



ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΠΜΣ: «ΕΦΗΡΜΟΣΜΕΝΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ»

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: «ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ»

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: «ΟΙ ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ»**

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΤΣΙΜΙΔΑΚΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Α.Μ. 0814Μ054)

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΓΙΩΤΗ-ΠΑΠΑΔΑΚΗ ΟΛΓΑ



ΑΘΗΝΑ 2016

Δήλωση Αυθεντικότητας/ Ζητήματα Copyright

Η μεταπτυχιακή φοιτήτρια που εκπόνησε την παρούσα διπλωματική εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (μη-εμπορικός, μη-κερδοσκοπικός, αλλά εκπαιδευτικός και ερευνητικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες, κ.λ.π.), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή την γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Τσιμιδάκη Χριστίνα

Ευχαριστίες

Πρώτα από όλους θα ήθελα να ευχαριστήσω την επιβλέπουσα καθηγήτρια της διπλωματικής εργασίας κ. Γιώτη – Παπαδάκη Όλγα για τις πολύτιμες συμβουλές της, την εμπιστοσύνη και την εκτίμηση που μου έδειξε.

Στη συνέχεια θα ήθελα να απευθύνω ιδιαίτερες ευχαριστίες στον Ρόμπολα Περικλή για την καθοριστική του βοήθεια, ο οποίος με τα πλούσια πνευματικά προσόντα και το ήθος τους συνέβαλαν ουσιαστικά στην ολοκλήρωση αυτής της εργασίας.

Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω τους γονείς μου Αποστόλη και Μαργαρίτα αλλά και τον δικό μου άνθρωπο Δημήτρη, που με υπομονή και κουράγιο προσφέρουν την απαραίτητη ηθική συμπαράσταση σε κάθε προσπάθειά μου.

Περίληψη

Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη υιοθετήθηκε από τους αρχηγούς των κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 1986. Πρόκειται για την πρώτη και πλέον ουσιαστική τροποποίηση της Συνθήκης της Ρώμης με την οποία το 1957 είχε ιδρυθεί η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα. Στο διάστημα των δύο δεκαετιών σημειώθηκε σπουδαία πρόοδος στην Ευρωπαϊκή Ενοποίηση. Η Ενιαία Πράξη αποτελούσε το έναυσμα για την ανάπτυξη και την εξέλιξη της ευρωπαϊκής ιδέας και την απάντηση στην αντιμετώπιση του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος που δημιουργούσε η παγκοσμιοποίηση. Ουσιαστικά η Ενιαία Πράξη έθετε τις βάσεις για την δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα όπου πολίτες, εμπορεύματα και υπηρεσίες θα είχαν ένα κοινό χαρακτηριστικό, την ελεύθερη κυκλοφορία η οποία θα συνέβαλε στην ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σήμερα η Ευρωπαϊκή Ένωση παρουσιάζει έντονες ανισότητες σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο παρά το γεγονός ότι ξεκίνησε ως ένας χώρος σχετικά ομοιογενής και θα μπορούσε να ήταν ακόμα περισσότερο άνισος χωρίς την ύπαρξη των πολιτικών συνοχής.

Τα δίκτυα μεταφορών και ενέργειας είναι τα πλέον κομβικά στοιχεία του αναπτυξιακού σχεδίου της Ένωσης. Η ελεύθερη διακίνηση δεν μπορεί να εφαρμοστεί εάν δεν υπάρχουν σύγχρονες και αποτελεσματικές υποδομές μεταφορών ώστε να συνδέονται τα διάφορα περιφερειακά και εθνικά κέντρα.

Η παρούσα διπλωματική εργασία αποτυπώνει τις ευρωπαϊκές πολιτικές που εφαρμόστηκαν στην Ενιαία Αγορά και στον τομέα των μεταφορών περιγράφοντας τις διαδικασίες σχεδιασμού που ακολούθησαν τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις επιπτώσεις που επήλθαν τις τελευταίες δεκαετίες στο ευρωπαϊκό οικοδόμημα λόγω των πολιτικών που ακολούθηθηκαν. Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται προσπάθεια να αποσαφηνιστεί η έννοια της Εσωτερικής Αγοράς και η αναγκαιότητα ύπαρξης αυτής καθώς και οι πολιτικές εξελίξεις που οδήγησαν στην υιοθέτηση της. Στη συνέχεια αναλύονται οι ευρωπαϊκές μεταφορές και η πολιτική που εφαρμόστηκε ώστε η εξέλιξή τους να συνοδεύει την ανάπτυξη και τελικά την προώθηση της ευρωπαϊκής συνοχής και ανάπτυξης καθώς και η υφιστάμενη κατάσταση στις ελληνικές μεταφορές. Ολοκληρώνοντας αξιολογείται συνολικά η εξέλιξη που επήλθε στον ευρωπαϊκό χώρο όπως επηρεάστηκε από τις πολιτικές και τις δράσεις που εφαρμόστηκαν και διατυπώνονται ορισμένες σκέψεις για τις μελλοντικές εξελίξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και τις προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει στο ραγδαία μεταβαλλόμενο και συνεχώς ανταγωνιστικό παγκόσμιο περιβάλλον.

Abstract

The Single European Act was adopted by the Heads of State of the European Union in 1986. This is the first and most substantial amendment to the Treaty of Rome (1957) which founded the European Economic Community. Between these two decades great progress was made in the European Integration. The Single Act was the impetus for the growth and development of the European idea and the response to the tackle the competitive environment created by globalization. Essentially, the Single Act laid the foundations for the creation of an area without internal borders where people, goods and services will have a common feature, the free circulation which would help to strengthen economic and social cohesion of the European Union.

Nowadays, the European Union shows wide disparities in economic and social terms, despite the fact that it started as an area relatively homogeneous and could be even more unequal in the absence of cohesion policies.

Transport and energy networks are now the key elements of the Union's growth plan. Freedom of movement can not be applied without modern and efficient transport infrastructure to connect the different regional and national centers.

This thesis reflects European policies applied in the single market in the transport sector, describing the planning procedures followed by the European Union institutions and the impact made in the last decades in the European construction because of the policies pursued. The first chapter is an attempt to clarify the meaning of the Internal Market and the need for its existence and the political developments which led to its adoption. After that, we proceed to the analysis of the European transport policy and the policy applied so that their integration accompanies its growth and, finally, the promotion the European cohesion and development, and the existing situation in the Greek transport. Concluding, it is assessed globally the developments occurring in Europe as influenced by the policies and actions implemented and expressed some thoughts on the future of the European Union progress and challenges facing the rapidly changing and ever-competitive global environment.

«Αυτό που χρειαζόμαστε είναι δυνάμεις που μπορούμε να βρούμε μόνο μαζί. Πρέπει να απολαύσουμε πλήρως τα οφέλη μίας μεγάλης ενιαίας αγοράς»

Margaret Thatcher, 1986

Πίνακας Περιεχομένων

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	04
ABSTRACT	05
ΚΕΦΑΛΑΙΟ I Κοινή Εσωτερική Αγορά	
▪ Η Εσωτερική Αγορά	08
▪ Η έναρξη της εσωτερικής αγοράς τη δεκαετία του '80 και η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη.....	10
▪ Η επανεκκίνηση της εσωτερικής αγοράς το 2010.....	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ II Οι Ευρωπαϊκές μεταφορές	
▪ Ιστορική αναδρομή	14
▪ Οι γεωγραφικές ιδιαιτερότητες του Ευρωπαϊκού χώρου.....	14
▪ Η πολιτική μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.....	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ III Τα ευρωπαϊκά μέσα μεταφοράς	
▪ Ο σιδηρόδρομος.....	19
▪ Χερσαίες μεταφορές.....	20
▪ Θαλάσσιες μεταφορές.....	21
▪ Αεροπορικές μεταφορές.....	22
▪ Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.....	23
▪ Ρύπανση μεταφορών.....	25
▪ Σημαντικότητα ύπαρξης ενιαίας ευρωπαϊκής πολιτικής στις μεταφορές.....	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών	
▪ Στόχοι της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών.....	33
▪ Το περιβάλλον των μεταφορών σε εθνικό επίπεδο.....	35
Επίλογος	39
Βιβλιογραφικές αναφορές	42

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Κοινή Εσωτερική Αγορά

Η Εσωτερική Αγορά

Η εσωτερική αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) είναι μια ενιαία αγορά στην οποία τα αγαθά, οι υπηρεσίες, τα κεφάλαια και τα πρόσωπα κυκλοφορούν ελεύθερα και στο εσωτερικό της οποίας οι ευρωπαίοι πολίτες μπορούν να ζουν, να εργάζονται, να σπουδάζουν ή να ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα ελεύθερα. Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη του 1986 συμπεριέλαβε στη Συνθήκη ΕΟΚ τον στόχο της εσωτερικής αγοράς ορίζοντάς την ως *«έναν χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα μέσα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων»*.

Η ιστορία της Ευρωπαϊκής Ένωσης αρχίζει τυπικά με την Συνθήκη των Παρισίων που ιδρύει την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακα και Χάλυβα (ΕΚΑΧ) το 1951 και τις Συνθήκες της Ρώμης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΟΚ) και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας (ΕΥΡΑΤΟΜ) το 1957. Στα μέσα της δεκαετίας του 1980 οι αρχηγοί των κρατών – μελών αποφάσισαν να δώσουν νέα ώθηση στην ευρωπαϊκή ενοποίηση. Ήταν η απάντηση της Ευρώπης στην πρόκληση της παγκοσμιοποίησης και στον σκληρό διεθνή ανταγωνισμό¹. Το 1986 τα δέκα κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας υιοθέτησαν την Ενιαία Πράξη. Επρόκειτο για ένα σύντομο κείμενο το οποίο ωστόσο αποτελούσε την πρώτη μεγάλη τροποποίηση της Συνθήκης της Ρώμης. Η δύναμη της Ενιαίας Πράξης, όπως αποδείχθηκε στην συνέχεια, ήταν τόσο μεγάλη ώστε οδήγησε στην όλο και μεγαλύτερη οικονομική, πολιτική και χωρική ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Η Ενιαία Πράξη αναφέρεται σε έξι πολιτικές: πραγμάτωση της αγοράς χωρίς σύνορα, οικονομική και κοινωνική συνοχή, κοινή πολιτική επιστημονικής και τεχνολογικής ανάπτυξης, ενίσχυση του ευρωπαϊκού νομισματικού συστήματος, ανάδειξη μίας ευρωπαϊκής κοινωνικής διάστασης και συντονισμένη δράση στον περιβαλλοντικό τομέα.

Η ιδέα της εσωτερικής αγοράς αποτελούσε κοινοτικό στόχο ήδη από την συνθήκη της Ρώμης το 1957. Ωστόσο η υλοποίησή της παρέμενε στάσιμη καθώς συναντούσε πρακτικές δυσκολίες από τα κράτη – μέλη. Μεταξύ των λόγων που παρεμπόδιζαν την ολοκλήρωσή της ήταν η ύπαρξη τελωνιακών ελέγχων και γραφειοκρατικών διαδικασιών που εμπόδιζαν την ροή και μεταφορά των εμπορευμάτων, οι

¹ Dinan Desmond (2014), σ.205

φορολογικοί περιορισμοί λόγω των διαφορετικών συντελεστών ΦΠΑ και των ειδικών φόρων κατανάλωσης του κάθε κράτους μέλους και τα τεχνικά εμπόδια όπως οι διαφορετικές τεχνικές προδιαγραφές και οι προστατευμένες εθνικές αγορές κρατικών προμηθειών, όσα δηλαδή προσπαθούσε να εξαλείψει η Ενιαία Πράξη.

Στις 15 Φεβρουαρίου 1987 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκδίδει ανακοίνωση με τίτλο «*Προϋποθέσεις της επιτυχίας της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης: νέοι ορίζοντες για την Ευρώπη*» την οποία παρουσίασε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.² Το εν λόγω κείμενο αποτελεί ένα σχέδιο για την δημιουργία κοινού οικονομικού χώρου και εκτός των έξι πολιτικών που περιλαμβάνονταν στην Ενιαία Πράξη αναφέρεται επιπρόσθετα στην ανάγκη μεταρρυθμίσεων στην Κοινή Γεωργική πολιτική και στην ανάπτυξη της πολιτικής των μεταφορών και έργων υποδομής όπου τίθενται οι βάσεις που θα οδηγήσουν αργότερα τις προτάσεις για τα διευρωπαϊκά δίκτυα που θα υιοθετηθούν με την Συνθήκη του Μάαστριχτ.

Η συστράτευση των εταίρων για την εφαρμογή του προγράμματος ολοκλήρωσης της Εσωτερικής Αγοράς επηρεάστηκε σημαντικά από την έκθεση του Paolo Cecchini βάσει της οποίας η ελλιπής ολοκλήρωσή της εσωτερικής αγοράς δημιουργούσε διαφυγόντα κέρδη τα οποία οφείλονται στις περιορισμένες δυνατότητες δημιουργίας οικονομιών κλίμακας στη βιομηχανία, την έρευνα και την καινοτομία. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της έκθεσης αυτής η εξάλειψη των δασμολογικών εμποδίων θα επέφερε μείωση του κόστους παραγωγής ενός προϊόντος και συνεπώς μείωση της τιμής με την οποία διατίθεντο με αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης του προϊόντος. Έτσι θα δινόταν στις επιχειρήσεις το έναυσμα να αυξήσουν την παραγωγή τους και να δημιουργήσουν οικονομίες κλίμακας κάτι το οποίο προέβλεπε την αύξηση του εγχώριου προϊόντος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας κατά τέσσερις έως επτά μονάδες.³

Η δυναμική της πολιτικής για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς δημιούργησε ευρεία συναίνεση οδηγώντας τα κράτη – μέλη να υιοθετήσουν προτάσεις που αφορούσαν νέους τομείς όπως η οικονομική και κοινωνική συνοχή, η έρευνα και η τεχνολογική ανάπτυξη, το περιβάλλον, οι μεταφορές και ο πολιτισμός.

Από τη δημιουργία της το 1992, η ενιαία αγορά έχει καταστεί πιο ανοικτή στον ανταγωνισμό, έχει δημιουργήσει θέσεις απασχόλησης και έχει ελαττώσει πολλούς φραγμούς στις εμπορικές συναλλαγές. Η πράξη για την ενιαία αγορά παρουσιάστηκε σε δύο μέρη, το 2011 και το 2012, και περιείχε προτάσεις για την περαιτέρω αξιοποίηση ευκαιριών που διέθετε η ενιαία αγορά προκειμένου να τονωθεί η απασχόληση και να αναβαθμιστεί η εμπιστοσύνη στις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις.

