδρομοι σε 6,1% και τα τραμ και μετρό σε ποσοστό 1,3%. Οι δύο πρόσθετοι τύποι μεταφορών, εναέριες και θαλάσσιες, συμβάλλουν με ποσοστά 8,8% και 0,6% αντιστοίχως στην κατανομή μεταφορικών μέσων (όλα τα στοιχεία αφορούν την ΕΕ των 27 και το έτος 2007).

- Οι μεταφορές εμπορευμάτων αυξήθηκαν κατά ποσοστό 2,7% περίπου ετησίως και οι μεταφορές επιβατών κατά 1,7% περίπου ετησίως μεταξύ 1995 και 2007.
- Το 2007, οι οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στην ΕΕ των 27 (σε τονοχιλιόμετρα) ήταν αυξημένες κατά ποσοστό 27% έναντι του 2000.
- Πάνω από το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης διακινείται διά θαλάσσης, ενώ πάνω από 3,7 δισ. τόνοι εμπορευμάτων ετησίως φορτώνονται και εκφορτώνονται στους λιμένες της ΕΕ. Οι θαλάσσιες μεταφορές μέσω των κοινοτικών λιμένων προβλέπεται να αυξηθούν κατά 1,6 δισ. τόνους, φτάνοντας τους 5,3 δισ. τόνους το 2018.
- 4 300 αεροσκάφη πολιτικής αεροπορίας βρίσκονταν σε λειτουργία στην ΕΕ των 27 το 2007, ενώ σχεδόν 500 από αυτά διέθεταν πάνω από 250 θέσεις. Ο αριθμός αυτός δεν περιλαμβάνει τα ιδιωτικά αεροσκάφη, ο αριθμός των οποίων υπερβαίνει τα 30 000.

Οι μεταφορές και το περιβάλλον

- Οι μεταφορές ευθύνονται για το ένα τρίτο περίπου της κατανάλωσης τελικής ενέργειας στα 27 κράτη μέλη της ΕΕ και αποτελούν πλέον τον μεγαλύτερο καταναλωτή τελικής ενέργειας. Στις οδικές μεταφορές αντιστοιχεί το 74% του συνόλου, στις αερομεταφορές το 15%, στις θαλάσσιες μεταφορές το 7,8%, στις σιδηροδρομικές μεταφορές το 2,2% και στην εσωτερική ναυσιπλοΐα το 1,0%. Οι μεταφορές είναι ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος τομέας από το 1990 και μετά. Είναι υπεύθυνος για το ένα τέταρτο σχεδόν του συνόλου των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ΕΕ των 27.

- Ενώ οι συνολικές εκπομπές αερίων θερμοκηπίου της ΕΕ των 27 μειώθηκαν κατά 7,9% μεταξύ 1990 και 2005, η κατάσταση στον τομέα των μεταφορών είναι διαφορετική. Την ίδια περίοδο, οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις μεταφορές που περιλαμβάνονται στο Πρωτόκολλο του Κυότο αυξήθηκαν κατά 27%. Σε συνδυασμό με τις σημαντικές αυξήσεις των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές (+58%) και τη διεθνή αεροπλοΐα (+98%), η εκτιμώμενη συνολική αύξηση των εκπομπών από τις μεταφορές στην ΕΕ ανέρχεται σε ποσοστό 36% από το 1990 έως το 2006. Οι εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών υπονομεύουν τις προσπάθειες σε όλους τους υπόλοιπους τομείς. Χωρίς αυτή την αντίστροφη τάση στον τομέα των μεταφορών, οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου της ΕΕ των 27 θα είχαν μειωθεί μεταξύ 1990 και 2005 κατά 14%, αντί για 7,9%.
- Το 2006 οι οδικές μεταφορές ευθύνονταν για το 71% του συνόλου των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στον τομέα των μεταφορών. Οι θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές έπονται με ποσοστά 15% και 12% αντιστοίχως. Αν συνυπολογιστούν οι εκπομπές από τους σταθμούς παραγωγής της ηλεκτρικής ενέργειας που χρησιμοποιείται στις σιδηροδρομικές μεταφορές, το ποσοστό των σιδηροδρομικών μεταφορών ανέρχεται σε 1,6% περίπου.
- Σύμφωνα με συγκοινωνιακές μελέτες, η συντριπτική πλειονότητα των δρομολογίων (97,5%) δεν υπερβαίνει τα 100 χιλιόμετρα. Εντούτοις, το υπόλοιπο 2,5% είναι υπεύθυνο για πάνω από το ήμισυ των συνολικών χιλιομετρικών επιβατών.
- Το ήμισυ του συνόλου των δρομολογίων που πραγματοποιούνται από πολίτες της ΕΕ δεν υπερβαίνει τα 5 χιλιόμετρα.
- Το 2007 υπήρχαν 229 εκατομμύρια επιβατικά οχήματα στην ΕΕ των 27.
- Τα επίπεδα ιδιοκτησίας ιδιωτικών αυτοκινήτων στην ΕΕ των 27 αυξήθηκαν κατά 22%, ποσοστό που ισοδυναμεί με 52 εκατομμύρια αυτοκίνητα.
- Το 30% περίπου του πληθυσμού της ΕΕ των 15, ή περίπου 120 εκατομμύρια άτομα, εκτίθενται σε επίπεδα ηχορύπαν-



σης λόγω της οδικής κυκλοφορίας τα οποία υπερβαίνουν τα 55 dB(A).

- Παρότι οι θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν το πιο αποδοτικό ενεργειακά μέσο μεταφοράς ανά μονάδα κυκλοφορίας, ο συνολικός «λογαριασμός» που καλούνται να πληρώσουν οι πολίτες του κόσμου για την κάλυψη του εξωτερικού κόστους καθώς και των περιβαλλοντικών πόρων που χρησιμοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές ανέρχεται σε 300 δισ. ευρώ περίπου ετησίως (2006), ενώ το 21% του ποσού αυτού αφορά τον στόλο της ΕΕ (64 δισ.)⁴.
- Η αστική κινητικότητα είναι υπεύθυνη για το 40% του συνόλου των εκπομπών CO₂ λόγω των οδικών μεταφορών και για ποσοστό έως και 70% των λοιπών ρυπαντών που οφείλονται στις οδικές μεταφορές.
- Στη Δανία και τις Κάτω Χώρες, το ποσοστό ποδηλασίας είναι πάνω από δεκαπλάσιο σε σύγκριση με τη Γαλλία και το Ηνωμένο Βασίλειο⁵.
- Η άναρχη επέκταση των αστικών περιοχών είναι φαινόμενο που παρατηρείται στο σύνολο της Ευρώπης τις τελευταίες πέντε δεκαετίες. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1950, η μέση επέκταση των ευρωπαϊκών πόλεων ανέρχεται σε ποσοστό 78%, ενώ ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού είναι μόλις 33%.
- Σε πέντε αερολιμένες της ΕΕ⁶ καταγράφονται πάνω από 400 000 μετακινήσεις αεροσκαφών (απογειώσεις + προσγειώσεις για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων) ετησίως. Αυτό ισοδυναμεί με περισσότερες από μία μετακινήσεις ανά λεπτό για 18 ώρες ημερησίως. Σε περίπου 37 αερολιμένες της ΕΕ καταγράφονται πάνω από 100 000 μετακινήσεις αεροσκαφών ετησίως.

4 Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, «The external costs of maritime transport» [«Το εξωτερικό κόστος των θαλάσσιων μεταφορών»], Βρυξέλλες 2007.

5 Στη Δανία αντιστοιχούν 936 και στις Κάτω Χώρες 848 χιλιόμετρα/άτομο/έτος, έναντι 75 χιλιομέτρων στη Γαλλία και το Ηνωμένο Βασίλειο, και μόλις 20 χιλιομέτρων στην Ισπανία (ΕΟΠ 2008, σ. 31).

6 Αερολιμένας Charles de Gaulle στο Παρίσι, αερολιμένας της Φρανκφούρτης στο Μάιν, αερολιμένας Heathrow στο Λονδίνο, αερολιμένας Schiphol στο Άμστερνταμ και αερολιμένας Barajas στη Μαδρίτη.

Η κοινωνική διάσταση των μεταφορών

- Η παροχή υπηρεσιών μεταφορών αντιστοιχεί στο 4,3% της συνολικής απασχόλησης στην ΕΕ, χωρίς να περιλαμβάνονται οι μεταφορές για ίδιο λογαριασμό, και η κατασκευή ή συντήρηση υποδομών στον τομέα των μεταφορών καθώς και μέσων μεταφορών.
- Το 2005, περίπου 8,8 εκατ. άτομα απασχολούνταν στον τομέα των μεταφορών. Από αυτά, περίπου το 10% εργάζονταν στους σιδηροδρόμους, το 2% στις θαλάσσιες μεταφορές, το 0,4% στις οδούς εσωτερικής ναυσιπλοΐας, το 5% στις εναέριες μεταφορές και το 30% σε δραστηριότητες υποστήριξης των μεταφορών και σε βοηθητικές εργασίες (π.χ. διαχείριση φορτίων, εταιρείες ταξιδίων και μεταφορές εμπορευμάτων, καθώς και τουριστικά πρακτορεία). Στις οδικές μεταφορές αντιστοιχεί περίπου το 50% του συνόλου της απασχόλησης στον τομέα των μεταφορών, εκ του οποίου ποσοστού τα δύο τρίτα εργάζονται στις μεταφορές εμπορευμάτων και το ένα τρίτο στις μεταφορές επιβατών.
- Τα νοικοκυριά στην ΕΕ δαπανούν περίπου το 13,7% του εισοδήματός τους, ή 949 δισ. ευρώ, σε αγαθά και υπηρεσίες που σχετίζονται με τις μεταφορές, με αποτέλεσμα οι μεταφορές να αποτελούν τη δεύτερη μεγαλύτερη ομάδα δαπάνων του οικογενειακού προϋπολογισμού μετά τις δαπάνες στέγασης. Περίπου το ένα τρίτο αυτού του ποσού (310 δισ. ευρώ) χρησιμοποιήθηκε για την αγορά οχημάτων.
- Ο μέσος χρόνος ταξιδιού ανά άτομο εκτιμάται ότι είναι περίπου 1,1 ώρες ημερησίως και έχει παραμείνει σχετικά σταθερός τα τελευταία 40 χρόνια. Η προσωπική κινητικότητα έχει εντούτοις αυξηθεί τις δύο τελευταίες δεκαετίες λόγω της στροφής σε ταχύτερους τρόπους και μέσα μεταφοράς.
- Στην Ευρώπη, 1,5 εκατ. άτομα απασχολούνται σε δραστηριότητες που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές. Για το 70% περίπου των θέσεων απασχόλησης που σχετίζονται με τη ναυτιλία η σχετική εργασία επιτελείται στην ξηρά – π.χ. ναυπηγικές εργασίες, ναυτική αρχιτεκτονική,

επιστημονική δραστηριότητα, μηχανολογία, ηλεκτρονική, διαχείριση φορτίου και εφοδιαστική.

Η ασφάλεια των μεταφορών

- 42 448 άτομα έχασαν τη ζωή τους σε τροχαία δυστυχήματα (θάνατος εντός 30 ημερών από το τροχαίο) το 2007. Σε σύγκριση με το 2000, ο αριθμός των νεκρών σε τροχαία έχει μειωθεί κατά το ένα τέταρτο σχεδόν (24,8%).

Οι υποδομές στον τομέα των μεταφορών

- Το δίκτυο των ΔΕΔ-Μ θα είναι εκτεταμένο και ποικίλο. Θα περιλαμβάνει 95 700 χιλιόμετρα οδών, 106 000 χιλιόμετρα σιδηροτροχιών (εκ των οποίων 32 000 χιλιόμετρα σιδηροτροχιών για συρμούς μεγάλης ταχύτητας) και 13 000 χιλιόμετρα οδών εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Οι κόμβοι του δικτύου είναι οι 411 διεθνείς αερολιμένες και οι 404 κύριοι θαλάσσιοι λιμένες. Βάσει πληροφοριών από τα κράτη μέλη, το κόστος της ολο-





κλήρωσης και του εκσυγχρονισμού του συνόλου του δικτύου θα είναι 900 δισ. ευρώ για την περίοδο 1996-2020, εκ των οποίων 500 δισ. ευρώ πρόκειται να επενδυθούν στο διάστημα μεταξύ 2007 και 2020 (και από αυτό το ποσό 270 δισ. ευρώ θα διατεθούν για τον άξονα και τα έργα προτεραιότητας).

- Το 2005, στην ΕΕ των 27 βρίσκονταν σε λειτουργία 215 000 χιλιόμετρα σιδηροτροχιών, σχεδόν το 50% των οποίων λειτουργούσαν με παροχή ηλεκτρικού ρεύματος.
- Η ΕΕ διαθέτει τη δεύτερη μεγαλύτερη ακτογραμμή παγκοσμίως (136 000 χιλιόμετρα), μετά τον Καναδά.

