



ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΊΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΩΝ

ΣΧΟΛΗ : Σ.Δ.Ο.

ΤΜΗΜΑ : ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

**" ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΑΓΑΘΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΕΤΑΞΥ  
ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε. "**



Ο ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

**ΓΟΥΣΙΑ ΕΛΕΝΗ**

ΟΙ ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ:

**ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΚΩΝ/ΝΟΣ Α.Μ. 6593**

**ΤΣΙΤΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.Μ. 6777**



ΠΑΤΡΑ 2005

## **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

#### **ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΗ ΕΝΩΣΗ**

- 1.1 Εισαγωγή – Ορισμός . . . . .σελ. 4
- 1.2 Τελωνιακή ένωση της Ε.Ε . . . . .σελ. 4-7
- 1.3 Κατάρτιση των εσωτερικών συνόρων . . . . .σελ. 7-8
- 1.4 Διοικητική συνεργασία . . . . .σελ. 8-11

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

#### **ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ**

- 2.1 Εισαγωγή . . . . .σελ. 12-13
- 2.2 Ενιαία αγορά – κοινή αγορά – εσωτερική αγορά  
Έννοια – ορισμός . . . . .σελ. 13-16
- 2.3 Η ενιαία Ευρωπαϊκή πράξη . . . . .σελ. 16-20
- 2.4 Η ενιαία εσωτερική αγορά – Υλοποίηση των όρων «Λευκής Βίβλου» Κατάργηση των φραγμών και θεμελιώδεις ελευθερίες  
σελ. 20-22
- 2.5 Εξάλειψη των ποσοτικών περιορισμών . . . . .σελ. 22-26
- 2.6 Η άρση φορολογικών φραγμών . . . . .σελ. 26-32
- 2.7 Συνέπειες για το εμπόριο από την κατάργηση των φυσικών και φορολογικών συνόρων . . . . .σελ. 32-35
- 2.8 Οι αναμενόμενες Επιδράσεις . . . . .σελ. 35-37
- 2.9 Οι προκλήσεις της Ευρωπαϊκής βιομηχανίας . . . . .σελ. 37-38
- 2.10 Περιβάλλον των επιχειρήσεων μέσα στην έννοια αγορά  
σελ. 38-41
- 2.11 Πολιτική του ανταγωνισμού . . . . .σελ. 41-43
- 2.12 Ζωογόνηση του ανταγωνισμού στη μεγάλη αγορά .σελ. 43-44

2.13	Ένα νόμισμα για την ενιαία αγορά . . . . .	σελ. 44-45
------	--	------------

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

#### **ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΑΓΑΘΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε**

3.1	Εισαγωγή . . . . .	σελ. 46
3.2	Η ελευθερία παροχής υπηρεσιών . . . . .	σελ. 47-50
3.3	Ελεύθερη διακίνηση κεφαλαίων . . . . .	σελ. 50
3.4	Οι ελληνικές συναλλαγές με χώρες της Ε.Ε	
3.4.1	Ενδοκοινοτική διακίνηση αγαθών . . . . .	σελ. 50-51
3.4.2	Διακίνηση αγαθών από χώρες Ε.Ε προς τους έλληνες αγοραστές . . . . .	σελ. 51-52
3.4.3	Μεταφορά αγαθών από χώρες Ε.Ε όχι κατ' ευθείαν στις εγκαταστάσεις του αγοραστή αλλά μέσω των εγκαταστάσεων του διαμεταφορέα . . . . .	σελ.52-53
3.4.4	Τριγωνική παραλαβή αγαθών . . . . .	σελ. 54-55
3.4.5	Αναγραφή του είδους στο βιβλίο αποθήκευσης, για τα παραλαμβανόμενα αγαθά από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης . . . . .	σελ. 56

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

#### **ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

4.1	Εισαγωγή . . . . .	σελ. 57-59
4.2	Σπουδαιότητα των μεταφορών και των διευρωπαϊκών δικτύων . . . . .	σελ. 59-60
4.3	Δύο δεκαετίες ακινησία . . . . .	σελ. 60-62
4.4	Η Ευρωπαϊκή διάσταση των μεταφορών . . . . .	σελ. 62-63
4.5	Τομείς μεταφορών . . . . .	σελ. 64-65

4.5.1	Χερσαίες μεταφορές . . . . .	σελ. 65-68
4.5.2	Οδικές μεταφορές . . . . .	σελ. 68-71
4.5.3	Σιδηροδρομικές μεταφορές . . . . .	σελ. 71-72
4.5.4	Πλωτές μεταφορές . . . . .	σελ. 72
4.5.5	Ποτάμιες μεταφορές . . . . .	σελ. 73-76
4.5.6	Θαλάσσιες μεταφορές . . . . .	σελ. 76-77
4.5.7	Εναέριες μεταφορές . . . . .	σελ. 77-79
4.5.8	Συνδυασμένες μεταφορές . . . . .	σελ. 80-82
4.6	Αποτίμηση του κόστους . . . . .	σελ. 82-87
4.7	Στρατηγική βιωσιμότητας . . . . .	σελ. 87-89
4.8	Συμπεράσματα : Διαχείριση της αλλαγής . . . . .	σελ. 90-93

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**

### **ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ**

5.1	Τράπεζες . . . . .	σελ.90- 93
5.1.1	Ενιαίος χώρος πληρωμών . . . . .	σελ. 93
5.1.2	IBAN και ο BIC . . . . .	σελ. 94
5.1.3	Περιπτώσεις προβλημάτων Αν η πληρωμή χάθηκε – Η πληρωμή καθυστέρησε – Αν η τράπεζα χρέωσε δύο φορές . . . . .	σελ.94- 96
5.1.4	Άνοιγμα τραπεζικού λογαριασμού σε ένα άλλο κράτος μέλος της Ε.Ε . . . . .	σελ. 96
5.1.5	Πληροφορίες για τα στεγαστικά δάνεια . . . . .	σελ. 97
5.1.6	Ισότιμα Τραπεζικά έξοδα . . . . .	σελ. 97-98
5.2	Ασφάλειες . . . . .	σελ. 98- 101
5.2.1	Ποια είναι η κατάσταση στον τομέα της ασφάλειας των τροφίμων . . . . .	σελ. 101-102
5.3	Χρηματιστήρια και χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες	σελ.102-105
5.4	Υπηρεσίες κοινής ωφέλειας . . . . .	σελ. 105-107

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ . . . . .	ΣΕΛ. 108
------------------------	----------

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

## ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΗ ΕΝΩΣΗ

### 1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΟΡΙΣΜΟΣ

Μια τελωνιακή ένωση είναι μια οικονομική συμφωνία της οποίας τα μέλη αναλαμβάνουν με Συνθήκη την υποχρέωση να μην επιβάλλουν στις μεταξύ των συναλλαγές κανέναν τελωνιακό δασμό ή φόρο με αποτέλεσμα και κανέναν ποσοτικό περιορισμό, και την υποχρέωση να εφαρμόζουν ένα κοινό τελωνιακό δασμολόγιο στις σχέσεις τους με τρίτα κράτη.

### 1.2 ΤΕΛΩΝΙΑΚΗ ΕΝΩΣΗ ΤΗΣ Ε.Ε

Σύμφωνα με το άρθρο 9 της Συνθήκης ΕΚ, η Κοινότητα θεμελιώνεται πάνω σε μια τελωνιακή ένωση η οποία καλύπτει όλες τις ανταλλαγές προϊόντων και η οποία περιλαμβάνει την κατάργηση μεταξύ των κρατών μελών των τελωνειακών δασμών κατά την εισαγωγή ή την εξαγωγή και όλων των φόρων με ανάλογο αποτέλεσμα, καθώς και την υιοθέτηση ενός κοινού τελωνειακού δασμολογίου για τις σχέσεις τους με τρίτα κράτη. Η τελωνιακή ένωση της ΕΚ εκτείνεται «στο σύνολο των εμπορευματικών ανταλλαγών». Αυτό σημαίνει ότι επωφελούνται επίσης από την ελεύθερη κυκλοφορία στο εσωτερικό της Κοινότητας τα εμπορεύματα από τις τρίτες χώρες, εφόσον οι τελωνιακές διατυπώσεις εκτελέστηκαν και οι τελωνιακοί δασμοί και οι φόροι με ανάλογο αποτέλεσμα πληρώθηκαν στο κράτος μέλος εισαγωγής.

Τα άρθρα 13 και 14 της Συνθήκης της Ρώμης προέβλεπαν ότι οι τελωνιακοί δασμοί και οι φόροι με ανάλογο αποτέλεσμα θα

έπρεπε να καταργηθούν προοδευτικά κατά τη διάρκεια μιας μεταβατικής περιόδου που θα διαρκούσε δώδεκα χρόνια από την 1η Ιανουαρίου 1958 μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1969. Μολονότι η Συνθήκη έδινε τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να παραλλάζουν τον ρυθμό μείωσης των τελωνειακών δασμών ανάλογα με τα προϊόντα, εάν κάποιος είχε προβλήματα, η μείωση έγινε κατά γραμμικό τρόπο, δηλαδή χωρίς πρόβλημα. Ο ρυθμός του τελωνειακού αφοπλισμού επιταχύνθηκε μάλιστα με δύο αποφάσεις του Συμβουλίου και η μεταβατική περίοδος τερματίστηκε ένα χρόνο και μισό νωρίτερα απ' ό,τι προέβλεπε η Συνθήκη, δηλαδή την 1η Ιουλίου 1968. Αυτό δείχνει ότι κανένα κράτος δεν αντιμετώπισε σοβαρά προβλήματα λόγω του τελωνειακού αφοπλισμού, εφόσον η αντίρρηση ενός κράτους μπορούσε να αποτρέψει την τροποποίηση του ρυθμού αφοπλισμού που προέβλεπε η Συνθήκη. Τα νεοεντασσόμενα στην ΕΟΚ κράτη είχαν μια πενταετή μεταβατική περίοδο για την κατάργηση των τελωνειακών δασμών στις ενδοκοινοτικές ανταλλαγές. Και γι' αυτά ο τελωνειακός αφοπλισμός δεν παρουσίασε ιδιαίτερα προβλήματα.

Η επιτάχυνση της πραγματοποίησης της τελωνειακής ένωσης σήμαινε ότι οι ενδοκοινοτικές ανταλλαγές απηλλάγησαν τότε από τους τελωνειακούς δασμούς και τους ποσοτικούς περιορισμούς στις εισαγωγές και στις εξαγωγές. Αλλά, όπως θα δούμε παρακάτω, τα **άλλα εμπόδια στις ανταλλαγές**, δηλαδή οι φόροι με αποτέλεσμα ανάλογο με τελωνειακούς δασμούς και τα μέτρα με αποτέλεσμα ανάλογο εκείνου των ποσοτικών περιορισμών, δεν εξαλείφθηκαν. Πολλά από αυτά τα εμπόδια ήταν συγκεκριμένα σε κανονισμούς, π.χ., για την προστασία του περιβάλλοντος ή των καταναλωτών, οι οποίοι διέφεραν από κράτος σε κράτος. Τα περιοριστικά τους αποτελέσματα ήταν συχνά πιο επιζήμια από εκείνα των τελωνειακών δασμών και των ποσοτικών περιορισμών. Πράγματι, ενώ τα τελωνειακά εμπόδια ακρίβαιναν ή περιόριζαν ποσοτικά τις εισαγωγές, οι διαφορετικοί κανονισμοί μπορούσαν να αποκλείσουν τελείως την εισαγωγή ενός προϊόντος από ένα κράτος μέλος.

Ευτυχώς τέτοιες ακραίες περιπτώσεις ήταν μάλλον σπάνιες, αλλά η εξάλειψη των μη τελωνειακών εμποδίων στις συναλλαγές απαίτησε τρεις φορές περισσότερο χρόνο και προσπάθεια απ' ό,τι η εξάλειψη των τελωνειακών εμποδίων.

Έστω και αν δεν ήταν πλήρης," η ελευθερία κυκλοφορίας των εμπορευμάτων είχε **αναμφισβήτητα θετικά οικονομικά αποτελέσματα**. Μεταξύ του 1958 και του 1972, ενώ οι ανταλλαγές μεταξύ των έξι ιδρυτικών κρατών μελών της ΕΟΚ και του υπόλοιπου κόσμου είχαν πολλαπλασιαστεί επί τρία, οι ενδοκοινοτικές ανταλλαγές είχαν πολλαπλασιαστεί επί εννέα. Αυτή η εξαιρετική ανάπτυξη των ανταλλαγών ήταν ένας ουσιώδης παράγων της οικονομικής προόδου και της αύξησης του βιοτικού επιπέδου που γνώρισαν τότε τα αρχικά κράτη μέλη. Παρά, ή μάλλον χάρη, στην ενίσχυση του ανταγωνισμού που αντιμετώπιζαν οι επιχειρήσεις στις κύριες αγορές τους, οι δυνατότητες που παρείχε η μεγάλη αγορά δημιούργησαν ένα κλίμα εμπιστοσύνης που μεταφράστηκε σε αύξηση των επενδύσεων. Οι καταναλωτές ήταν οι μεγάλοι κερδισμένοι γιατί βρήκαν μια μεγάλη προσφορά προϊόντων καλής ποιότητας και σε καλύτερες τιμές από ό,τι πριν από τον τελωνειακό αφοπλισμό.

Σε περίπτωση **καταγγελίας** για περιορισμό του εμπορίου, η Επιτροπή εξετάζει εάν είναι θεμελιωμένη και, αν κρίνει ότι είναι, καλεί, βάσει του άρθρου 226 της Συνθήκης ΕΚ, το ενεχόμενο κράτος μέλος να τροποποιήσει ή να εγκαταλείψει τη διάταξη ή την ενέργεια που αντιβαίνει στο κοινοτικό δίκαιο. Εάν το κράτος μέλος δεν συμμορφωθεί προς αυτό το αίτημα, η Επιτροπή φέρει την υπόθεση στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, του οποίου η απόφαση είναι υποχρεωτική τόσο για τα κράτη μέλη όσο και για τους θεσμούς της Κοινότητας. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι περισσότερες υποθέσεις διευθετούνται μετά από κλήση της Επιτροπής προς το ενεχόμενο κράτος μέλος. Οι εθνικές αρχές, συχνά μετά από διαβούλευση με τις

υπηρεσίες της Επιτροπής, αποσύρουν ή τροποποιούν τις αξιόμεμπτες διατάξεις.