Η συζήτηση σχετικά με την εσωτερική αγορά αναζωογονήθηκε από τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα με την ανακοίνωση για τη στρατηγική «Ευρώπη 2020», την έκθεση της Επιτροπής με τίτλο «*Μια νέα στρατηγική για την ενιαία αγορά — στην υπηρεσία της οικονομίας και της κοινωνίας της Ευρώπης*», την ανακοίνωση με τίτλο «*Πράξη*

² Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (1987)

³ Έκθεση Cecchini με τίτλο «Η πρόκληση του 1992», Paolo Cecchini, Βρυξέλλες 1989

για την *Ενιαία Αγορά — Δώδεκα δράσεις για την τόνωση της ανάπτυξης και την ενίσχυση της εμπιστοσύνης*», την ανακοίνωση με τίτλο «*Ενιαία αγορά — Πράξη II — Μαζί για μια νέα ανάπτυξη*» και πολλά ψηφίσματα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όπως «*Ολοκλήρωση της ενιαίας ψηφιακής αγοράς*», «*Μια ανταγωνιστική ενιαία ψηφιακή αγορά — η ηλεκτρονική διακυβέρνηση ως αιχμή του δόρατος*». Ένας από τους πιο ελπιδοφόρους και απαιτητικούς τομείς στον οποίο μπορεί να σημειωθεί πρόοδος είναι η ενιαία ψηφιακή αγορά. Στο πλαίσιο αυτού του τομέα παρουσιάζονται νέες δυνατότητες για την τόνωση της οικονομίας μέσω του ηλεκτρονικού εμπορίου και με παράλληλο περιορισμό της γραφειοκρατίας μέσω της ηλεκτρονικής διακυβέρνησης και της ψηφιοποίησης των δημόσιων υπηρεσιών. Επιπλέον, επισημαίνονται κλάδοι στους οποίους οι υφιστάμενοι κανονισμοί και επιχειρηματικές πρακτικές δεν ανταποκρίνονται στις ευκαιρίες που δημιουργούν οι τεχνολογίες της πληροφορίας και της επικοινωνίας.

Η κοινή αγορά, ο κύριος στόχος της Συνθήκης της Ρώμης, επιτεύχθηκε μέσω της τελωνειακής ένωσης του 1968, της κατάργησης των ποσοτώσεων, της ελεύθερης κυκλοφορίας των πολιτών και των εργαζομένων και μιας ορισμένης φορολογικής εναρμόνισης με τη γενική θέσπιση του ΦΠΑ το 1970. Ωστόσο, η ελευθερία εμπορίας αγαθών και υπηρεσιών και η ελευθερία εγκατάστασης εξακολουθούσαν να παραμένουν περιορισμένες λόγω συνεχιζόμενων πρακτικών κατά του ανταγωνισμού τις οποίες επέβαλαν οι δημόσιες αρχές.

Η έναρξη της εσωτερικής αγοράς τη δεκαετία του '80 και η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη

Η υπερβολικά λεπτομερής μέθοδος νομοθετικής εναρμόνισης και ο κανόνας που απαιτούσε ομοφωνία για τη λήψη αποφάσεων στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο οδηγούσε αναπόφευκτα σε έλλειψη προόδου ως προς την επίτευξη της ενιαίας αγοράς.

Σύμφωνα με την έκθεση Cecchini με τίτλο ⁴«*Το κόστος της μη Ευρώπης*», η οποία υποβλήθηκε τον Μάρτιο του 1988, αυτό είχε εξαιρετικά υψηλό κόστος για την οικονομία, το οποίο ανερχόταν στο 4,25% με 6,5% του ΑΕΠ. Στα μέσα της δεκαετίας του 1980, η πολιτική συζήτηση σχετικά με το ζήτημα αυτό οδήγησε την ΕΟΚ να εξετάσει μια πιο ενδελεχή προσέγγιση του στόχου της άρσης των εμπορικών φραγμών, την εσωτερική αγορά.

Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1987, ορίζοντας την 31η Δεκεμβρίου 1992 ως ακριβή προθεσμία για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς. Ισχυροποίησε επίσης τον μηχανισμό λήψης αποφάσεων για την εσωτερική αγορά, καθιερώνοντας την ψηφοφορία με ειδική πλειοψηφία για το κοινό δασμολόγιο, την

⁴ Έκθεση Cecchini με τίτλο «Το κόστος της μη-Ευρώπης», Paolo Cecchini, Βρυξέλλες 1988

ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, την ελεύθερη κυκλοφορία κεφαλαίων και τη σύγκλιση των εθνικών νομοθεσιών. Μέχρι την ημερομηνία της προθεσμίας, πάνω από το 90% των νομοθετικών πράξεων που απαριθμούνταν στη Λευκή Βίβλο του 1985 είχαν εγκριθεί, κυρίως με τον κανόνα της ειδικής πλειοψηφίας.

Η εσωτερική αγορά συνέβαλε σημαντικά στην ευημερία και την ολοκλήρωση της ευρωπαϊκής οικονομίας. Οδήγησε σε αύξηση του ενδοενοσιακού εμπορίου κατά περίπου 15% ετησίως σε περίοδο δέκα ετών, αύξηση της παραγωγικότητας και μείωση του κόστους μέσω της κατάρτησης των τελωνειακών διατυπώσεων, της εναρμόνισης ή της αμοιβαίας αναγνώρισης τεχνικών κανόνων και της πτώσης των τιμών λόγω του ανταγωνισμού· περαιτέρω ανάπτυξη 1,8% την τελευταία δεκαετία· δημιουργία περίπου 2,5 εκατομμυρίων επιπλέον θέσεων εργασίας, με παράλληλη μείωση των διαφορών ανάμεσα στα επίπεδα εισοδήματος των κρατών μελών.

Η επανεκκίνηση της εσωτερικής αγοράς το 2010

Δεδομένου ότι παραμένουν αναξιοποίητες οι πλήρεις δυνατότητες της εσωτερικής αγοράς και ότι η Ευρώπη έχει μετασηματιστεί χάρη στην επανένωση, τη διεύρυνση και τη στενότερη ολοκλήρωση μετά την καθιέρωση της ενιαίας αγοράς, το Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και η Επιτροπή κατέβαλαν νέες προσπάθειες για την επανεκκίνηση της, επιχειρώντας να της δώσουν νέα ώθηση και να τοποθετήσουν το κοινό, τους καταναλωτές και τις ΜΜΕ στο επίκεντρο της πολιτικής για την ενιαία αγορά.

Τον Μάιο του 2010, η Επιτροπή δημοσίευσε έκθεση με τίτλο «Μια νέα στρατηγική για την ενιαία αγορά — στην υπηρεσία της οικονομίας και της κοινωνίας της Ευρώπης»⁵, η οποία καλύπτει όλες τις σχετικές πολιτικές (πολιτική ανταγωνισμού, πολιτική για τους καταναλωτές, ψηφιακή πολιτική, φορολογική πολιτική και άλλες πολιτικές). Ορίζονται, επίσης, διάφορες πρωτοβουλίες με στόχο τη στήριξη της ενιαίας αγοράς μέσω της άρσης των φραγμών που εξακολουθούν να υπάρχουν. Η εν λόγω έκθεση προετοίμασε το έδαφος για την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Προς μια Πράξη για την Ενιαία Αγορά»⁶, στην οποία η Επιτροπή παρουσίασε σειρά προτεινόμενων μέτρων που αποσκοπούν στην τόνωση της ευρωπαϊκής οικονομίας και τη δημιουργία θέσεων εργασίας, υιοθετώντας έτσι πιο φιλόδοξη πολιτική για την ενιαία αγορά. Σε συνέχεια της ανακοίνωσης της 11ης Ιανουαρίου 2012 με τίτλο «Ένα συνεκτικό πλαίσιο για την ενίσχυση της εμπιστοσύνης στην ενιαία ψηφιακή αγορά ηλεκτρονικού εμπορίου και διαδικτυακών υπηρεσιών»⁷, η Επιτροπή δημοσίευσε τον

⁵ http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/monti_report_final_10_05_2010_el.pdf, Μάιος 2010

⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=URISERV%3Aami0061>

⁷ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52011DC0942>

Ιούνιο του 2012 ανακοίνωση με τίτλο «Καλύτερη διακυβέρνηση για την ενιαία αγορά»⁸ στην οποία η Επιτροπή ζήτησε επίσης την επιτάχυνση των διαδικασιών επί παραβάσει και την εξασφάλιση της συμμόρφωσης με τις αποφάσεις του Δικαστηρίου μέσω διαδικασιών επιβολής χρηματικής ποινής. Η Επιτροπή πρότεινε οριζόντια μέτρα, όπως η έμφαση σε σαφείς και εύκολα υλοποιήσιμες νέες ρυθμίσεις, η καλύτερη χρήση των υφιστάμενων εργαλείων πληροφορικής προκειμένου να διευκολυνθεί η άσκηση των δικαιωμάτων σχετικά με την ενιαία αγορά, και η δημιουργία εθνικών κέντρων για την εποπτεία της λειτουργίας της ενιαίας αγοράς. Η παρακολούθηση αποτελεί αναπόσπαστο μέρος των ετήσιων εκθέσεων σχετικά με την ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς στο πλαίσιο της διαδικασίας του Ευρωπαϊκού Εξαμήνου. Τον Οκτώβριο του 2012, η Επιτροπή υπέβαλε δεύτερη δέσμη προτάσεων — Δεύτερη Πράξη για την Ενιαία Αγορά⁹ — για την περαιτέρω ανάπτυξη της ενιαίας αγοράς και την αξιοποίηση του ανεκμετάλλετου δυναμικού της ως κινητήριας δύναμης για την ανάπτυξη. Η Δεύτερη Πράξη για την Ενιαία Αγορά ορίζει 12 βασικές δράσεις προς άμεση υιοθέτηση από τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι δράσεις αυτές ομαδοποιούνται σε τέσσερις κατηγορίες που αντιμετωπίζονται ως κινητήριες δυνάμεις για την ανάπτυξη, την απασχόληση και την εμπιστοσύνη¹⁰:

Η Δεύτερη Πράξη για την Ενιαία Αγορά ακολουθεί τα βήματα της αρχικής δέσμης μέτρων που είχε παρουσιάσει η Επιτροπή — της Πρώτης Πράξης για την Ενιαία Αγορά — και περιλαμβάνει τις παρακάτω δράσεις που αποσκοπούν σε μια πληρέστερη και καλύτερα ολοκληρωμένη ενιαία αγορά:

- Ανάπτυξη πλήρως ολοκληρωμένων δικτύων στην ενιαία αγορά
- Κινητικότητα των επιχειρήσεων και των πολιτών
- Ψηφιακή οικονομία
- Ενίσχυση της συνοχής και της εμπιστοσύνης των καταναλωτών

Αν και η βαρύτητα και των τεσσάρων θεματικών ενοτήτων είναι ισάξια, η πρώτη από αυτές, δηλαδή η ανάπτυξη πλήρως ολοκληρωμένων δικτύων αναδεικνύεται ως η βάση στην οποία θα μπορέσει να στηριχθεί η κινητικότητα των επιχειρήσεων και των πολιτών, και ως προαπαιτούμενο για την ενίσχυση της συνοχής. Η ενότητα αυτή εξειδικεύεται ως εξής:

Βασική δράση 1 (Σιδηροδρομικές μεταφορές): Άνοιγμα των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών εσωτερικού σε επιχειρήσεις από άλλο κράτος μέλος, για τη βελτίωση της ποιότητας και της αποδοτικότητας από πλευράς κόστους των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών.

⁸ http://ec.europa.eu/growth/single-market/index_en.htm

⁹ http://ec.europa.eu/internal_market/smact/docs/single-market-act2_el.pdf

Βασική δράση 2 (Θαλάσσιες μεταφορές): Δημιουργία μιας πραγματικής ενιαίας αγοράς για τις θαλάσσιες μεταφορές, με την κατάργηση πλέον της υπαγωγής των ενωσιακών εμπορευμάτων που μεταφέρονται μεταξύ θαλασσιών λιμένων της ΕΕ στις διοικητικές και τελωνειακές διατυπώσεις που ισχύουν για τα εμπορεύματα που φθάνουν από υπερπόντιους λιμένες.

Βασική δράση 3 (Αεροπορικές μεταφορές): Επίσπευση της υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού για τη βελτίωση της ασφάλειας πτήσεων, της μεταφορικής ικανότητας και της αποτελεσματικότητας και των αεροπορικών μεταφορών και τη μείωση του περιβαλλοντικού αντίκτυπου τους.

Βασική δράση 4 (Ενέργεια): Βελτίωση της υλοποίησης και της εφαρμογής της τρίτης δέσμης μέτρων για την ενέργεια και δημιουργία διασυνοριακών αγορών επωφελών για τους καταναλωτές.

Η Επιτροπή επρόκειτο να υποβάλει όλες τις βασικές νομοθετικές προτάσεις που συνδέονται με τη Δεύτερη Πράξη για την Ενιαία Αγορά έως την άνοιξη του 2013, καθώς και όλες τις μη νομοθετικές προτάσεις μέχρι το τέλος του 2013. Το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο κλήθηκαν να εγκρίνουν νομοθετικές προτάσεις κατά προτεραιότητα. Ωστόσο, εξακολουθούν να υπάρχουν πολλά εμπόδια σε τομείς των οποίων η ολοκλήρωση απαιτεί περισσότερες προσπάθειες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

Ευρωπαϊκές μεταφορές

Ιστορική αναδρομή

Ο κλάδος των μεταφορών υπήρξε ένας από τους πρώτους τομείς της κοινής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας. Οι απαρχές αυτής της πολιτικής βρίσκονται στη Συνθήκη της Ρώμης. Καθώς όμως η Συνθήκη δεν καθόριζε το περιεχόμενο της κοινής πολιτικής μεταφορών, ο καθορισμός του έπρεπε να αποτελέσει αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ των κρατών μελών. Η πρόοδος στο θέμα αυτό υπήρξε πολύ αργή έως τη δεκαετία του 1980, κυρίως επειδή οι κυβερνήσεις δίσταζαν να παραιτηθούν από το δικαίωμα ελέγχου των εθνικών μεταφορικών τους δικτύων, καθώς και λόγω των σημαντικών διαφορών μεταξύ των ρυθμιστικών και των μεταφορικών δομών κάθε χώρας. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, απογοητευμένο από τον αποσπασματικό χαρακτήρα της σχετικής νομοθεσίας επί 25 τουλάχιστον χρόνια, προέβη σε μια άνευ προηγουμένου ενέργεια και παρέπεμψε το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για την μη κατάρτιση κοινής πολιτικής μεταφορών. Η απόφαση του Δικαστηρίου, η οποία εκδόθηκε τον Μάιο του 1985, ήταν το έναυσμα για να αρχίσει να σημειώνεται πρόοδος προς την κατεύθυνση της χάραξης μιας κοινής πολιτικής. Την απόφαση του Δικαστηρίου το 1985 ακολούθησε σύντομα η έκδοση Λευκής Βίβλου από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την προώθηση της εσωτερικής αγοράς. Το κείμενο αυτό περιείχε ειδικές αναφορές στον κλάδο των μεταφορών και έθετε συγκεκριμένους στόχους, οι οποίοι έπρεπε να επιτευχθούν ως το 1992.