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο τουρισμός δεν διαθέτει ακόμη δική του νομική βάση στη Συνθήκη ΕΕ. Η κατάσταση αυτή θα αλλάξει όταν τεθεί σε ισχύ η Συνθήκη της Λισαβόνας, στο άρθρο 195 της οποίας προβλέπεται ότι η Ένωση θα διαθέτει νομοθετική αρμοδιότητα στον τομέα του τουρισμού, έστω και αν πρόκειται για συμπληρωματικές αρμοδιότητες (άρθρο 6).

Πάνω από το 90% των τουριστικών επιχειρήσεων είναι μικρές επιχειρήσεις, οι οποίες απασχολούν από ένα έως εννέα άτομα. Καθώς κυριαρχείται από ΜΜΕ, ο τομέας συνεισφέρει το 4% του ΑΕγχΠ της ΕΕ, με 2 εκατομμύρια επιχειρήσεις οι οποίες απασχολούν το 4% του συνολικού εργατικού δυναμικού (σχεδόν 8 εκατομμύρια εργαζομένους). Αν συνηλογοιστούν οι διάφοροι τρόποι με τους οποίους ο τουρισμός συμβάλλει σε

άλλους τομείς της οικονομίας, η συνεισφορά του στο ΑΕγχΠ φτάνει το 11% και το ποσοστό των θέσεων απασχόλησης υπερβαίνει το 12% (24 εκατομμύρια θέσεις απασχόλησης)⁷.

Λόγω της οικονομικής του σπουδαιότητας, ο τομέας του τουρισμού αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της ευρωπαϊκής οικονομίας, και γι' αυτό απαιτείται η λήψη μέτρων με σκοπό την οργάνωση και ανάπτυξη του. Από ευρωπαϊκή προοπτική, η πολιτική τουρισμού είναι επίσης ένα μέσο υποστήριξης γενικών πολιτικών στόχων στα πεδία της απασχόλησης και της ανάπτυξης. Ο τουρισμός εντάσσεται επίσης στην ευρύτερη περιβαλλοντική πολιτική, και η πτυχή αυτή αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία με την πάροδο του χρόνου.

Η ευρωπαϊκή πολιτική τουρισμού μπορεί επίσης να συμβάλει σημαντικά στην αντιμετώπιση της τρέχουσας οικονομικής κρίσης. Τον Φεβρουάριο του 2009 πάνω από 27 000 κάτοικοι της ΕΕ ηλικίας 15 ετών και άνω συμμετείχαν σε έρευνα με ερωτηματολόγιο την οποία διενήργησε η Επιτροπή. Τα αποτελέσματα της εν λόγω έρευνας κατέδειξαν ότι σε ποσοστό τουλάχιστον 50% οι πολίτες πηγαίνουν διακοπές κάθε χρόνο και ότι σε ποσοστό 48% σκοπεύουν να περάσουν τις διακοπές τους στη χώρα τους (έναντι ποσοστού 43% το 2008). Τέσσερις στους 10 πολίτες που σχεδιάζουν να κάνουν διακοπές το 2009 δήλωσαν ότι διαθέτουν επαρκείς πόρους (41%), ενώ ένας στους 10 (11%) παραδέχτηκε ότι αντιμετωπίζει σοβαρά οικονομικά προβλήματα όσον αφορά τον σχεδιασμό των διακοπών του. Εντούτοις, μόνο σε ποσοστό 19% οι ερωτηθέντες ήταν σχεδόν σίγουροι ότι δεν επρόκειτο να κάνουν διακοπές το 2009, ποσοστό σημαντικά χαμηλότερο σε σύγκριση με το 2008 (32%). Ποσοστό 28% των ατόμων που θα έφευγαν για διακοπές δεν ήταν ακόμη σίγουρο για τη διάρκεια και τον προορισμό. Σημειώθηκε μεγάλη αύξηση του αριθμού των ατόμων που θα φρόντιζαν τα ίδια την οργάνωση των διακοπών τους (56%), τα οποία σε πολλές περιπτώσεις χρησιμο-

⁷ Για περαιτέρω πληροφορίες: βλ. την έκθεση «Tourism Highlights 2008» του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού.



ποιούν για τον σκοπό αυτόν το Διαδίκτυο. Στην πλειονότητά τους (54%) προτιμούν παραδοσιακούς τουριστικούς προορισμούς, ενώ μόνο το 28% επιλέγει «αναδυόμενους» προορισμούς. Η ικανοποιητική σχέση κόστους-οφέλους (33%) είναι σημαντικότερος παράγοντας από το χαμηλό κόστος (16%). Το ήμισυ του συνόλου των Ευρωπαίων φεύγει για διακοπές τον Ιούλιο και τον Αύγουστο. Οι χειμερινές διακοπές παρουσιάζουν πτώση για οικονομικούς λόγους, καθώς ποσοστό 42% του κοινού επιλέγει να μην κάνει χειμερινές διακοπές. Άλλοι (23%) προτιμούν να ταξιδεύουν εκτός περιόδου τουριστικής αιχμής. (Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. το Βαρόμετρο του ΠΟΕ για τον Ιανουάριο του 2009.)

Σύμφωνα με την έρευνα 13/2009 της Eurostat, ο αριθμός των διανυκτερεύσεων σε ξενοδοχεία της ΕΕ μειώθηκε κατά 0,5% το 2008 σε σύγκριση με το 2007. Οι μη διαμένοντες (-1,1%) ήταν η κύρια αιτία αυτής της μείωσης. Σε πέντε χώρες αντιστοιχεί πάνω από το 70% της τουριστικής δραστηριότητας με όρους διανυκτερεύσεων: στην Ισπανία (270 εκατομμύρια), την Ιταλία (247 εκατομμύρια), τη Γερμανία (219 εκατομμύρια), τη Γαλλία (204 εκατομμύρια) και το Ηνωμένο Βασίλειο (173 εκατομμύρια). Οι μεγαλύτερες μειώσεις καταγράφηκαν στην Κύπρο (-4,8%), την Ελλάδα (-4,6%) και τις Κάτω Χώρες (-4,1%)· ενώ σε άλλες χώρες σημειώθηκε έντονη πρόοδος: τη Σλοβακία (+7,7%), την Πολωνία (+4,7%) και τη Λιθουανία (+4,6%).

Ενώ σημειώθηκε μικρή μείωση των διανυκτερεύσεων τουριστών, ο αριθμός των ταξιδιών αναψυχής για τους πολίτες της ΕΕ αυξήθηκε κατά 7,1% το 2008 (κυρίως κατά το πρώτο εξάμηνο του έτους), αν και γενικώς ήταν μικρότερης διάρκειας. Η ίδια τάση (+1,6%) καταγράφηκε στον τομέα των εναέριων μεταφορών επιβατών, καθώς σημειώθηκε μικρή μείωση το τελευταίο τετράμηνο του έτους.

Στα τέλη του 2007 το Κοινοβούλιο κάλεσε την Επιτροπή να καταρτίσει μια πολιτική τουρισμού βάσει εταιρικής σχέσης, προκειμένου να καταστεί η Ευρώπη ελκυστικός τουριστικός προορισμός με καλύτερα τυποποιημένο και πιο φιλικό προς

το περιβάλλον τουρισμό. Στην έκθεση πρωτοβουλίας για μια νέα ευρωπαϊκή πολιτική τουρισμού ζητείτο, μεταξύ άλλων, να γίνει ταχύτερη και φθηνότερη η έκδοση θεωρήσεων, να εξασφαλιστούν αξιόπιστα, τυποποιημένα και ενημερωμένα στατιστικά στοιχεία, να εναρμονιστούν τα πρότυπα ποιότητας όσον αφορά τις εγκαταστάσεις υποδοχής τουριστών και να βελτιωθεί η προστασία των καταναλωτών και των δικαιωμάτων των επιβατών. Καθώς ο κανονισμός αριθ. 261/2004 αφορούσε στο πλαίσιο αυτό μόνο τις εναέριες μεταφορές, το Κοινοβούλιο επεδίωξε την επέκταση αυτών των δικαιωμάτων και στους χρήστες των σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών. Ως προς το θέμα αυτό οι πιο πρόσφατες πρωτοβουλίες του Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής μπορούν να συμπληρώσουν όλα τα εναπομείναντα κενά (κανονισμοί 1371/2007, COM (2008) 816 και COM (2008) 817).

Εκτός από τη θέσπιση ενός «ευρωπαϊκού» σήματος που να καλύπτει όλους τους τουριστικούς προορισμούς στην ΕΕ που εξυπηρετούνται από τους τουριστικούς πράκτορες, το Κοινοβούλιο κάλεσε επίσης την Επιτροπή να αναλάβει ευρύ φάσμα νέων πρωτοβουλιών, από την ανάπτυξη του τουρισμού υγείας, τη διάθεση εγκαταστάσεων για τουρίστες με μειωμένη κινητικότητα και ένα «δελτίο μεταφορών για νέους» προς χρήση από Ευρωπαίους με υποτροφίες Erasmus, έως ένα πρόγραμμα «Οδυσσέας» για συνταξιούχους τουρίστες εκτός περιόδου τουριστικής αιχμής και μια ποδηλατική διαδρομή μνήμης που ακολουθεί τα ίχνη του πρώην Σιδηρού Παραπετάσματος.



ΜΕΤΑΞΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΑΓΗΣ ΤΟΥ ΚΛΙΜΑΤΟΣ

Αν και πολλά βασικά κείμενα είχαν ήδη εγκριθεί πριν από τις εκλογές του 2009, η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού συνεχίζει να βρίσκεται ενώπιον πολλών προκλήσεων σε αυτή τη νέα κοινοβουλευτική περίοδο από το 2009 έως το 2014.

Δύο εξελίξεις θα διαδραματίσουν κρίσιμο ρόλο και είναι πολύ πιθανό να κυριαρχήσουν στις προσεχείς συζητήσεις στους κόλπους της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού. Πρώτον, η **οικονομική ύφεση**: η τρέχουσα παγκόσμια οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση δημιουργεί συνθήκες μεγάλης αβεβαιότητας σχετικά με το μέλλον της παγκόσμιας οικονομίας. Ο ευρωπαϊκός τομέας των μεταφορών έχει ήδη πληγεί σοβαρά από αυτή την κρίση και θα πληγεί ακόμη περαιτέρω εάν συνεχιστεί. Λιγότερο εμπόριο σημαίνει και λιγότερες μεταφορές. Αυτή η απλή σχέση έχει επιβεβαιωθεί από τα πρόσφατα στοιχεία και τις εξελίξεις που έχουν καταγραφεί σε διάφορους κλάδους και επιχειρήσεις μεταφορών. Ο ευρωπαϊκός τομέας των εμπορευματικών μεταφορών, από τις ναυτιλιακές και αεροπορικές εταιρείες έως τους πρακτορες μεταφορών και τους σιδηροδρόμους, πλήττεται ήδη ιδιαίτερα σοβαρά. Αλλά και στον τομέα των μεταφορών επιβατών, οι εναέριες μεταφορές πλήττονται ιδιαίτερα. Οι μελλοντικές απώλειες εισοδήματος ενδέχεται να συμβάλουν σε περαιτέρω μείωση της ζήτησης κινητικότητας, ιδίως για σκοπούς τουρισμού και αναψυχής.

Ο ζηηρός διάλογος τον Μάρτιο του 2009 στην Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού σχετικά με την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης ενόψει της οικονομικής κρίσης μας προϋδεάζει για τις δυσκολίες που θα ανακύψουν κατά την εξέταση πιθανών μέτρων προσαρμογής σε όλους τους κλάδους των μεταφορών. Ο αντίκτυπος της κρίσης είναι δύσκολο να εκτιμηθεί καθώς δεν υπάρχει ακόμη μια συνολικότερη εικόνα της. Γ' αυτό είναι σημαντικό να εξεταστούν λεπτομερώς ο αντίκτυπος στους διάφορους κλάδους των μεταφορών καθώς και ο βαθμός στον οποίο οι πολιτικές της Κοινότητας είναι προσαρμοσμένες σε μελλοντικές προκλήσεις.

Η δεύτερη πρόκληση μείζονος σημασίας που αντιμετωπίζουμε είναι οι **κακές περιβαλλοντικές επιδόσεις του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών**. Αν και η τρέχουσα οικονομική κρίση ενδέχεται να μειώσει παροδικά τη ζήτηση στον τομέα των μεταφορών, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) επισημαίνει στην πιο πρόσφατη έκθεσή του⁸ ότι «οι τάσεις στον τομέα των μεταφορών εξελίσσονται προς λάθος κατεύθυνση». Τα στοιχεία και

8 Έκθεση αριθ. 3/2009 του ΕΟΠ: «Transport at a crossroads» [«Οι μεταφορές σε σταυροδρόμι»]. TERM 2008: δείκτες για τη μελέτη των μεταφορών και του περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Κοπεγχάγη 2009.