Το 1973 η Επιτροπή είχε συστήσει μια συμβουλευτική επιτροπή για τελωνειακά θέματα για να την συμβουλεύει και βοηθάει στη διαχείριση της τελωνειακής ένωσης. Δεδομένης της σημασίας που πήρε η έμμεση φορολογία στην απρόσκοπτη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, η Επιτροπή, το 1991, αντικατέστησε την παραπάνω επιτροπή με μια συμβουλευτική επιτροπή για τελωνειακά θέματα και για την έμμεση φορολογία<sup>1</sup>. Επιδιώκοντας την ενίσχυση του διαλόγου μεταξύ όλων των ομάδων του πληθυσμού που αφορά η τελωνειακή ένωση, αυτή η επιτροπή αποτελείται από εκπροσώπους των επαγγελματικών οργανώσεων ή των καταναλωτών, οι οποίες ενδιαφέρονται για τα τελωνειακά και φορολογικά προβλήματα και οι οποίες δρουν σε κοινοτικό ή διεθνές επίπεδο.

### **1.3 Κατάργηση των εσωτερικών συνόρων**

Η Συνθήκη της Ρώμης σαφώς ανέφερε την ανάγκη ελάφρυνσης, στο μέτρο του δυνατού, των διατυπώσεων που επιβαρύνουν το εμπόριο (Άρ. 10). Στην πραγματικότητα, μόλις συμπληρώθηκε ο δασμολογικός αφοπλισμός, εντάθηκε ο «χαρτοπόλεμος» μεταξύ των διοικήσεων των κρατών μελών, οι οποίες επιδίωκαν έτσι να προστατεύσουν την εσωτερική παραγωγή και συγχρόνως να δικαιολογήσουν την ύπαρξη τους. Εναντίον του γραφειοκρατικού κλεφτοπόλεμου μάχονταν, στην πρώτη γραμμή, η Επιτροπή και, στα μετόπισθεν, το Συμβούλιο. Αυτή η εικοσαετής μάχη τέρματίστηκε ευτυχώς στις 31 Δεκεμβρίου του 1992.

Από την 1η Ιανουαρίου 1993, δεν χρειάζονται τελωνειακές διατυπώσεις για το ενδοκοινοτικό εμπόριο και επομένως καταργήθηκαν όλα τα πολύπλοκα διοικητικά έγγραφα. Η Κοινότητα αποτελεί τώρα ένα ενιαίο έδαφος χωρίς σύνορα ως προς την



κυκλοφορία των εμπορευμάτων με κάλυψη δελτίων TIR ( international road transport) και ATA ( temporary admission of goods) . Αυτό επιτρέπει στους επιχειρηματίες να κερδίζουν πολύτιμο χρόνο και να επιτυγχάνουν έτσι μείωση του κόστους μεταφοράς κατά την κυκλοφορία των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της Κοινότητας. Η απουσία δασμών και διατυπώσεων προάγει το ενδοκοινοτικό εμπόριο (αποστολές και αφίξεις), το οποίο αντιπροσωπεύει περί τα 64% το συνολικού εμπορίου των Δεκαπέντε και σε μερικά κράτη, όπως η Πορτογαλία και η Ολλανδία, φθάνει τα 80% των συνολικών εισαγωγών και εξαγωγών τους.

Για να επιτευχθεί η **ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων**, που προβλέπεται από το άρθρο 18 της Συνθήκης ΕΚ, ένας κανονισμός του Συμβουλίου κατήργησε από την 1η Ιανουαρίου 1993 τους ελέγχους και τις διατυπώσεις ως προς τις αποσκευές των προσώπων που ταξιδεύουν με αεροπλάνο ή πλοίο από ένα μέλος της Κοινότητας σε άλλο. Παρόλο που την 1η Ιανουαρίου 1993 καταργήθηκαν οι τελωνειακοί έλεγχοι των προσώπων, η καθυστέρηση της κατάργησης των ελέγχων ταυτότητας προκάλεσαν σοβαρές αντιδράσεις των πολιτών και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Η κατάργηση των τελωνειακών διατυπώσεων την 1η Ιανουαρίου 1993 οδήγησε στην καθιέρωση ενός συστήματος για τη συλλογή στατιστικών πληροφοριών σχετικά με τη διακίνηση αγαθών μεταξύ των κρατών μελών κατ' ευθείαν από τις επιχειρήσεις (INTRASTAT). Οι τροποποιήσεις της τελωνειακής νομοθεσίας μετά τη συμπλήρωση της εσωτερικής αγοράς οδήγησαν επίσης σε τροποποιήσεις των κανονισμών σχετικά με τη συλλογή στατιστικών στοιχείων για τις εισαγωγές και τις εξαγωγές προς και από τρίτες χώρες.

#### **1.4 Διοικητική συνεργασία**

Εφόσον συλλέγουν τους τελωνειακούς δασμούς, οι οποίοι πρέπει να προσαχθούν στον κοινοτικό προϋπολογισμό, και φυλάσσουν τα εξωτερικά σύνορα κατά του λαθρεμπορίου, οι τελωνειακοί υπάλληλοι των κρατών μελών ενεργούν, στην πραγματικότητα, στο όνομα της Κοινότητας και πρέπει να εφαρμόζουν το κοινοτικό δίκαιο. Η αποτελεσματικότητα μιας τελωνειακής ένωσης εξαρτάται τόσο από την ύπαρξη ενός συνόλου ομογενών κανόνων, όσο και από την ποιότητα των δομών λειτουργίας. Σαν βασικά στοιχεία αυτών των δομών, οι τελωνειακές διοικήσεις των κρατών μελών πρέπει να προσφέρονται σε συνεργασία μεταξύ των και με την Επιτροπή υπό το πνεύμα του άρθρου 10 της Συνθήκης ΕΚ. Αυτό επιδιώκει κανονισμός του Συμβουλίου σχετικά με την **αμοιβαία συνδρομή** μεταξύ των διοικητικών αρχών των κρατών μελών και τη συνεργασία μεταξύ των και της Επιτροπής για την καταπολέμηση της απάτης και την εξασφάλιση της ορθής εφαρμογής των τελωνειακών και γεωργικών κανονισμών, που διέπουν, μεταξύ άλλων, τη λειτουργία ενός «συστήματος τελωνειακών πληροφοριών». Το άρθρο 29 της Συνθήκης ΕΕ προτρέπει το Συμβούλιο να πάρει μέτρα για την ενίσχυση της τελωνειακής συνεργασίας μεταξύ τελωνειακών αρχών και αστυνομικών δυνάμεων, τόσο απευθείας όσο και μέσω της Ευρωπαϊκής Αστυνομικής Υπηρεσίας (Ευρωπόλ).

Η Σύμβαση Νεαπόλεως II περί αμοιβαίας συνδρομής και συνεργασίας μεταξύ των τελωνειακών υπηρεσιών στοχεύει στην καταπολέμηση της παράνομης εμπορίας κάθε είδους κατά παράβαση των εθνικών και κοινοτικών τελωνειακών ρυθμίσεων μέσω της αποτελεσματικότερης και ταχύτερης τελωνειακής συνεργασίας<sup>2</sup>. Προβλέπει τη θέσπιση διαδικασιών με βάση τις οποίες τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα παρέχουν αμοιβαία συνδρομή και συνεργασία, μέσω των τελωνειακών υπηρεσιών τους προκειμένου να προλαμβάνονται, να ανιχνεύονται, να διώκονται και να τιμωρούνται οι παραβάσεις της εθνικής και της κοινοτικής τελωνειακής νομοθεσίας. Καλύπτει την αυτεπάγγελτη και την κατόπιν

αιτήσεως συνδρομή και ειδικές μορφές συνεργασίας, όπως η διασυνοριακή παρακολούθηση, η καταδίωξη εκτός συνόρων και η προστασία των παρεχομένων πληροφοριών.

Για την εκπλήρωση των αποστολών της, η μοντέρνα διοικητική διαχείριση χρησιμοποιεί όλο και περισσότερο τα μέσα της πληροφορικής. Επιδιώκοντας τον ορθολογισμό τους, το Συμβούλιο αποφάσισε τη συντονισμένη ανάπτυξη των αυτοματοποιημένων διοικητικών διαδικασιών. Στα πλαίσια αυτής της απόφασης αναπτύχθηκαν πολλές ηλεκτρονικές διασυνδέσεις: η καθημερινή ενημέρωση της πολύγλωσσης βάσης δεδομένων του ολοκληρωμένου κοινοτικού δασμολογίου (TARIC), τις οποίες διαχειρίζεται κεντρικά η Επιτροπή και οι οποίες τίθενται στη διάθεση των κρατών μελών με ένα ηλεκτρονικό σύστημα διαβίβασης και στη διάθεση των οικονομικών φορέων μέσω του INTERNET ένα κεντρικό σύστημα αυτόματης διαχείρισης των τελωνειακών ποσοστώσεων, που θα επικοινωνεί ηλεκτρονικά με τις εθνικές διοικήσεις (**Quotas**) ένα σύστημα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (**scent**) που επιτρέπει την ταχεία ανταλλαγή μηνυμάτων σχετικών με την καταπολέμηση της απάτης και ένα αυτοματοποιημένο σύστημα πληροφοριών στα εξωτερικά σύνορα της Κοινότητας (SID), που αναφέρθηκε παραπάνω. Αυτό το τελευταίο βασίζεται σε σύμβαση που έχει συνομολογηθεί με βάση το άρθρο 31 (πρώην Αρ. Κ.3) της ΣΕΕ (συνεργασία στις εσωτερικές και δικαστικές υποθέσεις). Το SID αποτελεί αυτοματοποιημένο σύστημα πληροφοριών, που δημιουργήθηκε και συντηρείται από τις εθνικές τελωνειακές υπηρεσίες με σκοπό τη συμβολή στην πρόληψη, την έρευνα και τη δίωξη των σοβαρών παραβάσεων της νομοθεσίας των κρατών μελών. Ένα ψήφισμα του Συμβουλίου ως προς την απλούστευση και τον εξορθολογισμό των τελωνειακών ρυθμίσεων και διαδικασιών της Κοινότητας καλεί τα κράτη μέλη να μεριμνούν ώστε οι υπηρεσίες τους να χρησιμοποιούν τις πλέον σύγχρονες τελωνειακές τεχνικές και τις πλέον αποδοτικές μεθόδους εργασίας.

Η κατάργηση των διοικητικών διατυπώσεων κατά τη διάβαση των εσωτερικών συνόρων της Κοινότητας επαυξάνει τους κινδύνους απατών, ιδίως όταν οι διαδικασίες ελέγχου δεν είναι ανάλογες σε όλα τα κράτη μέλη. Η διοικητική συνεργασία πρέπει να ενθαρρύνει ένα ανάλογο επίπεδο ελέγχων, να επιδιώκει την αμοιβαία εμπιστοσύνη και τον υγιή ανταγωνισμό και να εξασφαλίζει την ομοιόμορφη εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας σε κάθε σημείο των εξωτερικών συνόρων της ΕΕ. Γι' αυτόν τον λόγο, η Επιτροπή σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη ανέπτυξε ένα πρόγραμμα δράσης ονομαζόμενο "Τελωνεία 2000", το οποίο επιδιώκει να συμβάλει στον εκσυγχρονισμό των τελωνειακών διοικήσεων και στη συνεργασία μεταξύ αυτών και της Επιτροπής. Το πρόγραμμα έχει τους εξής στόχους δράσης: εξασφάλιση της διαφάνειας κατά την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου από τις τελωνειακές διοικήσεις των κρατών μελών ενίσχυση για την κατάρτιση των τελωνειακών υπαλλήλων ανάπτυξη της χρήσης των καλύτερων αυτοματοποιημένων μεθόδων εργασίας εξασφάλιση διαρκούς διαλόγου μεταξύ των τελωνειακών υπευθύνων της Κοινότητας και των χρηστών, ιδίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων. Το πρόγραμμα KAROLUS χρηματοδοτεί την ανταλλαγή εθνικών υπαλλήλων μεταξύ των διοικήσεων των κρατών μελών, οι οποίοι είναι επιφορτισμένοι με την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας που απαιτείται για την πραγματοποίηση της εσωτερικής αγοράς.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

#### 2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μετά την επίτευξη του δασμολογικού αφοπλισμού, τον Ιούλιο του 1968, η Επιτροπή διαπίστωνε, σε ένα μνημόνιο του 1970 σχετικά με τη βιομηχανική πολιτική, ότι, παρά την αναμφισβήτητη απελευθέρωση των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών, το σύνολο των έξι αγορών τους δεν έμοιαζε ακόμη καθόλου με μια εσωτερική αγορά. Η σημαντικότερη απόδειξη ήταν η διαφορά των επιπέδων των τιμών για όμοια προϊόντα, που ίσχυαν στα κράτη μέλη. Η Επιτροπή εξηγούσε την ακαμψία των τιμών κυρίως στην περίφραξη των αγορών με νέους φραγμούς, με τους οποίους οι εθνικές διοικήσεις αντικαθιστούσαν τους τελωνειακούς φραγμούς, και εναντίον των οποίων η Επιτροπή κήρυττε από τότε τον πόλεμο.

Δεκαπέντε χρόνια αργότερα στο Λευκό Βιβλίο της του 1985 για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς<sup>1</sup>, η Επιτροπή διαπίστωνε πάλι ότι η αγορά, η αποκαλούμενη κοινή, πολύ απέχει ακόμη από μίαν εσωτερική αγορά για πολλούς λόγους, οι σημαντικότεροι των οποίων ήταν:

- οι καθυστερήσεις στα τελωνεία και οι διοικητικές επιβαρύνσεις των ενδοκοινοτικών συναλλαγών,
- οι διαφορές μεταξύ των φυτοϋγειονομικών και των κτηνιατρικών κανονισμών, οι οποίες καθιστούσαν αναγκαίους τους ελέγχους στα σύνορα,

- η συμπλήρωση στα σύνορα διαφόρων εγγράφων για τη συγκέντρωση στατιστικών στοιχείων,
- οι διαφορές μεταξύ των εθνικών κανόνων και τεχνικών προδιαγραφών σχετικά με τα βιομηχανικά προϊόντα,
- η μη απελευθέρωση των δημόσιων συμβάσεων για οικονομικούς φορείς άλλων κρατών μελών,
- οι περιορισμοί στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, ιδίως των χρηματοοικονομικών, και στην ελεύθερη εγκατάσταση ορισμένων επαγγελματιών,
- οι διαφορές μεταξύ των συντελεστών του ΦΠΑ και των ειδικών φόρων κατανάλωσης, οι οποίες ανάγκαζαν να γίνονται προσαρμογές προς τη φορολογία του κράτους προορισμού των εμπορευμάτων,
- η επιβολή νομισματικών εξισωτικών ποσών (ΝΕΠ) στο ενδοκοινοτικό εμπόριο ορισμένων γεωργικών προϊόντων σύμφωνα με τους κανόνες της κοινής γεωργικής πολιτικής,
- οι άδειες οδικών μεταφορών και ο έλεγχος της συμμόρφωσης των οχημάτων προς τους διάφορους εθνικούς κανονισμούς.