Οι γεωγραφικές ιδιαιτερότητες του Ευρωπαϊκού χώρου

Ο χώρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά καθώς μεταβάλλεται συνεχώς μέσα από τις διαδοχικές διευρύνσεις των τελευταίων ετών. Το χωρικό αντικείμενο του σχεδιασμού της Ένωσης δεν είναι σταθερό καθώς μεγεθύνεται γεωγραφικά. Ωστόσο τα γεωγραφικά σύνορα της Ένωσης δεν είναι προκαθορισμένα και οι κανόνες της γεωγραφικής της μεγέθυνσης είναι ιδιότυποι. Η ένταξη μίας χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση προϋποθέτει η θέση της να ανήκει στον χώρο που κατά συνθήκη ονομάζεται Ευρώπη αλλά και από την εκπλήρωση κάποιων πολιτικών και οικονομικών κριτηρίων, τα κριτήρια προσχώρησης - κριτήρια της

Κοπεγχάγης¹¹ τα οποία αναφέρονται στην ύπαρξη σταθερών θεσμών που εγγυώνται την δημοκρατία, το κράτος δικαίου, τα ανθρώπινα δικαιώματα, τον σεβασμό των μειονοτήτων και την ύπαρξη μίας βιώσιμης οικονομίας αγοράς.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση λειτουργεί σε διάφορα επίπεδα και με διαφορετική σύνθεση γεγονός που οδήγησε στην αναγκαιότητα οργάνωσή της σε επίπεδο επικοινωνίας και μεταφορών. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980 άρχισε η συζήτηση σχετικά με τη σημασία της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων. Για ορισμένα κράτη-μέλη, η έννοια αυτή θα έπρεπε να εφαρμόζεται μόνο στους πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης πράγμα που σήμαινε τη διατήρηση των ελέγχων στα σύνορα και το διαχωρισμό μεταξύ των ευρωπαίων πολιτών και των υπηκόων τρίτων χωρών. Από την άλλη πλευρά άλλα κράτη-μέλη επιθυμούσαν την καθιέρωση της ελεύθερης κυκλοφορίας για όλους και την κατάργηση αυτών των συνοριακών ελέγχων. Επειδή δεν επιτεύχθηκε συμφωνία στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Γαλλία, η Γερμανία, το Βέλγιο, το Λουξεμβούργο και οι Κάτω Χώρες αποφάσισαν το 1985 να δημιουργήσουν μεταξύ τους ένα χώρο χωρίς σύνορα, το χώρο «Σένγκεν», από το όνομα της πόλης του Λουξεμβούργου στην οποία υπογράφηκαν οι πρώτες συμφωνίες. Η σύμβαση του Σένγκεν υπογράφηκε από τα πέντε αυτά κράτη το 1990 αλλά τέθηκε σε ισχύ το 1995 και καθορίζει τις προϋποθέσεις εφαρμογής ελεύθερης κυκλοφορίας και τις εγγυήσεις για την εφαρμογή άρσης των ελέγχων στα εσωτερικά σύνορα, κοινή σειρά κανόνων που εφαρμόζονται σε άτομα που διασχίζουν τα εξωτερικά σύνορα των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εναρμόνιση των κανόνων σχετικά με τους όρους εισόδου και θεώρησης διαβατηρίου για σύντομες διαμονές, ενισχυμένη αστυνομική συνεργασία συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων διασυνοριακής παρακολούθησης και συνεχούς καταδίωξης, ενισχυμένη δικαστική συνεργασία μέσω ενός ταχύτερου συστήματος έκδοσης και καλύτερης μεταβίβασης της εκτέλεσης των κατασταλτικών δικαστικών αποφάσεων και θέσπιση και ανάπτυξη του συστήματος πληροφόρησης Σένγκεν (SIS).¹² Σήμερα ο χώρος Σένγκεν αποτελείται από 26 ευρωπαϊκές χώρες όπου οι 22 είναι κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Βέλγιο, Τσεχική Δημοκρατία, Δανία, Γερμανία, Εσθονία, Ελλάδα, Ισπανία, Γαλλία, Ιταλία, Λετονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Ουγγαρία, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Αυστρία, Πολωνία, Πορτογαλία, Σλοβακία, Σλοβενία, Φινλανδία και Σουηδία, μαζί με την Ισλανδία, το Λιχτενστάιν, τη Νορβηγία και την

¹¹ Η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση θεσπίζει τους όρους (άρθρο 49) και τις αρχές (άρθρο 6 παράγραφος 1) με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνεται κάθε χώρα που επιθυμεί να γίνει μέλος της ΕΕ. Αυτά τα κριτήρια, τρία στον αριθμό, καθιερώθηκαν από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Κοπεγχάγης το 1993 και ενισχύθηκαν από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Μαδρίτης το 1995.

¹² Στο πλαίσιο του μηχανισμού Σένγκεν, εκπονήθηκε ένα σύστημα πληροφοριών που καθιστά δυνατό τον έλεγχο των εθνικών συνόρων και παρέχει τη δυνατότητα στις δικαστικές αρχές να αποκτούν πληροφορίες σχετικά με πρόσωπα ή αντικείμενα. Τα κράτη-μέλη τροφοδοτούν το σύστημα με πληροφορίες μέσω εθνικών δικτύων (N-SIS) που είναι συνδεδεμένα με ένα κεντρικό σύστημα (C-SIS). Αυτό το σύστημα πληροφοριών έρχεται να συμπληρώσει ένα δίκτυο γνωστό ως SIRENE (αίτηση συμπληρωματικών πληροφοριών για εθνικές καταχωρήσεις), το οποίο είναι η ανθρώπινη διεπαφή του SIS.

Ελβετία. Η τελευταία διεύρυνση του χώρου Σένγκεν πραγματοποιήθηκε στις 19 Δεκεμβρίου 2011 όταν προσχώρησε το Λιχτενστάιν.



(Φωτογραφία: <http://en.wikipedia.org>)

Μπλε : χώρες Σένγκεν και ΕΕ
Γαλάζιο: χώρες Σένγκεν αλλά όχι ΕΕ
Πράσινο: χώρες ΕΕ αλλά όχι Σένγκεν
Κίτρινο: χώρες υπό ένταξη

Η κατάργηση των εσωτερικών συνόρων της Ένωσης και η ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και αγαθών οδήγησε αναπόφευκτα στην υιοθέτηση αυστηρών μέτρων των κοινά εξωτερικών συνόρων της. Ο έλεγχος αυτός παραμένει ως αρμοδιότητα των κρατών-μελών ωστόσο από τον Οκτώβριο του 2005 άρχισε να λειτουργεί η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Frontex η οποία εδρεύει στην Βαρσοβία και έχει ως αντικείμενο την ενίσχυση της ασφάλειας των εξωτερικών συνόρων εξασφαλίζοντας το συντονισμό των ενεργειών των κρατών-μελών στην εφαρμογή της κοινής πολιτικής της Ένωσης για την ολοκληρωμένη διαχείριση των συνόρων.¹³

¹³ Integrated Border Management <http://frontex.europa.eu/about-frontex/origin/>

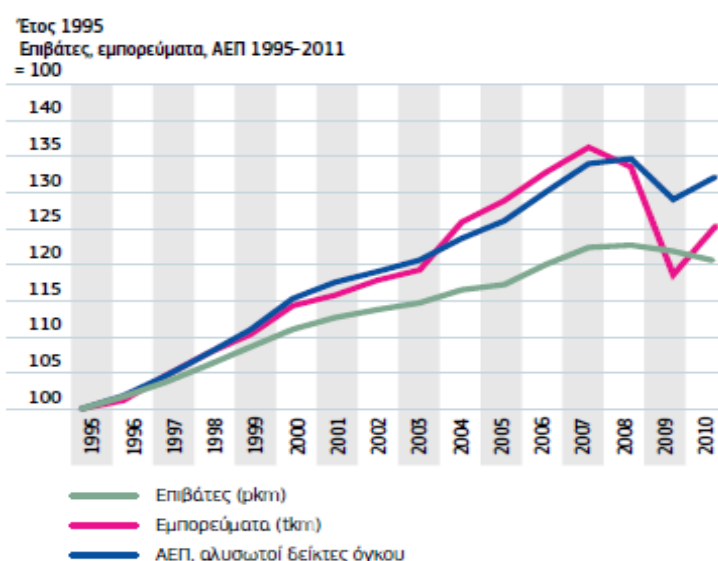
Η πολιτική μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Οι μεταφορές αποτελούν τον θεμέλιο λίθο της διαδικασίας της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και συνδέονται σταθερά με τη δημιουργία και την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, η οποία δημιουργεί θέσεις απασχόλησης και συμβάλλει στην αύξηση της οικονομικής ανάπτυξης. Ως ένας από τους πρώτους τομείς κοινής πολιτικής της σημερινής Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο τομέας των μεταφορών θεωρήθηκε τομέας ζωτικής σημασίας για την ελεύθερη κυκλοφορία των ατόμων, των υπηρεσιών και των αγαθών

Τις τελευταίες δεκαετίες, οι εξελίξεις της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών συνέβαλαν στην ενίσχυση της ευρύτερης εσωτερικής αγοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω της απελευθέρωσης εθνικών αγορών στις οποίες παλαιότερα δέσποζαν μονοπώλια, όπως οι αεροπορικές και οι σιδηροδρομικές μεταφορές.

Η πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμβάλλει επίσης στην προστασία των προσώπων που ταξιδεύουν. Ένα από τα επιτεύγματά της στο πεδίο αυτό είναι η διασφάλιση και η κατοχύρωση των δικαιωμάτων των επιβατών. Εφεξής, οσάκις οι επιβάτες πέφτουν θύματα καθυστερήσεων, δεν χρειάζεται πλέον να εντοπίζουν οι ίδιοι την αιτία. Έχουν δικαίωμα ενημέρωσης και γνωρίζουν πλέον ότι μπορούν να απαιτούν από τον μεταφορέα να τους παρέχει όλες τις αναγκαίες πληροφορίες. Εξάλλου, οι επιβάτες με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα χρήζουν ιδιαίτερης φροντίδας.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι η πρώτη και η μόνη περιοχή στον κόσμο όπου οι επιβάτες απολαύουν μιας ολοκληρωμένης δέσμης βασικών δικαιωμάτων σε όλα τα μέσα μεταφοράς. Τα δικαιώματα αυτά βασίζονται στις αρχές της μη διακριτικής μεταχείρισης, της ακριβούς, έγκαιρης και εύκολης ενημέρωσης, καθώς και στην παροχή άμεσης και κατάλληλης βοήθειας.



Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Επικοινωνίας, Συνδέοντας τους ευρωπαίους πολίτες και τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις, 2014

Τα ορόσημα της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης

1992: Η Συνθήκη του Μάαστριχτ θεσπίζει τα διευρωπαϊκά δίκτυα και ενσωματώνει τις απαιτήσεις περιβαλλοντικής προστασίας στην πολιτική μεταφορών, η εξέλιξη δε αυτή ενισχύθηκε με την έκδοση, το ίδιο έτος, της Λευκής Βίβλου για την κοινή πολιτική μεταφορών.

1997: Η Συνθήκη του Άμστερνταμ θεσπίζει περισσότερα μέτρα περιβαλλοντικής προστασίας στον κλάδο των μεταφορών και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εκχωρεί εξουσίες συναπόφασης από κοινού με το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για όλες σχεδόν τις πτυχές της πολιτικής μεταφορών.

2001: Στη νέα Λευκή Βίβλο πραγματοποιείται μια πιο αποφασιστική στροφή προς μια περιβαλλοντικά υπεύθυνη πολιτική μεταφορών, ως μέσο αντιμετώπισης της άνισης ανάπτυξης των διαφόρων μέσων μεταφοράς, της συμφόρησης των ευρωπαϊκών οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων και των ολοένα επιδεινούμενων επιπτώσεων της ρύπανσης

2011: Η Λευκή Βίβλος «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών» εστιάζει αποφασιστικά στη διευθέτηση των εκκρεμοτήτων για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

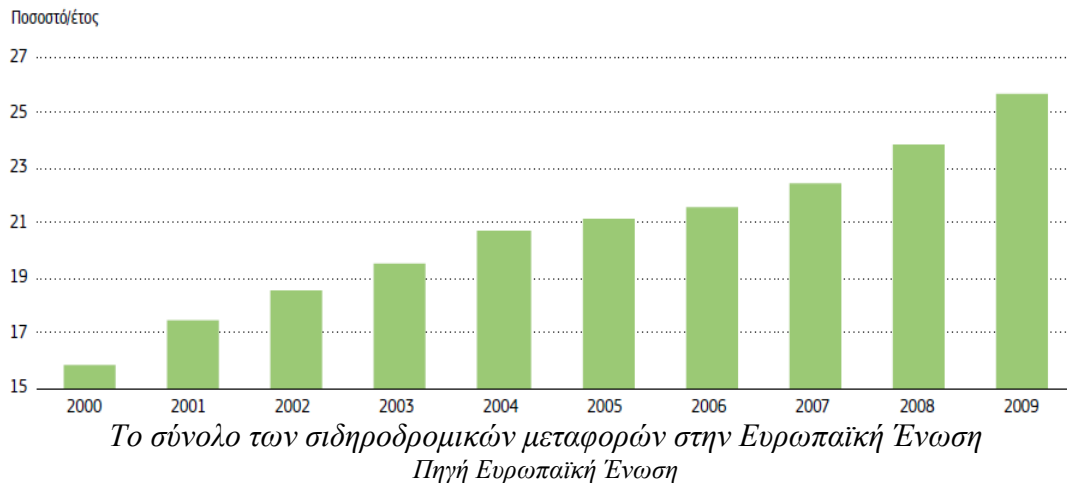
Τα ευρωπαϊκά μέσα μεταφοράς

Ο σιδηρόδρομος

Οι ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι κατατάσσονται μεταξύ των ασφαλέστερων σιδηροδρόμων παγκοσμίως και παρά το γεγονός ότι αποτελούν ένα πολύ φιλικό προς το περιβάλλον μέσο ο ανταγωνισμός τους με τις οδικές μεταφορές είναι μεγάλος και δύσκολο μπορεί να ξεπερασθεί καθώς οι αγορά των επιβατών και των εμπορευμάτων παρουσιάζει δυσπιστία.

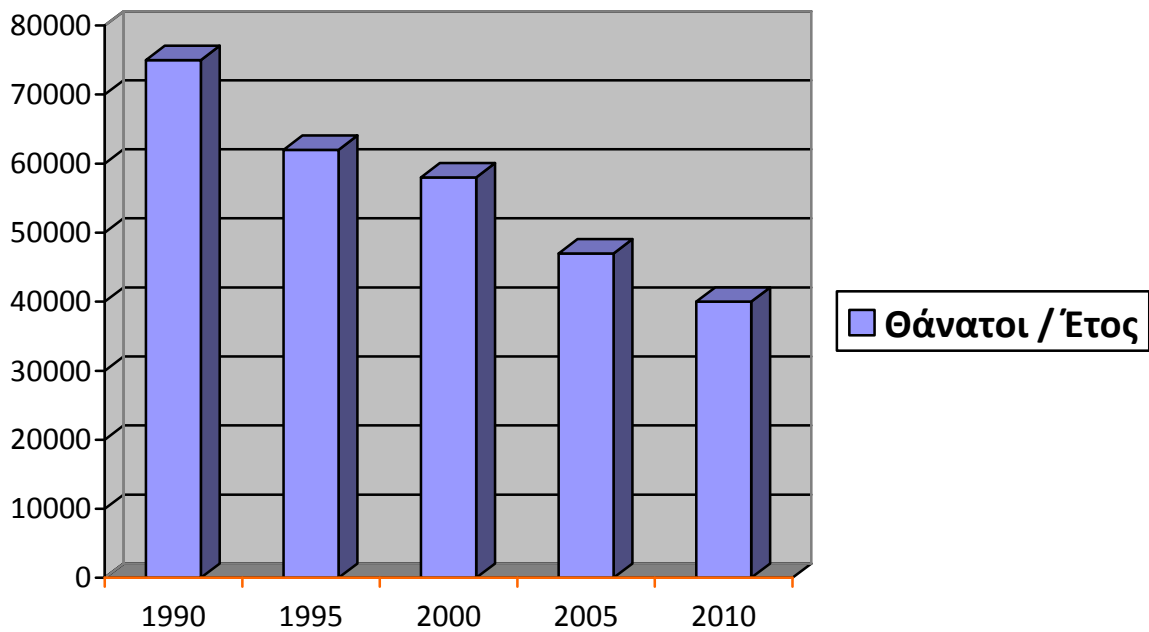
Σε εθνικό επίπεδο πολλά κράτη – μέλη ελέγχουν τον εθνικό φορέα εκμετάλλευσης των σιδηροδρόμων και οργανώνουν τις εθνικές μεταφορές βασισμένοι σε εθνικό επίπεδο. Το γεγονός αυτό της εθνικής προτεραιότητας οφείλεται στην ανομοιογένεια του σιδηροδρομικού συστήματος και στα διαφορετικά τεχνικά πρότυπα και στα συστήματα σηματοδότησης που εφαρμόζουν εφόσον η κάθε χώρα διαθέτει σιδηροδρομική γραμμή διαφορετικού εύρους. Για τους λόγους αυτούς η επίτευξη διασυνοριακών σιδηροδρομικών μεταφορών συναντά δυσκολίες και καθυστερήσεις. Από την απελευθέρωση της εσωτερικής ευρωπαϊκής αγοράς και έπειτα η σιδηροδρομικές μεταφορές βρέθηκαν μπροστά στον μεγάλο ανταγωνισμό με τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές καθώς παρουσίαζαν ελλείψεις και στο μεγαλύτερο μέρος τους. Μετά από μία μακρά περίοδο στασιμότητας και παρακμής ο τομέας του σιδηροδρόμου κατάφερε να προωθήσει μέτρα διαχωρισμού των υποδομών αναφορικά με την εκμετάλλευσή τους μέσα από μία σειρά νομοθετικών αλλαγών τις λεγόμενες «Δέσμες μέτρων για τους σιδηροδρόμους».¹⁴ Με την πάροδο των ετών ο ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός κλάδος αυξάνει σταδιακά τον επιβατικό αλλά και εμπορευματικό του όγκο και σταθεροποιείται στην αγορά ανάμεσα στα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς.