οι τάσεις που παρουσιάζονται σε αυτή την έκθεση, ορισμένα από τα οποία αναφέρονται παραπάνω, είναι ανησυχητικά και υπογραμμίζουν την ανάγκη λήψης άμεσων και ευρείας κλίμακας μέτρων, ειδικότερα όσον αφορά τον χειρισμό του θέματος των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα των μεταφορών, αλλά και όσον αφορά την αντιμετώπιση της ρύπανσης της ατμόσφαιρας, της ηχορύπανσης και της απώλειας οικοτόπων.

Ο τρόπος αντίδρασης της κοινοτικής πολιτικής, περιλαμβανομένης της πολιτικής μεταφορών, στην οικονομική κρίση θα συμβάλει επίσης στην επιτυχία ή την αποτυχία της προσπάθειας καταπολέμησης της αλλαγής του κλίματος. Αν και η οικονομική κρίση αναμένεται να έχει περαιτέρω σοβαρές συνέπειες για την ευρωπαϊκή οικονομία και κοινωνία, θεωρείται γενικώς ότι έχει προσωρινό χαρακτήρα. Ωστόσο, από επιστημονική άποψη, δεν υπάρχει πλέον καμία αμφιβολία ότι η αλλαγή του κλίματος –εάν δεν αντιμετωπιστεί τώρα, αποφασιστικά και ταυτοχρόνως σε όλους τους τομείς– θα έχει μη αντιστρέψιμες και καταστροφικές συνέπειες. Ως εκ τούτου, στο ψήφισμά του, της 4ης Φεβρουαρίου 2009, με τίτλο «**2050: Το μέλλον αρχίζει σήμερα - συστάσεις για τη μελλοντική ολοκληρωμένη περιβαλλοντική πολιτική της ΕΕ για την αλλαγή του κλίματος**»⁹, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υπογράμμισε «την ανάγκη αντιμετώπισης της αλλαγής του κλίματος και των επιπτώσεών της με πολιτικά και εκπαιδευτικά μέτρα, στη βάση μακρόπνοης προοπτικής, και τη συνεπή υλοποίηση των στρατηγικών αποφάσεων στην οποία βασίζεται η τελευταία», χωρίς να προτάσσονται βραχυπρόθεσμοι πολιτικοί στόχοι».

Η οικονομική κρίση μπορεί επίσης να αντιμετωπιστεί ως σημείο αφετηρίας και ευκαιρία υλοποίησης εκτεταμένων

⁹ Σε αυτή την τελική έκθεση της Προσωρινής Επιτροπής για την Αλλαγή του Κλίματος, στην οποία προτείνονται κατάλληλα μέτρα σε όλα τα επίπεδα, το ΕΚ πρόβη επίσης σε πολυάριθμες συστάσεις για τη λήψη μελλοντικών μέτρων στον τομέα των μεταφορών (σημεία 77 έως 106).

πολιτικών αλλαγών με σκοπό τη δημιουργία μιας πιο βιώσιμης οικονομίας, η οποία να προσφέρει νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες για τις ευρωπαϊκές εταιρείες τα επόμενα χρόνια. Αποτελεί επίσης ευκαιρία για την πραγματοποίηση αλλαγών που έχουν ήδη καθυστερήσει υπερβολικά προς την κατεύθυνση της δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου και βιώσιμου ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών, όπως ζητεί άλλωστε και ο ΕΟΠ.

Εκτός από τις δύο αυτές κορυφαίες προκλήσεις, η ημερήσια διάταξη της νέας Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από:

- το πρόγραμμα εργασίας της νέας Επιτροπής, και
- τις καίριες θεματικές ενότητες που εξετάζονται επί του παρόντος.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται ορισμένα από τα καίρια θέματα που είναι πιθανό να εξεταστούν στο εγγύς μέλλον.

ΚΑΙΡΙΕΣ ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΠΟΥ ΕΞΕΤΑΖΟΝΤΑΙ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ

Ευρωπαϊκό σήμα τέλους κυκλοφορίας

Τον Μάρτιο του 2009 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε σε πρώτη ανάγνωση μια πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας για το ευρωπαϊκό σήμα τέλους κυκλοφορίας, η οποία αναφέρεται ειδικότερα στην εσωτερική του εξωτερικού κόστους των μεταφορών βαρέων εμπορευμάτων. Καταρχήν, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υποστήριξε την προσέγγιση της Επιτροπής. Στο μέλλον, η επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα άνω των 3,5 τόνων πρέπει να στηρίζεται όχι μόνο στο κόστος χρήσης των υποδομών αλλά εν μέρει και στην ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση που προκαλούν. Η θέση του Κοινοβουλίου είναι ότι πρέπει να είναι επίσης δυνατή η επιβολή



τελών σε φορτηγά οχήματα για την πρόκληση συμφόρησης σε περιόδους αιχμής σε οδούς που παρουσιάζουν κυκλοφοριακή συμφόρηση, αν και αποκλείστηκαν από το κείμενο συγκεκριμένες μέθοδοι υπολογισμού και ανώτατα όρια όσον αφορά τη συμφόρηση.

Αν η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού αποφασίσει να προχωρήσει στη δεύτερη ανάγνωση αυτού του σχεδίου, η δεύτερη ανάγνωση στο Κοινοβούλιο θα πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια της νέας κοινοβουλευτικής περιόδου.

Περιβαλλοντικός προσανατολισμός της δέσμης μέτρων για τις μεταφορές

Η εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους στον τομέα των μεταφορών θεωρείται ευρέως ότι αποτελεί μια από τις δυσκολότερες προκλήσεις που θα κληθεί να αντιμετωπίσει τα προσεχή έτη η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών.

Τον Μάρτιο του 2009 το Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα στο οποίο επικρίνεται η Επιτροπή για την έλλειψη μιας συνολικής στρατηγικής σχετικά με τον «περιβαλλοντικό προσανατολισμό των μεταφορών» και την απουσία ενός πρακτικού μοντέλου για τον υπολογισμό του «εξωτερικού κόστους», όπως του περιβαλλοντικού αντικτύπου των μεταφορών. Η δέσμη μέτρων της Επιτροπής για τον «περιβαλλοντικό προσανατο-

λισμό των μεταφορών» έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να βοηθήσει την ΕΕ να αντεπεξέλθει στους στόχους της όσον αφορά το κλίμα και την ενέργεια. Αποτελούμενη από μια σειρά ανακοινώσεων, στόχο έχει να προωθήσει τις βιώσιμες μεταφορές και να διασφαλίσει ότι το πραγματικό κόστος των μεταφορών αντικατοπτρίζεται στις τιμές της αγοράς.

Στο ψήφισμα του Κοινοβουλίου επισημαίνεται ότι η Επιτροπή δεν έχει καταρτίσει και προτείνει ένα γενικώς εφαρμοστέο, διαφανές και λεπτομερές πρότυπο αξιολόγησης του εξωτερικού κόστους συνολικά. Δεν έχει αναλύσει τον αντίκτυπο σε όλα τα μέσα μεταφοράς και, από πρακτική άποψη, έχει μέχρι στιγμής προωθήσει νομοθεσία μόνο για τα βαρέα φορτηγά οχήματα. Το Κοινοβούλιο απηύθυνε, συνεπώς, έκκληση στην Επιτροπή να λάβει μέτρα χωρίς καθυστέρηση· πρώτον, να υποβάλει συγκεκριμένες προτάσεις για όλα τα μέσα μεταφοράς και, δεύτερον, να υποβάλει ένα λεπτομερές σχέδιο για τον υπολογισμό και τον καταλογισμό του εξωτερικού κόστους και την εκτίμηση του αντικτύπου του βάσει ενός κατανοητού προτύπου. Η έκθεση του ΕΟΠ που αναφέρθηκε ανωτέρω καταδεικνύει ότι, τώρα περισσότερο από κάθε άλλη φορά, απαιτούνται συνεκτικά μέτρα πολιτικής για καθέναν από τους κλάδους των μεταφορών.

Πώς θα τεθούν σε πλήρη λειτουργία το Galileo, το SESAR και το ERTMS

Τα τελευταία χρόνια η ΕΕ εγκαινίασε μια σειρά φιλόδοξων τεχνολογικών σχεδίων, όπως το σύστημα δορυφορικής πλοήγησης Galileo, το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) και το πρόγραμμα SESAR για τη βελτίωση των υποδομών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας. Αυτά τα σημαντικά ευρωπαϊκά προγράμματα σκοπό έχουν να συμβάλουν στη διασφάλιση μίας αποτελεσματικότερης και ασφαλέστερης διαχείρισης της κυκλοφορίας στο μέλλον. Κανένα από τα τρία προγράμματα δεν έχει τεθεί ακόμη σε λειτουργία. Απαιτούνται ακόμη σημαντικές περαιτέρω προσπάθειες και πιθανώς περαιτέρω διάλογος στις αρμόδιες επιτροπές (Μεταφορών και Βιομηχανίας).

Η έναρξη της πλήρους λειτουργίας του Galileo, το οποίο περιλαμβάνει 30 δορυφόρους και συνδεδεμένες υποδομές εδάφους, έχει προγραμματιστεί για το 2013. Όσον αφορά τα άλλα δύο προγράμματα, απαιτείται αρκετός ακόμη χρόνος προτού μπορέσουν να τεθούν σε πλήρη λειτουργία.

Οι αστικές μεταφορές

Η διαχείριση των αστικών μεταφορών σε επίπεδο ΕΕ καθίσταται ολοένα και περισσότερο ύψιστη προτεραιότητα της ευρωπαϊκής ατζέντας για τις μεταφορές. Το ογδόντα τοις εκατό του πληθυσμού της Ευρώπης ζει σε αστικές ζώνες, ενώ ποσοστό μεγαλύτερο του 60% ζει σε περιοχές με περισσότερους από 10 000 κατοίκους, και η τάση είναι ανοδική. Η αστική κυκλοφορία είναι υπεύθυνη για το 40% των εκπομπών CO₂ και το 70% των εκπομπών άλλων ατμοσφαιρικών ρύπων που προέρχονται από τις οδικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, στις αστικές περιοχές υπάρχουν μεγαλύτερα περιθώρια αύξησης της ενεργειακής απόδοσης και μείωσης των εκπομπών στον τομέα των μεταφορών. Η προαγωγή της στροφής στις βιώ-

σιμες μεταφορές δεν θα ανακουφίσει απλώς τις πόλεις από την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τη ρύπανση, αλλά θα συμβάλει επίσης σημαντικά στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Ένα ευρύ φάσμα της ευρωπαϊκής νομοθεσίας έχει ήδη επηρεάσει τις αστικές μεταφορές, ωστόσο δεν έχει μέχρι στιγμής υπάρξει συγκεκριμένη στρατηγική αφιερωμένη ειδικά στις αστικές μεταφορές σε επίπεδο ΕΕ.

Το 2007 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε μια Πράσινη Βίβλο για την αστική κινητικότητα¹⁰, στην οποία εξετάζεται το πώς μπορεί να δημιουργηθεί μια νέα παιδεία αστικής κινητικότητας προκειμένου να συμφιλωθούν η οικονομική ανάπτυξη των πόλεων και κωμποπόλεων και οι συνακόλουθες ανάγκες κινητικότητας με την ανάγκη ύπαρξης βιώσιμων πόλεων και εξασφάλισης της προστασίας του περιβάλλοντος. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα σχετικά με την εν λόγω Πράσινη Βίβλο στις 9 Ιουλίου 2008 εν αναμονή συνέχειας με τη μορφή προγράμματος δράσης. Καθόσον η Επιτροπή δεν έχει προτείνει αντίστοιχο σχέδιο προγράμματος δράσης, και ενόψει των χρονικών περιορισμών που επιβάλλουν οι ευρωπαϊκές εκλογές του Ιουνίου του 2009, το Κοινοβούλιο αποφάσισε να εκπονήσει νέα έκθεση πρωτοβουλίας στην οποία περιγράφονται συγκεκριμένα μέτρα για τις αστικές μεταφορές σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Μεταξύ των συστάσεων του Κοινοβουλίου περιλαμβάνονται η θέσπιση και γενικευμένη εφαρμογή προγραμμάτων βιώσιμων αστικών μεταφορών σε αστικά κέντρα άνω των 100 000 κατοίκων, η εγκαινίαση προγράμματος αναβάθμισης των στατιστικών στοιχείων και των βάσεων δεδομένων για την αστική κινητικότητα στην Eurostat, και η δημιουργία παρατηρητηρίου αστικής κινητικότητας. Το Κοινοβούλιο υπογράμμισε επίσης την ανάγκη παροχής ισχυρότερης κοινοτικής χρηματοδοτικής στήριξης.

Οι συζητήσεις σχετικά με την αστική κινητικότητα θα συνεχιστούν κατά τη νέα κοινοβουλευτική περίοδο.

10 Πράσινη Βίβλος: Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας - COM(2007)0551.

