C/2024/2488

23.4.2024

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου όσον αφορά το πλαίσιο στήριξης για τις διατροπικές εμπορευματικές μεταφορές και του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον υπολογισμό της εξοικονόμησης εξωτερικού κόστους και την κατάρτιση συγκεντρωτικών δεδομένων»

[COM(2023) 702 final — 2023/0396 (COD)]

(C/2024/2488)

Εισηγητής: ο κ. **Pierre Jean COULON**

Αίτηση γνωμοδότησης	Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 14.12.2023
	Συμβούλιο, 16.2.2024
Νομική βάση	Άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αρμόδιο τμήμα	Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών
Υιοθετήθηκε από το τμήμα	26.1.2024
Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια	14.2.2024
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	585
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας	
(υπέρ/κατά/αποχές)	171/0/1

1. **Συμπεράσματα και συστάσεις**

1.1. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) υποστηρίζει σε γενικές γραμμές την αναθεώρηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για τις συνδυασμένες μεταφορές, όπως και υποστηρίζει γενικά στο σύνολό της τη δέσμη μέτρων για τον «οικολογικό προσανατολισμό των εμπορευματικών μεταφορών», η οποία αποτέλεσε το αντικείμενο των γνωμοδοτήσεων που εγκρίθηκαν τον Ιούλιο του 2023 ([1]) και τον Οκτώβριο του 2023 ([2]).

1.2. Η επιτυχία της εξαρτάται από τη συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών και από τη συμμετοχή της ΕΟΚΕ.

1.3. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει την επιτακτική ανάγκη για ισορροπία μεταξύ της οικονομικής, της κοινωνικής και της περιβαλλοντικής πτυχής, για μια δίκαιη μετάβαση.

1.4. Η ΕΟΚΕ επιβεβαιώνει την ανάγκη για διατροπικότητα σε όλες τις εμπορευματικές μεταφορές, λαμβανομένης πάντα υπόψη της υποχρέωσης συντονισμού και βελτιστοποίησης κάθε τρόπου μεταφοράς σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

1.5. Η επιτυχία αυτής της πολιτικής εξαρτάται από τη μέγιστη συμμόρφωση με τους κοινωνικούς κανόνες και από μια πολιτική συστηματικής ειδικής κατάρτισης για το προσωπικό και τους υπεύθυνους διοίκησης των επιχειρήσεων· η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι αυτό δεν μνημονεύεται στο κείμενο της οδηγίας.

2. **Γενικές παρατηρήσεις**

2.1. Όπως επισημαίνεται στην πρόταση οδηγίας που υπέβαλε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καθίσταται ολοένα και σαφέστερο ότι οι τρόποι μεταφοράς που χρησιμοποιούνται σήμερα για τις εμπορευματικές μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) παρουσιάζουν σημαντικές αδυναμίες και δεν προωθούν τη βιώσιμη ανάπτυξη.

2.2. Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει τον κεντρικό ρόλο που διαδραματίζουν οι μεταφορές στην οικονομική ανάπτυξη, όπως επίσης αναγνωρίζει τη ζήτηση για κινητικότητα, η οποία επιδεινώνεται από τις πιέσεις που προκύπτουν από τον αναγκαίο οικολογικό προσανατολισμό των μεταφορών, από την ανταγωνιστικότητα των διατροπικών εμπορευματικών μεταφορών, σε σύγκριση με τις μεταφορές που πραγματοποιούνται αποκλειστικά οδικώς, και από την επίτευξη της Πράσινης Συμφωνίας.

([1]) ΕΕ C 349 της 29.9.2023, σ. 12.
([2]) ΕΕ C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj· ΕΕ C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj.

2.3. Η κοινωνική ευαισθητοποίηση πράγματι έχει αντίκτυπο στην πολιτική μεταφορών, καθώς είναι παντού προφανείς οι περιβαλλοντικές ανησυχίες και το κοινωνικό κόστος των υφιστάμενων συστημάτων μεταφορών. Ως εκ τούτου, οι μεταφορές δεν εξετάζονται απλώς από μια στενή συμβατική οικονομική οπτική, αλλά και από την άποψη των επιπτώσεών τους στα περιβαλλοντικά και οικολογικά συστήματα, καθώς και στην κοινωνία στο σύνολό της, ιδίως στις φτωχές πληθυσμιακές ομάδες των αγροτικών περιοχών.