Εξετάσαμε τις τρεις πρώτες αιτίες της μη ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς μέχρι το 1992 στο κεφάλαιο για την τελωνειακή ένωση. Τις τρεις επόμενες αιτίες, οι οποίες αφορούν τα τεχνικά εμπόδια του εμπορίου, την απελευθέρωση των δημόσιων συμβάσεων και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, θα τις εξετάσουμε στο παρόν κεφάλαιο. Οι τρεις τελευταίες αιτίες σχετίζονται με τις πολιτικές για τη φορολογία, τη γεωργία και τις μεταφορές και τις εξετάζουμε στα αντίστοιχα κεφάλαια. Όλα αυτά τα προβλήματα έπρεπε να αντιμετωπιστούν συγχρόνως για να επιτευχθεί η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, μια πραγματική «Ευρώπη χωρίς σύνορα».

## **2.2 ΕΝΙΑΙΑ ΑΓΟΡΑ – ΚΟΙΝΗ ΑΓΟΡΑ – ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ**

## ΕΝΝΟΙΑ – ΟΡΙΣΜΟΣ

Θα πρέπει εδώ να ορίσουμε τις έννοιες «κοινή αγορά», «ενιαία αγορά» και «εσωτερική αγορά», οι οποίες χρησιμοποιούνται σχεδόν αδιάκριτα, αλλά οι οποίες υποδηλώνουν ορισμένες διαφορετικές καταστάσεις. Η **κοινή αγορά** είναι ένα στάδιο της οικονομικής ολοκλήρωσης, το οποίο, σύμφωνα με μια απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, «αποβλέπει στην εξάλειψη όλων των εμποδίων στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές ώστε να υπάρξει συγχώνευση των εθνικών αγορών σε μια **ενιαία αγορά**, η οποία να πλησιάζει όσο γίνεται τις συνθήκες μιας πραγματικής **εσωτερικής αγοράς**». Αξίζει να σημειωθεί ότι η Συνθήκη η ιδρύουσα την Ευρωπαϊκή Κοινότητα αγνοεί την έννοια της «ενιαίας αγοράς». Αναφέρεται γενικά στο στάδιο της «κοινής αγοράς» και στον τελικό της στόχο, την «εσωτερική αγορά», η οποία σύμφωνα με το άρθρο 14 (ΣΕΚ) «περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα μέσα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων σύμφωνα με τις διατάξεις αυτής της Συνθήκης». Θα δούμε τώρα ποια εμπόδια ξεπέρασε η Κοινότητα κατά το στάδιο της κοινής αγοράς για να φθάσει τον στόχο της ενιαίας αγοράς, η οποία μοιάζει χωρίς να είναι ακριβώς μια εσωτερική αγορά.

Κατά την πρώτη δεκαετία της ύπαρξης της η Κοινότητα είχε περάσει δύο πολύ σημαντικούς σταθμούς για την οικονομική της ολοκλήρωση: την πραγματοποίηση της τελωνειακής ένωσης, που σήμαινε την εξάλειψη των τελωνειακών δασμών και των ποσοτικών περιορισμών μεταξύ των κρατών μελών καθώς και την υιοθέτηση ενός κοινού τελωνειακού δασμολογίου και τον ορισμό μιας κοινής γεωργικής πολιτικής αναγκαίας για την ελεύθερη κυκλοφορία των γεωργικών προϊόντων. Αυτές οι σημαντικότερες πραγματοποιήσεις είχαν αποφασιστεί και τεθεί σε εφαρμογή από τα έξι αρχικά κράτη μέλη μέσα σ' ένα ευνοϊκό οικονομικό κλίμα και σ' ένα νομισματικό

περιβάλλον του οποίου η σταθερότητα ήταν εγγυημένη από το σύστημα του Bretton Woods .

Τον Αύγουστο του 1971, όμως, οι Ηνωμένες Πολιτείες αποφάσισαν να εξαρθρώσουν το διεθνές νομισματικό σύστημα, λεγόμενο του Bretton Woods, το οποίο είχε εξασφαλίσει, μέχρι τότε, την απαραίτητη για την καλή λειτουργία του Ευρωπαϊκού νομισματικού συστήματος νομισματική σταθερότητα. Η αχαλίνωτη πλέον διεθνής κερδοσκοπία είχε, κατόπιν αυτού, οδηγήσει στην αποτυχία της πρώτης προσπάθειας δημιουργίας μιας οικονομικής και νομισματικής ένωσης στην Ευρώπη. Τέλος, οι πετρελαϊκές κρίσεις του 1973 και του 1979 είχαν κλονίσει σοβαρά τις ευρωπαϊκές οικονομίες. Έτσι η Ευρώπη στις αρχές της δεκαετίας '80 είχε περιπέσει στον «ευρω-μαρασμό» και την «ευρω-απαισιοδοξία».

Όμως, τον Ιανουάριο του 1985, μια νέα Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε αναλάβει καθήκοντα, και ο πρόεδρος της Jacques Delors, είχε παρουσιάσει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τις βασικές κατευθύνσεις που θα οδηγούσαν τις ενέργειες της. Κατά τον Ντελór η Κοινότητα έπρεπε να ξαναβρεί την οδό της φαντασίας και της δραστηριότητας. Στο εσωτερικό πεδίο ήταν πια καιρός να τεθεί τέρμα στην εικόνα μιας φεουδαρχικής Ευρώπης με φραγμούς, σύνορα, διατυπώσεις και γραφειοκρατίες. Θα έπρεπε, βάσει του προγράμματος παγίωσης της εσωτερικής αγοράς, το οποίο είχε παρουσιάσει η προηγούμενη Επιτροπή, να καταργηθούν όλα τα εσωτερικά σύνορα της Κοινότητας μέχρι το 1992. Έτσι πρωτοαναφέρθηκε η μαγική χρονολογία του 1992. Από τα κείμενα των Συνθηκών μέχρι της διαδοχικές δηλώσεις του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, η ανάγκη ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς είχε δηλωθεί επανειλημμένα. Αλλά για την επίτευξη αυτού του στόχου έλειπε ένα χρονοδιάγραμμα και ένα λεπτομερές πρόγραμμα. Η Επιτροπή είχε αναλάβει την πρόκληση της δημιουργίας μιας αληθινής κοινής αγοράς χωρίς εσωτερικά σύνορα μέχρι το τέλος του 1992.



Γι' αυτόν τον σκοπό η Επιτροπή, στις 14 Ιουνίου 1985, διαβίβασε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ένα «Λευκό Βιβλίο» για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς. Σ' αυτό το βιβλίο η Επιτροπή πρότεινε ένα πρόγραμμα εξάλειψης μέσα σε επτά χρόνια όλων των φυσικών, τεχνικών και φορολογικών εμποδίων της κοινής αγοράς. Το πρόγραμμα της Επιτροπής χαρακτηριζόταν από μίαν επιδίωξη απλούστευσης των μεθόδων εναρμόνισης, την απόρριψη λύσεων ευκολίας, που θα κατέληγαν στη διατήρηση των εσωτερικών συνόρων, τον ορισμό ενός λεπτομερειακού και υποχρεωτικού χρονοδιαγράμματος για την εξάλειψη των εμποδίων και την επιδίωξη μιας εξισορρόπησης των διάφορων συμφερόντων. Για την επίτευξη αυτών των στόχων το Λευκό Βιβλίο πρότεινε ένα οπλοστάσιο από κάπου 300 νομοθετικά κείμενα τα οποία χρειαζόνταν για την κατάργηση των εμποδίων.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Μιλάνου, στις 28 και 29 Μαΐου 1985, δέχτηκε ευνοϊκά το προτεινόμενο στο Λευκό Βιβλίο πρόγραμμα, και αποφάσισε με την πλειοψηφία των μελών του και παρά τη διαφωνία του Ηνωμένου Βασιλείου, της Δανίας και της Ελλάδας να συγκαλέσει μια διακυβερνητική διάσκεψη, η οποία θα έπρεπε να επεξεργασθεί, αφενός, μια Συνθήκη για την πολιτική συνεργασία και αφετέρου τις τροποποιήσεις της Συνθήκης ΕΟΚ τις αναγκαίες την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς. Οι προτάσεις της Επιτροπής αποτέλεσαν τον πυρήνα των εργασιών της διάσκεψης. Το «ενιαίο πλαίσιο» το οποίο πρότεινε αυτή για την τροποποίηση της Συνθήκης ΕΟΚ και για την πολιτική συνεργασία έγινε δεκτό από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Λουξεμβούργου στις 2 και 3 Δεκεμβρίου 1985 και οριστικοποιήθηκε ως μια «ενιαία πράξη» από τους υπουργούς εξωτερικών συνεδριάζοντες σε διακυβερνητική διάσκεψη, στις 27 Ιανουαρίου 1986.

Η **Ενιαία Πράξη**, η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1987 επέφερε αρκετά σημαντικές μεταρρυθμίσεις στο θεσμικό σύστημα της Κοινότητας. Αποκαθιστώντας τις αποφάσεις του Συμβουλίου

κατά πλειοψηφία, έδινε στην Κοινότητα τη δυνατότητα να παίρνει αποφάσεις πιο σύντομα και δημοκρατικότερα. Στο Κοινοβούλιο η Ενιαία Πράξη έδινε μεγαλύτερη εξουσία στο νομοθετικό έργο. Καθιέρωνε τέλος την πολιτική συνεργασία και τις κοινοτικές αρμοδιότητες σε διάφορους τομείς. Αμέσως παρακάτω θα δούμε πως η Ενιαία Πράξη κατόρθωσε να δημιουργήσει την ενιαία αγορά.

### **2.3 Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη**

Η πολυετής στασιμότητα της ΕΟΚ διεκόπη το 1985 από την Επιτροπή (Commission) η οποία εξέδωσε τη *Λευκή Βίβλο* για την πραγματοποίηση της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς. Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, απόρροια των αποφάσεων του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Δεκεμβρίου 1985, μπορεί να θεωρηθεί ως το πρώτο στάδιο μιας επίμονης και μακράς διαδικασίας. Στις 17 Φεβρουαρίου 1986, επτά κράτη-μέλη υπέγραψαν την *Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη*, ακολουθούμενα από τη Δανία (μετά το θετικό αποτέλεσμα σχετικού δημοψηφίσματος), την Ιταλία και την Ελλάδα στις 28 Φεβρουαρίου 1986. Αφού κυρώθηκε από τα Κοινοβούλια των κρατών-μελών κατά τη διάρκεια του 1986 η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1987, με καθυστέρηση 6 μηνών, λόγω προσφυγής την οποία άσκησε ιδιώτης ενώπιον των Ιρλανδικών δικαστηρίων.

#### **A. Οι Ρυθμίσεις της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης**

##### *Διαδικασία - Θεσμικά*

α) Ενισχύεται ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου με τη θέσπιση μιας διαδικασίας συνεργασίας μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Η διαδικασία συνεργασίας ενισχύει την επιρροή που μπορεί να ασκήσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την κοινοτική νομοθεσία, εφόσον οι τροπολογίες,

που υιοθετούνται από την Επιτροπή, θα εγκρίνονται από το Συμβούλιο. Για τις συμφωνίες διεύρυνσης των ΕΚ και τις συμφωνίες σύνδεσης, απαραίτητη προϋπόθεση για τη λήψη απόφασης του Συμβουλίου προς έγκριση της σχετικής συμφωνίας είναι η σύμφωνη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

β) Στα πλαίσια του Συμβουλίου, η ειδική πλειοψηφία αντικαθιστά την ομοφωνία, ως προς την τροποποίηση του κοινού δασμολογίου, την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, την ελεύθερη κίνηση των κεφαλαίων, την κοινή πολιτική στις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Ειδική, επίσης, πλειοψηφία προβλέπεται για ορισμένες νέες διατάξεις που αναφέρονται σε διάφορους τομείς: στην εσωτερική αγορά, στην κοινωνική πολιτική, στην οικονομική και κοινωνική συνοχή, στην έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη και στο περιβάλλον.

## **B. Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά**

Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη προέβλεπε μια δέσμη νέων οικονομικών στόχων για την *ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς*. Οι στόχοι έπρεπε να έχουν εκπληρωθεί έως την 31.12.1992, συμφωνά με το πρόγραμμα της Επιτροπής της Κοινότητας που περιέχεται στη "*Λευκή Βίβλο*". Γι' αυτό και η διαδικασία ενοποίησης της αγοράς έγινε γνωστή ως το *Πρόγραμμα 1992* ή, στην αγγλική, *EC-92*. Σύμφωνα με τη "*Λευκή Βίβλο*", οι απαραίτητες για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς ρυθμίσεις (οδηγίες και κανονισμοί που ανέρχονται στους 300, και έγιναν 279 μετά από ορισμένες αναπροσαρμογές) αναφέρονται στην κατάργηση όλων των εμποδίων που παρεμπόδιζαν μέχρι τώρα την ελεύθερη διακίνηση των εμπορευμάτων, των κεφαλαίων, των υπηρεσιών και των προσώπων. Προβλέπεται, επίσης, η κατάργηση των ελέγχων κατά τη διακίνηση των εμπορευμάτων και των προσώπων στα σύνορα των κρατών-μελών της ΕΚ. Ακολούθησαν ειδικές ρυθμίσεις στο θέμα των

κρατικών προμηθειών, στον τομέα της παροχής υπηρεσιών, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών. Η κατάργηση των φορολογικών ελέγχων στα σύνορα και η *εναρμόνιση* της φορολογικής νομοθεσίας αποτελούν, εξάλλου, βασικές ρυθμίσεις για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς.

Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη ενσωματώνει, μαζί με το στόχο της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς, και το στόχο της *οικονομικής και κοινωνικής συνοχής*. Ο στόχος αυτός "αποσκοπεί ιδιαίτερα στη μείωση του χάσματος μεταξύ των διαφόρων περιοχών του ενδοκοινοτικού χώρου και στη μείωση της καθυστέρησης των πλέον μειονεκτικών περιοχών". Ο στόχος αυτός εξυπηρετείται από την ενίσχυση που παρέχεται από τα *διαρθρωτικά ταμεία* της Κοινότητας.