Από την ελεύθερη κυκλοφορία χωρίς σύνορα στον Ενιαίο Ουρανό

Τα εναέρια σύνορα της ΕΕ αποδεικνύεται δυσκολότερο να καταργηθούν από ό,τι τα χερσαία της σύνορα. Η Επιτροπή ξεκίνησε τις σχετικές διαδικασίες το φθινόπωρο του 1999 με μια ανακοίνωση σχετικά με «τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού»¹¹. Η νομοθετική διαδικασία συναπόφασης μεταξύ του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο του 2004 με τη θέση σε ισχύ δέσμης τεσσάρων κανονισμών –περιλαμβανομένου του κανονισμού πλαισίου αριθ. 549/04 – για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου, και τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Αναγνωρίζοντας συγχρόνως ότι οι περιόριστες ανταγωνισμού κανόνες της Συνθήκης δεν ισχύουν για τις αερομεταφορές, το Κοινοβούλιο αγωνίστηκε επιτυχώς υπέρ της σύστασης συμβουλευτικής επιτροπής για τις τεχνικές πτυχές της εφαρμογής του ενιαίου ουρανού και της επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις ισχύουσες διατάξεις. Εξασφάλισε επίσης παραχωρήσεις όσον αφορά τη συνεργασία μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών.

Η έκτη κοινοβουλευτική περίοδος υπήρξε εν μέρει επιτυχής ως προς την ανταπόκριση στη μείζονα πρόκληση της επιτάχυνσης της δημιουργίας του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού. Η προφορική ερώτηση με συζήτηση της Επιτροπής Μεταφορών προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία εξετάστηκε στην Ολομέλεια της 4ης Σεπτεμβρίου 2007, έθιξε ένα από τα θεμελιώδη ζητήματα: την ανάγκη να εγκαταλειφθεί η αποτυχημένη προσέγγιση από τη βάση προς την κορυφή, σύμφωνα με την οποία εναπόκειται στα ίδια τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου (αεροδιαδρόμους βελτιστοποιημένους από την άποψη της οργάνωσης της κυκλοφορίας κατά τρόπο που να μειώνεται τόσο η κατανά-



λωση όσο και η εκπομπή αερίων θερμοκηπίου), και να επιλεγεί μια πιο ενεργητική κοινοτική προσέγγιση. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε στη συνέχεια τη μετακίνηση σε ένα δεύτερο στάδιο «βάσει των επιδόσεων και των μηχανισμών ανάπτυξης του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού».

Συγχρόνως, η Επιτροπή κινήθηκε προς την κατεύθυνση της βελτίωσης της βιωσιμότητας και της απόδοσης της αεροπορίας (COM2008/389). Τέθηκε έτσι σε εφαρμογή το πρόγραμμα SESAR (αρχικώς SESAME), ένα τεχνολογικό πρόγραμμα κοινής επιχείρησης, υπό την αιγίδα του Eurocontrol και χάρη σε χρηματοδότηση από την Επιτροπή στο πλαίσιο των ΔΕΔ-Μ. Έως το 2013 θα έχει αναπτύξει ένα σύγχρονο ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας το οποίο αναμένεται να εξαλείψει το τρέχον πρόβλημα των κατακερματισμένων εθνικών συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Ο όγκος της εναέριας κυκλοφορίας έχει αυξηθεί σε ποσοστό άνω του 50% την τελευταία δεκαετία. Το Eurocontrol εκτιμά ότι στην Ευρώπη εκτελούνται ετησίως περίπου 8,5 εκατομμύρια πτήσεις (οι οποίες προβλέπεται ότι θα ανέλθουν σε 17 εκατομμύρια έως το 2020). Τις ημέρες αιχμής μπορεί να πραγματοποιηθούν έως και 30 000 πτήσεις, στις οποίες εμπλέκονται περίπου 130 αερολιμένες· το 80% των πτήσεων πραγματοποιείται εντός της Ευρώπης. Η μέση απόσταση είναι 826 χιλιόμετρα. Το 2007 ο αριθμός των επιβατών που καταγράφηκε υπερέβαινε τα 790 εκατομμύρια, εκ των οποίων 520 εκατομμύρια μετακινούνταν εντός της ΕΕ, ενώ μεταφέρθηκαν επίσης 12,5 εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων. Από την έναρξη λειτουργίας της ενιαίας

11 COM (1999) 614.

αγοράς το 1993, πάνω από 30 νέοι αερομεταφορείς εισήλθαν στην αγορά (κυρίως αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, οι οποίοι αυξάνουν τη δυναμικότητά τους κατά 25% ετησίως).

Στο πλαίσιο της αναθεώρησης του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού (SES-II) που προτάθηκε τον Ιούνιο του 2008, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας της Αεροπορίας (EASA), που λειτουργεί με έδρα την Κολονία από το 2003 (περιλαμβάνει επίσης τέσσερις χώρες εκτός της ΕΕ), πρέπει να εγγυάται το υψηλότερο δυνατό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας και να χειρίζεται κρίσιμα ζητήματα ασφαλείας (επιθεωρήσεις, προγράμματα εκπαίδευσης και τυποποίησης, πρότυπα πιστοποιητικά πτητικής ικανότητας, χορήγηση αδειών λειτουργίας σε αερομεταφορείς τρίτων χωρών και έλεγχοι της ασφάλειας των αεροσκαφών τους βάσει του προγράμματος SAFA).

Στην έκθεσή του που εγκρίθηκε στις 25 Μαρτίου 2009, το Κοινοβούλιο υποστήριξε τα δύο σχέδια νομοθεσίας που παρουσίασε η Επιτροπή στο πλαίσιο της δεύτερης νομοθετικής δέσμης για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό (2008): την τροποποίηση του κανονισμού για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό και την τροποποίηση του κανονισμού για τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφαλείας της Αεροπορίας. Ειδικότερα, η προαναφερθείσα έκθεση του ΕΚ, σχετικά με την απόδοση και τη βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος αεροπορίας, είναι σύμφωνη με την πρόταση να επιτραπεί στον EASA να παρακολουθεί το σύνολο του ευρωπαϊκού συστήματος αεροπορίας. Στην έκθεση αυτή επιβεβαιώνεται ο συμβιβασμός που επεδίωκε το Κοινοβούλιο, ειδικότερα όσον αφορά τους κοινοτικούς στόχους περί απόδοσης (στους κρίσιμους τομείς της ασφάλειας, του περιβάλλοντος, της δυναμικότητας και της κερδοφορίας) οι οποίοι υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή μετά από διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους μη κυβερνητικούς φορείς. Τίθενται επίσης δεσμευτικοί στόχοι για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και καθιερώνεται η δημιουργία λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου. Συνολικά, θα οδηγήσει σε ένα ευέλικτο δίκτυο ομοιογενών τμημάτων εναέριου χώρου

τα οποία θα είναι προσαρμοσμένα στις ανάγκες της εναέριας κυκλοφορίας και θα υπερβαίνουν τα εθνικά σύνορα.

Στο τέλος της έκτης κοινοβουλευτικής περιόδου το ΕΚ προβλέπει ότι η δεύτερη νομοθετική δέσμη για τον ενιαίο ουρανό θα επιτύχει για τους ευρωπαϊκούς ουραμούς αυτό που πέτυχε η συμφωνία του Σένγκεν για την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων εντός της ΕΕ. Πράγματι, κατά την προσεχή κοινοβουλευτική περίοδο το Κοινοβούλιο θα κληθεί να διασφαλίσει την πρακτική επιτυχία της προσέγγισης του ενιαίου ουρανού, μαζί με το σύνολο των συνιστωσών της, περιλαμβανομένης της τεχνολογικής πτυχής του SESAR. Πρέπει να δημιουργηθεί ένα πιο άμεσο δίκτυο δρομολογίων, έτσι ώστε να βελτιωθεί η απόδοση των αερομεταφορέων, να μειωθούν οι εκπομπές τους και να αυξηθεί η δυναμικότητα του εναέριου χώρου. Στο πλαίσιο αυτό θα οριστεί ένας συντονιστής των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου ο οποίος, κατά το πρότυπο των οκτώ που λειτουργούν ήδη για τα ΔΕΔ-Μ, πρέπει να λογοδοτεί στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ανά τρίμηνο. Ο ιδρυτικός κανονισμός έχει ήδη θεσπίσει χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση των σχεδιαζόμενων μέτρων. Το ΕΚ φρονεί ότι οι κανόνες εφαρμογής πρέπει να συνοδεύονται από κατάλληλο χρονο-



διάγραμμα, και έχει ζητήσει την κατάρτιση οδικού χάρτη για την πρακτική επεξεργασία των κανόνων εφαρμογής, λαμβάνοντας υπόψη τον βαθμό προτεραιότητας και τις μεταξύ τους διασυνδέσεις. Ειδικότερα, το ΕΚ προτείνει να δεσμευτούν όλες οι πλευρές να ευθυγραμμίσουν τις πολιτικές δεσμεύσεις με το τεχνολογικό πλαίσιο και να επιταχύνουν τη διαδικασία καθιέρωσης του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού κατά τρόπο που να συνάδει πλήρως με τη φάση ανάπτυξης του SESAR, έτσι ώστε να μπορεί να ωφεληθεί πλήρως, από το 2014 και μετά, από τα πλεονεκτήματα που προσφέρει η φάση ανάπτυξής του.

Δεκαοκτώ μήνες μετά τη θέση σε ισχύ του νέου κανονισμού, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει στο Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση αξιολόγησης του αντικτύπου στον τομέα της ασφάλειας, καθώς και του νομικού, βιομηχανικού, οικονομικού και κοινωνικού αντικτύπου του ενιαίου ουρανού, λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις ως προς τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου και τη διαθέσιμη τεχνολογία. Παρόμοια περίοδος αναφοράς έχει οριστεί για την επίτευξη των στόχων του συστήματος που αφορά την απόδοση. **Την επόμενη κοινοβουλευτική περίοδο το Κοινοβούλιο θα κληθεί επίσης να παρακολουθήσει τη σύσταση ανεξάρτητων εθνικών εποπτικών αρχών, όσον αφορά την τήρηση των προτύπων ασφάλειας και απόδοσης του ενιαίου ουρανού, καθώς και ενός γνωμοδοτικού οργάνου φορέων του τομέα της ασφάλειας των αερομεταφορών για την παροχή συμβουλών στην Επιτροπή.**

Τα δικαιώματα των επιβατών

Λίγο πριν από τη λήξη της τελευταίας κοινοβουλευτικής περιόδου, το Κοινοβούλιο ενέκρινε σε πρώτη ανάγνωση τις προτάσεις της Επιτροπής για τα δικαιώματα των επιβατών στις μεταφορές με αστικά και υπεραστικά λεωφορεία καθώς και στον τομέα της ναυτιλίας, περιλαμβανομένων των επιβατών με μειωμένη κινητικότητα και των επιβατών με αναπηρίες.

Οι προτάσεις αυτές εντάσσονται στον στόχο της Επιτροπής να επεκτείνει τα δικαιώματα των επιβατών στους τομείς των αερομεταφορών και των σιδηροδρόμων και σε άλλα μέσα μεταφοράς. Επιδιώκεται εν προκειμένω να καθιερωθούν τα δικαιώματα των επιβατών έτσι ώστε να βελτιωθούν η ελκυστικότητα των εν λόγω μέσων μεταφοράς και η εμπιστοσύνη σε αυτά, καθώς και να επιτευχθούν ίσοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων των διαφόρων κρατών μελών και μεταξύ των διαφορετικών μέσων μεταφοράς. Αν η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού αποφασίσει να προβεί σε δεύτερη ανάγνωση αυτών των προτάσεων, η δεύτερη ανάγνωση στο Κοινοβούλιο θα πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια της νέας κοινοβουλευτικής περιόδου.

Επιπλέον, η Επιτροπή έχει ήδη ανακοινώσει την πρόθεσή της να δημοσιεύσει, το δεύτερο εξάμηνο του 2009, έκθεση απολογισμού όσον αφορά την κατάσταση των δικαιωμάτων των επιβατών στον τομέα των αερομεταφορών· πρόκειται άλλωστε για παλαιό και επαναλαμβανόμενο αίτημα της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού.

Η μεταφορά και εφαρμογή της υφιστάμενης νομοθεσίας

Σε πολλά ψηφίσματα για τη βελτίωση της νομοθετικής διαδικασίας, το Κοινοβούλιο έχει διατυπώσει την επιθυμία του να παρακολουθεί πιο στενά τη μεταφορά και εφαρμογή της εγκρινόμενης νομοθεσίας, ιδίως μέσω κοινοβουλευτικών επιτροπών.