2.4. Η πρόταση οδηγίας έχει ως στόχο να καταστήσει τις εμπορευματικές μεταφορές πιο βιώσιμες μέσω της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας των διατροπικών εμπορευματικών μεταφορών, δηλαδή των εμπορευματικών μεταφορών που χρησιμοποιούν τουλάχιστον δύο τρόπους μεταφοράς, σε σύγκριση με τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές.

2.5. Επικαιροποιεί δε την οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου ([3]) για τις συνδυασμένες μεταφορές που ισχύει σήμερα και συμπληρώνει με καθυστέρηση τη «δέσμη μέτρων για τον οικολογικό προσανατολισμό των εμπορευματικών μεταφορών» που εγκρίθηκε τον Ιούλιο του 2023, επί της οποίας η ΕΟΚΕ είχε ήδη την ευκαιρία να γνωμοδοτήσει.

2.6. Στην πρόταση διαπιστώνεται ότι οι οδικές μεταφορές ευθύνονται για την πλειονότητα των αρνητικών εξωτερικών επιδράσεων των μεταφορών στην ΕΕ, αφενός επειδή είναι μακράν ο πλέον χρησιμοποιούμενος τρόπος μεταφοράς (το 2020 αντιπροσώπευε το 74,4 % των χερσαίων μεταφορών εντός της ΕΕ και το 53,3 % του συνόλου των ενδοενωσιακών μεταφορών) ([4]) και, αφετέρου, επειδή δημιουργούν επί του παρόντος περισσότερες εξωτερικές επιδράσεις ανά τονοχιλιόμετρο εμπορευματικών μεταφορών απ' ό,τι οι σιδηροδρομικές μεταφορές, οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές ή οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

2.7. Ως εκ τούτου, στην πρόταση συνάγεται ότι η μετάβαση από τις οδικές στις διατροπικές μεταφορές θα συνέβαλλε στη μείωση των αρνητικών εξωτερικών επιδράσεων των μεταφορών, διασφαλίζοντας παράλληλα την αναγκαία ευελιξία ώστε οι υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών να καλύπτουν οποιοδήποτε σημείο στο έδαφος της ΕΕ μέσω των οδικών τμημάτων συλλογής μεταξύ του τερματικού σταθμού και του τόπου φόρτωσης/εκφόρτωσης.

2.8. Ωστόσο, αναγνωρίζεται ότι οι διατροπικές μεταφορές δεν είναι σε θέση να ανταγωνιστούν τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές σε μεσαίες και μικρές αποστάσεις, και τούτο λόγω διοικητικών εμποδίων, λόγω του κόστους μεταφόρτωσης και λόγω ατελούς ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους. Συνεπώς, η πρόταση οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές αποσκοπεί στην αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού με τη δημιουργία ενός πλαισίου στήριξης με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των διατροπικών και των συνδυασμένων μεταφορών και την προώθηση, κατ' αυτόν τον τρόπο, της απομάκρυνσης από τις οδικές μεταφορές.

2.9. Η πρόταση περιλαμβάνει δύο σκέλη, ένα γενικής φύσεως και ένα ειδικά επικεντρωμένο στις συνδυασμένες μεταφορές. Το γενικής φύσεως σκέλος εναρμονίζει τις διατροπικές μεταφορές με τις μονοτροπικές μεταφορές, απελευθερώνοντάς τις από το σύστημα ποσοστώσεων και αδειοδοτήσεων.

Απαιτεί από τα κράτη μέλη να θεσπίσουν εθνικό πλαίσιο δράσης για τη διευκόλυνση της χρήσης των διατροπικών μεταφορών και λαμβάνει υπόψη τις παρατηρήσεις των πελατών σχετικά με τις διαθέσιμες υπηρεσίες και εγκαταστάσεις, επιβάλλοντας υποχρέωση διαφάνειας στους τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης διατροπικών μεταφορών.