¹⁴ http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.6.html



Χερσαίες μεταφορές

Οι οδικές μεταφορές αποτελούν το κύριο μέσο μεταφοράς των επιβατών και των εμπορευμάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση ιδίως στις εσωτερικές μεταφορές. Χρειάστηκαν πολλά χρόνια για να ανοίξει την ευρωπαϊκή αγορά διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων και να εξαλειφθούν εμπόδια στον ανταγωνισμό, όπως ήταν οι άδειες που έπρεπε να εξασφαλίζουν οι οδικοί μεταφορείς για να έχουν πρόσβαση στην αγορά τρίτης χώρας, οι ποσοτώσεις για τον περιορισμό της χωρητικότητας της οδικής κυκλοφορίας και οι δασμοί. Η πρόοδος στο άνοιγμα της αγοράς των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών υπήρξε αργή. Το 1992 επιτράπηκε στις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις πούλμαν και λεωφορείων η παροχή διεθνών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών μεταξύ των κρατών μελών. Εξάλλου, οι επιχειρήσεις μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούν να μεταφέρουν επιβάτες με πούλμαν ή λεωφορείο χρησιμοποιώντας το οδικό δίκτυο της Ένωσης βάσει ευρωπαϊκής άδειας που εκδίδεται από τη χώρα της έδρας τους. Η ύπαρξη της ενιαίας αγοράς αρχικά δημιουργούσε προβλήματα καθώς το κάθε κράτος – μέλος δρούσε με τον δικό του τρόπο στο τομέα και με διαφορετικά τεχνικά και διοικητικά πρότυπα. Πλέον η Ευρωπαϊκή Ένωση εφαρμόζει κοινούς κανόνες και κοινή πολιτική τόσο για την διαδικασία μεταφοράς όσο και για την ασφάλεια αυτής και το 75% των εγχώριων εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ των κρατών – μελών πραγματοποιείται μέσω του οδικού δικτύου. Με την πάροδο των ετών τα επίπεδα ασφάλειας έχουν παρουσιάσει θεαματική βελτίωση και την τελευταία δεκαετία οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα μειώθηκαν κατά 43% με έτος-ορόσημο το 2012 όπου κατεγράφησαν τα λιγότερα ατυχήματα.



*Αριθμός θανάτων από τροχαία ατυχήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση
Στοιχεία από Ευρωπαϊκή Επιτροπή*

Θαλάσσιες μεταφορές

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν τεράστια σημασία για το ευρωπαϊκό εμπόριο καθώς σχεδόν το 90 % των εξωτερικών και το 40 % των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης διεξάγεται μέσω θαλάσσης. Επί πολλά χρόνια, δεν υπήρχε πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές σε κοινοτικό επίπεδο και μόλις το 1986 η Ευρώπη ενέκρινε την πρώτη νομοθετική δέσμη κανονιστικών ρυθμίσεων, η οποία στόχευε πρωτίστως στον άνοιγμα των ευρωπαϊκών αγορών θαλάσσιων μεταφορών και υπηρεσιών. Το 1989 ακολούθησε η δεύτερη δέσμη μέτρων, η οποία επέτρεπε την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός μιας χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης από επιχειρήσεις που εδρεύουν σε άλλη χώρα της ΕΕ (ενδομεταφορές - καμποτάζ)¹⁵. Αυτό συνέβαλε στη διατήρηση επαρκών συνδέσεων μεταξύ των νησιών και των πλέον απομακρυσμένων θαλάσσιων περιοχών και της ευρωπαϊκής ενδοχώρας. Όπως συνέβη και με τα άλλα μέσα μεταφοράς, ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην ασφάλεια, στις εργασιακές συνθήκες και στην κατάρτιση των ναυτιλλομένων καθώς η κατάλληλη εκπαίδευση των πληρωμάτων αποτελεί ουσιαστική προϋπόθεση για την παροχή ασφαλών και ποιοτικών υπηρεσιών. Τα περιβαλλοντικά ζητήματα αποτελούν πλέον αναπόσπαστο μέρος της ναυτιλιακής

¹⁵ http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/el/FTU_5.6.11.pdf

νομοθεσίας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση συμβάλλει στη θέσπιση παγκόσμιων κανόνων για τη μείωση των εκπομπών και την προστασία του ευαίσθητου θαλάσσιου περιβάλλοντος και ταυτόχρονα εφαρμόζει κανόνες για τις απορρίψεις αποβλήτων πλοίων, καθώς και πρότυπα σχετικά με τα καύσιμα και τις εκπομπές. Πρωτοποριακοί μηχανισμοί παρακολούθησης και ελέγχου βοηθούν τα κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εντοπίζουν, να προλαμβάνουν και να αντιμετωπίζουν τις πετρελαιοκηλίδες στη θάλασσα. Όσον αφορά τον τομέα της ασφάλειας, η μεγαλύτερη απειλή κατά της ασφάλειας της διεθνούς ναυτιλίας είναι η πειρατεία. Οι πειρατικές ενέργειες εναντίον πλοίων αποτελούν σοβαρή απειλή για τις ζωές των μελών του πληρώματος και των επιβατών, καθώς και για την ασφάλεια και την προστασία της ναυσιπλοΐας. Αποτελούν επίσης πηγή έντονης ανησυχίας, δεδομένης της σημασίας των θαλάσσιων μεταφορών για τις διεθνείς εμπορικές σχέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ένωση εφαρμόζει δεόντως τους κανόνες περί προστασίας των πλοίων και των λιμένων προκειμένου να διασφαλίζει την ασφάλεια και την προστασία του μεγάλου αριθμού των πλοίων που καταπλέουν στους ευρωπαϊκούς λιμένες ή διέρχονται από των ευρωπαϊκών υδάτων.

Αεροπορικές μεταφορές

Οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν έναν τομέα στρατηγικής σημασίας με σημαντική συμβολή στην οικονομία και την απασχόληση στο εύρος Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς απασχολούν άμεσα ή έμμεσα 5,1 εκατομμύρια άτομα και συνεισφέρουν 365 δισεκατομμύρια ευρώ (ή το 2,4 %) στο ευρωπαϊκό Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) . Η αγορά των αεροπορικών μεταφορών απελευθερώθηκε σταδιακά μέσω τριών διαδοχικών δεσμών μέτρων, τα οποία αφορούσαν την αδειοδότηση των αερομεταφορέων, την πρόσβαση στην αγορά και τους ναύλους. Τα μέτρα αυτά κατήργησαν τους περιορισμούς των αγορών αεροπορικών μεταφορών στην Ευρώπη που εμπόδιζαν την πραγματοποίηση διασυνοριακών επενδύσεων από τους ευρωπαϊούς αερομεταφορείς. Το 1992 μόνο σε 93 γραμμές στην Ευρώπη λειτουργούσαν περισσότερες από δύο αεροπορικές εταιρείες και το 2011 οι γραμμές αυτές αυξήθηκαν σε 482. Η πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης , τα άτομα που ταξιδεύουν με αεροπλάνο έχουν σήμερα πολύ περισσότερες επιλογές σε σχέση με αυτές που είχαν πριν από 20 χρόνια και πληρώνουν σημαντικά χαμηλότερες τιμές. Ωστόσο, η Ευρώπη απέχει ακόμη πολύ από την εκπλήρωση των φιλοδοξιών της για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό¹⁶, πρέπει δε να καταβάλει περισσότερες προσπάθειες για να εξασφαλίσει το συντομότερο δυνατό τα οφέλη ενός πραγματικά ενοποιημένου επιχειρησιακού εναέριου χώρου.

¹⁶ Single European Sky, http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/index_en.htm

Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών

Στα τέλη της δεκαετίας του 1980 εμφανίστηκε η ιδέα των Διευρωπαϊκών Δικτύων και σχετίζεται με την δυναμική της δημιουργίας της ενιαίας αγοράς. Μέχρι τότε τα μεταφορικά και ενεργειακά δίκτυα σχεδιάζονταν κυρίως με βάση τις εθνικές ανάγκες. Από την δεκαετία του 1970 και μετά είχαν δημιουργηθεί αρκετοί διεθνείς άξονες μεταφορών ωστόσο εξακολουθούσαν να υπάρχουν ελλείψεις σημαντικών συνδέσεων όχι μόνο του κέντρου με την περιφέρεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και μέσα στο ίδιο το κέντρο. Η ύπαρξη μίας ενιαίας κοινοτικής πολιτικής ήταν απαραίτητη και την ώθηση προς την κατεύθυνση αυτή έδωσε μία ομάδα που αποτελούνταν από βιομήχανους και διαπίστωσαν ότι η ενιαία αγορά δεν θα μπορούσε να ευδοκιμήσει χωρίς την συμπλήρωση των «ελλειπόντων δικτύων».¹⁷ Το 1990 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατάρτισε το πρώτο πρόγραμμα δράσης για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, ενέργειας και τηλεπικοινωνιών και το 1992 τα διευρωπαϊκά δίκτυα αποκτούν νομική βάση με την ένταξή τους ως πολιτική στη συνθήκη του Μάαστριχτ.¹⁸

Οι διαδικασίες σχεδιασμού και υλοποίησης των διευρωπαϊκών δικτύων διαφέρουν από τις διαδικασίες που ακολουθούνται για την κοινωνική και οικονομική συνοχή. Η Συνθήκη της Ένωσης ορίζει τρία ουσιαστικά καθήκοντα στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων. Πρώτον, χαράζει κατευθυντήριες γραμμές για τα δίκτυα και τον καθορισμό των έργων κοινού ενδιαφέροντος. Δεύτερον, προωθεί τα έργα μέσω της χρηματοδότησης των μελετών σκοπιμότητας και της παροχής χρηματοδοτικών εγγυήσεων. Τρίτον, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα τεχνικής τυποποίησης ώστε να εξασφαλιστεί η συμβατότητα μεταξύ των επιμέρους τμημάτων των δικτύων.¹⁹

Η προώθηση των διευρωπαϊκών δικτύων δεν ήταν μία εύκολη υπόθεση. Οι αρχηγοί των κρατών – μελών δίσταζαν μπροστά στον τρόπο χρηματοδότησης που είχε προταθεί ο οποίος ήταν τριπλός: δανεισμός από την Ευρωπαϊκή Ένωση, μέρος του προϋπολογισμού και δάνεια από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Τελικά ο πρώτος κατάλογος με 14 διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών επικυρώνεται από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Έσσεν τον Δεκέμβριο του 1994.²⁰

Η ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων περιλαμβάνει τόσο τη διασύνδεση και διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων όσο και την πρόσβαση σε αυτά με έργα σε αυτοκινητοδρόμους, σιδηροδρομικές συνδέσεις διακρατικού χαρακτήρα, λιμάνια και αεροδρόμια.

¹⁷ European Roundtable of Industrialists, (1987).

¹⁸ Συνθήκη του Μάαστριχτ είναι το κείμενο της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση που υπεγράφη 7 Φεβρουαρίου 1992 στο Μάαστριχτ.

¹⁹ Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, Κεφάλαιο XV, Έρευνα και τεχνολογική ανάπτυξη, (1992)

²⁰ Σύνοδος 9ης-10ης Δεκεμβρίου 1994 - ΕΣΣΕΝ

Στον τομέα των μεταφορών υπάρχουν και μία σειρά από άλλες διαστάσεις με χωρικές επιπτώσεις, εκτός από την κατασκευή δικτύων μεταφορών σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Ο χώρος των μεταφορών είναι χερσαίος, εναέριος και υδάτινος και η απελευθέρωση της αγοράς των αεροπορικών μεταφορών και ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός έχει καταστεί μοχλός ανάπτυξης. Η αγορά έχει ενισχυθεί σημαντικά αφού τα δρομολόγια που εξυπηρετούν τις ευρωπαϊκές χώρες, έχουν αυξηθεί οι αερομεταφορές χαμηλού κόστους και έχουν αναπτυχθεί οι περιφερειακοί αερολιμένες που επηρεάζουν σημαντικά τόσο οικονομικά όσο και χωρικά σε πόλεις και περιφέρειες.²¹

Τα σύνορα της Ένωσης είναι κατά κύριο λόγο θαλάσσια γεγονός που οδήγησε τις θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές να αναδειχθούν σε ισχυρές εμπορευματικές μεταφορές εξίσου με τις οδικές. Ο μεγάλος αριθμός λιμένων προβάλλει την ναυτιλία ως εναλλακτική λύση έναντι των χερσαίων μεταφορών. Ο κλάδος των θαλάσσιων και ακτοποϊκών μεταφορών θα μπορέσει να αναπτυχθεί περισσότερο μόνο όταν βελτιωθούν οι λιμενικές υποδομές της Ένωσης και προωθηθεί η συνεργασία μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων και η εξειδίκευσή τους εφόσον ο βασικότερος στόχος της Ένωσης είναι η εγκαθίδρυση «Κοινού Ευρωπαϊκού Θαλάσσιου Χώρου».²² Αναφορικά με τις ποτάμιες μεταφορές μπορεί να κατέχουν μόνο το 3% των εμπορευματικών μεταφορών ωστόσο σε ορισμένες ποτάμιες οδούς το ποσοστό ανέρχεται σε 40% γεγονός που προωθεί την αξιοποίηση της εφεδρικής μεταφορικής τους ικανότητα μέσω του εκσυγχρονισμού των μέσω που χρησιμοποιούνται σε αυτούς. Το σχέδιο δράσης για την προώθηση των ποτάμιων μεταφορών καθορίζεται στο πρόγραμμα Naiades.²³

Σε χερσαίο επίπεδο τα προβλήματα της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της προσβασιμότητας δεν είναι δυνατόν να εξαλείψουν με νέες υποδομές καθώς το κόστος είναι μεγάλο όπως και ο χρόνος που απαιτείται για τον σχεδιασμό τους λόγω των περιβαλλοντικών πιέσεων. Για να οδηγηθούμε σε μεγαλύτερη εγκατάλειψη των ιδιωτικών οχημάτων ώστε να επωφεληθεί και το περιβάλλον αλλά και ο χώρος η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει την παράλληλη διασύνδεση διαφόρων μέσων, λεωφορεία, τραμ, τρένα και ποδήλατα.²⁴

