

Το βήμα των Φοιτητών

Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και περιβαλλοντική διάσταση της πολιτικής μεταφορών

Της κ. **Μαρ.-Πετρ. ΠΑΡΓΙΝΟΥ**
Φοιτήτριας του Τμήμ. Οικονομικών Επιστημών
της Σχ. ΝΟΠΕ του Πανεπιστημίου Αθηνών

Α. Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα¹

Η πολιτική της Ε.Ε. για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα εντάχθηκε ως νέο πεδίο στην ολοκληρωμένη στρατηγική της για τη βιώσιμη κινητικότητα το 1992 και απέκτησε θεσμική έκφραση και κατοχύρωση μέσω της υιοθέτησης του Τίτλου XII (νυν Τίτλος XV και άρθρα 154-156) στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση (Μάαστριχτ, 1993).²

Η ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων στηρίχθηκε στη διάγνωση αδυναμιών, αντιοικονομιών και δυσλειτουργιών των συνδέσεων μεταξύ των εθνικών δικτύων μεταφορών. Η Κοινότητα ήθελε να εισάγει μία «κοινοτική αντίληψη» για τις διασυνδέσεις των επί μέρους εθνικών συστημάτων με στόχο την επίτευξη οικονομιών αποδοτικότητας. Η επάρκεια και η έκταση των διασυνδέσεων μεταξύ διαφορετικών συστημάτων μεταφορών (π.χ., σιδηροδρόμων και πλωτών ή οδικών) απαιτούσε την ύπαρξη επενδύσεων σε υψηλή τεχνολογία και την επέκταση των δικτύων σε περιοχές με έλλειψη σχετικών επενδύσεων (π.χ., νότια περιφέρεια της Ε.Ε.).³

Βασικοί στόχοι της κοινοτικής πολιτικής ορίστηκαν οι εξής: ανοικτές και ανταγωνιστικές αγορές, ενίσχυση διασυνδέσεων και διατροπικότητας των εθνικών δικτύων, μέριμνα για την σύνδεση νησιωτικών, περικλειστων και περιφερειακών περιοχών και βελτίωση των υποδομών.⁴ Η επίτευξη αυτών των στόχων προωθείται μέσω της υιοθέτησης

1. Το κείμενο αποτελεί μικρό τμήμα εκτενούς εργασίας της Συγγραφέως με τίτλο: *Ευρωπαϊκή Ένωση: Η κοινή πολιτική μεταφορών*. Αθήναι, 2007.

2. Βλ. εκτενώς: Κωνστ. ΓΕ. ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ, Ι. ΒΛΑΣΣΗΣ, Β. ΔΕΛΗΘΕΟΥ: *Το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Τόμ. Α' Αθήναι, Α' έκδ. 1996, Β' έκδ. 2000. Κωνστ. ΓΕ. ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: *Το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Η Συνταγματική Συνθήκη*. Ρώμη, 2004. Κωνστ. ΓΕ. ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: *Το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Νέα έκδοση. Αθήναι, 2007.

3. Βλ. για την φιλοσοφία της Ε.Ε. στο: COMMISSION: *The future development of the common transport policy: White Paper, COM (92) 494. p. 31.*

4. COMMISSION: *The future development of the common transport policy: White Paper, COM (92) 494. p. 32.*

συγκεκριμένων κατευθυντήριων Οδηγιών. Συγκεκριμένα, θεσπίστηκε η Οδηγία 1692/96 για την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων στους τομείς των οδικών, σιδηροδρομικών, πλωτών, αεροπορικών και των λιμενικών μεταφορών, καθώς και του συστήματος διαχείρισης της κίνησης.⁵

Η στρατηγική για το 2010 επιβεβαιώνει το ρόλο των διευρωπαϊκών δικτύων και τον ρόλο, που τους αποδίδονται για την μελλοντική ανάπτυξη της πολιτικής μεταφορών, αλλά και συνολικά της εσωτερικής αγοράς.⁶ Ως προτεραιότητες τίθενται: η λήψη μέτρων τεχνικής εναρμόνισης και διαλειτουργικότητας μεταξύ των συστημάτων μεταφορών, (ιδίως για τα εμπορευματοκιβώτια), εξάλειψη των σημείων συμφόρησης στον σιδηροδρομικό τομέα, μέγιστη δημοσιονομική συμμετοχή της Κοινότητας, προσθήκη νέων έργων στα μεγάλα έργα των διευρωπαϊκών και θέσπιση ελάχιστων κανόνων ασφαλείας.⁷