2.10. Το ειδικό σκέλος εισάγει μια εξαίρεση, σε κλίμακα ΕΕ, από τις απαγορεύσεις κυκλοφορίας τη νύχτα, τα σαββατοκύριακα και τις διακοπές στα μικρά οδικά σκέλη που χρησιμοποιούν οι συνδυασμένες μεταφορές και θέτει ως στόχο για τα κράτη μέλη να μειώσουν κατά τουλάχιστον 10 % το μέσο κόστος μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα των συνδυασμένων μεταφορών, εντός επτά ετών.

3. **Ειδικές παρατηρήσεις**

3.1. Η διατροπικότητα αποτελεί αναγκαία αλλά όχι ικανή συνθήκη για τον οικολογικό προσανατολισμό των μεταφορών, καθώς μπορούμε κάλλιστα να φανταστούμε ένα σύστημα διατροπικών μεταφορών που να είναι πραγματικά αποτελεσματικό και να αποφεύγει τις αστοχίες, αλλά να μην πληροί όλα τα κριτήρια βιωσιμότητας.

3.2. Κατά την άποψη της ΕΟΚΕ, ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών πρέπει να είναι οικονομικά αποδοτικό, να μην βλάπτει το περιβάλλον, να είναι αξιόπιστο και ασφαλές και να συμβάλλει στην κοινωνική ανάπτυξη. Καθεμία από αυτές τις επιτακτικές ανάγκες έχει τρεις διαστάσεις που πρέπει να ληφθούν υπόψη εάν θέλουμε ένα διατροπικό σύστημα που να συνάδει με τον στόχο της βιωσιμότητας, οι οποίες είναι η τεχνολογία, ο σχεδιασμός και η χάραξη πολιτικών και κοινωνικής δεοντολογίας.

([3]) Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38).

([4]) Ερωτήσεις και απαντήσεις σχετικά με την πρόταση οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές.

3.3. Η εφαρμογή ενός συστήματος διατροπικών μεταφορών προϋποθέτει ότι το κοινό ενημερώνεται για τις συμφέρουσες προοπτικές που προσφέρει: δηλαδή ότι ένα σύστημα διατροπικών μεταφορών σχεδιάζεται για την εξυπηρέτηση του κοινού, ότι το κοινό πρέπει να έχει βαρύνουσα σημασία στις αποφάσεις σχετικά με τα έργα και τις πολιτικές στον τομέα των μεταφορών και ότι το κοινό, εντέλει, θα καθορίσει την αποτελεσματικότητα του νέου συστήματος μεταφορών. Όπως αναφέρεται στην αξιολόγηση αντικτύπου, το νέο κοινό πλαίσιο της ΕΕ για τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις μεταφορές και την εφοδιαστική θα βελτιώσει τη διαφάνεια, την ευθύνη στον τομέα των μεταφορών και την ενημέρωση σχετικά με το εξωτερικό κόστος.

3.4. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η έξυπνη τιμολόγηση με βάση την απόσταση, με διαφορετικές χρεώσεις ανάλογα με τον τύπο του οχήματος, όπως προβλέπεται στην αναθεωρημένη οδηγία για την Ευρωβινιέτα ([5]), μπορεί να προωθήσει τις βιώσιμες και οικονομικά αποδοτικές επιλογές, να συμβάλει στη διαχείριση της κυκλοφορίας και να μειώσει την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

3.5. Όπως επισημαίνεται στην αξιολόγηση αντικτύπου ([6]), οι διάφορες πολυπλοκότητες, ιδίως η αλληλεπίδραση μεταξύ εθνικών και ευρωπαϊκών πολιτικών, είναι εγγενείς στις διατροπικές μεταφορές, καθώς στις μεταφορές αυτές εμπλέκονται πάντα πολλά μέρη, πολλαπλές συμβάσεις και διαφορετικοί νόμοι και κανόνες. Οι εταιρείες εφοδιαστικής και οι πράκτορες μεταφορών πρέπει να επιλύσουν το πρόβλημα του κόστους προς όφελος των αποστολέων.

Σε κάθε περίπτωση, το κοινό πρέπει να συμμορφώνεται με τα προτεινόμενα και, ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ ζητεί να πραγματοποιηθούν ευρείες εκστρατείες ευαισθητοποίησης της κοινωνίας των πολιτών στις οποίες θα λάβει και η ίδια μέρος, με στόχο την πραγματική συμμετοχή του κοινού.