²¹ Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (22-06-2006)

²² Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (07-06-2006)

²³ Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (17-01-2006)

²⁴ http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport_index_en.htm



- | | | |
|--------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| ■ ΒΑΛΤΙΚΗΣ-ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ | ■ ΑΝΑΤΟΛΗΣ / ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ | ■ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ |
| ■ ΒΟΡΕΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ-ΒΑΛΤΙΚΗΣ | ■ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑΣ-ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ | ■ ΒΟΡΕΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ-ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ |
| ■ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ | ■ ΡΗΝΟΥ-ΑΛΠΕΩΝ | ■ ΡΗΝΟΥ-ΔΟΥΝΑΒΗ |

Σχηματικός ενδεικτικός χάρτης των διαδρόμων του κύριου δικτύου, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 44 παράγραφος 2 του κανονισμού για το ΔΕΔ-Μ.²⁵

Ρύπανση μεταφορών

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση οι μεταφορές βασίζονται κυρίως στα ορυκτά καύσιμα με βασικότερο το πετρέλαιο. Λαμβάνοντας σοβαρά υπόψη ότι τα κοιτάσματα πετρελαίου μειώνονται συνεχώς οδηγούμαστε στην ανάγκη εξεύρεσης νέων καυσίμων ώστε να αντικατασταθεί άμεσα η χρήση του πετρελαίου. Ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας προειδοποιεί πως «όσο μικρότερη επιτυχία σημειώσει η ανθρωπότητα στον περιορισμό του διοξειδίου του άνθρακα, τόσο μεγαλύτερη θα είναι η αύξηση της τιμής του πετρελαίου».²⁶ Αν δεν επιτευχθεί σύντομα η απεξάρτηση των μεταφορών από το πετρέλαιο οι μεταφορές θα υποστούν σοβαρό πλήγμα και θα καταστεί οικονομικώς αδύνατη η απόκτησή του, ενώ ταυτόχρονα θα επηρεαστούν αρνητικά ο πληθωρισμός, το εμπορικό ισοζύγιο και η ανταγωνιστικότητα στο

²⁵ <http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EL&t=PDF&f=ST%205166%202014%20INIT>

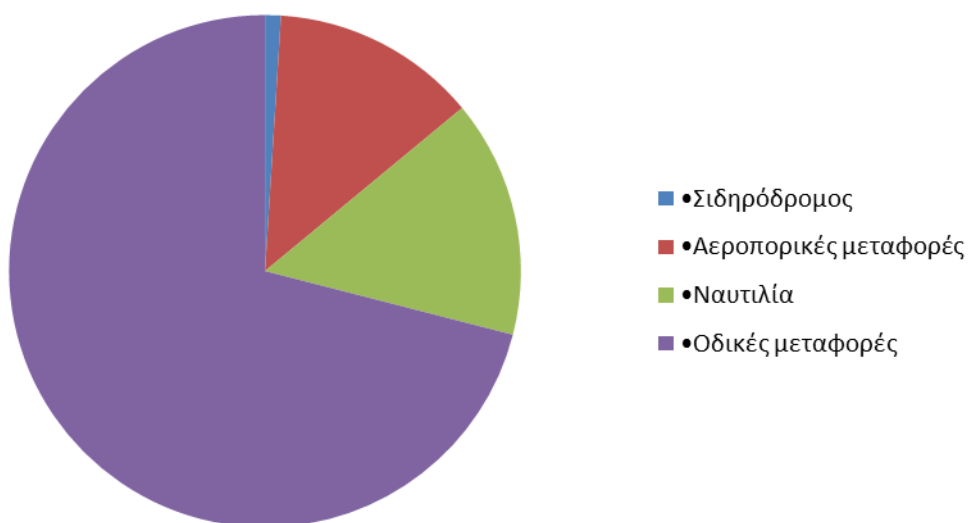
²⁶ ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, Βρυξέλλες 2011

εσωτερικό της Ευρωπαϊκής ηπείρου. Παρά το γεγονός ότι έχουν γίνει σημαντικές προσπάθειες «απεξάρτησης» από το πετρέλαιο με νέες τεχνολογίες και έξυπνες βελτιώσεις η ευρωπαϊκή ηπειρος εξακολουθεί να εξαρτάται από το πετρέλαιο και τα παράγωγά του κατά 96% των αναγκών της συμπεραίνοντας πως το σύστημα μεταφορών δεν έχει αλλάξει ουσιαστικά. Θα μπορούσαμε να πούμε πως αν η ευρωπαϊκή πολιτική δεν αλλάξει «νοοτροπία» και η υφιστάμενη κατάσταση διατηρηθεί ως έχει τότε η εξάρτηση των μεταφορών από το πετρέλαιο θα εξακολουθεί να είναι κοντά στο 90% και οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας θα υπερβαίνουν οριακά μόνο τον στόχο του 10% που τέθηκε για το 2020. Οι εκπομπές CO₂ από τις μεταφορές θα παραμείνουν κατά το ένα τρίτο υψηλότερες ως προς τα επίπεδα του 1990 έως το 2050 και το κόστος της συμφόρησης θα αυξηθεί κατά περίπου 50% έως το 2050. Το χάσμα της προσβασιμότητας μεταξύ των κεντρικών και περιφερειακών περιοχών θα διευρυνθεί. Το κοινωνικό κόστος των ατυχημάτων και της ηχορρύπανσης θα συνεχίσει να αυξάνεται. Βλέπουμε πως εκτός από το πετρέλαιο είναι επιτακτική ανάγκη να μειωθεί και η εκπομπή των θερμοκηπιακών αερίων. *«Δεδομένης της σημαντικής αύξησης των εκπομπών από τις μεταφορές τις δύο τελευταίες δεκαετίες οι μεταφορές θα εξακολουθήσουν να βρίσκονται πάνω από τα επίπεδα του 1990 κατά 8% το έτος 2030»*, αναφέρεται χαρακτηριστικά στη Λευκή Βίβλο.²⁷

Σύμφωνα με πρόσφατες μετρήσεις οι οδικές μεταφορές καταναλώνουν την μερίδα του λέοντος από την συνολική ενέργεια που χρησιμοποιείται και ευθύνονται για το ποσοστό ρύπανσης του κλάδου με τα επιβατικά αυτοκίνητα να παράγουν τα δύο τρίτα των εκπομπών. Στο ακόλουθο σχήμα απεικονίζονται οι κλάδοι των μεταφορών με τα ποσοστά ρύπων που παράγουν.

²⁷ ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, Βρυξέλλες 2011

Ποσοστό ρύπανσης που παράγεται ανά κλάδο



*Ποσοστό ρύπανσης που παράγεται ανά κλάδο μεταφορών
Πηγή Ευρωπαϊκή Επιτροπή*

Με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης υλοποιούνται αρκετά έργα με βασικό σκοπό να μεταβούμε σε καθεστώς βιώσιμης αστικής κινητικότητας με βασικότερο το πρόγραμμα CIVITAS²⁸ το οποίο απευθύνεται σε όλη την Ευρώπη και εφαρμόζει καινοτόμες και ολοκληρωμένες στρατηγικές που αφορούν την ενέργεια, τις μεταφορές και την βελτίωση του περιβάλλοντος. Μέχρι στιγμής έργα σε 59 πόλεις βρίσκονται σε εξέλιξη με την προώθηση χρήσης εναλλακτικών καυσίμων και πηγών ενέργειας με σκοπό τη μείωση της εξάρτησης από το πετρέλαιο, και εφαρμόζονται σε λεωφορεία, ταξί και φορτηγά προωθώντας μια πιο βιώσιμη χρήση της ενέργειας στον τομέα των μεταφορών αυξάνοντας την ενεργειακή απόδοση με νέες και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και την αφομοίωσης των εναλλακτικών οχημάτων. Ωστόσο στις αγροτικές περιοχές η εφαρμογή τους αποβαίνει δύσκολη καθώς στερούνται των αναγκαίων υποδομών.

Οι δραστηριότητες που χρηματοδοτούνται από το σκέλος των μεταφορών του προγράμματος Ευφυής Ενέργεια για την Ευρώπη (STEER²⁹) προωθούν μια πιο βιώσιμη χρήση της ενέργειας στον τομέα των μεταφορών (δηλαδή, αύξηση της ενεργειακής απόδοσης, των νέων και ανανεώσιμων πηγών καυσίμων, και της αφομοίωσης των αυτοκινούμενων οχημάτων εναλλακτικά). Η ειδική εστίαση είναι στο εναλλακτικό σύστημα κίνησης των οχημάτων, τα μέτρα πολιτικής για την αποτελεσματικότερη χρήση της ενέργειας στον τομέα των μεταφορών, και την ενίσχυση της γνώσης των τοπικών φορέων διαχείρισης στον τομέα των μεταφορών.

²⁸CIVITAS, Intelligent Energy Europe Programme, Support for sustainable energy solutions <http://www.civitas-initiative.eu/>

²⁹ Πρόγραμμα «Ευφυής ενέργεια - Ευρώπη», <https://ec.europa.eu/energy/intelligent/>

Εύκολα λοιπόν, αντιλαμβάνεται κάποιος πως οι Ευρωπαϊκές μεταφορές, αν και έχουν γίνει έντονες προσπάθειες, δεν έχουν εξελιχθεί και δεν έχουν γίνει τόσο ανταγωνιστικές όσο επιδιώκεται καθώς η στρατηγική για την προώθηση καθαρών καυσίμων σε αυτές παραμένει διστακτική λόγω της έλλειψης υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού σε καύσιμα όπως επίσης και του υψηλού κόστους των οχημάτων χαμηλών ρύπων και της χαμηλής αποδοχής τους από τους καταναλωτές.

Σε ένα διεθνές περιβάλλον όπου ο ανταγωνισμός είναι μεγάλος με νέες τεχνολογίες και επενδύσεις σε υποδομές οι ευρωπαϊκές μεταφορές καλούνται να διατηρήσουν την ανταγωνιστική τους θέση και να λύσουν καίρια ζητήματα της μείωσης εκπομπής ρύπων, της αντιμετώπισης της συμφόρησης τόσο σε χερσαίο όσο και σε εναέριο επίπεδο, της εύρεσης πόρων χρηματοδότησης ώστε να ενισχυθούν οι επενδύσεις στις υποδομές και η αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων αν υπάρχουν ακόμη κενά με τις μεθόδους ελέγχου της ασφάλειας να παρουσιάζονται ανεπαρκείς για τους πολίτες και για τη μεταφορά των φορτίων τόσο στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής ηπείρου όσο και στις μεταφορές που προέρχονται από χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η διασφάλιση υψηλών επιπέδων ασφάλειας για τους πολίτες είναι επιτακτική ανάγκη και αυτό επιδιώκεται να επιτευχθεί με τη βελτίωση των μεθόδων ελέγχου γι' αυτό και είναι σημαντική η συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και η ανταλλαγή προτάσεων ώστε να επιτευχθεί ασφαλής μεταφορά στις εναέριες, στις χερσαίες και στις θαλάσσιες μετακινήσεις.

Πιο συγκεκριμένα οι εναέριες μεταφορές θα πρέπει να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα ασφάλειας με νέες τεχνολογίες και μέσα αλλά κυρίως θα πρέπει να δημιουργηθεί γόνιμο έδαφος συνεργασίας με τους μεγάλους διεθνείς εταίρους.

Στις χερσαίες μεταφορές περιλαμβάνονται οι μετακινήσεις με οχήματα στον οδικό άξονα και οι σιδηροδρομικές μεταφορές. Για την αποφυγή ατυχημάτων στο οδικό δίκτυο θα πρέπει να βελτιωθεί ο οδικός άξονας με έργα υποδομής και χρήση νέων τεχνολογιών αλλά θα πρέπει να υπάρξει και πρόγραμμα ενημέρωσης και εκπαίδευσης οδικής συμπεριφοράς προς του πολίτες προκειμένου να μειωθούν τα ατυχήματα στο οδικό δίκτυο.

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές θα πρέπει να ενταχθούν ουσιαστικά σε έναν ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο όπου βασικός στόχος θα είναι η διασφάλιση των μετακινήσεων με σύγχρονα και ασφαλή μέσα, πράγμα το οποίο θα εξασφαλισθεί από τη συνεργασία των ευρωπαϊκών οργανώσεων στον τομέα. Ήδη αυτή την στιγμή οι σιδηροδρομικές μεταφορές αντιμετωπίζονται τις περισσότερες φορές υποτιμητικά ειδικά για την μεταφορά εμπορευμάτων καθώς δεν διαθέτουν σύγχρονα μέσα μεταφοράς και διαφύλαξης των προϊόντων. Εύκολα αντιλαμβάνεται κάποιος πως πρέπει να γίνουν σημαντικές διαρθρωτικές αλλαγές με σημαντικές επενδύσεις στην αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου και επέκταση αυτού προκειμένου οι σιδηροδρομικές μεταφορές να γίνουν πιο ανταγωνιστικές στο χώρο.

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν δύο καίρια ζητήματα που χρήζουν άμεσης επίλυσης. Αφενός την ασφάλεια μεταφοράς των επιβατών με εντατικούς και τεχνικούς ελέγχους. Αφετέρου την προστασία του περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προκαλούν τα πλοία. Το σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων *SafeSeaNet*³⁰ (Safe Sea Network) θα προσφέρει ένα βελτιωμένο επίπεδο επικοινωνίας θα συμβάλει στην αποτροπή των θαλάσσιων ατυχημάτων, θα συμβάλει στην εξάλειψη της πειρατείας και θα εξασφαλίσει την ασφαλή μεταφορά των επιβατών. Με τη χρήση νέας τεχνολογίας και καλύτερων ποιοτικά καυσίμων θα μειωθεί αισθητά η θαλάσσια ρύπανση καθώς ο στόχος για την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι η μείωση των εκπομπών CO₂ κατά 40 με 50 % έως το 2050, όπως αναφέρθηκενωρίτερα.

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων στις μεταφορές η ενιαία αγορά θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο ώστε να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης στην παγκόσμια αγορά, οικονομικά αλλά και κοινωνικά, και θα οδηγήσει στην επίτευξη μιας πλήρους και ουσιαστικής ενοποίησης του συστήματος των μεταφορών. Η παγκόσμια οικονομική κρίση έχει επιφέρει και κοινωνική κρίση με τα ποσοστά ανεργίας αναφορικά με τις ανάγκες εξυπηρέτησης στο εσωτερικό της ηπείρου αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Σημαντικότητα ύπαρξης ενιαίας ευρωπαϊκής πολιτικής στις μεταφορές

Όπως αναφέραμε και νωρίτερα, οι ευρωπαϊκές μεταφορές εξυπηρετούν τόσο τις μετακινήσεις των πολιτών όσο και των εμπορευμάτων. Η κυριότερη προτεραιότητα ωστόσο είναι η ασφάλεια των μεταφορών. Μέχρι στιγμής στο ζήτημα της ασφάλειας βρίσκεται σε πολύ υψηλά επίπεδα, κυρίως στους νέους. Η ενιαία αγορά θα συντελέσει στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας μέσω των έργων που θα πραγματοποιηθούν αλλά και σε οργανωτικό επίπεδο καθώς χρειάζονται μεταρρυθμίσεις και χρήση νέων τεχνολογιών ικανών να ενισχύσουν την εμπιστοσύνη και των πολιτών αλλά και των επενδυτικών επιχειρήσεων.