Στο τέλος της δεκαετίας του '90 ο απολογισμός για τη λειτουργία της Ενιαίας Αγοράς είναι, σε γενικές γραμμές, ικανοποιητικός σε ό,τι αφορά την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς με μεγαλύτερη πρόοδο στους παρακάτω τομείς:

- Εναρμόνιση των φορολογικών νομοθεσιών με κατάργηση των φορολογικών ανισοτήτων στην έμμεση φορολογία γενικά και ειδικότερα στο φόρο προστιθέμενης αξίας και τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης.

- Κατάργηση των εμποδίων στην ελεύθερη άσκηση των επαγγελματικών δραστηριοτήτων.

- Ελευθέρωση των κεφαλαιαγορών και των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών.

- Σημαντική πρόοδος πραγματοποιήθηκε στον τομέα τυποποίησης των προϊόντων, μία από τις "ευαίσθητες" περιοχές, λόγω των διαφορετικών προδιαγραφών που απαιτούν οι χώρες-μέλη. Αντί για ιδιαίτερη ρύθμιση και τυποποίηση για κάθε προϊόν, υιοθετήθηκε η αρχή της *αμοιβαίας αναγνώρισης*. Σύμφωνα με την αρχή, αυτή εφόσον ικανοποιούνται οι προδιαγραφές μιας χώρας για ένα προϊόν, οι επιχειρήσεις που το παράγουν μπορεί να είναι ντόπιες

ή αλλοδαπές και δεν γίνεται καμία διάκριση. Εξαίρεση αποτελούν οι περιοχές: περιβάλλον και υγεία όπου τηρούνται κοινά "στάνταρντς" για όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- Θέσπιση κανόνων που ισχύουν για τη μετανάστευση σε όλη την Ένωση.

- Άνοιγμα των δημοσίων συμβάσεων συμπεριλαμβανομένων των τομέων ενέργειας, μεταφορών και τηλεπικοινωνίας, για τις οποίες προβλέπονται εξαιρέσεις.

#### **2.4 Η ενιαία Εσωτερική Αγορά-Υλοποίηση των όρων της "Λευκής Βίβλου" Κατάργηση των φραγμών και θεμελιώδεις ελευθερίες**

Σύμφωνα με κείμενο που εκδόθηκε από την Επιτροπή της Ε.Ε. ισχύουν τα εξής:

Η εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς αποτελεί το επίκεντρο της ευρωπαϊκής ενοποίησης. Στην εσωτερική αγορά, τα κράτη μέλη πρέπει να συνενωθούν σε έναν ενιαίο ευρωπαϊκό οικονομικό χώρο, ο οποίος δεν πρέπει να παρεμποδίζεται ούτε από τελωνειακούς ούτε από εμπορικούς φραγμούς. Οι ακρογωνιαίοι λίθοι της εσωτερικής αγοράς είναι οι λεγόμενες θεμελιώδεις ελευθερίες, δηλαδή η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων. Η υλοποίηση τους διευκολύνει κυρίως την ακώλυτη ανάπτυξη των συντελεστών της παραγωγής, της εργασίας και του κεφαλαίου. Οι εργαζόμενοι έχουν ελεύθερη πρόσβαση σε θέσεις εργασίας σε τόπους με μεγαλύτερη ζήτηση και ως εκ τούτου καλύτερες συνθήκες αμοιβών και εργασίας. Μπορούν να εγκατασταθούν με την οικογένειά τους σε οποιαδήποτε χώρα της ΕΕ και να εργασθούν εκεί. Οι επιχειρήσεις μπορούν, με ελεύθερο ανταγωνισμό, να κατασκευάσουν και να πωλήσουν τα προϊόντα

τους, εκεί όπου είναι πλεονεκτικότερο. Κανένα κράτος μέλος της ΕΕ δεν επιτρέπεται να μεταχειρίζεται προνομιακά τους υπηκόους του στο πεδίο εφαρμογής των ιδρυτικών Συνθηκών της ΕΕ έναντι των υπηκόων άλλων εταίρων.

### **α. Η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων (άρθρα 9-37 Συνθήκης)**

#### **1. Η τελωνειακή ένωση**

Η εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς προϋπέθετε ως πρώτο βήμα την κατάργηση όλων των δασμών μεταξύ των κρατών μελών, που επιβάλλονταν κατά τις εισαγωγές και εξαγωγές και προ της ίδρυσης της ΕΕ. Η Συνθήκη ΕΟΚ προέβλεπε για το εγχείρημα αυτό ένα λεπτομερές χρονοδιάγραμμα, το οποίο καθόριζε τη σταδιακή κατάργηση των εσωτερικών δασμών εντός δωδεκαετίας.

Τα έξι ιδρυτικά κράτη της ΕΕ δεν εξάντλησαν την προθεσμία αυτή. Οι τελευταίοι δασμολογικοί φραγμοί καταργήθηκαν ήδη στα μέσα του 1968, δηλαδή ενάμιση χρόνο προ του χρονικού σημείου που προβλεπόταν από τη Συνθήκη ΕΟΚ. Και τα κράτη που προσχώρησαν μεταγενέστερα στην ΕΚ τήρησαν ακριβώς τις προθεσμίες που τους ετέθησαν για την κατάργηση των δασμών που επέβαλαν μέχρι την προσχώρησή τους και προσαρμόστηκαν με εκπληκτική ταχύτητα στις απαιτήσεις της κοινής αγοράς.

Ταυτόχρονα με την κατάργηση των τελωνειακών φραγμών στο εσωτερικό της Κοινότητας την 1η Ιουλίου 1968, καθορίσθηκε και ένα κοινό δασμολόγιο έναντι των κρατών που δεν ανήκαν στην Κοινότητα. Το κοινό δασμολόγιο εφαρμόζεται στα σύνορα της ΕΕ από όλα τα κράτη μέλη όσον αφορά στις εισαγωγές από τρίτες χώρες και μάλιστα κατά κανόνα κατά την είσοδο των αγαθών στον οικονομικό χώρο της ΕΕ. Ο καθορισμός κοινού δασμολογίου για τις εισαγωγές από τρίτες χώρες ήταν αναγκαίος για την παρεμπόδιση της μετατόπισης της εισροής των εμπορευμάτων. Κατά την ίδρυση

της ΕΕ υπήρχαν έντονες αποκλίσεις μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά στο ύψος των εξωτερικών δασμών. Έτσι, στη Γαλλία και στην Ιταλία, οι εξωτερικοί δασμοί ήταν πολύ υψηλοί, ενώ στη Μπενελοξ και στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ήταν χαμηλοί. Χωρίς κοινό δασμολόγιο οι γάλλοι και οι ιταλοί εξαγωγείς θα μπορούσαν να παρακάμψουν τον υψηλό εξωτερικό δασμό των χωρών τους, πραγματοποιώντας τις αγορές τους από τρίτες χώρες με τη μεσολάβηση εικονικού εταίρου, εγκατεστημένου στις χώρες με τους χαμηλούς εξωτερικούς δασμούς και κατόπιν, εκμεταλλευόμενοι την κατάργηση των εσωτερικών δασμών, θα μπορούσαν να τα μεταφέρουν στη Γαλλία ή την Ιταλία. Αυτό θα μπορούσε τελικά να οδηγήσει π.χ. στο παράδοξο να προμηθεύεται ένας έμπορος κρασιών από το Bordeaux ισπανικούς φελλούς για φιάλες από το Αμβούργο λόγω του ότι θα ήταν οικονομικότεροι.

Το ύψος των δασμών του κοινού δασμολογίου έχει συχνά μεταβληθεί από το 1968. Αυτό συμβαίνει είτε αυτόνομα, μέσω του Συμβουλίου της ΕΕ, είτε μετά από διαπραγματεύσεις της ΕΕ με επιμέρους τρίτες χώρες χωριστά, εν προκειμένω κυρίως στα πλαίσια του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου (WTO – World Trade Organization), της πρώην συμφωνίας της GATT (Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου). Τα έσοδα από τους δασμούς περιέρχονται από το 1975 στην ΕΕ και ως εκ τούτου αποδίδονται από τα κράτη μέλη στην ΕΕ. Η καθιέρωση ενός κοινού εξωτερικού δασμού σήμαινε ταυτόχρονα και την επίτευξη του πρώτου σταδιακού στόχου που είχε τεθεί στην πορεία για την ευρωπαϊκή ενοποίηση: την πραγματοποίηση μιας τελωνειακής ένωσης.

## **2.5 Εξάλειψη των ποσοτικών περιορισμών**

Η δημιουργία μιας μεγάλης ευρωπαϊκής αγοράς, στην οποία θα μπορούσαν να πωλούνται ελεύθερα όλα τα εμπορεύματα,

απαιτούσε εκτός από την κατάργηση των τελωνειακών φραγμών και την εξάλειψη των ποσοτικών περιορισμών. Εν προκειμένω πρόκειται για τα μέτρα που λαμβάνουν τα κράτη-μέλη, προς προστασία των εθνικών προϊόντων με τη βοήθεια των οποίων κρατούν μακριά από την εθνική αγορά τον ανταγωνισμό αλλοδαπών προϊόντων, απαγορεύοντας εντελώς ή για περιορισμένο χρονικό διάστημα την εισαγωγή ενός αγαθού ή περιορίζοντας την ποσότητα και την αξία ορισμένων εισαγωγών (η λεγόμενη ποσόστωση). Τα κράτη-μέλη συμμορφώθηκαν κατά βάση μετά την πάροδο της εκάστοτε καθορισμένης μεταβατικής περιόδου με την απαγόρευση των μέτρων αυτών, η οποία προβλέπεται από τις ιδρυτικές Συνθήκες. Ως εκ τούτου δεν υπάρχουν πια εμπορικοί φραγμοί στο ενδοκοινοτικό εμπόριο υπό μορφή ποσοστώσεων.

Αντίθετα, εξακολουθούν να αποτελούν πρόβλημα για την ελεύθερη διακίνηση των αγαθών εντός της Κοινότητας οι παρεμβάσεις των κρατών-μελών που επενεργούν έμμεσα στο ενδοκοινοτικό εμπόριο με αποτέλεσμα να καθιστούν αδύνατες τις εισαγωγές ή τις εξαγωγές, να τις δυσχεραίνουν ή να τις καθιστούν ακριβότερες, χωρίς να τις απαγορεύουν ρητά ή να επιβάλλουν ποσοτώσεις. Πρόκειται για τα λεγόμενα μέτρα ισοδύναμου αποτελέσματος με τους ποσοτικούς περιορισμούς. Σε μια εποχή που χαρακτηρίζεται από διαρθρωτικές δυσχέρειες σε αρκετούς σημαντικούς κλάδους της οικονομίας (χαλυβουργία, ναυπηγική, υφαντουργία), από άνοδο της ανεργίας και ταυτόχρονη αύξηση των εισαγωγών από χώρες με σχετικά χαμηλό κόστος παραγωγής, αυξάνει ο πειρασμός των κρατών-μελών να δημιουργούν εμπορικούς φραγμούς στο εσωτερικό της Κοινότητας υπό μορφή προστατευτικών μέτρων και να κρατούν έτσι μακριά από την εθνική τους αγορά τα εμπορεύματα άλλων κρατών-μελών. Οι διαστάσεις της φαντασίας και της εφευρετικότητας των κρατών-μελών όσον αφορά στην καθιέρωση τέτοιου είδους εμποδίων του εμπορίου είναι μεγάλες. Συνίστανται σε έναν αδιανόητο αριθμό διάφορων



διατάξεων, οι οποίες καθορίζουν λεπτομερώς για λόγους δημόσιας υγείας, ασφάλειας, προστασίας του καταναλωτή ή λόγους ανταγωνισμού ποιες ιδιότητες πρέπει να έχουν τα εκάστοτε αγαθά και πώς πρέπει να διακρίνονται προκειμένου να επιτρέπεται η διάθεση τους στο εν λόγω κράτος μέλος. Οι σχετικές απαιτήσεις αρχίζουν από διατάξεις για τη σύνθεση των προϊόντων και ρυθμίσεις των τύπων συσκευασίας και φθάνουν μέχρι τις τεχνικές προδιαγραφές ασφαλείας και τους τεχνικούς βιομηχανικούς κανόνες. Η ιδιαιτερότητα των διατάξεων αυτών είναι ότι συχνά έχουν την ίδια ισχύ για τα εγχώρια και τα αλλοδαπά προϊόντα, καταλήγουν όμως, λόγω της διαφοροποίησης τους από χώρα σε χώρα, στο να παρακωλύονται αποφασιστικά οι δυνατότητες πώλησης των αλλοδαπών προϊόντων και στο αποτέλεσμα να μπορούν να πωληθούν μόνον τα εγχώρια προϊόντα στις εθνικές αγορές. Ο αριθμός των περίπου 250 καταγγελιών που γίνονται κάθε χρόνο στην Επιτροπή καταδεικνύει εντυπωσιακά σε ποια έκταση κάνουν τα κράτη-μέλη χρήση αυτών των μέτρων που δημιουργούν" προσκόμματα στο ενδοκοινοτικό εμπόριο.

Από πολλά χρόνια η Κοινότητα προσπάθησε να καταργήσει αυτά τα προσκόμματα με την εναρμόνιση, δηλαδή με τη συγκέντρωση των εθνικών προδιαγραφών σε συμφωνημένο πρότυπο της ΕΕ. Εν πάση περιπτώσει οι προτάσεις της Επιτροπής ήταν συχνά τόσο φιλόδοξες, ώστε η διαδικασία της προετοιμασίας και της έγκρισης των οδηγιών εναρμόνισης αποδείχθηκε εξαιρετικά πολύπλοκη και χρονοβόρα. Εν τω μεταξύ πέρασαν πολλά χρόνια μέχρις ότου να μπορέσει να επιτευχθεί συμφωνία για τις τεχνικές λεπτομέρειες ενός προϊόντος ή ορισμένης ομάδας προϊόντων. Στο μεταξύ διάστημα, οι επιχειρηματίες αισθάνονταν ανασφαλείς, διότι δεν ήξεραν πλέον ποιους κανόνες έπρεπε να εφαρμόσουν και να θέσουν ως βάση των συχνά μακροχρόνιων επενδύσεων και προγραμμάτων τους. Όταν τελικά επιτυγχανόταν κάποια συμφωνία, είχε σε πολλές περιπτώσεις ξεπερασθεί είτε το προϊόν είτε ο

κανόνας. Τελικά το Δικαστήριο των ΕΚ έδωσε μια πολύ πραγματιστική λύση προς την κατεύθυνση της εγγύησης της ελεύθερης κυκλοφορίας των αγαθών με την απόφαση του "Cassis de Dijon " του έτους 1979.