Σε σύγκριση με άλλες επιτροπές, η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού χειρίζεται μεγάλο αριθμό νομοθετικών προτάσεων. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, προσφάτως εγκρίθηκαν κεντρικά στοιχεία της κοινοτικής νομοθεσίας για τις μεταφορές, αν και ορισμένα από αυτά αναμένουν ακόμη την κατάλληλη μεταφορά και εφαρμογή σε μια σειρά κρατών μελών (π.χ. οι δέσμες για την ασφάλεια στη θάλασσα και τους

σιδηροδρόμους). Στο μέλλον, εκτός της εκπόνησης εκθέσεων για τη νέα νομοθεσία, η παρακολούθηση της εφαρμογής της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας θα αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σπουδαιότητα για την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού. Ένας από τους τρόπους με τους οποίους μπορεί να επιτευχθεί αυτό είναι ο διορισμός «εισηγητών για την εφαρμογή», ή η πρόβλεψη τακτικών περιόδων για την υποβολή ερωτήσεων σχετικά με τη μεταφορά και την εφαρμογή, όπως συμφώνησε η Διάσκεψη των Προέδρων τον Σεπτέμβριο του 2008.

ΝΕΕΣ ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ Η ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΕΠΙΚΕΙΤΑΙ

Το μέλλον των μεταφορών

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ξεκίνησε προσφάτως διάλογο σχετικά με τις κύριες προκλήσεις και ευκαιρίες για τον τομέα των μεταφορών σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα (20 έως 40 έτη). Η Επιτροπή δήλωσε ότι θα δημοσιεύσει ανακοίνωση σχετικά με τις μεσοπρόθεσμες προοπτικές, την οποία σκοπεύει να εγκρίνει το καλοκαίρι του 2009.

Τον Μάρτιο του 2009 τρεις ομάδες εστίασης για «την οικονομία και την κοινωνία», «το περιβάλλον και την τεχνολογία», και «τις υποδομές και την εφοδιαστική» παρουσίασαν μια προκαταρκτική έκθεση στην οποία περιλαμβάνεται ένα σενάριο για την περίοδο έως το 2050, όπου υπογραμμίζονται ορισμένες από τις πιθανές τάσεις και μελλοντικές προκλήσεις στον τομέα των μεταφορών, όπως η αυξανόμενη παγκοσμιοποίηση και οι ανάγκες κινητικότητας, η αστικοποίηση, η γήρανση του πληθυσμού, η αλλαγή του κλίματος, η ρύπανση και η κυκλοφορική συμφόρηση.

Η επίτευξη προόδου στις τεχνολογίες της ενέργειας, των μεταφορών και της επικοινωνίας θα μετασχηματίσει τις ζωές των

ανθρώπων με τρόπους που είναι πιθανό να είναι θετικοί, αλλά ενδέχεται επίσης να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στο σύστημα μεταφορών. Η κοινοτική πολιτική μεταφορών θα κληθεί να αντιμετωπίσει αυτές τις προκλήσεις με νέες πολιτικές πρωτοβουλίες. Καθώς η περίοδος ισχύος της τρέχουσας Λευκής Βίβλου εκπνέει το 2010, η ανακοίνωση αυτή μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί ένα πρώτο βήμα για την περίοδο που θα ακολουθήσει. Υπάρχει ακόμη μεγάλος βαθμός αβεβαιότητας όσον αφορά το μέλλον των μεταφορών. Οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ των παραγόντων προώθησης της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών είναι περίπλοκες, η πρόβλεψη των τεχνολογικών εξελίξεων είναι πολύ δύσκολη και εξωτερικοί παράγοντες όπως οι οικονομικές ή γεωπολιτικές εξελίξεις ή ο αντίκτυπος της αλλαγής του κλίματος δεν μπορούν να προβλεφθούν εύκολα. Εντούτοις, φαίνεται να υπάρχει ευρεία συναίνεση υπέρ της άποψης ότι η πολιτική μεταφορών της ΕΕ βρίσκεται σε κρίσιμο σημείο όσον αφορά τη μετάβαση σε ένα νέο σύστημα μεταφορών, και πρέπει τώρα να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του μέλλοντος. Κατ' αυτή την έννοια, φαίνεται να είναι γενικώς παραδεκτό ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση χρειάζεται ένα σαφές μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο όραμα για ένα επιθυμητό βιώσιμο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών. Το όραμα αυτό πρέπει να περιλαμβάνει ιδέες και προτάσεις σχετικά με:

- τις μελλοντικές ανάγκες κινητικότητας και τους παράγοντες προώθησής της·
- την ύπαρξη βιώσιμων πόλεων και μιας νέας παιδείας αστικής κινητικότητας·
- την ατομική κινητικότητα που είναι ανεξάρτητη από συμβατικές πηγές ενέργειας·
- τις τεχνικές επιλογές που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για μια νέα γενιά συστημάτων προώθησης και τις αντίστοιχες μεταβατικές περιόδους που πρέπει να εφαρμοστούν εν τω μεταξύ·

- την πορεία προς ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών·
- τη μελλοντική πολιτική υποδομών στον τομέα των μεταφορών·
- το εξωτερικό κόστος, τα συστήματα κοστολόγησης και τα μέτρα υπέρ της απόδοσης·
- το άνοιγμα, την οργάνωση και τη ρύθμιση των μελλοντικών αγορών στον τομέα των μεταφορών·
- την κατανόηση και διαχείριση των παραγόντων προώθησης της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών·
- την αλλαγή των συμπεριφορών·
- τη χρήση βελτιωμένων τεχνολογιών της πληροφορίας για την αποτελεσματικότερη χρήση και ολοκλήρωση των δικτύων μεταφορών·
- την ασφάλεια και την προστασία·
- τις μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες προτεραιότητες έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης όσον αφορά τις μεταφορές.

Αυτή η κρίσιμη συζήτηση έχει μόλις αρχίσει και θα συνεχιστεί με εντατικούς ρυθμούς κατά τη διάρκεια της νέας κοινοβουλευτικής περιόδου.

Το μέλλον των ΔΕΔ-Μ

Η Πράσινη Βίβλος του Φεβρουαρίου του 2009 για την αναθεώρηση της πολιτικής για τα ΔΕΔ-Μ¹² επεδίωκε την προσαρμογή της κοινοτικής δράσης στις νέες προκλήσεις ενώπιον των οποίων βρίσκεται η ΕΕ, ιδίως όσον αφορά την καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος, τους κοινωνικούς και οικονομικούς στόχους της στρατηγικής της Λισαβόνας και τον ρόλο της ΕΕ ως διεθνούς παράγοντα, με σκοπό τη βελτίωση των διασυνδέσεων μεταξύ των υποδομών της και των αντίστοιχων υποδο-

μών των γειτόνων της και του υπόλοιπου κόσμου. Η Επιτροπή πρότεινε την ενίσχυση της ολοκλήρωσης των δικτύων μέσω της βελτιωμένης χρήσης συνδυασμένων μέσων μεταφοράς, τόσο επιβατών όσο και εμπορευμάτων, βελτιστοποιώντας τη χρήση ευφυών συστημάτων μεταφορών και προάγοντας την τεχνολογική καινοτομία.

Επιπλέον, από το 2007 και μετά το Κοινοβούλιο καλεί διαρκώς την Επιτροπή να ξεκινήσει αμέσως να εργάζεται για τον καθορισμό μακροπρόθεσμων στόχων και μέτρων (για την περίοδο μετά το 2010), αποβλέποντας σε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση όσον αφορά τη μελλοντική ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών. Τον Απρίλιο του 2009, ως απάντηση στην Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής, το Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα επί του θέματος, στο οποίο υπογραμμίζει τη σημασία των αναλύσεων κόστους-ωφέλειας, της βιωσιμότητας και της ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας των διασυνοριακών έργων υποδομών. Σε αυτό το πλαίσιο, το ΕΚ υποστήριξε ότι, από οικολογική και οικονομική άποψη, τα πολυτροπικά συστήματα μεταφορών, τα οποία επιτρέπουν τη χρήση διαφορετικών μέσων μεταφοράς σε μια ορισμένη διαδρομή, είναι σε



12 COM(2009) 44.

πολλές περιπτώσεις η μόνη πρακτική και βιώσιμη επιλογή για το μέλλον. Στο ίδιο ψήφισμα καλούνται τα κράτη μέλη να ενσωματώσουν πράσινους διαδρόμους, δίκτυα σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων, το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών (ΔΕΔΣΕΜ), τους διαδρόμους του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS), θαλάσσιες «λεωφόρους», όπως αυτές που χρησιμοποιούνται στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, καθώς και υφιστάμενες πλωτές οδούς αυξημένου συνολικού δυναμικού, σε μια διατροφική προσέγγιση των ΔΕΔ-Μ, βάσει προγραμματισμένων παρεμβάσεων υπέρ μέσων μεταφοράς που να είναι φιλικότερα για το περιβάλλον, να καταναλώνουν λιγότερο πετρέλαιο και να είναι ασφαλέστερα. Το ΕΚ τάσσεται υπέρ μιας συνολικής προσέγγισης και θεωρεί επίσης ότι το δίκτυο «Eurovelo» και η διαδρομή κατά μήκος του άλλοτε Σιδηρού Παραπετάσματος αποτελούν ευκαιρίες προώθησης των ευρωπαϊκών διασυνοριακών ποδηλατικών υποδομών. Ζητεί δε να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στις περιφερειακές υπερεθνικές σιδηροδρομικές συνδέσεις.

Ενόψει της ενδιάμεσης αναθεώρησης του δημοσιονομικού πλαισίου της ΕΕ και λαμβάνοντας επίσης υπόψη την υπό εξέλιξη συζήτηση σχετικά με το κοινοτικό σχέδιο ανάκαμψης, το Κοινοβούλιο σημείωσε ότι η επένδυση σε υποδομές στον τομέα των μεταφορών είναι ένας βασικός τρόπος αντιμετώπισης της οικονομικής και χρηματοπιστωτικής κρίσης. Το ΕΚ κάλεσε συνεπώς την Επιτροπή να επιταχύνει τα έργα υποδομών που συνδέονται με τα ΔΕΔ-Μ και χρηματοδοτούνται από το ταμείο συνοχής και/ή από τα διαρθρωτικά ταμεία.

Άλλωστε, το Κοινοβούλιο περίμενε μεγαλύτερη συνεκτικότητα από το Συμβούλιο μεταξύ των αιτήσεων για έργα στο πλαίσιο των ΔΕΔ-Μ και των αποφάσεων για τους προϋπολογισμούς των ΔΕΔ-Μ, και κάλεσε τα κράτη μέλη να επανεκτιμήσουν τις επενδυτικές τους προτεραιότητες προκειμένου να

επιταχύνουν την υλοποίηση των υπ' ευθύνη τους έργων ΔΕΔ-Μ, ιδίως στα διασυνοριακά τμήματά τους.

Το Κοινοβούλιο τάχθηκε, ως εκ τούτου, υπέρ της επανεξέτασης του προϋπολογισμού των ΔΕΔ-Μ από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της ενδιάμεσης αναθεώρησης των δημοσιονομικών προοπτικών την περίοδο 2009-2010.

Η συζήτηση για το μέλλον των ΔΕΔ-Μ και τη χρηματοδότησή τους από το 2014 και ύστερα είναι πολύ πιθανό να αποτελέσει μια από τις πλέον κρίσιμες συζητήσεις της νέας κοινοβουλευτικής περιόδου.



Η στρατηγική θαλάσσιων μεταφορών για την περίοδο έως το 2018

Τον Ιανουάριο του 2009 η Επιτροπή παρουσίασε μια ανακοίνωση σχετικά με τους στρατηγικούς στόχους για το ευρωπαϊκό σύστημα θαλάσσιων μεταφορών έως το 2018¹³, στην οποία περιγράφονται οι κύριες στρατηγικές επιλογές για το ευρωπαϊκό σύστημα θαλάσσιων μεταφορών την περίοδο έως το 2018. Στην ανακοίνωση αυτή εντοπίζονται οι κρίσιμοι τομείς δράσης, περιλαμβανομένου ευρέος φάσματος προκλήσεων που πρέπει να αντιμετωπιστούν, όπως:

- *Το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στις παγκοσμιοποιημένες αγορές:* Πώς θα αντιμετωπιστεί η αυξανόμενη πίεση του ανταγωνισμού στη διεθνή ναυτιλία και πώς θα επιτευχθούν ίσοι όροι ανταγωνισμού για τις θαλάσσιες μεταφορές; Πώς μπορεί η ΕΕ να αναλάβει ρόλο κινητήριας δύναμης υπέρ της αλλαγής προς την κατεύθυνση ενός περιεκτικού διεθνούς ρυθμιστικού πλαισίου για τη ναυτιλία;
- *Οι ανθρωπίνοι πόροι, η ναυτική τέχνη και η ναυτιλιακή τεχνολογία:* Αντιμέτωπη ζητημάτων όπως ο τρόπος χειρισμού της αυξανόμενης έλλειψης επαγγελματιών στον χώρο της ναυτιλίας. Τα δυναμικά μέτρα εστιάζονται στην προσπάθεια να καταστούν πιο ελκυστικά τα ναυτιλιακά επαγγέλματα, να βελτιωθεί η απασχόληση των ναυτικών, να διευκολυνθούν οι προοπτικές σταδιοδρομίας διά βίου σε ομίλους ναυτιλιακών επιχειρήσεων (maritime clusters) και να ενισχυθεί η εικόνα της ναυτιλίας. Άλλα προβλεπόμενα μέτρα είναι η εφαρμογή της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας της ΔΟΕ, που υιοθετήθηκε το 2006, και η βελτίωση της εκπαίδευσης και κατάρτισης των πληρωμάτων.
- *Η ποιοτική ναυτιλία:* Περιγράφονται πολλά κοινοτικά μέτρα με σκοπό να καταστεί πιο οικολογική η ναυτιλία και να επιτευχθεί ο μακροπρόθεσμος στόχος των «μηδενικών αποβλήτων και μηδενικών εκπομπών». Συζητού-

νται επίσης μέτρα βελτίωσης της ασφάλειας στη θάλασσα και επιλογές ενίσχυσης της ναυτιλιακής ασφάλειας προκειμένου να προλαμβάνονται πράξεις τρομοκρατίας και πειρατείας.