Κατά την Έκθεση Grech³¹ στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: «*Δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς για τους καταναλωτές και τους πολίτες*», το 2010, ανακοινώθηκαν βασικές και συμπληρωματικές δράσεις για την ενίσχυση της εμπιστοσύνης. Σε γενικές γραμμές περιλαμβάνεται η δημιουργία Ενιαίου Ευρωπαϊκού ουρανού (Single European Sky)³², η δημιουργία Ενιαίου Σιδηροδρομικού χώρου (Single European railway Area)³³, και

³⁰ SafeSeaNet (Safe Sea Network), <http://ec.europa.eu/idabc/en/document/2282/5926.html>

³¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A7-2010-0132+0+DOC+PDF+V0//EL>

³² http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/index_en.htm

³³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=URISERV%3Atr0041>

η δημιουργία Ενιαίου θαλάσσιου χώρου, της λεγόμενης «μπλε ζώνης» (blue belt) για τις θαλάσσιες μεταφορές που αφορά την πλήρη συνεργασία, σύμπραξη και ανταλλαγή δεδομένων λειτουργίας μεταξύ των Ευρωπαϊκών λιμένων. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου (Οκτώβριος 2011) «Η κοινή συμμετοχή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου της ΕΕ, της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, της Επιτροπής των Περιφερειών και πολλών ενδιαφερομένων οδήγησε σε ένα ευρέως αποδεκτό πολιτικό όραμα για την περαιτέρω ανάπτυξη της ενιαίας αγοράς και έδωσε τη δυνατότητα να επικεντρωθεί η πολιτική προσοχή».

Αρκετές πρωτοβουλίες για τις αστικές μεταφορές ανακοινώθηκαν στη Λευκή Βίβλο (2011) «*Προς μία Ενιαία Ευρωπαϊκή Περιοχή Μεταφορών*». Από τη Λευκή Βίβλο του 2001 η πολιτική αυτή προσανατολίστηκε προς μία αρμονική και συνεπή ανάπτυξη των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, ιδίως μέσα από τη «συντροπικότητα», δηλαδή τη χρήση κάθε τρόπου μεταφοράς είτε χερσαίου, είτε θαλάσσιου, είτε εναέριου, με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο.

Το 2006, που πραγματοποιήθηκε η ενδιάμεση αναθεώρηση της «Λευκής Βίβλου, 2001» που κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι προσπάθειες πρέπει να ενταθούν μεταξύ άλλων, στον τομέα των αστικών μεταφορών, προκειμένου να επιτευχθούν οι βασικοί στόχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην πολιτική των μεταφορών.

Επιπλέον, με την Πράσινη Βίβλο (2007), «*Προς μια νέα νοοτροπία για την αστική κινητικότητα*», υιοθετούνται νέες απόψεις σχετικά με την ενίσχυση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των μεταφορών.

Κατά τη νέα ευρωπαϊκή πολιτική η χρηματοδότηση στον τομέα των μεταφορών που αφορά την περίοδο 2014 -2020 θα ανέλθει στα 26 δισεκατομμύρια και θα αποσκοπεί σε ένα νέο κεντρικό δίκτυο πλήρως καθορισμένο που θα αποτελεί τον κεντρικό άξονα μεταφορών στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά. Οι κυριότεροι άξονες της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποβλέπουν στην «ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς την εξασφάλιση αειφόρου ανάπτυξης, την ανάπτυξη των μεγάλων δικτύων της Ευρώπης, το χωροταξικό έλεγχο, την ενίσχυση της ασφάλειας, και την ανάπτυξη της διεθνούς συνεργασίας».

Οι δράσεις για επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής πολιτικής Μεταφορών διατυπώνονται σε μια έκθεση με σαράντα πρωτοβουλίες (Initiatives) ομαδοποιημένες σε τέσσερις κύριους Άξονες³⁴. Οι κύριοι άξονες της νέας πολιτικής Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι: 1) η ύπαρξη «βιωσιμότητας» (sustainability) σε όλους τους τομείς των μεταφορών, 2) η μείωση των εκπομπών του θερμοκηπίου από τις μεταφορές (greenhouse gas emissions) κατά 60% το 2050 σε σχέση με το 1990, 3) η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας σε όλα τα επίπεδα και τέλος, 4) η διατήρηση του σημερινού επιπέδου κινητικότητας με κάθε τρόπο.

³⁴Λευκή Βίβλος, Βρυξέλλες, [COM (2011) 144 τελικό / 28.3.2011]

Στο παρελθόν, τα συστήματα μεταφορών στην Ευρώπη αναπτύσσονταν κατά κύριο λόγο σύμφωνα με εθνικά κριτήρια γεγονός που οδήγησε σε λανθασμένες ακόμα ανύπαρκτες διασυνδέσεις στα σύνορα ή κατά μήκος των διαδρόμων ζωτικής σημασίας. Οι ανεπαρκείς διασυνδέσεις στον τομέα των μεταφορών αποτελούν μείζον ζήτημα για την οικονομική ανάπτυξη. Από τη δεκαετία του 1990, η πολιτική των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) εστιάζεται στη χρηματοδότηση της ανάπτυξης καίριων ευρωπαϊκών έργων υποδομής, όμως παραμένει η ανάγκη για ευρωπαϊκή χρηματοδότηση στον τομέα των μεταφορών και εστίαση του ενδιαφέροντος εκεί όπου αποφέρεται η μέγιστη προστιθεμένη αξία για τη δημιουργία ενός ισχυρού ευρωπαϊκού κεντρικού δικτύου.

Με την αναθεώρηση της Ευρωπαϊκής πολιτικής των ΔΕΔ-Μ το 2011 προβλέπεται η υιοθέτηση της έννοιας «Ευρωπαϊκής Περιοχής Μεταφορών» δηλαδή η μη ύπαρξη εσωτερικών συνόρων και η προώθηση της διασύνδεσης και της κοινής λειτουργίας των εθνικών δικτύων μεταφορών χωρίς περιορισμούς πρόσβασης. Η χρηματοδότηση των ΔΕΔ-Μ προέρχεται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής. Ουσιαστικά πρόκειται για ένα δίκτυο πολυτροπικών μεταφορών που ευνοεί τη μετάβαση από τις οδικές επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές προς άλλους τρόπους μεταφοράς.

Επί του παρόντος σε επίπεδο υποδομών η ανάπτυξη των ευρωπαϊκών μεταφορών εξακολουθεί να παρουσιάζει μεγάλες ανισότητες αν λάβουμε υπόψη μας το γεγονός πως οι προσφάτως ενταγμένες πλήρως στην Ευρωπαϊκή Ένωση χώρες δεν διαθέτουν ειδικές υποδομές για το σιδηροδρομικό δίκτυο και η ανάπτυξη των εθνικών τους δικτύων είναι σε πολύ χαμηλό επίπεδο από το μέσο όρο ανάπτυξης των παλαιότερων κρατών – μελών κατά συνέπεια το δίκτυο των ευρωπαϊκών μεταφορών να χρειάζεται επέκταση και αναβάθμιση.

Η επίτευξη του παραπάνω στόχου πρόκειται να υλοποιηθεί μέσω τις ιδέας του Διευρωπαϊκού Δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) που υπέβαλε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Οκτώβριο του 2011 στις Βρυξέλλες. Πρόκειται για ένα φιλόδοξο σχέδιο εκσυγχρονισμού και ανανέωσης του των αποσπασματικών εθνικών δικτύων που υφίσταντο σε ένα ενιαίο και λειτουργικό δίκτυο που θα συνδέει όλα τα σημεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρέχοντας δυνατότητα χρήσης όλων των μέσων μεταφοράς. Σύμφωνα με την ακριβή ανακοίνωση της Επιτροπής «Το νέο κεντρικό δίκτυο δεν θα έχει σημεία συμφόρησης, οι υποδομές του θα είναι αναβαθμισμένες και οι διασυνοριακές μεταφορές για επιβάτες και επιχειρήσεις εναρμονισμένες σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το νέο κεντρικό δίκτυο θα έχει βελτιωμένες συνδέσεις μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την κλιματική αλλαγή με μείωση των εκπομπών CO₂ από τις μεταφορές». Για τον σκοπό αυτό έχουν τεθεί προθεσμίες οι οποίες εγγυώνται ότι όλα τα έργα υλοποίησης του βασικού δικτύου θα εκτελούνται ως έργα προτεραιότητας με βασικότερο στόχο σταδιακά έως το 2050 το μεγαλύτερο μέρος των πολιτών και των επιχειρήσεων να μην χρειάζονται περισσότερο από 30 λεπτά για να φτάσουν στο

εκτεταμένο δίκτυο με ομαλότητα, ταχύτητα ασφάλεια και άνεση κατά την μετακίνηση τους χωρίς κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Το δίκτυο ΔΕΔ-Μ θα απαρτίζεται από δύο επίπεδα: το κεντρικό δίκτυο που θα ολοκληρωθεί μέχρι το 2030 και το εκτεταμένο δίκτυο που θα τροφοδοτεί το κεντρικό δίκτυο και θα ολοκληρωθεί μέχρι το 2050. Το εκτεταμένο δίκτυο θα καλύπτει ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση και θα εξασφαλίσει προσβασιμότητα σε όλες τις περιφέρειες. Στο κεντρικό δίκτυο προτεραιότητα θα έχουν οι σημαντικότερες ζεύξεις και κόμβοι του ΔΕΔ-Μ που θα έχουν τεθεί σε λειτουργία μέχρι το 2030. Και τα δύο επίπεδα του δικτύου περιλαμβάνουν όλους τους τρόπους μεταφοράς οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές, εσωτερικές πλωτές και θαλάσσιες μεταφορές, όπως και πλατφόρμες διατροπικών μεταφορών.

Το κόστος του πρώτου σταδίου του μεγαλειώδους αυτού έργου υπολογίζεται την περίοδο 2014-2020 να ανέλθει σε 250 δισεκατομμύρια ευρώ με χρονικό όριο υλοποίησης το 2030. Από τη διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» θα διατεθούν 31,7 δισεκατομμύρια ευρώ για υποδομές μεταφορών την επόμενη δημοσιονομική περίοδο 2012-2020. Το 80 % του ποσού αυτού θα χρησιμοποιηθεί για τη στήριξη έργων προτεραιότητας του κεντρικού δικτύου κατά μήκος των 10 διαδρόμων του κεντρικού δικτύου. και τη χρηματοδότηση οριζόντιων έργων – σχετιζόμενων με πληροφοριακά συστήματα – όπως του συστήματος SESAR³⁵ (τεχνολογική διάσταση του συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό), ή του ERTMS³⁶, του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας, το οποίο πρέπει να χρησιμοποιείται σε όλους τους μείζονες διαδρόμους μεταφορών. Θα διατεθούν επίσης κονδύλια για περιορισμένο αριθμό άλλων έργων σε τμήματα του κεντρικού δικτύου με υψηλή ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία .

³⁵ Η κοινή επιχείρηση «SESAR», η οποία θεσπίστηκε το 2007, διαχειρίζεται την τεχνολογική και βιομηχανική διάσταση του SES, δηλαδή την ανάπτυξη και εξέλιξη του νέου ευρωπαϊκού συστήματος ATM. Το συνολικό εκτιμώμενο κόστος της φάσης ανάπτυξης του προγράμματος SESAR (2008-2014 αρχικά, η οποία όμως δεν πρόκειται κατά πάσα πιθανότητα να έχει ολοκληρωθεί πριν το 2017) είναι 2,1 δισεκατομμύρια ευρώ που θα κατανεμηθούν εξίσου μεταξύ ΕΕ, Eurocontrol και κλάδου. Η φάση εφαρμογής (δηλαδή η μεγάλης κλίμακας εγκατάσταση του νέου συστήματος μεταξύ 2014 και 2020) ενδέχεται να κοστίσει πάνω από 30 δισεκατομμύρια ευρώ.

³⁶ Το ERTMS, το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, (European Rail Traffic Management System), σκοπό έχει να τερματίσει τον κατακερματισμό των συστημάτων ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας στην Ευρώπη και να εξασφαλισθεί η ρέουσα και ασφαλής σιδηροδρομική κυκλοφορία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

Στόχοι και πολιτικές

Στόχοι της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών

Σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο , «*Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών*», (Βρυξέλλες - 2011), οι δέκα στόχοι της Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών είναι οι ακόλουθοι:

Ανάπτυξη και εξάπλωση βιώσιμων νέων καυσίμων και συστημάτων πρόωσης

(1) Μείωση στο ήμισυ της χρήσης αυτοκινήτων «που κινούνται με συμβατικά καύσιμα» στις αστικές συγκοινωνίες έως το 2030, σταδιακή κατάργησή τους στις πόλεις έως το 2050, επίτευξη μιας ουσιαστικά απαλλαγμένης από CO₂ αστικής εφοδιαστικής στα μεγάλα αστικά κέντρα έως το 2030.

(2) Στις αερομεταφορές, τα βιώσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε διοξείδιο του άνθρακα καύσιμα πρέπει να ανέλθουν στο 40% έως το 2050, επίσης, έως το 2050 πρέπει να μειωθούν στην ΕΕ κατά 40% (εάν είναι εφικτό κατά 50%) οι εκπομπές CO₂ από καύσιμα πλοίων.

Βελτιστοποίηση των επιδόσεων των πολυτροπικών αλυσίδων εφοδιαστικής, συμπεριλαμβανομένης της καλύτερης αξιοποίησης ενεργειακά αποδοτικότερων τρόπων μεταφοράς

(3) Το 30% των οδικών εμπορευμάτων μεταφορών σε αποστάσεις άνω των 300km πρέπει να στραφεί σε άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές ή οι πλωτές μεταφορές έως το 2030, και το ποσοστό αυτό πρέπει να υπερβεί το 50% έως το 2050, με τη βοήθεια αποτελεσματικών και οικολογικών εμπορευματικών διαδρόμων. Για την εκπλήρωση αυτού του σκοπού απαιτείται επίσης η ανάπτυξη κατάλληλης υποδομής.

(4) Έως το 2050 πρέπει να έχει ολοκληρωθεί ένα ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας. Απαιτείται τριπλασιασμός του μήκους του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας μέχρι το 2030 και διατήρηση ενός πυκνού σιδηροδρομικού δικτύου σε όλα τα κράτη μέλη. Έως το 2050 η πλειονότητα των επιβατικών μεταφορών μεσαίων αποστάσεων πρέπει να πραγματοποιείται με το τρένο.

(5) Απαιτείται ένα πλήρως λειτουργικό πανευρωπαϊκό πολυτροπικό «κεντρικό δίκτυο» ΔΕΔ-Μ έως το 2030, ένα υψηλής ποιότητας και μεταφορικής ικανότητας δίκτυο έως το 2050, και ένα αντίστοιχο σύνολο υπηρεσιών πληροφοριών.

(6) Μέχρι το 2050, απαιτείται η σύνδεση όλων των αερολιμένων του κεντρικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο, κατά προτίμηση υψηλής ταχύτητας απαιτείται να εξασφαλισθεί ότι όλοι οι κεντρικοί θαλάσσιοι λιμένες θα συνδέονται επαρκώς με το σύστημα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, όπου είναι δυνατόν, με το σύστημα εσωτερικών πλωτών οδών.

Αύξηση της απόδοσης των μεταφορών και της χρήσης των υποδομών με συστήματα πληροφοριών και κινήτρων που βασίζονται στις ανάγκες της αγοράς

(7) Εξάπλωση μιας εκσυγχρονισμένης υποδομής διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR12) στην Ευρώπη έως το 2020 και ολοκλήρωση του Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου. Εξάπλωση ισοδύναμων χερσαίων και πλωτών συστημάτων διαχείρισης των μεταφορών (ERTMS13, ITS14, SSN και LRIT15, RIS16). Εξάπλωση του ευρωπαϊκού παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (Galileo).