B. Η περιβαλλοντική διάσταση της πολιτικής μεταφορών

Η σύνδεση των μεταφορών και των περιβαλλοντικών συνθηκών άρχισε να αποκτά ειδικότερο ενδιαφέρον, λόγω δύο αλληλένδετων παραγόντων. Πρώτον, η ανάπτυξη της κοινοτικής πολιτικής περιβάλλοντος⁸ απαιτούσε συνεχώς και εντονότερα την συμπερίληψη της περιβαλλοντικής διάστασης σε όλες τις άλλες πολιτικές της Κοινότητας.⁹ Δεύτερον, οι μεταφορές συμβάλλουν όλο και περισσότερο στην αύξηση των αερίων του θερμοκηπίου και κατ'επέκταση στην κλιματική αλλαγή. Οι «πίεσεις» αυτές ενισχύθηκαν και από την ανάπτυξη των περιβαλλοντικών θεμάτων σε διεθνές επίπεδο, την ίδια περίπου χρονική περίοδο.

Η περιβαλλοντική διάσταση είναι ήδη αρκετά εμφανής στην στρατηγική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το μέλλον της πολιτικής μεταφορών του 1992.¹⁰ Η περιβαλλοντική προστασία αναδεικνυόταν σε μία από τις πέντε στρατηγικές προτεραιότητες, μαζί με την ολοκλήρωση των συστημάτων, την ασφάλεια, την κοινωνική προστασία και την εξωτερική διάσταση. Συγκεκριμένα, γινόταν αναφορά στον αυξανόμενο ρόλο των μεταφορών στην κατανάλωση μη ανανεώσιμων μορφών ενέργειας από τη δεκαετία του '70, καθώς και στην ταχεία αύξηση της κατανάλωσης ενέργειας κατά την περίοδο 1970-1990. Ιδιαίτερη επίσης αναφορά γινόταν στα προβλήματα της συμφόρησης, της χρήσης γης και της μεταφοράς επικίνδυνων προϊόντων.

Η στρατηγική με ορίζοντα το 2010 αναδεικνύει την περιβαλλοντική διάσταση μέσω ποικίλων αναφορών και πεδίων. Δεδομένης της συμβολής των μεταφορών (και ιδίως των οδικών μεταφορών) στα περιβαλλοντικά προβλήματα (Διαγράμματα 6.1 και 6.2), ως προτεραιότητες τίθενται: η συμφιλίωση των μεταφορών με το περιβάλλον, η ενίσχυση των μέσων υψηλότερης περιβαλλοντικής φιλικότητας, η υποστήριξη των έργων διευρωπαϊκών δι-

5. <http://ec.europa.eu/ten/transport/guidelines/index.en.thm>.

6. ΕΠΙΤΡΟΠΗ Ε.Ε.: «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επilogών». Λευκή Βίβλος, COM (2001) 370, σελ. 16-17, 132-133 και 146-153.

7. Ο.π.: Ο κατάλογος των τριάντα αξόνων προτεραιότητας και έργων των Διευρωπαϊκών Δικτύων με αναλυτικές πληροφορίες ευρίσκονται στο: European Commission, Trans-European Transport Network. TEN-T priority axes and projects: 2005, DG Energy and Transport, 2005.

8. Βλ. εν εκτάσει: Β. ΔΕΛΗΘΕΟΥ: Θεσμικό Πλαίσιο Περιφερειακής Ανάπτυξης και Οργάνωσης της Διοίκησης του Κράτους. Αθήναι, 2007, ιδίως σελ. 12, 17.