Στην απόφαση του το Δικαστήριο αναγνωρίζει ότι κατά βάση όλα τα προϊόντα, τα οποία κατασκευάζονται βάσει των προδιαγραφών σε ένα κράτος-μέλος, μπορούν να διατεθούν στην αγορά και των λοιπών κρατών-μελών. Τυχόν απαγόρευση είναι βάσιμη μόνον όταν είναι απαραίτητη για τη διαφύλαξη προεξάρχοντων δημοσίων συμφερόντων και όταν δεν υπάρχουν άλλα ηπιότερα μέσα για την επίτευξη αυτού του σκοπού προστασίας. Στα συμφέροντα αυτά περιλαμβάνει η Συνθήκη ΕΕ τη δημόσια ηθική, τη δημόσια τάξη, τη δημόσια ασφάλεια, την προστασία της υγείας και της ζωής των ανθρώπων και των ζώων ή την προφύλαξη των φυτών, την προστασία των εθνικών θησαυρών που έχουν καλλιτεχνική, ιστορική ή αρχαιολογική αξία καθώς και την προστασία της βιομηχανικής και εμπορικής ιδιοκτησίας (βλέπε άρθρο 36 της Συνθήκης ΕΟΚ). Ως περαιτέρω "αναγκαίες προϋποθέσεις" αναγνωρίστηκαν από το Δικαστήριο ο τελεσφόρος φορολογικός έλεγχος, η προστασία της νομιμότητας των εμπορικών συναλλαγών. Συνεπώς, βάσει της νομολογίας αυτής, κανένα κράτος-μέλος δεν μπορεί πλέον να απαγορεύσει ανταγωνιστικό προϊόν άλλου κράτους-μέλους μόνον επειδή διαφέρει ελάχιστα από το δικό του προϊόν.

Η νομολογία αυτή οδήγησε και την Επιτροπή σε αναθεώρηση των απόψεων της και σε μια νέα αντίληψη στον τομέα της τεχνικής εναρμόνισης. Η νέα αυτή αντίληψη έχει κατά βάση δύο κατευθύνσεις:

**Πρώτον:** Οι εθνικές προδιαγραφές για την παραγωγή και το μάρκετινγκ, οι οποίες αφορούν σε βασικές απαιτήσεις, όπως είναι η προστασία της ανθρώπινης υγείας ή η ασφάλεια, εξακολουθούν να παραμένουν αντικείμενο της κοινοτικής νομοθεσίας. Εκεί όμως προβλέπονται ως αναγκαστικές διατάξεις μόνον οι βασικές

απαιτήσεις υπό μορφή γενικών επιπέδων προστασίας, ενώ οι λεπτομέρειες της πρακτικής εφαρμογής ανατίθενται στα ευρωπαϊκά όργανα τυποποίησης (π.χ. στη CEN = Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης ή τη Ceipec = Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ηλεκτροτεχνικής Τυποποίησης).

**Δεύτερον:** Οι εθνικές ρυθμίσεις που δεν αφορούν σε αυτές τις βασικές απαιτήσεις δεν αποτελούν πλέον αντικείμενο της κοινοτικής νομοθεσίας, αλλά υπόκεινται άνευ ετέρου στην αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης. Για την επιβολή τους μπορεί να ασκηθεί προσφυγή στο Δικαστήριο των ΕΚ. Με τον τρόπο αυτό δεν αποφεύγεται μόνον η όποια περιττή εναρμόνιση, αλλά συμφιλιώνονται και οι αντιθέσεις συμφερόντων που μοιάζουν να είναι αγεφύρωτες. Οι καταναλωτές έχουν τη μεγαλύτερη δυνατή επιλογή από το σύνολο της σειράς των προϊόντων της Κοινότητας, χωρίς όμως τα προϊόντα αυτά να υπολείπονται σε σχέση με το ελάχιστο των προδιαγραφών, όσον αφορά στην υγεία και την ασφάλεια των καταναλωτών. Οι κατασκευαστές βιομηχανικών προϊόντων και άλλων προϊόντων μπορούν να προσφέρουν προς πώληση τα εμπορεύματά τους σε όλη την ευρωπαϊκή εσωτερική αγορά. Από το γεγονός αυτό προκύπτουν πλεονεκτήματα, όπως εξοικονόμηση κόστους, περισσότερη ελευθερία ανταγωνισμού και χαμηλότερο κόστος παραγωγής, γεγονός που έχει με τη σειρά του ως συνέπεια τις πιο χαμηλές τιμές, μια μεγαλύτερη ποικιλία παραγωγής και περισσότερη καινοτομία.

## **2.6 Η άρση φορολογικών φραγμών**

Πρωταρχικό ρόλο για την υλοποίηση της ελεύθερης κυκλοφορίας των αγαθών παίζει ο περιορισμός των διαφορών που υπάρχουν μεταξύ των κρατών-μελών όσον αφορά στη φορολογική επιβάρυνση της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων. Η εξακολούθηση

της ύπαρξης φορολογικών συνόρων οφείλεται κυρίως σε δύο λόγους:

Κατά πρώτον, εξασφαλίζουν ότι οι φόροι που εισπράττονται επί της κατανάλωσης των εμπορευμάτων που διακινούνται στην εσωτερική αγορά (οι λεγόμενοι **έμμεσοι φόροι**) θα αποδοθούν στο κράτος-μέλος, το οποίο μπορεί να τους διεκδικήσει, δηλαδή σε εκείνο, στο οποίο γίνεται πράγματι η κατανάλωση των εμπορευμάτων αυτών (η λεγόμενη αρχή της χώρας προορισμού). Επί του παρόντος αυτό γίνεται μέσω της φορολογικής αρχής των εξαγωγών. Όταν λοιπόν ένα προϊόν που κατασκευάζεται στη Γερμανία, εξάγεται στη Γαλλία και καταναλώνεται εκεί, επιστρέφονται οι γερμανικοί έμμεσοι φόροι στο γερμανό εξαγωγέα, ενώ ο γάλλος εισαγωγέας επιβαρύνεται με τους αντίστοιχους φόρους. Το σύστημα αυτό εξασφαλίζει ότι τα εγχώρια και τα εισαγόμενα προϊόντα σχεδόν εξομοιώνονται στον ανταγωνισμό ως προς τη φορολογική τους μεταχείριση. Το κόστος του συστήματος αυτού είναι η ύπαρξη των φορολογικών συνόρων, η οποία καθίσταται αναπόφευκτη για την εφαρμογή του. Εν προκειμένω πρέπει να παραμείνει το σύστημα στον τομέα του φόρου προστιθέμενης αξίας.

Αφετέρου, τα φορολογικά σύνορα παίζουν σημαντικό ρόλο στην καταπολέμηση της φοροδιαφυγής και στην παρεμπόδιση της στρέβλωσης των εμπορευματικών ροών. Χωρίς τα φορολογικά σύνορα και τους τελωνειακούς ελέγχους που συνδέονται άμεσα με αυτά, δεν θα ήταν δυνατό να ελεγχθεί ότι έγινε όντως η εξαγωγή ενός προϊόντος και έτσι θα δινόταν η ευκαιρία στους ανέντιμους εξαγωγείς να δηλώσουν εμπορεύματα ως εξαγχθέντα, προκειμένου να διεκδικήσουν την επιστροφή των εθνικών έμμεσων φόρων. Ο έμπορος αυτός θα μπορούσε είτε να ενθυλακώσει άμεσα το οικονομικό όφελος στο ταμείο του είτε και να το χρησιμοποιήσει για να προσφέρει τα σχετικά προϊόντα στην εγχώρια αγορά σε πολύ ευνοϊκότερη τιμή από τους ανταγωνιστές του προκειμένου να επιτύχει αποφασιστικά ανταγωνιστικά οφέλη.

Υπό τις παρούσες συνθήκες είναι επομένως απολύτως απαραίτητα τα φορολογικά σύνορα. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι το φορολογικό σύστημα δεν είναι δυνατό να αντεπεξέλθει χωρίς τελωνειακούς ελέγχους. Στην πράξη οι τελωνειακοί έλεγχοι έχουν αντικατασταθεί από 1ης Ιανουαρίου 1993 από ένα περισσότερο ή λιγότερο πολύπλοκο σύστημα δήλωσης των φορολογικά υπόχρεων επιχειρηματιών, το οποίο έχει μεταθέσει τους απαραίτητους φορολογικούς ελέγχους από τα σύνορα στις επιχειρήσεις.

Για το χρονικό διάστημα μετά το 1996 επιδιώκεται πάντως στον τομέα του φόρου κύκλου εργασιών μια πιο μακρόπνοη λύση, η οποία στηρίζεται στη λεγόμενη αρχή της χώρας προέλευσης. Υπό την ισχύ της αρχής αυτής, καταργούνται όλες οι χρονοβόρες και δαπανηρές πολλαπλές δηλώσεις με φορολογική απαλλαγή στην πλευρά του πωλητή και φορολογική επιβάρυνση στην πλευρά του αγοραστή καθώς και τα εκτεταμένα μέτρα ελέγχου. Σύμφωνα με την αρχή της χώρας προέλευσης, ο φόρος προστιθέμενης αξίας θα εισπράττεται απλώς στη χώρα προέλευσης. Ως εκ τούτου καταργείται η περαιτέρω φορολογική μεταχείριση του εμπορεύματος. Εν πάση περιπτώσει η λειτουργία αυτού του φορολογικού συστήματος προϋποθέτει, πολύ εκτεταμένη ομοιογένεια των ποσοστών του φόρου προστιθέμενης αξίας στα κράτη-μέλη.

Αντίθετα, θα εξακολουθήσει μακροπρόθεσμα στη χώρα προορισμού ο φόρος κατανάλωσης επί του οινοπνεύματος, του καπνού και των προϊόντων ορυκτελαίων. Στα ιδιωτικά ταξίδια από ένα κράτος-μέλος στο άλλο δεν υπάρχει πλέον κανένας περιορισμός για εισαγόμενα εμπορεύματα στην εσωτερική αγορά.

#### **A. Η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων (άρθρα 48-51 Συνθήκης)**

Η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων εντός της ΕΕ, αποτελεί ήδη, σε μεγάλο βαθμό, πραγματικότητα. Το κατοχυρωμένο από τις ιδρυτικές Συνθήκες δικαίωμα ίσης μεταχείρισης όλων των κατοίκων της Κοινότητας, όσον αφορά στην απασχόληση, την αμοιβή και τις λοιπές συνθήκες εργασίας εντός της Κοινότητας ρυθμίσθηκε στο σύνολο του με τον κανονισμό του Συμβουλίου του 1968 για την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων, ο οποίος εγγυάται τη γεωγραφική και επαγγελματική κινητικότητα των πολιτών της Κοινότητας καθώς και το ελάχιστο επίπεδο της κοινωνικής τους ενσωμάτωσης στο επιλεγέν κράτος απασχόλησης.

#### **B. Η ελευθερία παροχής υπηρεσιών (άρθρο 59-66 Συνθήκης)**

Η ελευθερία παροχής υπηρεσιών περιλαμβάνει τις αυτές δραστηριότητες όπως η ελευθερία εγκατάστασης, η άσκηση της στον τομέα της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών είναι χρονικά περιορισμένη και συνεπάγεται τη διέλευση, με κάποια μορφή, των εσωτερικών συνόρων της Κοινότητας. Εξαιρούνται, όπως και στην περίπτωση του δικαιώματος εγκατάστασης, οι δραστηριότητες εκείνες, οι οποίες συνδέονται με την άσκηση δημόσιας εξουσίας.

Το χαρακτηριστικό της "διέλευσης των συνόρων" δίνει τη δυνατότητα τριών διαφορετικών διαμορφώσεων κατά περίπτωση:

- Ο παρέχων υπηρεσίες πηγαίνει προσωρινώς στο κράτος του αποδέκτη των υπηρεσιών, επομένως περνά ο ίδιος τα σύνορα προκειμένου να παράσχει τις υπηρεσίες του σε άλλο κράτος-μέλος. Αυτό είναι η τυπική περίπτωση, την οποία σκοπεύει να ρυθμίσει η ελευθερία της παροχής υπηρεσιών. Αποτελεί την αναγκαία συμπλήρωση του δικαιώματος εγκατάστασης, το οποίο είναι προσανατολισμένο προς τη διαρκή σύνδεση των προσώπων που θέλουν να κάνουν χρήση του δικαιώματος εγκατάστασης με τον επαγγελματικό βίο ενός άλλου κράτους-μέλους.

- Το Δικαστήριο έχει εκτός αυτού αναγνωρίσει τη λεγόμενη αρνητική ελευθερία παροχής υπηρεσιών. Στην περίπτωση αυτή, ο αποδέκτης των υπηρεσιών πηγαίνει στη χώρα του παρέχοντα υπηρεσίες προκειμένου να χρησιμοποιήσει την υπηρεσία εκεί. Ως αποδέκτες υπηρεσιών θεωρούνται κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου των ΕΚ ιδιαίτερα οι τουρίστες και τα πρόσωπα, τα οποία κάνουν χρήση ιατρικής θεραπείας καθώς και τα πρόσωπα, τα οποία ταξιδεύουν για λόγους σπουδών και για επαγγελματικούς λόγους.

- Οι ρυθμίσεις της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών ισχύουν τέλος και για την περίπτωση που οι παρέχοντες υπηρεσίες και οι αποδέκτες των υπηρεσιών περνούν τα σύνορα. Ως τυπική περίπτωση αναφέρεται εν προκειμένω η μετάδοση ραδιοφωνικών και τηλεοπτικών εκπομπών.

### **Γ. Η αμοιβαία αναγνώριση των διπλωμάτων**

Βάσει της επιταγής της ίσης μεταχείρισης δεν επιτρέπεται να απαιτηθούν από τον πολίτη της Κοινότητας που εγκαθίσταται σε άλλο κράτος μέλος επί σκοπώ άσκησης ανεξάρτητης δραστηριότητας ή παροχής υπηρεσιών κατά τη διάρκεια της παραμονής, περισσότερες γνώσεις, δεξιότητες ή αποδεικτικά από εκείνα που απαιτούνται από τον ίδιο υπήκοο του κράτους. Αυτό σημαίνει αντίστροφα ότι η εγκατάσταση ή η παροχή υπηρεσιών σε άλλο κράτος μέλος είναι εγγυημένες για τον πολίτη της Κοινότητας μόνο κατά το μέτρο που πληρούν τους αυτούς όρους που απαιτούνται και από τους υπηκόους της χώρας υποδοχής.