3.6. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι ο διάλογος μεταξύ όλων των τερματικών σταθμών είναι επίσης απαραίτητος. Πράγματι, η έλλειψη διαφάνειας όσον αφορά τη λειτουργία των τερματικών σταθμών, τις εγκαταστάσεις τους και τις υπηρεσίες τους αποτελεί σημαντικό πρόβλημα το οποίο δεν αντιμετωπίζεται επαρκώς από τη νομοθεσία. Η έλλειψη πληροφοριών σχετικά με τους τερματικούς σταθμούς χαρακτηρίστηκε πρόβλημα στην πρόσφατη έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου ([7]). Όσον αφορά τους σιδηροδρόμους, οι κανόνες καθορίζονται στον εκτελεστικό κανονισμό 2017/2177 της Επιτροπής ([8]) σχετικά με την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, αλλά η εφαρμογή τους έχει επιλύσει το πρόβλημα μερικώς μόνο. Δεν υπάρχουν απαιτήσεις διαφάνειας για τη δημοσιοποίηση πληροφοριών σχετικά με τις εσωτερικές πλωτές οδούς και τους τερματικούς σταθμούς θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Αυτό σημαίνει ότι είναι αδύνατον να διενεργηθούν αρχικές αξιολογήσεις, ακόμη και αν ήταν εφικτές οι επιθυμητές διατροπικές μεταφορές, χωρίς να υπάρξει διάλογος με όλους τους τερματικούς σταθμούς.

Ως εκ τούτου, υποστηρίζει ότι με την πρόταση οδηγίας επιδιώκεται η επίλυση αυτού του μείζονος προβλήματος.

3.7. Η ΕΟΚΕ επικροτεί το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει στην οδηγία τη συμβολή που μπορούν να έχουν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων από και προς τα νησιά για τη μείωση των εκπομπών από τις οδικές μεταφορές και της κυκλοφοριακής συμφόρησης στην ηπειρωτική χώρα. Τονίζει ότι η αναφορά στο άρθρο 1γ παράγραφος 2 στοιχείο β) «στην περίπτωση συνδέσεων μεταξύ νησιού και ηπειρωτικής χώρας χωρίς εναλλακτική οδική λύση, η μεταφορά συνεπάγεται τουλάχιστον 40 % μικρότερο εξωτερικό κόστος σε σχέση με την εναλλακτική θαλάσσια διατροπική μεταφορά» σημαίνει επίσης συνδέσεις μεταξύ ενός νησιωτικού κράτους μέλους και της ηπειρωτικής ΕΕ.

3.8. Στο άρθρο 1γ παράγραφοι 6 και 7 της προτεινόμενης οδηγίας ορίζεται ότι: «Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων για τον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου» και «Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την κατάρτιση του καταλόγου προκαθορισμένων θαλάσσιων σκελών των εναλλακτικών θαλάσσιων διατροπικών μεταφορών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου». Σύμφωνα με την ΕΟΚΕ, η μεθοδολογία για τον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους και ο κατάλογος των προκαθορισμένων θαλάσσιων σκελών των εναλλακτικών θαλάσσιων διατροπικών μεταφορών θα πρέπει να περιληφθούν ως παράρτημα στην παρούσα οδηγία. Αυτό θα δώσει τη δυνατότητα για συντομότερη περίοδο μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο από τους 30 μήνες που προβλέπονται στο άρθρο 3 στοιχείο 1), προκειμένου να υπάρξουν τα οφέλη που θα μπορούσαν να προκύψουν εφόσον η παρούσα οδηγία εφαρμοστεί νωρίτερα.

3.9. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι η προτεινόμενη αναθεώρηση συνάδει με την πρόσφατα εκδοθείσα ανακοίνωση «ΝΑΪΑΔΕΣ ΙΙΙ» ([9]), με την οποία προτείνεται μεγαλύτερη ενσωμάτωση των εσωτερικών πλωτών οδών σε ένα σύγχρονο διευρωπαϊκό διατροπικό σύστημα μεταφορών, το οποίο η ΕΟΚΕ έχει ζητήσει εδώ και καιρό. Η ΕΟΚΕ προσθέτει ότι προϋπόθεση για τη χρήση διατροπικών και πολυτροπικών μεταφορών είναι η διαθεσιμότητα κατάλληλων υποδομών με επαρκή χωρητικότητα.