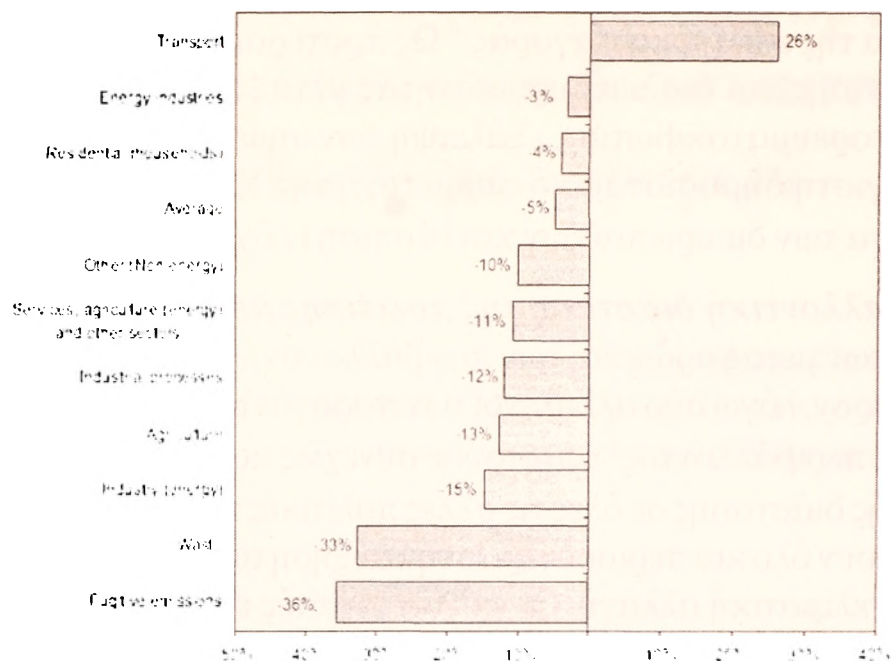
9. Βλ. Δ. ΤΣΑΝΤΙΑΗΣ, Κ. ΧΑΤΖΗΜΠΙΡΟΣ: Η περιβαλλοντική πολιτική της Ε.Ε. Αθήνα, 2007.

10. COMMISSION: The future development of the common transport policy. White Paper, COM (92) 494.

κτύων, που είναι πιο θετικά στο περιβάλλον, η εφαρμογή κατάλληλης πολιτικής τιμολόγησης, καθώς και η επιστροφή της έρευνας και της τεχνολογίας για καθαρές μεταφορές.¹¹

Διάγραμμα 6.1.

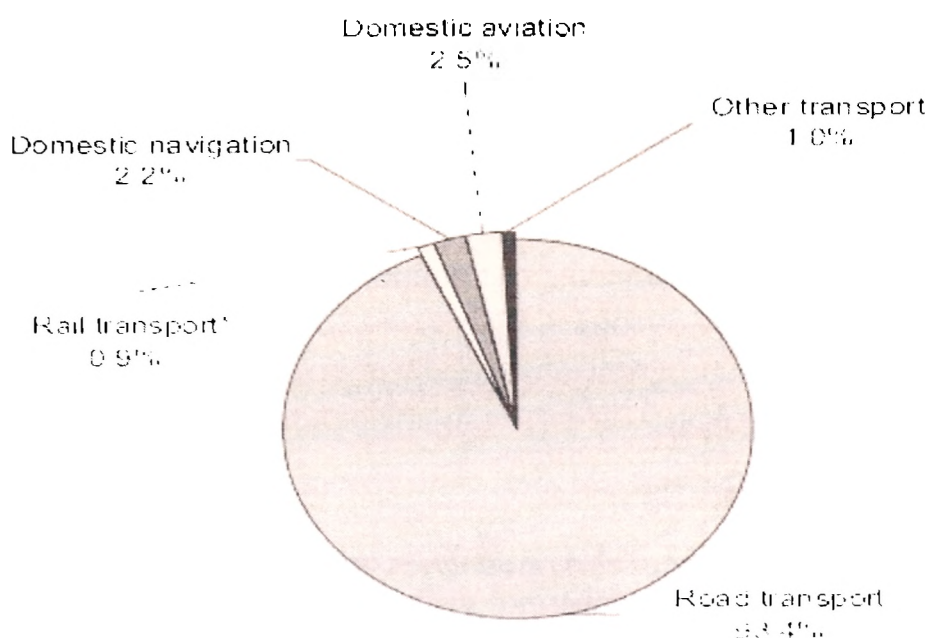
Εξέλιξη των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ανά πηγή στην Ε.Ε.25 . 1990-2004 (ως ποσοστό % του συνόλου)*



Source: European Environment Agency

Διάγραμμα 6.2.

Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές ανά επί μέρους κλάδο Ε.Ε. των 25, 2004 (ως ποσοστό % του συνόλου)



Source: European Environment Agency

*Data cover diesel (and some coal-powered) trains only: electric tractors are therefore excluded.

11. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΗΣ Ε.Ε.: Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών. Λευκή Βίβλος, COM (2001) 370, σελ. 16 επόμενα.