- *Οι δυνατότητες των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων:* Πώς θα αντιμετωπιστεί η προβλεπόμενη αύξηση του όγκου των ναυτιλιακών μεταφορών; Πώς θα εξασφαλιστεί ο κατάλληλος συνδυασμός μέτρων που να εγγυάται ότι οι λιμένες μπορούν να επιτελούν αποδοτικά τον διαμετακομιστικό ρόλο τους; Μεταξύ των εξεταζόμενων δυνητικών λύσεων περιλαμβάνονται η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου ναυτιλιακών μεταφορών χωρίς φραγμούς, η πλήρης χρησιμοποίηση των θαλάσσιων αρτηριών που προβλέπονται στο πρόγραμμα «Seas», και η προαγωγή του εκσυγχρονισμού και της επέκτασης των υποδομών σύνδεσης λιμένα και ενδοχώρας μέσω της διαμόρφωσης κατάλληλων συνθηκών για την προσέλκυση επενδύσεων, καθώς και μέσω προγραμμάτων κοινοτικής χρηματοδότησης.
- *Η θαλάσσια έρευνα και καινοτομία:* Η Επιτροπή προτείνει την προαγωγή της καινοτομίας και της τεχνολογικής έρευνας και ανάπτυξης στον τομέα της ναυτιλίας με σκοπό τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων, τη μείωση του περιβαλλοντικού αντικτύπου και την παροχή καλύτερης ποιότητας ζωής στη θάλασσα. Προτείνεται επίσης η θέσπιση πλαισίου αναφοράς για τη χρησιμοποίηση των υπηρεσιών ηλεκτρονικής ναυτιλίας σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο.

Την προσεχή πενταετία η Επιτροπή είναι πολύ πιθανό να παρουσιάσει αρκετές προτάσεις σχετικά με τους κεντρικούς τομείς δράσης που περιγράφονται στην ανωτέρω ανακοίνωση.

13 COM(2009) 8 τελικό.



ΠΟΙΟΙ ΕΙΜΑΣΤΕ

Τα Θεματικά Τμήματα είναι ερευνητικές μονάδες οι οποίες υποστηρίζουν τα κοινοβουλευτικά όργανα κατά την εκτέλεση των νομοθετικών και θεσμικών τους καθηκόντων. Δημιουργήθηκαν το 2004 με απόφαση του Προεδρείου, με σκοπό την ενσωμάτωση της έρευνας στις κοινοβουλευτικές δραστηριότητες και την ενίσχυση της υποστήριξης των επιτροπών. Κύριος στόχος τους είναι να παρέχουν όλα τα αναγκαία μέσα για τη βελτίωση της νομοθετικής δραστηριότητας. Σήμερα υπάρχουν 5 Θεματικά Τμήματα, τα οποία καλύπτουν όλους τους τομείς αρμοδιότητας των κοινοβουλευτικών επιτροπών και άλλων οργάνων, και κατανέμονται ως εξής: Οικονομική και Επιστημονική Πολιτική (Θεματικό Τμήμα Α), Διαρθρωτικές Πολιτικές και Συνοχή (Θεματικό Τμήμα Β), Δικαιώματα των Πολιτών και Συνταγματικές Υποθέσεις (Θεματικό Τμήμα Γ), Δημοσιονομικές Υποθέσεις (Θεματικό Τμήμα BUDG), Εξωτερικές Σχέσεις (Θεματικό Τμήμα EXPO).

Το Θεματικό Τμήμα Β: Διαρθρωτικές Πολιτικές και Συνοχή καλύπτει τους ακόλουθους τομείς: Γεωργία και Ανάπτυξη της Υπαίθρου, Πολιτισμός και Παιδεία, Αλιεία, Περιφερειακή Ανάπτυξη και **Μεταφορές και Τουρισμός**.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ Η ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗ

Η εμπειρογνωμοσύνη μπορεί να εξασφαλισθεί είτε από το εσωτερικό του Θεματικού Τμήματος είτε από εξωτερικές πηγές. Όταν του υποβάλλεται σχετικό αίτημα από μία κοινοβουλευτική επιτροπή, το Θεματικό Τμήμα Β εξετάζει κατά πόσον είναι δυνατό το συγκεκριμένο έργο να εκτελεστεί με χρήση των εσωτερικών πόρων του. Σημαντικό μέρος των διαθέσιμων εγγράφων παράγεται, ως εκ τούτου, από υπαλλήλους του Θεματικού Τμήματος Β. Εάν αυτό είναι αδύνατον, το Θεματικό Τμήμα Β προκηρύσσει διαγωνισμούς οι όροι των οποίων ποικίλλουν ανάλογα με τα διαθέσιμα χρονικά περιθώρια και την πολυπλοκότητα του θέματος. Την ευθύνη της διοργάνωσης και διαχείρισης έχουν οι υπάλληλοι του Θεματικού Τμήματος Β, οι οποίοι τηρούν αυστηρώς τις διατάξεις του δημοσιονομικού κανονισμού – διαφάνεια, απαγόρευση των διακρίσεων και χρηστή δημοσιονομική διαχείριση.

ΤΙ ΠΡΟΣΦΕΡΟΥΜΕ

Το Θεματικό Τμήμα Β προσφέρει ευρύ φάσμα ερευνητικών υπηρεσιών οι οποίες είναι προσαρμοσμένες στις ανάγκες της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού. Στη συνέχεια, εκτίθενται εν συντομία οι διάφορες προτεινόμενες επιλογές.

Σημειώματα

Τα σημειώματα είναι συνοπτικές παρουσιάσεις θεμάτων τα οποία συνδέονται με το έργο της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και/ή θέματα της επικαιρότητας. Αυτό το είδος κειμένου χρησιμοποιείται συνηθέστερα για την προώθηση του προβληματισμού των βουλευτών όταν καταρτίζεται μια έκθεση, όταν μια αντιπροσωπεία πρόκειται να πραγματοποιήσει επίσημη επίσκεψη, ή όταν διοργανώνονται σημαντικές εκδηλώσεις οι οποίες σχετίζονται με ευρωπαϊκά ζητήματα.

Τα εσωτερικά σημειώματα συντάσσονται από το Θεματικό Τμήμα Β εντός πολύ σύντομων χρονικών διαστημάτων και με μεγάλη ευελιξία. Μπορεί επίσης να ζητηθεί και από εξωτερικούς εμπειρογνώμονες να καταρτίσουν τέτοια σημειώματα (τα οποία καλύπτουν άκρως τεχνικά θέματα ή αφορούν ζητήματα για τα οποία έχει πραγματοποιηθεί ελάχιστη έρευνα), οπότε η επιλογή γίνεται μέσω της προκήρυξης διαγωνισμού.

Μελέτες

Οι μελέτες είναι πιο εμπεριστατωμένα κείμενα και συνδέονται εν γένει με αναμενόμενες νομοθετικές προτάσεις ή εκθέσεις πρωτοβουλίας. Αυτό είναι το ευρύτερα χρησιμοποιούμενο μέσο. Οι μελέτες συντάσσονται από εμπειρογνώμονες τους οποίους επιλέγει το Θεματικό Τμήμα Β μέσω της προκήρυξης διαγωνισμών. Ο συμβατικός χαρακτήρας αυτού του μέσου ευθύνεται για το γεγονός ότι η εκπόνηση των μελετών απαιτεί μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα. Οι μελέτες παρουσιάζονται συνήθως στην Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού. Ενίοτε οδηγούν στη διενέργεια δημοσίων ακροάσεων, στη διοργάνωση των οποίων μπορεί επίσης να συμβάλει το Θεματικό Τμήμα Β.

Αξιολογήσεις αντικτύπου

Όταν είναι σκόπιμο και αναγκαίο για τη νομοθετική διαδικασία, οι επιτροπές μπορούν να ζητήσουν τη διενέργεια αξιολο-

γήσεων αντικτύπου όσον αφορά ουσιαστικές τροποποιήσεις νομοθετικών προτάσεων. Μπορούν επίσης να ζητήσουν τη διενέργεια αξιολογήσεων αντικτύπου ως προς την εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας στα επιμέρους κράτη μέλη. Οι αξιολογήσεις αυτές πραγματοποιούνται από εξωτερικούς εμπειρογνώμονες.

Εργαστήρια

Τα εργαστήρια αποβλέπουν στην παροχή ανεξάρτητων απόψεων από εμπειρογνώμονες με τη μορφή γραπτών συνεισφορών οι οποίες παρουσιάζονται προφορικά και συζητούνται με τους βουλευτές και άλλους εμπειρογνώμονες. Παράλληλα με τη διοργάνωση εργαστηρίων, μπορεί να ζητηθεί η εκπόνηση συναφών σημειωμάτων και μελετών, προκειμένου να χρησιμεύσουν ως έγγραφα τεκμηρίωσης για τη συζήτηση στους κόλπους της αρμόδιας επιτροπής.

Ομάδες εμπειρογνομένων

Οι ομάδες εμπειρογνομένων απαρτίζονται από εξωτερικούς εμπειρογνώμονες οι οποίοι παρέχουν στους βουλευτές τακτικές γραπτές συμβουλές, κυρίως με τη μορφή σύντομων ενημερωτικών σημειωμάτων. Όταν κρίνεται αναγκαίο, μπορεί να ζητηθεί από εμπειρογνώμονες να παραστούν στις συνεδριάσεις μιας επιτροπής προκειμένου να παράσχουν πληροφορίες και συμβουλές. Τα έγγραφα και τα πρακτικά που προκύπτουν από αυτές τις συνεδριάσεις διατίθενται συνήθως υπό μορφή εκθέσεων και είναι προσβάσιμα μέσω του ιστοτόπου του Ενδοδικτύου του Θεματικού Τμήματος Β.

Θεματολογικά δελτία

Σκοπός των Θεματολογικών Δελτίων είναι να παρέχουν σύντομες επισκοπήσεις των δραστηριοτήτων της ΕΕ και του

Κοινοβουλίου για το ευρύτερο κοινό. Τα **Θεματολογικά Δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση** είναι από τις πιο δημοφιλείς δημοσιεύσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και η διαδικτυακή έκδοσή τους είναι από τις σελίδες του ιστοτόπου Europortal με τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα.

Κάθε Θεματολογικό Δελτίο καλύπτει ένα ιδιαίτερο θέμα. Τα δελτία συντάσσονται από τους υπαλλήλους των Θεματικών Τμημάτων, ενώ μια συντακτική επιτροπή είναι υπεύθυνη για τον συνολικό συντονισμό τους. Τα Θεματολογικά Δελτία είναι διαθέσιμα στο Διαδίκτυο στην αγγλική, τη γαλλική και τη γερμανική γλώσσα. Διατίθενται επίσης έντυπες εκδόσεις στην αγγλική, τη γαλλική, τη γερμανική, την ισπανική, την ιταλική και την πολωνική γλώσσα, σε συνδυασμό με πολύγλωσσο ψηφιακό δίσκο σε 21 γλώσσες (αντίστοιχα μπορεί να ζητηθεί από την υπηρεσία διανομής του ΕΚ).

ΥΠΟΒΟΛΗ ΑΙΤΗΜΑΤΩΝ

Οι κοινοβουλευτικές επιτροπές μπορούν να ζητήσουν τα ειδικευμένα στοιχεία που χρειάζονται βάσει των πολιτικών τους προτεραιοτήτων (εκθέσεις, ακροάσεις, αντιπροσωπίες κλπ.). Αφού ληφθεί απόφαση από τους συντονιστές σχετικά με το θέμα της εξωτερικής εμπειρογνομosύνης, η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού πρέπει να απευθύνει γραπτό αίτημα στο Θεματικό Τμήμα Β.

Τα αιτήματα επιμέρους μελών της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού πρέπει να απευθύνονται στον συντονιστή της οικείας πολιτικής ομάδας, ο οποίος μπορεί να υποβάλει πρόταση απόφασης στη συνεδρίαση των συντονιστών ή να ακολουθήσει γραπτή διαδικασία μέσω της γραμματείας της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού.