(8) Έως το 2020, καθιέρωση του πλαισίου για ένα ευρωπαϊκό σύστημα πληροφοριών, διαχείρισης και πληρωμών για τις πολυτροπικές μεταφορές.

(9) Μέχρι το 2050, προσέγγιση του στόχου επίτευξης μηδενικού αριθμού θανάτων στις οδικές μεταφορές. Σύμφωνα με αυτόν τον στόχο, η ΕΕ στοχεύει στη μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού νεκρών από τροχαία δυστυχήματα έως το 2020. Διασφάλιση ότι η ΕΕ θα παραμείνει στην παγκόσμια πρωτοπορία στον τομέα της ασφάλειας υποδομών και της ασφάλειας προσώπων στις μεταφορές σε όλους τους τρόπους μεταφοράς.

(10) Με επιδίωξη την πλήρη εφαρμογή των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» και των δεσμεύσεων του ιδιωτικού τομέα για την εξάλειψη των στρεβλώσεων, συμπεριλαμβανομένων των επίσημων επιδοτήσεων, θα δημιουργηθούν έσοδα και διασφαλίζεται η χρηματοδότηση μελλοντικών επενδύσεων στις μεταφορές.

Το περιβάλλον των μεταφορών σε εθνικό επίπεδο

Μετά το άνοιγμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς τα Ανατολικά και λόγω της θέσης της Ελλάδας ως κόμβος της θαλάσσιας μεταφοράς και της αερομεταφοράς στη Ανατολική Μεσόγειο, έχει αυξηθεί η διεθνής σημασία της.

Τα βασικά χαρακτηριστικά που διέπουν το περιβάλλον των μεταφορών στην Ελλάδα είναι ότι, η χώρα βρίσκεται στην περιφερειακή ενότητα της Ευρώπης αλλά ουσιαστικά δεν διατηρεί φυσικά σύνορα με τα υπόλοιπα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το μεγαλύτερο μέρος των διασυνοριακών μετακινήσεων πραγματοποιείται μέσω θαλάσσιων οδών. Η Ελλάδα διαθέτει γενικά αραιό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο και οι βασικοί τύποι μεταφοράς είναι ο οδικός και ο θαλάσσιος.

Η θέση της Ελλάδας στο Ευρωπαϊκό σύστημα Μεταφορών στις μέρες μας έχει αλλάξει ριζικά. Η Ελλάδα βρίσκεται στη διασταύρωση τεσσάρων μεγάλων γεωπολιτικών περιοχών με αυξανόμενο ρόλο και επιρροή:

- Προς τα Δυτικά, με τις αναπτυγμένες χώρες – παλαιά - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Προς τον Βορρά, με τις νέες χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (χώρες της πρώην Ανατολικής Ευρώπης) που είναι εν δυνάμει στην άμεση περιοχή επιρροής της Ελλάδας τόσο οικονομικά όσο και στις μεταφορές.
- Προς την Ανατολή, με την αναπτυσσόμενη Τουρκία, για την όποια η Ελλάδα αποτελεί φυσική πύλη εισόδου προς τη Δυτική Ευρώπη.
- Προς νότο, με τις χώρες του Αραβικού τόξου που βρέχονται από την Ανατολική Μεσόγειο, με την Κύπρο και το Ισραήλ και με την διώρυγα του Σουέζ από την οποία περνούν όλες σχεδόν οι θαλάσσιες ροές από Ασία – Ινδία – και Αυστραλία προς την Ευρώπη περιλαμβανομένης της Ρωσίας – Μαύρης θάλασσας.

Στις οδικές μεταφορές έχουν προωθηθεί και υλοποιηθεί πολλά οδικά έργα, αρκετά από τα οποία κατασκευάστηκαν κατά προτεραιότητα. Βασικό επίτευγμα είναι η ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού που συνδέει το ανατολικό με το δυτικό μέρος της χώρας και αποτελεί το πιο σύνθετο οδικό έργο που έλαβε χώρα στην Ελλάδα. Υπό κατασκευή βρίσκεται ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (BOAK) αλλά αναμένεται επιτάχυνση ολοκλήρωσης του έργου μετά την ίδρυση του φορέα «Υποδομές Κρήτης Α.Ε». Οι παραχωρήσεις των μεγάλων οδικών αξόνων σε ιδιωτικές εταιρείες με τη μέθοδο ΣΔΙΤ έδωσαν ώθηση στην κατασκευή των μεγάλων έργων οδοποιίας αλλά συνέπεσαν με την αρνητική οικονομική συγκυρία που έχει δημιουργήσει καθυστερήσεις και προβλήματα.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο βρίσκεται κυρίως στο ανατολικό μέρος της χώρας. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν διεθνώς αποδεκτά πλεονεκτήματα έναντι των άλλων μέσων μαζικής μεταφοράς και αποτελούν σημαντικό τομέα επενδύσεων για τη μακροπρόθεσμη κάλυψη της σχετικής μεταφορικής ζήτησης, κυρίως σε περίπτωση μελλοντικής στενότητας ακόμη και έλλειψης των κλασικών πηγών ενεργείας. Τα σιδηροδρομικά δίκτυα, τα οποία σχεδιάστηκαν στα πλαίσια της εθνικής λογικής, οφείλουν να προσαρμοστούν στην πραγματικότητα της ενιαίας αγοράς: τα τρένα και οι επιβάτες τους πρέπει να μπορούν να διέρχονται ελεύθερα από τα σύνορα, εντός ενός ενοποιημένου χώρου. Για το σκοπό αυτό, η Ευρωπαϊκή Ένωση ενισχύει τη διαλειτουργικότητα των δικτύων, τονώνοντας τις επενδύσεις στις υποδομές. Επίσης, η Ευρωπαϊκή Ένωση εφαρμόζει μια πολιτική εναρμόνισης των δικαιωμάτων των επιβατών και των συνθηκών εργασίας, στα πλαίσια της λογικής της εσωτερικής αγοράς. Παρά το γεγονός ότι έχουν γίνει προσπάθειες ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου έστω και με αργά βήματα [ΠΑΘΕ/Π (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη / Προμαχώνας) - υπό κατασκευή, γραμμή Θεσσαλονίκη – Κομοτηνή, είχε προγραμματιστεί ωστόσο δεν έχει αρχίσει η κατασκευή], το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο παραμένει συνολικά μικρού μήκους και εξακολουθεί να εξυπηρετεί μόνο ένα τμήμα της χώρας. Ακόμα και στις περιοχές που εξυπηρετούνται από το σιδηρόδρομο, το μεταφορικό έργο παραμένει χαμηλό εξαιτίας διαφόρων τεχνικών θεμάτων όπως το διαφορετικό εύρος γραμμής ή οι σχετικά μικρές ταχύτητες, ενώ στον τομέα της ασφάλειας και του ελέγχου της κυκλοφορίας έχουν γίνει αξιόλογες προσπάθειες.

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την Ενωμένη Ευρώπη. Η Ευρωπαϊκή ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη, αυξάνοντας το εθνικό προϊόν των Ευρωπαϊκών χωρών και ενισχύοντας τη στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη διαπραγματευτική της δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς. Η ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας και η προστασία του υδάτινου περιβάλλοντος είναι οι βασικές κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την ταυτόχρονη ανάπτυξη των υδάτινων μεταφορών και υποδομών.

Η ελληνική ναυτιλία, διαδραματίζει σημαντικό και αξιόλογο ρόλο σε παγκόσμιο επίπεδο στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής, αφού καλύπτει μεγάλο εύρος στις ανάγκες μεταφοράς ενέργειας και πρώτων υλών και αποτελεί έναν από τους δύο βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας μαζί με τον τουρισμό. Η χώρα μας διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους ακτοπλοϊκούς στόλους που συμβάλλει στην εδαφική και κοινωνική συνοχή της. Επίσης, η Ελλάδα διαθέτει εκατοντάδες δημόσιους Λιμένες, διαφορετικού μεγέθους και σημασίας ο καθένας, με μεγάλη χωροταξική διασπορά και ποικιλία στις χρήσεις, οι οποίοι διαχειρίζονται πάνω από το 85% των εξωτερικών εμπορευματικών συναλλαγών της χώρας και εξασφαλίζουν την τροφοδοσία των νησιών. Ωστόσο, υπάρχουν σοβαρές ελλείψεις στις λιμενικές υποδομές με σημαντικότερες τα ανεπαρκή εξωτερικά και εσωτερικά λιμενικά έργα (μόλτοι, κυματοθραύστες, απουσία προσκρουστήρων και δεστρών), πρόχειρες κατασκευές εξυπηρέτησης των επιβατών, και ζητήματα που αφορούν την πρόσβαση στο λιμένα.

Οι αεροπορικές μεταφορές είναι ένας πλέον από τους αποτελεσματικούς μοχλούς παρέμβασης στην κοινωνική, οικονομική, χωροταξική - περιβαλλοντική, πληθυσμιακή και πολιτιστική εξέλιξη της χώρας μας και σημειώνει ταχεία ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια διαθέτοντας μεγάλο αριθμό αερολιμένων, με βασικότερο τον Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος». Ωστόσο και στον τομέα των εναέριων μεταφορών υπάρχουν ζητήματα προς επίλυση κυρίως αναφορικά με τις υποδομές. Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποσκοπεί στον εκσυγχρονισμό των υποδομών και στην αυξανόμενη ροή επιβατών, εξασφαλίζοντας πάντοτε την ασφάλεια των μετακινήσεων και με σεβασμό προς το περιβάλλον μέσα από την προσπάθεια ενοποίησης του ευρωπαϊκού ουρανού. Ο τομέας των αερομεταφορών διαθέτει πολλά περιθώρια ανάπτυξης τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο όσο και σε εθνικό.

Η ελληνική οικονομία ανέκαθεν χαρακτηριζόταν από σημαντικό εμπορικό έλλειμμα και έλλειψη ανταγωνιστικότητας και στην εσωτερική αλλά και στις εξωτερικές αγορές. Λαμβάνοντας υπόψη την κατάσταση ύφεσης της οικονομίας της χώρας, οι προοπτικές ανάπτυξης και βελτίωσης των μεταφορών είναι αβέβαιες και δείχνουν μακρινές, αφού μέχρι στιγμής η ανάκαμψη στην ευρωζώνη και στην παγκόσμια οικονομία είναι πολύ αργή. Η οικονομική κρίση επιδείνωσε δραματικά τις συνθήκες εργασίας και παρά το γεγονός πως υπήρξε σημαντική βελτίωση και ανάκαμψη του βιοτικού επιπέδου τις τελευταίες δεκαετίες, η χώρα έχει χάσει την εμπιστοσύνη των διεθνών αγορών καθώς και την ανταγωνιστικότητά της, επιδεινώνοντας έτσι την θέση της στην παγκόσμια σκηνή.

Κατά τη νέα προγραμματική περίοδο ο κεντρικός αναπτυξιακός στόχος στον τομέα των μεταφορών είναι η ολοκλήρωση της ανάπτυξης του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών και η ανάδειξη της Ελλάδας σε βασική βαλκανική πύλη αλλά και κόμβου μεταφορών στην Ανατολική Μεσόγειο. Οι κατευθύνσεις για την πολιτική μεταφορών της Ελλάδας κατά την προγραμματική περίοδο 2014-2020 είναι συνοπτικά οι εξής:

1) *Ολοκλήρωση των βασικών υποδομών μεταφορών και εμπέδωση της ομαλής λειτουργίας της αγοράς μεταφορών, με επί μέρους στόχους:*

- *Ολοκλήρωση της ανάπτυξης των «βασικών» αξόνων του εθνικού συστήματος μεταφορών.*
- *Εξασφάλιση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών μετακίνησης προσώπων και μεταφοράς προϊόντων.*
- *Ομαλή λειτουργία της «αγοράς» μεταφορών χωρίς στρεβλώσεις.*
- *Εναρμόνιση με την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών και των ενεργειών που αυτή προβλέπει.*

2) *Αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης και ανάδειξη της χώρας σε κύρια Βαλκανική Πύλη και κόμβο Μεταφορών της Ανατολικής Μεσογείου, με επιμέρους στόχους:*

- Ουσιαστική ένταξη στο συγκοινωνιακό διάδρομο συνδυασμένων μεταφορών και μήκος του βορείου τόξου της Μεσογείου.
- Αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης για ανάπτυξη υπηρεσιών Μεταφορών «κομβικού σημείου».
- Παροχή δυνατότητας πρόσβασης μέσω της Ελλάδας προς την ΕΕ, Ιταλία / Δ. Ευρώπη.

3) Υλοποίηση διοικητικής και οργανωτικής αναδιάρθρωσης του συστήματος Σχεδιασμού, και «παραγωγής έργων» και εισαγωγή και χρήση «ευφυΐας» στον τομέα των Μεταφορών.

Τον Μάρτιο του 2010 στη σύνοδο κορυφής αποφασίστηκε η κοινή ευρωπαϊκή στρατηγική για την περίοδο 2014-2020, «Ευρώπη 2020». Η «Ευρώπη 2020» (EU2020) είναι η κοινή στρατηγική των κρατών μελών (ΚΜ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με στόχο την έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη με υψηλά επίπεδα απασχόλησης, παραγωγικότητας και κοινωνικής συνοχής. Οι θεματικοί στόχοι³⁷ που σχετίζονται με την πολιτική των μεταφορών είναι οι εξής:

Θεματικός Στόχος 2: «Ενίσχυση της πρόσβασης, χρήσης και ποιότητας των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών»,

Θεματικός Στόχος 4: «Ενίσχυση της μετάβασης προς την οικονομία χαμηλών εκπομπών ρύπων σε όλους τους τομείς»,

Θεματικός Στόχος 7: «Προώθηση βιώσιμων μεταφορών και απομάκρυνση των σημείων συμφόρησης σε σημαντικά δίκτυα υποδομών».

Οι προτεινόμενες δράσεις και υποδράσεις αναπτυξιακής πολιτικής για τον τομέα των μεταφορών για την περίοδο 2014-2020 που εμπεριέχονται στην Ευρωπαϊκή πολιτική Μεταφορών και παράλληλα αποτελούν τους κύριους στόχους της Εθνικής πολιτικής Μεταφορών, συνοψίζονται σε έξι τομείς δράσης:

1. Ολοκλήρωση βασικών μεταφορικών δικτύων διευρωπαϊκής σημασίας
2. Ολοκλήρωση υποδομών συνδυασμένων μεταφορών και διαμετακόμισης διευρωπαϊκής σημασίας και εμβέλειας
3. Διαμόρφωση - εξασφάλιση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού και ποιοτικής λειτουργίας της αγοράς μεταφορών
4. Ενεργειακά και περιβαλλοντικά βιώσιμες μεταφορές (με έμφαση στις αστικές περιοχές)

³⁷ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, «Ευρώπη 2020», <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:EL:PDF>

5. Ανάπτυξη ευφύων συστημάτων μεταφορών και προώθηση της καινοτομίας σε όλα τα επίπεδα

6. Οργανωτική αναδιάρθρωση και εξειδίκευση των υπηρεσιών εποπτείας και διοίκησης του τομέα των μεταφορών

Επίλογος

Η εξέλιξη του ευρωπαϊκού χώρου μέσα στα επόμενα χρόνια θα εξαρτηθεί σημαντικά από τον τρόπο με τον οποίο θα αντιμετωπίσει η ίδια τις οικονομικές, κοινωνικές, εσωτερικές και εξωτερικές προκλήσεις. Ποια πορεία θα επακολουθήσει στο παγκόσμιο περιβάλλον που συνεχώς εναλλάσσεται και συνεχώς γίνεται πιο ανταγωνιστικό. Οι εξελίξεις στον τομέα της πληροφορίας, στην υλοποίηση ή μη μίας κοινής της ενεργειακής πολιτικής, στη μεταναστευτική πολιτική αλλά και στην οικονομική πολιτική μπορεί να επηρεάσει την μελλοντική οργάνωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης ακόμη και σε χωρικό επίπεδο.