Στο πλαίσιο της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς το 1992, η Κοινότητα κατόρθωσε, στα τέλη του 1988, να δημιουργήσει ένα γενικό σύστημα αναγνώρισης των τίτλων πανεπιστημιακών

σπουδών για τους οποίους απαιτείται τουλάχιστον τριετής περίοδος σπουδών και οι οποίοι αποτελούν την προϋπόθεση για τη σταδιοδρομία σε κρατικά αναγνωρισμένο επαγγελματικό τομέα. Με τη νέα αυτή ρύθμιση, στην ουσία παύει πλέον να επιδιώκεται η εναρμόνιση των σπουδαστικών απαιτήσεων. Βασίζεται μάλλον στην αρχή της εμπιστοσύνης, σύμφωνα με την οποία θεωρείται ότι όποιος έχει αποκτήσει την αναγκαία για τη σταδιοδρομία του τριτοβάθμια εκπαίδευση, στο κράτος μέλος από το οποίο προέρχεται, είναι εξίσου ικανός να ασκήσει το επάγγελμα αυτό και στα άλλα κράτη-μέλη της ΕΕ. Ενόψει του ίσου υψηλού επιπέδου εκπαίδευσης στα κράτη-μέλη της ΕΕ, μπορεί κανείς να αποκτήσει τα προσόντα για την άσκηση επαγγέλματος σε οποιοδήποτε από αυτά και θα ήταν παράλογο να θεωρείται ότι τα προσόντα αυτά χάνονται με τη διάβαση των συνόρων. Οπωσδήποτε πρέπει να γίνουν κάποιες αναπροσαρμογές λόγω των υφιστάμενων διαφορών στην τριτοβάθμια εκπαίδευση και των εθνικών ιδιαιτεροτήτων. Προς το σκοπό αυτό το νέο κοινοτικό σύστημα αναγνώρισης προβλέπει σπουδές προσαρμογής ή και εξετάσεις ικανότητας ή απαιτεί ορισμένη επαγγελματική εμπειρία. Ανάλογες αρχές αποτελούν τη βάση οδηγίας που εκδόθηκε το 1992 για την αναγνώριση όλων των μη ακαδημαϊκών, ιδιαίτερα επαγγελματικών κλάδων εκπαίδευσης. Αυτό ισχύει κυρίως για τα ξενοδοχειακά επαγγέλματα, τα αυτοκινητιστικά επαγγέλματα, τα οικοδομικά επαγγέλματα, τον τομέα της ηλεκτροτεχνίας, τα αγροτικά επαγγέλματα, την κηπουρική, τη δασοκομία και τη βιομηχανία ενδυμάτων και την υφαντουργία. Βάσει μιας κοινοτικής περιγραφής των επαγγελμάτων και των επαγγελματικών απαιτήσεων, ο εργαζόμενος στους κλάδους αυτούς θα έχει την ευκαιρία να εκμεταλλευθεί καλύτερα τα αποκτηθέντα προσόντα του για την πρόσβαση σε κατάλληλη εργασία σε ένα κράτος-μέλος. Τέλος, πρόκειται να καθιερωθεί ένα ευρωπαϊκό πιστοποιητικό επαγγελματικών σπουδών, το οποίο θα δίνει πληροφορίες για τα προσόντα του κατόχου του.



#### **Δ. Η ελεύθερη διακίνηση κεφαλαίων και η εκτέλεση πληρωμών (άρθρα 67-73 της Συνθήκης)**

Η ελεύθερη κυκλοφορία των κεφαλαίων και των χρηματικών ροών αποτελεί μια από τις σημαντικότερες προϋποθέσεις για την πραγματοποίηση της εσωτερικής αγοράς. Αν δεν υπάρχει ελεύθερη κυκλοφορία κεφαλαίων δεν είναι δυνατό να εξασφαλισθεί σε μακροχρόνια βάση η ανεμπόδιστη ανταλλαγή εμπορευμάτων και υπηρεσιών. Και τα κεφάλαια πρέπει ανά πάσα στιγμή να μπορούν να διοχετεύονται εκεί που από οικονομική άποψη θα μπορούν να επιτύχουν το μεγαλύτερο όφελος.

##### **1. Η ελεύθερη κυκλοφορία των κεφαλαίων**

Για την υλοποίηση της ελεύθερης κυκλοφορίας των κεφαλαίων, το Συμβούλιο εξέδωσε στη διάρκεια των ετών 1960, 1962 και 1986 καταρχήν μόνο οδηγίες για την κατάργηση των περιορισμών συναλλαγματικού τύπου, οι οποίες δεν είχαν συμβάλει με κανέναν τρόπο στην αποφασιστική ολοκλήρωση των εθνικών κεφαλαιαγορών, λόγω πολύπλοκων περιορισμών.

Εκτός αυτού εκδόθηκε μεγάλος αριθμός οδηγιών και συστάσεων, οι οποίες προβλέπουν την εναρμόνιση νομοθετικών και διοικητικών διατάξεων για το καθεστώς της κεφαλαιαγοράς, π.χ. στον τομέα του δικαίου εποπτείας των τραπεζών, του δικαίου του ισολογισμού, των συναλλαγών με αξιόγραφα, των όρων χρηματοπιστηριακών αδειών εισαγωγής καθώς και του φορολογικού δικαίου.

Μια ευρεία στοχοθέτηση για τη δημιουργία ενιαίας κεφαλαιαγοράς περιλαμβάνει για πρώτη φορά το πρόγραμμα που παρουσίασε η Επιτροπή το έτος 1986 "Πρόγραμμα για την απελευθέρωση της κυκλοφορίας κεφαλαίων στην Κοινότητα", το οποίο προέβλεπε, εκτός από την αλληλεξάρτηση των χρηματαγορών και εκτεταμένη απελευθέρωση όλων των

χρηματοοικονομικών ροών. Ήδη δύο χρόνια αργότερα, δηλαδή το 1988, το πρόγραμμα αυτό απέφερε τους πρώτους καρπούς του με την έκδοση της οδηγίας που χαρακτηρίστηκε και ως "χάρτης της ελεύθερης κυκλοφορίας κεφαλαίων". Στα πλαίσια σταδιακού χρονοδιαγράμματος για τα κράτη μέλη, η διακίνηση των κεφαλαίων έχει πλήρως απελευθερωθεί μεταξύ των κρατών-μελών από την 1η Ιανουαρίου 1993. Επεμβάσεις όσον αφορά στην ελεύθερη κυκλοφορία των κεφαλαίων επιτρέπονται στα κράτη μέλη μόνον υπό ειδικά καθορισμένες εξαιρετικές συνθήκες και μόνον κατόπιν ειδικής εξουσιοδότησης από την Επιτροπή (Ελλάδα). Η απελευθέρωση αυτή αντιστοιχεί προς την πραγματοποίηση του πρώτου σταδίου της οικονομικής και νομισματικής Ένωσης.

Η απελευθέρωση της κυκλοφορίας των κεφαλαίων επιτρέπει στους ευρωπαίους πολίτες και επιχειρήσεις να ανοίγουν τραπεζικό λογαριασμό οπουδήποτε στην κοινότητα και να εμβάζουν απεριόριστα χρηματικά ποσά από ένα κράτος-μέλος σε άλλο. Εκτός αυτού μπορούν πλέον να χρησιμοποιήσουν όλες τις δυνατότητες κεφαλαιουχικών επενδύσεων και χρηματοδότησης στον κοινό ευρωπαϊκό οικονομικό χώρο. Με τον τρόπο αυτό, η ελεύθερη κυκλοφορία των κεφαλαίων οδηγεί στην ενίσχυση της ολοκλήρωσης της οικονομίας και του χρηματοοικονομικού τομέα.

## **2.7 Συνέπειες για το εμπόριο από την κατάργηση των φυσικών και φορολογικών συνόρων**

Η πραγματοποίηση της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς, μετά την κατάργηση των φυσικών και φορολογικών συνόρων μεταξύ των κρατών-μελών είχε τις παρακάτω συνέπειες:

1. Ανάπτυξη του ανταγωνισμού. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων και αγαθών (προϊόντων και υπηρεσιών) μέσα στην αγορά των 380 εκατομμυρίων κατοίκων των 15 κρατών-μελών αναπτύσσεται ελεύθερα και ακώλυτα, χωρίς εθνικές - κρατικές

παρεμβάσεις που τον νοθεύουν και τον αλλοιώνουν.

2. Υποκατάσταση αγαθών. Μέσα στην Εσωτερική Αγορά των 15, εκτός του ανταγωνισμού μεταξύ ομοειδών αγαθών διευκολύνεται η υποκατάσταση αγαθών, δηλαδή, η αντικατάσταση ακριβότερων προϊόντων και υπηρεσιών από άλλα και άλλες που δεν διαφέρουν πολύ, αλλά προσφέρονται σε χαμηλότερες τιμές, παρέχοντας την ίδια ικανοποίηση στον καταναλωτή ή χρήστη τους.

3. Μείωση του κόστους διακίνησης εμπορευμάτων. Πρόκειται για μια ακόμη ευνοϊκή συνέπεια από την υλοποίηση της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς. Η κατάργηση των διάφορων επιβαρύνσεων επί των εμπορευμάτων κατά τη διέλευση τους από χώρα-μέλος σε άλλη χώρα-μέλος μειώνει το κόστος (σύνολο εξόδων) διακίνησης τους.

4. Επίπτωση στις τιμές. Ο ελεύθερος και ακώλυτος ανταγωνισμός, η δυνατότητα υποκατάστασης αγαθών και η μείωση του κόστους διακίνησης τους, επιτρέπουν τη λειτουργία του μηχανισμού των τιμών σε εφαρμογή του νόμου της προσφοράς και της ζήτησης. Στην περίπτωση αυτή η αύξηση της προσφοράς, όταν δεν αυξάνει η ζήτηση, επιφέρει μείωση στις τιμές των αγαθών και αντίστροφα, η αύξηση της ζήτησης όταν δεν υπάρχει αύξηση της προσφοράς φέρνει αύξηση στις τιμές των αγαθών.

5. Ωφέλεια του τελικού καταναλωτή. Αυτή είναι προφανής, αφού ο καταναλωτής έχει τη δυνατότητα να επιλέξει ανάμεσα σε αγαθά παραγόμενα από περισσότερες επιχειρήσεις των κρατών-μελών και να κάνει την τελική εκλογή του, σταθμίζοντας την τιμή σε συνάρτηση με την ποιότητα των προϊόντων που προσφέρονται. Εξάλλου έχει και τη δυνατότητα της υποκατάστασης αγαθών, που αναφέραμε παραπάνω.

6. Επίπτωση στην απασχόληση. Αυτή μπορεί να έχει δύο όψεις:

(1) Η δυνατότητα ελεύθερης διακίνησης των προσώπων (εργαζομένων) μέσα στις 15 χώρες-μέλη (αγορά εργασίας) παρέχει -

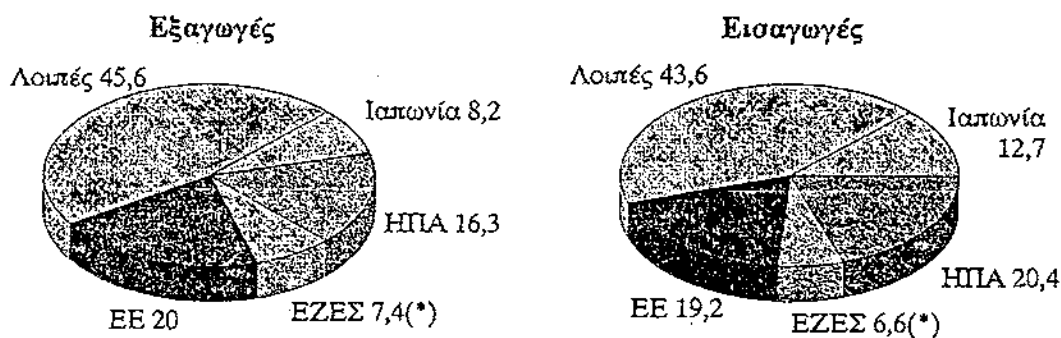
θεωρητικά τουλάχιστον - την ευχέρεια απασχόλησης στις χώρες-μέλη

όπου υπάρχουν κενές θέσεις και επομένως ζήτηση εργασίας (θετική όψη).

(2) Ο οξύς ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων που παράγουν ομοειδή προϊόντα, ενδέχεται να έχει ως συνέπεια τη διακοπή της λειτουργίας ορισμένων επιχειρήσεων (των πιο αδύνατων) και επομένως, την απόλυση του προσωπικού τους, την προσθήκη εκείνων που προηγουμένως εργάζονταν σ' αυτές στους ανέργους της χώρας-μέλους όπου ήταν εγκαταστημένη η επιχείρηση και γενικότερα την αύξηση των ανέργων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αρνητική όψη).

Άλλωστε το πρόβλημα της απασχόλησης είναι το πιο οξύ για τα κράτη-μέλη και για το σύνολο της Ε.Ε. Και γίνεται οξύτερο καθώς, στις περισσότερες χώρες-μέλη υπάρχει και εργάζεται (νόμιμα ή παράνομα) ένας μεγάλος αριθμός μεταναστών από άλλες, εκτός Ε.Ε. χώρες.

### Ποσοστά παγκοσμίου εμπορίου το 1993



Πηγή: Eurostat

## 2.8 Οι Αναμενόμενες Επιδράσεις

Οι οικονομικές επιδράσεις της Ενιαίας Αγοράς αναμένεται να είναι άκρως θετικές. Τα οικονομικά οφέλη που αναμένεται να προκύψουν ανάγονται βέβαια στην ενοποίηση της Αγοράς. Βραχυχρόνια, η ενοποίηση της αγοράς, με τη μείωση των μη δασμολογικών εμποδίων, οδηγεί σε ευνοϊκά "σοκ προσφοράς", με μείωση του κόστους και αύξηση της ζήτησης. Βέβαια, η αύξηση του ανταγωνισμού οδηγεί σε ανακατανομή στην παραγωγή, η οποία ευνοεί τις βιώσιμες επιχειρήσεις στους διάφορους τομείς. Οι επιχειρήσεις αυτές θα είναι σε θέση τώρα να αυξήσουν την παραγωγή τους ώστε να εκμεταλλεύονται τα τυχόν περιθώρια για την πραγματοποίηση οικονομικών κλίμακος και καλύτερη χρήση της νέας τεχνολογίας. Αυτό μεταφράζεται σε περαιτέρω πτώση κόστους και τιμής. Έτσι, σε τελευταία ανάλυση, οι καταναλωτές ωφελούνται σημαντικά λόγω χαμηλότερων τιμών, καλύτερης ποιότητας, ενώ παράλληλα έχουν πρόσβαση σε μεγαλύτερη ποικιλία.