ΣΥΝΗΘΕΙΣ ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ

Οι προθεσμίες εξαρτώνται από τον βαθμό δυσκολίας της ζητούμενης εμπειρογνομosύνης. Η συνήθης προθεσμία για

ένα σημείωμα είναι 3 έως 6 εβδομάδες. Ο συμβατικός χαρακτήρας των διαδικασιών ανάθεσης σε εξωτερικούς εμπειρογνώμονες ευθύνεται για το γεγονός ότι η εκπόνηση των αντίστοιχων εγγράφων απαιτεί μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα. Μια εύλογη προθεσμία θα ήταν, ως εκ τούτου, μεταξύ 4 και 12 μηνών. Για εκτιμήσεις του χρόνου σχετικά με συγκεκριμένα αιτήματα, παρακαλούμε να επικοινωνήσετε μαζί μας.

ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

Στις κοινοβουλευτικές επιτροπές διατίθεται ετήσιος προϋπολογισμός για τη χρηματοδότηση των διαφόρων ερευνητικών εργασιών που παρέχονται από εξωτερικούς συνεργάτες. Το ύψος του προϋπολογισμού αυξάνεται ανάλογα με το μέγεθος της επιτροπής που δικαιούνται να το χρησιμοποιήσει χωρίς να απαιτείται προηγούμενη εξουσιοδότηση από άλλα κοινοβουλευτικά όργανα. Ο προϋπολογισμός της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού για την παροχή εξωτερικής εμπειρογνομosύνης το 2008 ανερχόταν σε 407 000 ευρώ.

Ο ΧΑΡΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΟΥΜΕ

Το Θεματικό Τμήμα Β προσφέρει ολοκληρωμένο φάσμα υπηρεσιών έρευνας οι οποίες διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στην υποστήριξη των κοινοβουλευτικών δραστηριοτήτων.

Θεμελιώδεις αρχές μας είναι η ακεραιότητα, η ανεξαρτησία και η ποιότητα. Ακεραιότητα σημαίνει σταθερή προσήλωση στις υψηλότερες ηθικές αρχές και πρότυπα επαγγελματισμού. Ανεξαρτησία σημαίνει την παροχή ορθών ειδικευμένων συμβουλών, απαλλαγμένων από κάθε είδους πιέσεις. Ποιότητα, τέλος, σημαίνει ότι στόχος μας είναι να ανταποκρινόμαστε πάντα στις υψηλότερες προδιαγραφές επαγγελματικής αριστείας.

Οι αρχές αυτές αποτελούν τη βάση για μια κουλτούρα αριστείας και λογοδοσίας, και διαμορφώνουν τους μηχανισμούς

ελέγχου και τις διαδικασίες που διέπουν την καθημερινή μας εργασία.

Ως εκ τούτου, παραμένουμε προσηλωμένοι στην τήρηση των υψηλότερων προδιαγραφών επαγγελματικής διαγωγής –όσον αφορά την ανεξαρτησία, τη δεοντολογία και άλλες απαιτήσεις επαγγελματισμού– και προτύπων συμπεριφοράς τα οποία διασφαλίζουν τη διαρκή εμπιστοσύνη των βουλευτών και ενισχύουν το κύρος τους. Η προσήλωση αυτή μας έχει οδηγήσει επίσης να μοιραζόμαστε τις γνώσεις και τις εμπειρίες μας με άλλα όργανα, με τα εθνικά κοινοβούλια, με τις επιστημονικές κοινότητες και με τους διάφορους τοπικούς παράγοντες.

Η διατήρηση της εμπιστοσύνης των βουλευτών και των κοινοβουλευτικών οργάνων είναι μια από τις ύψιστες προτεραιότητές μας, η οποία επηρεάζει εν τέλει όλες τις πτυχές της δραστηριότητάς μας.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Όλα τα έγγραφα μας, εκτός από όσα είναι εμπιστευτικά, είναι διαθέσιμα προς μελέτη μέσω του Διαδικτύου ή στον χώρο της Βιβλιοθήκης.

Διαδίκτυο

www.europarl.europa.eu/studies

Ενδοδίκτυο

www.europarl.ep.ec

IPOLnet → Directorate B → Policy Department B

Θεματολογικά Δελτία

www.europarl.europa.eu/factsheets

Ο κατάλογος των δημοσιεύσεών μας είναι διαθέσιμος στον ιστότοπό μας (μέσω Ενδοδικτύου).

Τα κείμενα είναι διαθέσιμα σε έντυπη μορφή κατόπιν αιτήματος. Σας προσκαλούμε να επισκεφθείτε το εκθετήριο μας στον 3ο όροφο του κτηρίου ASP και να παραλάβετε σε έντυπη μορφή τις πιο πρόσφατες δημοσιεύσεις μας.



Σε μηνιαία βάση, διανέμουμε ηλεκτρονικό Ενημερωτικό Δελτίο το οποίο παρέχει συνοπτικές πληροφορίες σχετικά με τις πιο πρόσφατες δημοσιεύσεις και διοργανώσεις μας.

Τα σχόλιά σας είναι πάντα ευπρόσδεκτα.

Για οποιοδήποτε σχόλιό σας ή αίτημα ενημέρωσης, ή για να γίνετε συνδρομητές του Ενημερωτικού Δελτίου μας, μπορείτε να επικοινωνήσετε μαζί μας μέσω μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στη διεύθυνση:

poldep-cohesion@europarl.europa.eu.



Στην προσπάθειά του να συμβάλει στη διαμόρφωση του περιεχομένου των συζητήσεων της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και να παράσχει πληροφορίες για διάφορες συζητήσεις πολιτικής, το Θεματικό Τμήμα Β έχει εκδώσει πολυάριθμες μελέτες και σημειώματα. Οι μελέτες είναι συνήθως διαθέσιμες στην αγγλική, πολύ συχνά δε και σε άλλες γλώσσες, όπως στη γαλλική και τη γερμανική.

Στη συνέχεια παρατίθεται επιλεκτικός κατάλογος τέτοιων εγγράφων. Ο πλήρης κατάλογος είναι διαθέσιμος στον ιστότοπο του ενδοδικτύου μας.

Σημειώματα:

- **Η πρόκληση της κλιματικής αλλαγής για τη διαρθρωτική πολιτική και την πολιτική συνοχής:** Εσωτερικό σημείωμα το οποίο διανεμήθηκε ευρέως ενόψει της πρόσφατης Αγόρας (ετήσια συνάντηση του Κοινοβουλίου και εκπροσώπων της κοινωνίας των πολιτών).
- **Ευρωπαϊκό σήμα τέλους κυκλοφορίας III: Πρόσφατες εξελίξεις και μεσοπρόθεσμες επιλογές πολιτικής [Eurovignette III: Recent developments and medium-term policy options]:** Το εν λόγω ενημερωτικό σημείωμα αφορά την πρόταση κοινοτικής οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62 και την επιβολή τελών στα βαρέα οχήματα για την κάλυψη του εξωτερικού κόστους. Στο σημείωμα συγκρίνεται καταρχάς η πρόταση της Επιτροπής με τα συμπεράσματα του «εγχειριδίου εκτίμησης του εξωτερικού κόστους στον τομέα των μεταφορών». Στη συνέχεια εξετάζονται τα πλέον αμφιλεγόμενα ζητήματα, όπως η επιλογή των συνιστωσών εξωτερικού κόστους, η αντιμετώπιση του κόστους της κυκλοφοριακής συμφόρησης, η αντιμετώπιση των ανωτάτων ορίων, η εφαρμογή σε δίκτυο και η χρήση των εσόδων. Τέλος, παρουσιάζονται ορισμένες μεσοπρόθεσμες προοπτικές και επιλογές πολιτικής. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL - PT).
- **Η συμφωνία «ανοικτοί ουρανοί» μεταξύ της ΕΕ και των ΗΠΑ [The “open skies” agreement between the EU and the USA]:** Στο εν λόγω ενημερωτικό σημείωμα υπογραμμίζονται τα κεντρικά σημεία και τα πλεονεκτήματα της συμφωνίας μεταξύ της ΕΕ και των ΗΠΑ που υπογράφηκε στην Ουάσινγκτον στις 30 Απριλίου 2007. Η συμφωνία αυτή, η οποία τέθηκε σε ισχύ πολύ πρόσφατα, αναμένεται ότι θα επιτρέψει τη δημιουργία ενός εναέριου χώρου χωρίς σύνορα μεταξύ των συμβαλλομένων στις δύο πλευρές του Ατλαντικού. (EN - FR).
- **Το εξωτερικό κόστος των θαλάσσιων μεταφορών [External costs of maritime transport]:** Στο εν λόγω σημείωμα αξιολογούνται το συνολικό και τα επιμέρους εξωτερικά κόστη των θαλάσσιων μεταφορών. Αναλύονται τρεις βασικοί εξωτερικοί παράγοντες: α) η θαλάσσια ρύπανση (απορρίψεις στη θάλασσα), β) η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα (ατμοσφαιρικές εκπομπές), και γ) η αλλαγή του κλίματος (αέρια θερμοκηπίου). Επιπροσθέτως, ποσοτικοποιείται ο πραγματικός αντίκτυπος μιας δεύτερης ομάδας παραγόντων για

τους οποίους δεν υπάρχουν διαθέσιμες οικονομικές αξίες: δ) κατανάλωση πόρων, και ε) στερεά (σκουπίδια) και υγρά (λύματα) απόβλητα. Σε αυτό το ενημερωτικό σημείωμα θίγεται επίσης το θέμα των παράνομων απορρίψεων. Το τελευταίο κεφάλαιο περιλαμβάνει συστάσεις για τη λήψη οικονομικώς αποδοτικών και πολλά υποσχόμενων μέτρων με σκοπό τη μείωση/εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους των θαλάσσιων μεταφορών. (DE - EN - FR)

- **Τυποποίηση και ποιοτική σήμανση για τις τουριστικές υπηρεσίες στην ΕΕ [Standardisation and Quality Labels for EU Tourist Services]:** Το εν λόγω σημείωμα παρέχει μια επισκόπηση των υφιστάμενων προτύπων ποιότητας και συστημάτων σήμανσης εντός της ΕΕ, με αξιολόγηση των δυνατοτήτων όσον αφορά την εφαρμογή πανευρωπαϊκών προγραμμάτων. Το κείμενο εστιάζεται στα καταλύματα και στα σήματα ποιότητας για τα ξενοδοχεία, όμως πραγματεύεται και άλλες παραμέτρους του τουρισμού. (DE - EN - FR - IT).

Μελέτες:

- **Ο υπολογισμός του εξωτερικού κόστους στον τομέα των μεταφορών [The Calculation of External Costs in the Transport Sector]:** Η εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους στον τομέα των μεταφορών είναι μια από τις δυσκολότερες προκλήσεις που θα κληθεί να αντιμετωπίσει τα προσεχή έτη η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών. Η μελέτη αυτή προσφέρει μια συνοπτική επισκόπηση των πιο σημαντικών και πιο πρόσφατων μελετών σχετικά με το εξωτερικό κόστος, υπογραμμίζοντας τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των διαφόρων προσεγγίσεων και αναλύοντας το τρέχον έργο της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών της Επιτροπής: το εγχειρίδιο IMPACT για την εκτίμηση του εξωτερικού κόστους στον τομέα των μεταφορών και τη δέσμη μέτρων για τον περιβαλλοντικό προσανατολισμό των μεταφορών. (EN).
- **Το ευρωπαϊκό δίκτυο ποδηλατοδρόμων EuroVelo: Προκλήσεις και ευκαιρίες για τον βιώσιμο τουρισμό [The European Cycle Route Network EuroVelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism]:** Στη μελέτη αυτή αξιολογούνται οι προκλήσεις και οι ευκαιρίες για την ανάπτυξη ενός δικτύου ποδηλατικού τουρισμού ανά την Ευρώπη. Το κείμενο εστιάζεται στο «EuroVelo», ένα δίκτυο 12 διαδρομών μεγάλων αποστάσεων το οποίο διαχειρίζεται η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών, και το οποίο αναπτύσσεται σε διάφορες χώρες από ευρύ φάσμα εταιρών. Στη μελέτη εξετάζεται η αγορά στον τομέα του ποδηλατικού τουρισμού στην Ευρώπη και παρουσιάζεται ένα μοντέλο ζήτησης για το δίκτυο «EuroVelo». Εξετάζεται επίσης το θέμα της μεταφοράς ποδηλάτων στους σιδηροδρόμους. Τέλος, αξιολογούνται οι δυνατότητες της διαδρομής του «Σιδηρού Παραπετάσματος».
- **Ο εξελισσόμενος ρόλος των κοινοτικών θαλάσσιων λιμένων στην παγκόσμια ναυτιλιακή εφοδιαστική [The evolving role of EU seaports in global maritime logistics]:** Στη μελέτη αυτή εξετάζονται οι σημαντικές αλλαγές που έχουν επέλθει στο περιβάλλον του ναυτιλιακού εμπορίου την τελευταία 15ετία. Η παγκοσμιοποίηση, η μεταφορά των εδρών επιχειρήσεων σε

υπεράκτιες χώρες και η πρωτόγνωρη ανάπτυξη του κλάδου των εμπορευματοκιβωτίων έχουν επιφέρει αλλαγές στα συστήματα θαλάσσιων μεταφορών και στις αλυσίδες εφοδιαστικής. Η εν λόγω μελέτη επιχειρεί να ερμηνεύσει τον αντίκτυπο αυτών των εξελίξεων στους θαλάσσιους λιμένες και να διατυπώσει συστάσεις για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. (DE - EN - FR - IT).