Ήδη αυτή τη στιγμή η Ένωση διανύει μία κρίσιμη περίοδο με το ζήτημα της αντιμετώπισης ένταξης των μεταναστών. Θα μπορέσουν οι Ευρωπαϊκές χώρες να απορροφήσουν τους νέους πληθυσμούς από τα μεταναστευτικά ρεύματα σε ένα πολυπολιτισμικό πλαίσιο ή θα επιταθεί η τάση αποξένωση και δημιουργίας αποξενωμένων χωρών;

Η ύπαρξη ή όχι καλής συγκοινωνιακής σύνδεσης με μία περιοχή μπορεί να αλλάξει ριζικά τόσο τον αναπτυξιακό της προσανατολισμό όσο και το βαθμό ανάπτυξής της. κατά συνέπεια και σε ευρωπαϊκό επίπεδο δεν έχει νόημα να μιλά κανείς για ενιαία αγορά με ελεύθερη διακίνηση αγαθών, προσώπων και υπηρεσιών αν τα κέντρα που συγκροτούν αυτή την αγορά δεν είναι συνδεδεμένα με σύγχρονες και αποτελεσματικές υποδομές μεταφορών. Η περιφερειακή πολιτική δεν μπορεί να αναπτυχθεί εάν οι πλέον απομακρυσμένες περιοχές της Ένωσης δεν έχουν την δυνατότητα καλύτερης προσπέλασης και σύνδεσης με τις κεντρικές περιοχές. Η ανταγωνιστικότητα και η ανάπτυξη βασίζονται στην ύπαρξη ενός ικανοποιητικού συστήματος δικτύων σε όλη την έκταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ενοποίηση του χώρου στις μεταφορικές και συγκοινωνιακές συνδέσεις οφείλει να προχωρήσει με επενδύσεις στο χερσαίο, στον θαλάσσιο και στον εναέριο χώρο. Είναι απαραίτητο να ληφθούν τεχνικές εξορθολόγησης και διευκόλυνσης της κυκλοφορίας με νέες

μεθόδους εφοδιαστικής και πληροφοριών ώστε να βελτιωθούν τα δίκτυα και οι ροές στο εσωτερικό της Ένωσης. Προβλέπεται ότι μέχρι το 2020 θα κατασκευαστούν ακόμη 5.000 χλμ οδικού δικτύου και 13.000 χλμ σιδηροδρομικού δικτύου. Με το πρόγραμμα SESAR³⁸ επιδιώκεται να εισαχθούν οι πλέον σύγχρονες τεχνολογίες στη διαχείριση της εναερίας κυκλοφορίας μέσα στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό εξασφαλίζοντας την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών για τα επόμενα 30 χρόνια. Ανάλογα πλεονεκτήματα στον σιδηροδρομικό τομέα θα προσφέρει και το ευρωπαϊκό σύστημα σιδηροδρομικής κυκλοφορίας ERTMS³⁹ καθώς θα αναβαθμιστεί η διαλειτουργικότητα μεταξύ εθνικών δικτύων η οποία αποτελεί προϋπόθεση για σιδηροδρομικά δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων αποτελεσματικά και ασφαλή. Το σύστημα υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας RIS⁴⁰ έχει ήδη εγκατασταθεί στους κύριους ποτάμιους άξονες της Ευρώπης. Πλέον η Ευρωπαϊκή Ένωση διαθέτει τόσο τα κονδύλια για να μπορέσει να προωθήσει και να ενισχύσει την ανάπτυξη αυτών των συστημάτων αυτών όσο και το αναγκαίο ρυθμιστικό πλαίσιο.

Μια νέα στρατηγική για την εσωτερική αγορά, από το 2003 μέχρι το 2010, επικεντρώθηκε στην ανάγκη να διευκολυνθεί η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, να ολοκληρωθούν οι αγορές υπηρεσιών, να αμβλυνθούν οι επιπτώσεις των φορολογικών φραγμών και να απλουστευθεί το κανονιστικό περιβάλλον. Σημειώθηκε σημαντική πρόοδος στο άνοιγμα των τομέων των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών, της ηλεκτρικής ενέργειας, του φυσικού αερίου και των ταχυδρομικών υπηρεσιών. Το ποσοστό μεταφοράς (το οποίο υπολογίζεται με βάση το «έλλειμμα μεταφοράς», που είναι το ποσοστό οδηγιών που δεν μεταφέρθηκαν σε όλα τα κράτη μέλη) μειώθηκε στο 0,9% το 2010, αλλά αυξήθηκε στο 1,2% τον Σεπτέμβριο του 2011 — ο ενδιάμεσος στόχος ήταν 1%. Στον πίνακα αποτελεσμάτων της εσωτερικής αγοράς για το 2012, ο οποίος συντάχθηκε από την Επιτροπή, παρατηρείται ότι, παρόλο που το μέσο ποσοστό της νομοθεσίας σχετικά με την ενιαία αγορά που δεν έχει μεταφερθεί ακόμη σε εθνικό επίπεδο παρέμεινε κάτω από τον συμφωνημένο στόχο του 1%, ορισμένα κράτη μέλη δεν θα μπορέσουν να αντιμετωπίσουν τον μεγάλο αριθμό καθυστερήσεων «χωρίς δραστικά μέτρα».

Η Ευρωπαϊκή Ένωση πριν από 60 χρόνια ξεκίνησε ένα μεγάλο πνοο σχέδιο ολοκλήρωσης της διαφορετικότητάς της και το εντατικοποίησε τα τελευταία 30 χρόνια. Παρά τις δυσκολίες, τα εμπόδια, τις ανταγωνιστικές αγορές και τις προκλήσεις η Ένωση διαθέτει τις προϋποθέσεις, την οργάνωση, τα μέσα και το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό για να συνεχίσει την πορεία της ολοκλήρωσής της. Το κάθε κράτος μόνο του δεν μπορεί να αντιμετωπίσει και να ανταπεξέλθει στην ταχύτητα με την οποία κινείται σήμερα ο κόσμος και στις σύγχρονες προκλήσεις. Ο καλύτερος μηχανισμός αντιμετώπισης της παγκοσμιοποίησης και των εκφάνσεων

³⁸ SESAR (Single European Sky ATM Research), <https://www.eurocontrol.int/sesar-research>

³⁹ ERTMS (European Rail Traffic Management System), <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=URISERV%3A124458>

⁴⁰ RIS (River Information Services), <http://www.iris-europe.net>

αυτής όπως η οικονομία, οι μεταφορές, η ενέργεια, η κλιματική αλλαγή, η τρομοκρατία και η μετανάστευση παραμένει για τα κράτη – μέλη η Ευρωπαϊκή Ένωση ως συγκροτημένη και αποτελεσματική δύναμη. Ο ευρωπαϊκός χώρος μπορεί να ενισχύσει την δυναμική και την συνοχή του μόνο μέσα από δράσεις και διαρκή προσπάθεια για εξέλιξη.

Οι προκλήσεις σε ευρωπαϊκό αλλά και παγκόσμιο επίπεδο αυξάνονται συνεχώς και οι παλαιότερες προκλήσεις παραμένουν γι' αυτό και απαιτείται οργανωμένη και αποτελεσματική συνεργασία καθώς ο τομέας των μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντιμετωπίζει συνεχή και αυξανόμενο ανταγωνισμό από τις αναπτυσσόμενες παγκόσμιες αγορές μεταφορών. Η ελευθερία των μετακινήσεων τόσο των πολιτών όσο και των αγαθών στην Ευρώπη οδηγεί στην ανάπτυξη της οικονομίας και στην προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της αρμονικής συνύπαρξης. Ο τομέας των μεταφορών είναι μια από τις πρώτες κοινές πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης διότι οι μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την ευρωπαϊκή οικονομία. Χωρίς καλές συνδέσεις η Ευρώπη δεν μπορεί να αναπτυχθεί ούτε και να ευημερήσει.

Από τη συνθήκη της Ρώμης το 1958, η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης επικεντρώθηκε στην εξάλειψη των εμποδίων στα σύνορα μεταξύ των κρατών μελών, και με αυτόν τον τρόπο συνέβαλε στην ελεύθερη κυκλοφορία των επιβατών και των αγαθών. Ωστόσο, για να ολοκληρωθεί η εσωτερική αγορά μεταφορών θα πρέπει να ξεπεραστούν κάποια χρόνια προβλήματα ώστε να δημιουργηθεί ένα ανταγωνιστικό και αποδοτικό ενιαίο σύστημα μεταφορών. Οι ανατολικές και δυτικές περιοχές της Ευρώπης θα πρέπει να ενοποιήσουν το σύστημα μεταφορών τους ώστε να ανταποκριθούν πλήρως στην ανάγκη μετακίνησης των πολιτών και των εμπορευμάτων σε όλη την Ευρώπη.

Για την προώθηση και τελικά την ανάπτυξη των μεταφορών απαιτούνται υποδομές και κατάλληλα δίκτυα. Κατά τον σχεδιασμό όμως θα πρέπει πάντα να λαμβάνεται υπόψη και η μείωση των επιπτώσεων στο οικοσύστημα το οποίο είναι ήδη βεβαρημένο και παράλληλα να δημιουργηθεί οικονομική ανάπτυξη. Η επένδυση στις υποδομές των μεταφορών έχει οικονομικό αντίκτυπο καθώς δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας για τους πολίτες και ενισχύουν το εμπόριο.

Ο σημαντικότερος στόχος της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η ενοποίηση των μεταφορικών συνδέσεων των κρατών – μελών της Ένωσης και η άρση των τεχνικών και διοικητικών φραγμών που εμποδίζουν την ομαλή κυκλοφορία τόσο των πολιτών όσο και των εμπορευμάτων και ο εξορθολογισμός των διαφορετικών πολιτικών μεταφορών που ακολουθεί το κάθε κράτος μέσω τη ενοποίησης των εθνικών αγορών .

Βιβλιογραφικές αναφορές

Ελληνική και ξενόγλωσση βιβλιογραφία

- ✚ Dinan Desmond «Europe Recast: a History of European Union», Publisher Palgrave Macmillan, Basington 2004 (2nd edition)
- ✚ European Round Table of Industrialists, «Missing Networks: A European Challenge», Brussels 1987
- ✚ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (03.10.2012), Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών, «Ενιαία αγορά - Πράξη II, Μαζί για μία νέα ανάπτυξη», [COM(2012) 573 - τελικό], Βρυξέλλες
- ✚ Έκθεση Cecchini με τίτλο «Η πρόκληση του 1992», Paolo Cecchini , Βρυξέλλες 1989
- ✚ Έκθεση Cecchini με τίτλο «Το κόστος της μη-Ευρώπης», Paolo Cecchini, Βρυξέλλες 1988
- ✚ Έκθεση του Mario Monti προς τον Πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Jose Manuel Barroso, 09.05.2010
- ✚ Επιτροπή των ευρωπαϊκών κοινοτήτων (17-01-2006), «Ανακοίνωση της επιτροπής για την προώθηση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας “Naiades”», [COM (2006) 6 – τελικό], Βρυξέλλες
- ✚ Επιτροπή των ευρωπαϊκών κοινοτήτων (10-09-2013), «Ανακοίνωση της επιτροπής στο ευρωπαϊκό κοινοβούλιο, το συμβούλιο, την ευρωπαϊκή οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών Για ποιοτική εσωτερική ναυσιπλοΐα, NAIADES II», [COM (2013) 623- τελικό], Βρυξέλλες
- ✚ Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων «Προϋποθέσεις της επιτυχίας της Ενιαίας Πράξης: νέοι ορίζοντες για την Ευρώπη», Ανακοίνωση της Επιτροπής [Com (87)100], υποβληθείσα στο Συμβούλιο 15.02.1987
- ✚ Επιτροπή των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων, (22/06/2006), Ανακοίνωση της επιτροπής στο συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση – Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας. Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές» [COM (2006) 314 - τελικό] Βρυξέλλες.
- ✚ Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Ανακοίνωση της Επιτροπής «Ένα συνεκτικό πλαίσιο για την ενίσχυση της εμπιστοσύνης στην ενιαία ψηφιακή αγορά ηλεκτρονικού εμπορίου και διαδικτυακών υπηρεσιών», [COM (2011) 942 – τελικό]
- ✚ Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, της 27ης Οκτωβρίου 2010, με τίτλο «Προς μια Πράξη για την Ενιαία αγορά Για μια κοινωνική

οικονομία της αγοράς με υψηλό βαθμό ανταγωνιστικότητας 50 προτάσεις για βελτίωση της συνεργασίας, της από κοινού ανάληψης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και των συναλλαγών», [COM(2010) 608 – τελικό], Βρυξέλλες 2010

- ✚ Επιτροπή των Περιφερειών, Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών - «Καλύτερη διακυβέρνηση για την ενιαία αγορά», [COM(2012) 259 –τελικό]
- ✚ Ευρωπαϊκή επιτροπή , (7-6-2006), «Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής: Προς μία μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες», [COM (2006) 275 - τελικό], Βρυξέλλες
- ✚ Ευρωπαϊκή επιτροπή, (7.1.2014), «Ανακοίνωση της επιτροπής: Συγκρότηση του κύριου δικτύου μεταφορών: Οι διάδρομοι του κύριου δικτύου και διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη», [COM(2013) 940 – τελικό], Βρυξέλλες
- ✚ Ευρωπαϊκή επιτροπή, Ανακοίνωση της επιτροπής «Ευρώπη 2020, Στρατηγική για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη», [COM(2010) 2020 – τελικό], Βρυξέλλες
- ✚ Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών, Έκθεση Louis Grech, «Έκθεση για τη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς για τους καταναλωτές και τους πολίτες», 2010
- ✚ Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Κέρκυρας, 24-25 Ιουνίου 1994, Συμπεράσματα της Προεδρίας
- ✚ Λευκή Βίβλος «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» [COM(2011) 144 – τελικό], Βρυξέλλες
- ✚ Νίκος Μούσης, «Ευρωπαϊκή Ένωση: δίκαιο, οικονομία, πολιτική», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2003
- ✚ Όλγα-Γιώτη Παπαδάκη, «Ευρωπαϊκή πολιτική ολοκλήρωση και πολιτικές αλληλεγγύης», Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα 2010
- ✚ Παπαληγούρας Αναστάσης Π. «Η πρόκληση του 1992 : Η Ελλάδα στην ενιαία ευρωπαϊκή αγορά», Εκδόσεις Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα 1989
- ✚ Πετράκος Γ. και Ψυχάρης Γ., «Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα», Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα 2004

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

-  www.civitas-initiative.eu
-  www.ec.europa.eu
-  www.ec.europa.eu/ten/index_en.html
-  www.ec.europa.eu/transport/index_en.html
-  www.ec.europa.eu/transport/maps/axes_e.htm
-  www.eib.europa.eu
-  www.euractin.com
-  www.eur-lex.europa.eu
-  www.eur-lex.europa.eu
-  www.eur-lex.europa.eu/internal_market
-  www.eurocontrol.int
-  www.eurocontrol.int/sesar-research
-  www.europa.eu/scadplus/glossary/index_el.htm
-  www.europarl.europa.eu
-  www.iris-europe.net