Μακροχρόνια, θα έχουμε περαιτέρω βελτίωση στην παραγωγή ως συνέπεια της υλοποίησης σε μεγάλο βαθμό των στόχων της Ενιαίας Αγοράς, που είδαμε παραπάνω. Για παράδειγμα, η πλήρης ελευθέρωση των κεφαλαιαγορών, το άνοιγμα των δημοσίων συμβάσεων, η πλήρης κατάργηση των συνοριακών ελέγχων, οδηγούν σε καλύτερη κατανομή των παραγωγικών πόρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης με χαμηλότερο κόστος παραγωγής και αύξηση της ευημερίας του καταναλωτή.

Με βάση το παραπάνω σκεπτικό, η Επιτροπή, μετά από σχετική έρευνα που είναι γνωστή ως η *Cecchini Report*, παρουσίασε το 1988 σε αριθμούς και ποσοστά τα οφέλη της ενοποιημένης αγοράς. Η έρευνα αυτή έδειξε εφάπαξ αύξηση του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος της Ένωσης κατά 270 δισεκ. δολάρια ή κατά ποσοστό 5,3%. Παράλληλα, η *Cecchini Report* έδειξε αύξηση της απασχόλησης κατά 1,8 εκατ. θέσεις.

Τα ευρήματα της Έκθεσης *Cecchini* είναι συντηρητικά, αφού στην ίδια την έκθεση αυτή αναφέρεται ότι δεν λαμβάνονται υπόψη,

σε όλη τους την έκταση, οι δυναμικές επιδράσεις της Ενιαίας Αγοράς. Οι δυναμικές επιδράσεις των επενδύσεων, τεχνολογικού νεωτερισμού, οικονομιών κλίμακος, θα μπορούσαν κατά ένα υπολογισμό του καθηγητή Richard Baldwin να προκαλέσουν αύξηση ποσοστού οικονομικής μεγέθυνσης της ΕΕ από 0,3% έως 0,8%.

Απολογιστικά, το Πρόγραμμα 1992 θεωρείται μια πετυχημένη προσπάθεια για την ενοποίηση της Ευρωπαϊκής Αγοράς. Φυσικά, το Πρόγραμμα δεν έχει περάσει ακόμα το τεστ της λειτουργικότητας των θεσμών, τόσο σε κοινοτικό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Παραπέρα, η αρμονική λειτουργία της Ενιαίας Αγοράς προϋποθέτει την ομαλή και έγκαιρη εξέλιξη των προγραμματισμένων ενεργειών στο νομισματικό τομέας της ΕΕ. Τέλος, για την ολοκλήρωση μιας πραγματικά ενοποιημένης αγοράς οι τομείς των υπηρεσιών γενικά και της γεωργίας θα πρέπει να συμπεριληφθούν στην ενοποιητική διαδικασία. Στον τομέα των υπηρεσιών ασφαλειών, μεταφορών και τηλεπικοινωνίας υπάρχουν σημαντικά "υπόλοιπα" ελευθεροποίησης και ενοποίησης.

## **2.9 Οι προκλήσεις της ευρωπαϊκής βιομηχανίας**

Η πραγματοποίηση της εσωτερικής αγοράς παρέχει στις επιχειρήσεις τη δυνατότητα να επωφεληθούν από οικονομίες κλίμακας, να μειώσουν το διοικητικό και χρηματοοικονομικό κόστος, να έχουν καλύτερη πρόσβαση στις δημόσιες συμβάσεις όλων των κρατών μελών και να συνεργάζονται μεταξύ τους. Τα πλεονεκτήματα των οικονομιών κλίμακας για τις επενδύσεις στην εσωτερική αγορά δεν αφορούν μόνο τη μαζική παραγωγή, αλλά και την ανάπτυξη εξειδικευμένων προϊόντων. Εξίσου σημαντική με το μέγεθος της εσωτερικής αγοράς είναι και η ποιότητα της. Η ίδια η κοινή αγορά αποτελεί ένα σημαντικό βήμα για να μπορούν οι επιχειρήσεις να βλέπουν, να σκέπτονται και να ενεργούν στρατηγικά πέραν από τα εθνικά όρια. Συγχρόνως, η μεγαλύτερη τυποποίηση των προϊόντων

προσδίδει πρωτεύουσα σημασία στην καινοτομία, την εξαιρετική ποιότητα, το σχεδιασμό και την αξιοπιστία σε σύγκριση με πιο παραδοσιακούς παράγοντες όπως η γεινίαση με τις αγορές, τα συστήματα διανομής και η σταθερότητα της πελατείας.

Η ευρωπαϊκή βιομηχανία πρέπει να ετοιμαστεί να αντιμετωπίσει τη νέα βιομηχανική επανάσταση, αυτή που προκύπτει από την ανάπτυξη των τεχνολογιών της πληροφορικής και της επικοινωνίας. Αυτές καθιστούν απαρχαιωμένες τις διακρίσεις μεταξύ τομέων όπως η ηλεκτρονική, η πληροφορική, οι τηλεπικοινωνίες και ο οπτικοακουστικός τομέας. Εξαλείφουν ακόμη και τις παραδοσιακές διακρίσεις μεταξύ του δευτερογενούς τομέα και του τριτογενούς, της βιομηχανίας και των υπηρεσιών. Επακολουθεί μια αλλαγή στην οργάνωση των επιχειρήσεων στις ευθύνες της διοίκησης τους και στις σχέσεις της με τους εργαζόμενους. Χρειάζεται, λοιπόν, διαρθρωτική προσαρμογή που να περιλαμβάνει τη συνεχή μετάθεση πόρων προς τις πιο αποδοτικές παραγωγές.

Μια αποτελεσματική οικονομία της αγοράς σημαίνει ότι η πρωτοβουλία και η ευθύνη για τη διαρθρωτική προσαρμογή ανήκουν κατά πρώτο λόγο στους οικονομικούς φορείς. Ο ρόλος των δημοσίων αρχών είναι κυρίως να λειτουργήσουν σαν καταλύτες και να ανοίξουν τον δρόμο για τον εκσυγχρονισμό. Οι επιχειρήσεις πρέπει να μπορούν να αναμένουν από τις δημόσιες αρχές περιβάλλον και προοπτικές σαφείς για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Αυτό, σημαίνει ότι οι δημόσιες αρχές πρέπει να λαμβάνουν συνοδευτικά μέτρα για να επιταχύνουν και να ενισχύσουν τη διαδικασία προσαρμογής, ιδίως στο πεδίο της δημιουργίας υποδομής (π.χ. για τη παιδεία, την ενέργεια, τις τηλεπικοινωνίες και την έρευνα), αλλά δεν μπορούν ποτέ να αποκαταστήσουν τις αποφάσεις που λαμβάνονται από τις επιχειρήσεις.

## 2.10 Περιβάλλον των επιχειρήσεων μέσα στην έννοια αγορά

Με το πρόγραμμα ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς, η Κοινότητα ανέλαβε μεταξύ άλλων, να εξαλείψει τα εμπόδια στη διεθνική δράση των επιχειρήσεων να τους προσφέρει έτσι νέες δυνατότητες στις αγορές των εταιρικών κρατών και γενικά, να βελτιώσει το περιβάλλον μέσα στο οποίο εργάζονται. Αλλ' όμως, λόγω της περιπλοκότητας ορισμένων κοινοτικών νομοθετικών μέτρων και της άγνοιας της κοινοτικής νομοθεσίας από τους επιχειρηματίες, αυτή η νομοθεσία θεωρείται από αυτούς σαν στοιχείο περιοριστικό του επιχειρηματικού πνεύματος. Πρέπει λοιπόν η κοινότητα να προσπαθεί να συμβιβάζει τις απαιτήσεις της νομοθεσίας της με τις απαιτήσεις των μικρομεσαίων επιχειρήσεων μέσα στην ενιαία αγορά.

Πρώτ' απ' όλα, οι θεσμοί της Κοινότητας, πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα προβλήματα και τις ειδικές ανάγκες των ΜΜΕ κατά τον καθορισμό και τη θέση σ' εφαρμογή των κοινοτικών πολιτικών της περιφερειακής, της κοινωνικής των μεταφορών, της έρευνας, κλπ. Από το 1986, η Επιτροπή συνοδεύει κάθε πρόταση που κάνει το Συμβούλιο και στο Κοινοβούλιο με μια **εκτίμηση των επιπτώσεων της επί των επιχειρήσεων**, ιδίως των ΜΜΕ καθώς επί της δημιουργίας απασχολήσεων. Η εκτίμηση των επιπτώσεων αναφέρει επίσης τις απόψεις των τυχόν ενδιαφερομένων για την πρόταση επαγγελματικών οργανώσεων. Το δελτίο «δελτίο επιπτώσεων», το οποίο οφείλουν να καταρτίζουν οι υπηρεσίες της Επιτροπής που κάνουν μια νομοθετική πρόταση επηρεάζει την αξιολόγηση, μέσω μιας ανάλυσης κόστους/ οφέλους, των συνεπειών αυτής της πρότασης για τις επιχειρήσεις, ιδίως τις ΜΜΕ. Από το



1990, η Επιτροπή βελτίωσε και δυνάμωσε το σύστημα για την αξιολόγηση των επιπτώσεων της ευρωπαϊκής νομοθεσίας επί των επιχειρήσεων, ιδίως σχετικά με τη διαφάνεια και τη διαβούλευση με επαγγελματικές οργανώσεις. Οι νομοθετικές αρχές της Κοινότητας έχουν έτσι, κανονικά, επίγνωση των επιπτώσεων μιας πρότασης για τις επιχειρήσεις.

Για να διευκολυνθεί η διαβούλευση με ενδιαφερόμενα μέρη, το νομοθετικό πρόγραμμα της Επιτροπής δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα και επισημαίνει τις προτάσεις που θα αποτελέσουν αντικείμενο «προκαταρκτικών διαβουλεύσεων» και εκτίμησης των επιπτώσεων τους για τις επιχειρήσεις. Επιπλέον, η επιτροπή για τη βελτίωση και απλοποίηση του περιβάλλοντος των επιχειρήσεων, αποτελούμενη από εκπροσώπους των κρατών μελών και εκπροσώπους των ΜΜΕ σε ευρωπαϊκό επίπεδο, είναι επιφορτισμένη με τη διαβούλευση πάνω στις νομοθετικές και διοικητικές διατάξεις οι οποίες παρεμποδίζουν τη δημιουργία, την ανάπτυξη και τη μεταβίβαση επιχειρήσεων στα πεδία, π.χ. των χρηματοδοτικών μέσων, των κεφαλαιαγορών, της διεθνοποίησης των δραστηριοτήτων και των υποχρεώσεων δήλωσης για στατιστικούς λόγους. Σε έκθεση με τίτλο «Βελτίωση του νομοθετικού έργου», η Επιτροπή ανέλαβε την υποχρέωση να θέσει σε εφαρμογή την αρχή «λιγότερη αλλά αποτελεσματικότερη δράση», με επιλεκτικότερες νομοθετικές πρωτοβουλίες και με διαρκή και ανοικτό διάλογο με τους πολίτες, τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους κύκλους.

Αλλά, πρέπει, επίσης, τα κράτη μέλη να μην περιπλέκουν τα πράγματα όταν μεταφέρουν την κοινοτική νομοθεσία στο εθνικό δίκαιο. Γι' αυτό το Συμβούλιο εξέδωσε στις 28 Μαΐου 1990, μία σύσταση σχετικά με την εφαρμογή μιας **πολιτικής απλούστευσης των διοικητικών διαδικασιών** υπέρ των μικρομεσαίων επιχειρήσεων. Με ψήφισμα για την αξιοποίηση όλων των δυνατοτήτων των **ΜΜΕ**, το Συμβούλιο κάλεσε τα κράτη μέλη και την

Επιτροπή να εξετάσουν πως μπορεί να βελτιωθεί το επιχειρηματικό περιβάλλον με την απάλειψη των διαρθρωτικών εμποδίων που απορρέουν από το ρυθμιστικό, οικονομικό και διοικητικό πλαίσιο. Μετά από πρόταση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Άμστερνταμ, η Επιτροπή δημιούργησε, τον Ιούλιο του 1997, μια ειδική ομάδα (task force) για την απλούστευση του διοικητικού περιβάλλοντος των ΜΜΕ, με την επωνυμία BEST. Αυτή η ειδική ομάδα εξωτερικών εμπειρογνομόνων έχει αναλάβει να προτείνει συγκεκριμένα μέτρα για τη βελτίωση της ποιότητας της νομοθεσίας και τη μείωση των επιβαρύνσεων που παρεμποδίζουν την ανάπτυξη των ΜΜΕ.

Μία σύσταση της Επιτροπής στα κράτη μέλη για τον τρόπο φορολόγησης των ΜΜΕ ανάλογα με το αν πρόκειται για κεφαλαιουχικές εταιρείες ή όχι, αποβλέπει στη βελτίωση του **φορολογικού περιβάλλοντος** των ΜΜΕ. Για τη διευκόλυνση της φορολογικής αντιμετώπισης των ΜΜΕ, η Επιτροπή σύστησε στα κράτη μέλη να μειώνουν το φορολογικό βάρος επί των επανεπενδυομένων κερδών των μη κεφαλαιουχικών εταιρειών στο επίπεδο εκείνου που επιβάλλεται στα μη διανεμόμενα κέρδη των κεφαλαιουχικών εταιρειών. Μια άλλη σύσταση της Επιτροπής του Μαΐου 1995, ως προς τις προθεσμίες πληρωμής στις εμπορικές συναλλαγές στοχεύει στη μείωση των ταμειακών επιβαρύνσεων που συνεπάγονται για τις ΜΜΕ οι καθυστερημένες πληρωμές. Μη ικανοποιημένη από την εφαρμογή της σύστασης της από τα κράτη μέλη, η Επιτροπή προτείνει μια οδηγία περιλαμβάνουσα ένα σύνολο μέτρων για την καταπολέμηση των καθυστερήσεων πληρωμών στις εμπορικές συναλλαγές.

## 2.11 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Η πολιτική ανταγωνισμού έχει μεγάλη σημασία για την πραγματοποίηση και τη διατήρηση μιας ενιαίας αγοράς. Επιδιώκει την ανταγωνιστική συμπεριφορά των επιχειρήσεων και προστατεύει

τα συμφέροντα των καταναλωτών, επιτρέποντας τους να προμηθεύονται αγαθά και υπηρεσίες με τους καλύτερους δυνατούς όρους. Προωθεί την οικονομική αποτελεσματικότητα δημιουργώντας ένα κλίμα κατάλληλο για την καινοτομία και την τεχνική πρόοδο. Επιτρέπει την αποφυγή ή πάταξη αντί-ανταγωνιστικών πρακτικών εταιρειών ή των εθνικών αρχών, οι οποίες θα μπορούσαν να κλονίσουν την ανταγωνιστική δυναμική επί των οικονομιών, που αναμένεται από την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς. Πράγματι, ο λόγος ύπαρξης της ενιαίας αγοράς όλων των κρατών μελών.