- **Συστήματα τιμολόγησης οδικών μεταφορών εμπορευμάτων στα κράτη μέλη της ΕΕ και στην Ελβετία [Pricing systems for road freight transport in EU Member States and Switzerland]** Η μελέτη αυτή στόχο έχει να προσφέρει μια εις βάθος ανάλυση του υφιστάμενου συστήματος τιμολόγησης των βαρέων οχημάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ελβετία. Παρέχει μια συνολική εικόνα των συστημάτων που βρίσκονται επί του παρόντος σε λειτουργία και του αντικτύπου τους ενόψει της προτεινόμενης προώθησης της οδηγίας για το «ευρωπαϊκό σήμα τέλους κυκλοφορίας», της συζήτησης για την αλλαγή του κλίματος και της αναμενόμενης αύξησης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL).
- **Ο αντίκτυπος του αναπτυσσόμενου τομέα των αερομεταφορών χαμηλού κόστους στην Ευρώπη [The consequences of the growing European low-cost airline sector]:** Στη μελέτη αυτή αναλύεται ο αντίκτυπος των αλλαγών που επιφέρει στην αγορά των αερομεταφορών η ανάπτυξη των αερομεταφορών χαμηλού κόστους. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, η ανάπτυξη αυτή θα έχει σημαντικό αντίκτυπο στις καθιερωμένες αεροπορικές εταιρείες, τους κεντρικούς αερολιμένες καθώς και τον ενδοτροπικό και διατροπικό ανταγωνισμό, τον ευρωπαϊκό τουρισμό, τις ροές επιβατών και την περιφερειακή ανάπτυξη. (DE - EN - FR).
- **Ενεργειακές και περιβαλλοντικές πτυχές της πολιτικής μεταφορών [Energy and Environmental Aspects of the Transport Policy]:** Σκοπός αυτής της μελέτης είναι να εντοπιστούν οικονομικά και πολιτικά βιώσιμα μέσα για τη σημαντική βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και τη μείωση του αρνητικού αντικτύπου των δραστηριοτήτων στον τομέα των μεταφορών. Στηρίζεται σε εις βάθος εξέταση της υπάρχουσας βιβλιογραφίας, η οποία καλύπτει τα πρόσφατα στατιστικά στοιχεία, μελέτες, σημειώματα κλπ., όπου αναλύονται οι διάφορες συνέπειες και τα αποτελέσματα των εκπομπών από τα επιμέρους μέσα μεταφορών και οι συστάσεις για την αντιμετώπιση των συναφών προβλημάτων. Η εξέταση της βιβλιογραφίας οδήγησε στον εντοπισμό των πιο ελπιδοφόρων και οικονομικά αποδοτικών βραχυπρόθεσμων, μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων μέτρων, με ιδιαίτερη έμφαση στην ενέργεια και τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις. (DE - EN - ES - FR - IT).
- **Ο αντίκτυπος των διακυμάνσεων της τιμής του πετρελαίου στις μεταφορές και συναφείς τομείς [The impact of oil price fluctuations on transport and related sectors]:** Στη μελέτη αυτή εξετάζονται οι τρόποι με τους οποίους η μεταφορά προϊόντων επηρεάζεται από τις σημαντικές διακυμάνσεις της τιμής του πετρελαίου και δίνεται έμφαση στις αντιδράσεις των μεταφορέων στους διάφορους κλάδους των μεταφορών. Η αύξηση των τιμών του πετρελαίου το πρώτο εξάμηνο του 2008 χρησιμοποιήθηκε ως ευκαιρία για τη διενέργεια ανάλυσης βάσει στοιχείων όσον αφορά τις αντιδράσεις των επιμέρους κλάδων των μεταφορών. (EN).



Διαδικτυακές πηγές πληροφόρησης:

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/homeCom.do?language=EN&body=TRAN>

Ηλεκτρονικές μελέτες

www.europarl.europa.eu/studies

Θεματολογικά Δελτία

<http://www.europarl.europa.eu/factsheets>

Βιβλιοθήκη

<http://www.library.ep.ec/libraryapp/services/home.action?pid=01>

ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΗΣ ΕΕ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Μεταφορές)

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Τουρισμός)

http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index_en.htm

Επιτροπή των Περιφερειών

<http://www.cor.europa.eu>

Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (τμήμα ECO)

http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index_en.asp

Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων

<http://www.eib.org>

Eurostat (Στατιστικές στον τομέα των μεταφορών)

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=0,1136228,0_45572942&_dad=portal&_schema=PORTAL

Eurostat (Στατιστικές στον τομέα του τουρισμού)

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>

Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (EMSA)

<http://www.emsa.europa.eu>

Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας της Αεροπορίας (EASA)

<http://www.easa.europa.eu>

Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ΕΟΣ)

<http://www.era.europa.eu>

Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΟΠ)

<http://www.eea.europa.eu/themes/transport>

Εκτελεστικός Οργανισμός του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN-T ΕΑ)

http://europa.eu/agencies/executive_agencies/ten-t

Εποπτική Αρχή του ευρωπαϊκού GNSS (GSA)

<http://www.gsa.europa.eu>

ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Νομοθετικό Παρατηρητήριο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

<http://www.europarl.europa.eu/oeil/>

PreLex - Παρακολούθηση των διοργανικών διαδικασιών λήψης αποφάσεων

<http://ec.europa.eu/prelex/apcnet.cfm?CL=en>

Ισχύουσα νομοθεσία της ΕΕ

<http://eur-lex.europa.eu/en/legis/latest/chap07.htm>

Επισκόπηση της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ

http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ, ΜΚΟ ΚΑΙ ΟΜΑΔΕΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΥ

Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ασφάλεια των Μεταφορών (ETSC)

<http://www.etsc.eu/home.php>

Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Μεταφορών και Περιβάλλοντος (T&E)

<http://www.transportenvironment.org/>

Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF)

<http://www.itfglobal.org/etf>

Διεθνής Ένωση Οδικών Μεταφορών (ΔΕΟΜ)

<http://www.iru.org/>

Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (FIA) - Ευρωπαϊκό Γραφείο

<http://www.fiabrussels.com/>

Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτου (ACEA)

<http://www.acea.be>

Ευρωπαϊκή Ένωση Εταιρειών Αυτοκινητοδρόμων με Διόδια (ASECAP)

<http://www.asecap.com>

Κοινότητα των Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER)

<http://www.cer.be>

Διαχειριστές των Ευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Υποδομών (EIM)

<http://www.eimrail.org>

Ένωση Ευρωπαϊκών Βιομηχανιών Σιδηροδρομικού Υλικού (UNIFE)

<http://www.unife.org>

Διεθνής Ένωση Δημοσίων Μεταφορών (UITP)

<http://www.uitp.org/>

Ευρωπαϊκές πόλεις (Eurocities)

<http://www.eurocities.eu/main.php>

Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών (AEA)

<http://www.aea.be>

ACI EUROPE - Διεθνές Συμβούλιο Αερολιμένων

<http://www.aci-europe.org>

Ευρωπαϊκή Ένωση Αερομεταφορέων των Περιφερειών της Ευρώπης (ERA)

<http://www.eraa.org>

Ευρωπαϊκή Ένωση Προσωπικού Θαλάμων Διακυβέρνησης Αεροσκαφών (ECA)

<http://www.eca-cockpit.com>

Οργάνωση Ευρωπαϊκών Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO)

<http://www.espo.be>

Ομοσπονδία Ιδιωτικών Φορέων Εκμετάλλευσης Ευρωπαϊκών Λιμένων (FEPOR)

<http://www.feport.be>

Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ESCA)

<http://www.ecsa.be>

Συνομοσπονδία των ευρωπαϊκών ενώσεων πλοιάρχων (CESMA)

<http://www.cesma-eu.org>

Ευρωπαϊκή Ένωση Πλοηγών Θαλάσσης (EMPA)

<http://empa-pilots.org>

Ευρωπαϊκή εσωτερική ναυσιπλοΐα (Inland Navigation Europe, INE)

<http://www.inlandnavigation.org>

Ευρωπαϊκή Ένωση Συνδυασμένων Μεταφορών (EIA)

<http://www.eia-ngo.com>

Συμβούλιο Ευρωπαίων Φορτωτών (ESC)

<http://www.europeanshippers.com>

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή Σύνδεσης Πρακτόρων και Βοηθητικών Επαγγελματιών
Μεταφορών της Κοινής Αγοράς (CLECAT)**

<http://www.clecat.org>

Ευρωπαϊκή Ένωση Ταχυμεταφορών (European Express Association, EEA)

<http://www.europeanexpressassociation.eu>

ERTICO - ITS Europe (Ευφυή Συστήματα Μεταφορών και Υπηρεσιών)

<http://www.ertico.com>

ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Έρευνα στον τομέα των μεταφορών της ΕΕ:

http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm

Κέντρο ερευνητικής γνώσης στον τομέα των μεταφορών (TRKC)

<http://www.transport-research.info/web/>

INRETS, επισκόπηση της έρευνας στον τομέα των μεταφορών

<http://www.inrets.fr/ur/cir/resources/index.e.html>

Transportnet - Πανεπιστημιακό δίκτυο

<http://transportnet.org>

Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Πληροφοριών για τις τοπικές συγκοινωνίες (ELTIS)

<http://www.eltis.org>

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών (ΟΟΣΑ)

<http://www.internationaltransportforum.org/>

ΟΟΣΑ (Τουρισμός)

http://www.oecd.org/topic/0,3373,en_2649_34389_1_1_1_1_37461,00.html

Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ)

<http://www.imo.org/>

Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών (ΙΑΤΑ)

<http://www.iata.org>

Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)

<http://www.icao.int>

Ομοσπονδία οργανώσεων για την εφαρμογή της νομοθεσίας στον τομέα των μεταφορών (Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement, CORTE)

<http://www.corte.be>

Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ)

www.ilo.org

Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (ΔΗΕΕΑ)

<http://www.unctad.org>

ΧΑΡΤΕΣ

Eurostat (Στατιστικοί χάρτες)

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=2254,62718791&_dad=portal&_schema=PORTAL

Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (Γραφήματα και χάρτες)

<http://dataservice.eea.europa.eu/atlas/default.asp?refid=2D511360-4CD0-4F20-A817-B3A882ACE323>

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Πρακτικός οδηγός — Μεταφορές και Τουρισμός

Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

2009 — 46 σ. — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2831-6

Doi: 10.2861/68165

Πώς να προμηθευτείτε τις εκδόσεις της ΕΕ

Εκδόσεις που πωλούνται:

- από το EU Bookshop (βιβλιοπωλείο της ΕΕ) (<http://bookshop.europa.eu>),
- από το βιβλιοπώλη σας με αναφορά του τίτλου, του εκδότη ή/και του αριθμού ISBN,
- απευθυνόμενοι σε έναν από τους πράκτορες πώλησής μας. Για τα στοιχεία επικοινωνίας τους μπορείτε να ανατρέξετε στη διαδικτυακή διεύθυνση <http://bookshop.europa.eu> ή να στείλετε φαξ στον αριθμό +352 2929-42758.

Εκδόσεις που διατίθενται δωρεάν:

- από το EU Bookshop (βιβλιοπωλείο της ΕΕ) (<http://bookshop.europa.eu>),
- από τα γραφεία εκπροσώπησης ή τις αντιπροσωπείες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Για τα στοιχεία επικοινωνίας τους μπορείτε να ανατρέξετε στη διαδικτυακή διεύθυνση <http://ec.europa.eu> ή να στείλετε φαξ στον αριθμό +352 2929-42758.

Ρόλος

Τα Τμήματα Πολιτικής είναι ερευνητικές μονάδες οι οποίες παρέχουν ειδικές συμβουλές σε επιτροπές, διακοινοβουλευτικές αντιπροσωπείες και σε άλλα κοινοβουλευτικά όργανα.

Τομείς Πολιτικής

Γεωργία και Αγροτική Ανάπτυξη
Πολιτισμός και Παιδεία
Αλιεία
Περιφερειακή Ανάπτυξη
Μεταφορές και Τουρισμός

Έγγραφα

Επισκεφθείτε τον ιστότοπο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



Υπηρεσία Εκδόσεων

ISBN 978-92-823-2831-6