([5]) Οδηγία (ΕΕ) 2022/362 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Φεβρουαρίου 2022, για την τροποποίηση των οδηγιών 1999/62/ΕΚ, 1999/37/ΕΚ και (ΕΕ) 2019/520, όσον αφορά την επιβολή τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 69 της 4.3.2022, σ. 1).

([6]) SWD(2023) 351 final, Βρυξέλλες, 7.11.2023, σ. 9.

([7]) Ειδική έκθεση αριθ. 08/2023 του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου με τίτλο «Διατροπικές εμπορευματικές μεταφορές — Αργεί ακόμη η ΕΕ να στρέψει τις εμπορευματικές μεταφορές μακριά από τα οδικά δίκτυα».

([8]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/2177 της Επιτροπής, της 22ας Νοεμβρίου 2017, σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές (ΕΕ L 307 της 23.11.2017, σ. 1).

([9]) COM (2021) 324 final.

3.10. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ τονίζει ότι απαιτούνται δεξιότητες για τον σχεδιασμό, τη διαχείριση και τη λειτουργία των διατροπικών μεταφορών. Ωστόσο, σήμερα αναγνωρίζεται ευρέως ότι υπάρχει έλλειψη τέτοιων δεξιοτήτων, καθώς η παρεχόμενη κατάρτιση στον τομέα των μεταφορών στην Ευρώπη εξακολουθεί να είναι σε μεγάλο βαθμό επικεντρωμένη στις τροπικές μεταφορές.

Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι στην πρόταση οδηγίας δεν αναφέρεται τίποτα επί του θέματος.

3.11. Πράγματι, η ανάπτυξη και η χρήση των νέων τεχνολογιών δημιουργεί νέες και σοβαρές ευθύνες για τα εκπαιδευτικά συστήματα. Απαιτείται προσωπικό με νέες επαγγελματικές ειδικεύσεις για τον σχεδιασμό, τον προγραμματισμό, τη λειτουργία και τη συντήρηση των δικτύων μεταφορών. Όσον αφορά τις υποδομές, υπάρχουν επίσης σημαντικές ανάγκες που πρέπει να ικανοποιηθούν. Για την εύρυθμη λειτουργία των διατροπικών εμπορευματικών μεταφορών, δεν αρκεί η κατασκευή συστημάτων διαμετακόμισης· πρέπει επίσης να προβλέπονται κατάλληλες δομές πληροφόρησης ώστε να είναι δυνατή η απρόσκοπτη μεταφορά εμπορευμάτων.

3.12. Είναι επίσης αισθητή η ανάγκη για κατάρτιση στον τομέα της τεχνολογίας. Οι τεχνολογίες είχαν ήδη σημαντικό αντίκτυπο στην ανάπτυξη των διατροπικών μεταφορών —παραδείγματα αποτελούν τα τρένα με δύο ορόφους, τα υπερεμπορευματοκιβώτια, τα μεγάλα αεροσκάφη, η λειτουργία καινοτόμων εταιρειών εφοδιαστικής όπως η UPS και η FedEx— και είναι πολύ πιθανό οι νέες και οι αναδυόμενες τεχνολογίες, οι τεχνολογίες δορυφορικών επικοινωνιών ειδικότερα και οι τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών, γενικότερα, να έχουν παρόμοιο αντίκτυπο στο μέλλον.

3.13. Οι τεχνολογίες αυτές διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην άρση των πολυάριθμων υλικών εμποδίων που παρακωλύουν την απρόσκοπτη διακίνηση των μεταφερομένων φορτίων. Σε πολλές περιοχές, ιδίως στις αστικές, η κατασκευή νέων οδών δεν μπορεί να μειώσει περαιτέρω την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Καθίσταται όλο και πιο εμφανές ότι η μείωση των εκτάσεων που είναι διαθέσιμες για τη βελτίωση των υποδομών αυτών και το φαινόμενο της «απορρέουσας ζήτησης» καθιστούν ανέφικτη την εφαρμογή μιας στρατηγικής που θα αρκείται μόνο στις κατασκευές για την επίλυση του προβλήματος της συμφόρησης.

Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η αποτελεσματική χρήση των νέων τεχνολογιών απαιτεί ισχυρό συντονισμό και υψηλού βαθμού ενοποίηση των πόρων.

3.14. Το άρθρο 9α της πρότασης οδηγίας εισάγει ένα νέο μέτρο: «Τα οχήματα που εκτελούν οδικά σκέλη συνδυασμένων μεταφορών εξαιρούνται από την απαγόρευση κυκλοφορίας το σαββατοκύριακο, τις νυχτερινές ώρες και τις επίσημες αργίες η οποία εφαρμόζεται μόνο σε βαρέα φορτηγά οχήματα. Η εξαίρεση αυτή δεν ισχύει στην περίπτωση γενικών απαγορεύσεων κυκλοφορίας εφαρμοστέων σε όλα τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για ιδιωτικούς σκοπούς».

3.15. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οι εν λόγω απαγορεύσεις κυκλοφορίας δημιουργούν σημαντικά προβλήματα στην εφοδιαστική αλυσίδα, καθώς το στάδιο της οδικής μεταφοράς δεν μπορεί να πραγματοποιείται αμέσως πριν ή μετά το στάδιο της μη οδικής μεταφοράς. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα κυκλοφοριακή συμφόρηση στους σταθμούς διαλογής, αυξημένη κυκλοφοριακή συμφόρηση ακριβώς πριν και μετά τις περιόδους απαγόρευσης οδήγησης, καθώς και αδυναμία αποτελεσματικής εκτέλεσης των σιδηροδρομικών μεταφορών, των υπηρεσιών διαμετακόμισης και αποστολής εμπορευμάτων ή των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με οχήματα/σκάφη, κατά τη διάρκεια αυτών των περιόδων απαγόρευσης οδήγησης που θέτουν περιορισμούς στα ωράρια εκτός οδών ([10]).

3.16. Η ΕΟΚΕ ζητεί την εφαρμογή αυτού του νέου μέτρου για την τήρηση των περιόδων ανάπαυσης και των διαλειμμάτων των οδηγών βαρέων φορτηγών οχημάτων· η οικονομική αποδοτικότητα δεν πρέπει να επηρεάζει ούτε την οδική ασφάλεια ούτε τις συνθήκες εργασίας των οδηγών εντός ΕΕ.

3.17. Αρκετές μελέτες για τη σχέση μεταξύ των παραγόντων που προξενούν κόπωση δείχνουν ότι το μέγιστο επίπεδο κινδύνου ατυχήματος, τη νύχτα, μπορεί να είναι δεκαπλάσιο από τα ημερήσια επίπεδα ([11]).

Ειδικότερα, οι οδηγοί φορτηγών, οι οποίοι συχνά πρέπει να περνούν τη νύχτα σε χώρους ανάπαυσης, διαμαρτύρονται για το γεγονός ότι ο κακός σχεδιασμός των χώρων στάθμευσης και οι διόλου άνετες συνθήκες του περιβάλλοντος είναι παράγοντες που συμβάλλουν στην κακή ποιότητα του ύπνου.

Επιπλέον, το 71 % των οδηγών βαρέων φορτηγών δηλώνουν ότι η νυχτερινή οδήγηση αποτελεί σημαντικό παράγοντα που επιτείνει την κόπωση ([12]). Πράγματι, η νυχτερινή εργασία αποτελεί παράγοντα που διαταράσσει τον εικοσιτετράωρο βιολογικό ρυθμό και οδηγεί σε ακανόνιστο ύπνο.

Βρυξέλλες, 14 Φεβρουαρίου 2024.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Oliver RÖPKE

([10]) SWD(2023) 351 final, Βρυξέλλες, 7.11.2023, σ. 128.
([11]) https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2021/05/Driver-Fatigue-in-European-Road-Transport-Report.pdf.
([12]) https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2021/05/Driver-Fatigue-in-European-Road-Transport-Report.pdf.