Αποτρέποντας την εκ νέου περιφραξη των αγορών με διεθνείς συμφωνίες και εμποδίζοντας τις δεσπόζουσες επιχειρήσεις να εκμεταλλευτούν τη θέση τους μέσα στην κοινή αγορά, η πολιτική ανταγωνισμού δημιουργεί για την ευρωπαϊκή βιομηχανία ένα νομικό πλαίσιο και οικονομικές συνθήκες που την διευκολύνουν να αναπτυχθεί και να εκσυγχρονισθεί για να μπορεί να αντιμετωπίσει το διεθνή ανταγωνισμό. Γι' αυτό, ενώ διώκονται δραστήρια οι συμφωνίες και οι καταχρηστικές συμπεριφορές των (συνήθως μεγάλων) επιχειρήσεων, οι οποίες επιδιώκουν να προσαρτήσουν σε αυτές ένα τμήμα της ενιαίας αγοράς και τα απορρέοντα υπερκέρδη, γίνονται παράλληλα δεκτές, και μάλιστα χωρίς προηγούμενη κοινοποίηση στην Επιτροπή, οι συμφωνίες και πρακτικές οι οποίες επιτρέπουν στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις να συνεργάζονται και να συγχωνεύονται μεταξύ τους χωρίς να παραβιάζουν τα συμφέροντα των καταναλωτών και τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

Επίσης σημαντικοί για την καλή λειτουργία της κοινής αγοράς είναι οι κοινοτικοί κανονισμοί σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις, τις δημόσιες επιχειρήσεις και τα εθνικά μονοπώλια. Επιδιώκουν να αποτρέψουν τα κράτη μέλη να ευνοούν κατ' αυτούς τους υπηκόους των εις βάρος των ανταγωνιστών των και τελικά της ενιαίας αγοράς. Αυτοί οι κανόνες πρέπει βέβαια να επιβάλλονται σε όλα τα κράτη μέλη και γι' αυτό χρειάζεται ένας ουδέτερος και σεβαστός από όλους διαιτητής, ο οποίος να βρίσκεται υπεράνω των εθνικών

συμφερόντων. Αυτός ο ρόλος έχει ανατεθεί από τις Συνθήκες στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Είναι ένας από τους λίγους τομείς όπου η Επιτροπή έχει αυτόνομη υπερεθνική εξουσία και μπορεί να ξεπεράσει τον ρόλο της πρωτοβουλίας, τον οποίο διαθέτει συνήθως, για να καλύψει τον ρόλο της άμεσης απόφασης. Υπό τον έλεγχο του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου δημιουργεί ένα κοινοτικό δίκαιο του ανταγωνισμού το οποίο πλαισιώνει και προσανατολίζει τα εθνικά δίκαια.

## **2.12 Ζωογόνηση του ανταγωνισμού στη μεγάλη αγορά**

Η πεμπουσία της μεγάλης ενιαίας αγοράς την οποία δημιουργεί η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι η ζωογόνηση του ανταγωνισμού. Η μεγάλη αγορά επιτρέπει πράγματι στις επιχειρήσεις να παράγουν σε μεγάλη κλίμακα, να χρησιμοποιούν σύγχρονα μέσα παραγωγής και να μειώνουν έτσι το κόστος προς όφελος των καταναλωτών. Αυτοί έχουν χάρη στην κοινή αγορά την επιλογή μεταξύ των εθνικών προϊόντων και των προϊόντων των εταίρων, τα οποία εισάγονται χωρίς ποσοτικούς και δασμολογικούς περιορισμούς. Η επιλογή τους φέρεται τελείως φυσικά προς τα προϊόντα καλύτερης ποιότητας, σχετικά με την τιμή τους, ανεξάρτητα από την προέλευση τους.

Πρέπει να σημειωθεί ότι παρά την εξαφάνιση των λιγότερο αποδοτικών επιχειρήσεων μέσα στην κοινή αγορά ο αριθμός των επιχειρήσεων που ανταγωνίζονται πράγματι η μία την άλλη σε ορισμένη αγορά αυξάνει και οι δυνατότητες κυριάρχησης της αγοράς μειώνονται, γιατί τα προϊόντα των εταίρων ανταγωνίζονται τα εγχώρια προϊόντα με ίσους όρους. Καθώς προχωρεί η διαδικασία της ολοκλήρωσης της αγοράς, τα εθνικά μονοπώλια γίνονται ολιγοπώλια και ο αριθμός των ανταγωνιστών στις ολιγοπωλιακές αγορές αυξάνει. Το αποτέλεσμα είναι μια μείωση της οικονομικής δύναμης των εθνικών μονοπωλίων και ολιγοπωλίων. Οι ανταγωνιστικές πιέσεις

προκαλούν μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων με αποτέλεσμα να μειώνουν την τιμή στα κράτη με τις υψηλότερες τιμές και να την προσεγγίζουν με την τιμή που ισχύει στα κράτη μέλη με χαμηλότερα επίπεδα τιμών.

Η τόνωση του ανταγωνισμού σημαίνει διατάραξη της σχετικής ηρεμίας των συνθηκών προσφοράς, απομάκρυνση από πατροπαράδοτες συνήθειες και σε πολλές περιπτώσεις απώλεια των μονοπωλιακών κερδών. Όλ' αυτά είναι επόμενο να μην αφήνουν αδιάφορους τους παραγωγούς. Η αντίδραση τους μπορεί να είναι θετική ή αρνητική. Οι περισσότεροι θα κάνουν μια προσπάθεια εκσυγχρονισμού, ορθολογισμού και μείωσης του κόστους παραγωγής και διανομής των προϊόντων τους. Αυτή η συμπεριφορά είναι προς το συμφέρον τόσο των καταναλωτών, οι οποίοι έχουν έτσι μια άφθονη προσφορά με τους καλύτερους δυνατούς όρους, και των ίδιων των επιχειρηματιών, οι οποίοι μαθαίνουν να ζουν μέσα σε μια μεγάλη αγορά και να αντιμετωπίζουν καλύτερα τον διεθνή ανταγωνισμό. Οι κάθετες συμφωνίες μεταξύ παραγωγών και τοπικών διανομέων μπορεί να έχουν καλά αποτελέσματα για τον ανταγωνισμό και για την ολοκλήρωση της αγοράς. Ορισμένοι επιχειρηματίες, όμως, μπορεί να αντιδράσουν αρνητικά στην ανταγωνιστική πίεση, την οποία τους επιβάλλει η κοινή αγορά. Για να αντιμετωπίσουν την ένταση του ανταγωνισμού, μπορεί να επιδιώξουν να δραστηριοποιήσουν τις υπάρχουσες εθνικές συμφωνίες ή να εγκαθιδρύσουν νέες οριζόντιες συμφωνίες και κάθετους περιορισμούς σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Άλλοι παραγωγοί, οι οποίοι διαθέτουν μια δεσπόμενη θέση πάνω σε μian ορισμένη αγορά, μπορεί να επιδιώξουν να μονοπωλήσουν αυτήν την αγορά απορροφώντας τους ανταγωνιστές τους.

## **2.13 Ένα νόμισμα για την ενιαία αγορά**

Λίγο καιρό μετά την έκδοση της ενιαίας πράξης η Επιτροπή και τα κράτη μέλη άρχισαν να αναρωτιούνται κατά πόσο θα μπορούσε να είναι ολοκληρωμένη και πραγματικά αποτελεσματική η ενιαία αγορά εάν δεν είχε ενιαίο νόμισμα, το οποίο θα της εξασφάλιζε χρηματοοικονομική σταθερότητα, θα μείωνε περαιτέρω το κόστος της επιχειρηματικής δραστηριότητας και θα έδινε στην Ευρώπη μια δυνατή φωνή στη διεθνή σκηνή- από την άλλη πλευρά θα διευκόλυνε τη σύγκριση των τιμών για τους καταναλωτές οι οποίοι επίσης θα μπορούσαν να ταξιδεύουν, χωρίς να χρειάζεται να πληρώνουν εξωφρενικές προμήθειες για συνάλλαγμα. Ως το 1990 επιτεύχθηκε η συναίνεση η οποία μάλιστα ενισχύθηκε από τη βούληση για μεγαλύτερη πολιτική ολοκλήρωση μετά την επανένωση της Γερμανίας.

Έτσι, οι ευρωπαίοι ηγέτες έκαναν την οικονομική και νομισματική ένωση στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο στόχος αυτός διατυπώθηκε στη συνθήκη του Μάαστριχτ, που υπογράφηκε το 1992 και η οποία διακήρυσε ότι τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης που επιθυμούσαν να εισαγάγουν το ενιαίο νόμισμα θα το έπρατταν πριν από το 1999.

Στη συνοδό τους στη Μαδρίτη τον Δεκέμβριο του 1995 οι ευρωπαίοι ηγέτες συμφώνησαν ότι το νέο νόμισμα θα ονομαζόταν ευρώ. Από την 1η Ιανουαρίου 1999 όλα τα εθνικά νομίσματα επρόκειτο να γίνουν υποδιαιρέσεις του ευρώ, το οποίο από την ημερομηνία αυτή και μετά επρόκειτο να χρησιμοποιείται σε όλες τις συναλλαγές εντός των κρατών μελών και μεταξύ τους, με εξαίρεση τις συναλλαγές σε μετρητά. Όταν άρχισε η κυκλοφορία των κερμάτων και των χαρτονομισμάτων του ευρώ την 1η Ιανουαρίου 2002, στην ευρωζώνη συμμετείχαν 12 από τα 15 κράτη μέλη η Δανία, η Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο παραμένουν εκτός ευρωζώνης.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

### **ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΑΓΑΘΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε**

#### **3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Δεν χρειάζεται να είναι κανείς περασμένης ηλικίας για να θυμηθεί τον καιρό που η μετακίνηση στην Ευρώπη ήταν σκέτος πονοκέφαλος. Δεν έχει περάσει πολύς καιρός από τότε που οι άνθρωποι που ζούσαν στις 15 χώρες που είναι σήμερα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούσαν να πάρουν πολύ λίγα μετρητά μαζί τους όταν ταξίδευαν στο εξωτερικό. Σχημάτιζαν μεγάλες ουρές στα τελωνεία και στον έλεγχο διαβατηρίων κάθε φορά που διέρχονταν ένα σύνορο.

Τα δε εμπορεύματα αξίας άνω των 600 ευρώ παγιδευόταν σε ένα γραφειοκρατικό ιστό με άφθονο χαρτομάνι και εισαγωγικούς δασμούς. Μόνο για το φορολογικό σύστημα χρειαζόνταν περίπου 60 εκατ. έγγραφα εκτελωνισμού το χρόνο τεράστιος φόρτος για τις επιχειρήσεις, οι οποίες μεταβίβαζαν το κόστος αυτό στους πελάτες τους.

Η μετακίνηση από τη μια χώρα στην άλλη για λόγους εργασίας δημιουργεί διοικητικά προβλήματα ακόμη και σήμερα αλλά παλαιότερα, με την εφιαλτική γραφειοκρατία που υπήρχε, ήταν απείρως δυσκολότερη.

Σήμερα, χάρη στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στην ενιαία αγορά της που αναπτύσσεται σταθερά, έχουμε πολλές νέες ελευθερίες.

### 3.2 Η ελευθερία παροχής υπηρεσιών

Το άρθρο 49 (ΣΕΚ) επιβάλλει την κατάργηση των περιορισμών στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στο εσωτερικό της Κοινότητας ως προς τους υπηκόους των άλλων κρατών μελών που είναι εγκαταστημένοι σε χώρα άλλη από εκείνη παραλήπτη παροχής υπηρεσίας. Σύμφωνα με το άρθρο 50 (ΣΕΚ), θεωρούνται σαν **παροχές υπηρεσιών** εκείνες οι οποίες παρέχονται κανονικά έναντι μισθής, εφόσον δεν ρυθμίζονται από τις διατάξεις τις σχετικές με την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων και των κεφαλαίων της Συνθήκης. Το ίδιο άρθρο διευκρινίζει ότι οι διατάξεις για την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών καλύπτουν όλες τις οικονομικές δραστηριότητες, ιδίως τις βιομηχανικές, τις εμπορικές, τις βιοτεχνικές και τις δραστηριότητες των ελευθέρων επαγγελματιών.

Η δραστηριότητα πρέπει να είναι περιορισμένης διάρκειας, να ασκείται κανονικά έναντι αμοιβής και να συνεπάγεται το πέρασμα των συνόρων υπό οποιαδήποτε μορφή. Οι υπηρεσίες μπορεί να παρέχονται κατά προσωρινό τρόπο στη χώρα της παροχής, υπό τις ίδιες συνθήκες τις οποίες αυτή η χώρα επιβάλλει στους υπηκόους της (Αρ. 50 ΣΕΚ). Οι υπηρεσίες όμως, οι οποίες παρέχονται στα πλαίσια μιας επιχειρησιακής σύμβασης έξω από τη χώρα εγκατάστασης μπορεί να είναι μακράς διάρκειας. Η παροχή υπηρεσιών μπορεί μάλιστα να πάρει διαστάσεις τέτοιες που να απαιτούν την κτήση ακινήτων στη χώρα της παροχής της υπηρεσίας. Αλλά, για να μπορούμε να μιλάμε για παροχή υπηρεσιών, πρέπει ο παρέχων να παραμένει εγκαταστημένος στη χώρα του και οι υπηρεσίες να περνούν τα σύνορα. Οι κανόνες της Συνθήκης καλύπτουν όμως επίσης και περιπτώσεις ο αποδέκτης των υπηρεσιών είναι εκείνος ο οποίος περνάει τα σύνορα, π.χ. σαν τουρί-



στας, καθώς και τις περιπτώσεις κατά τις οποίες τόσο ο παρέχων όσο και ο αποδέκτης των υπηρεσιών παραμένουν στη χώρα των και μόνον η παροχή των υπηρεσιών περνάει τα σύνορα, π.χ μια γνωμοδότηση δι' αλληλογραφίας.

Βλέπουμε ότι η διάκριση μεταξύ ελεύθερης εγκατάστασης και ελευθερίας παροχής υπηρεσιών δεν είναι σαφής. Αυτό, όμως, δεν έχει πια πρακτική σημασία αφότου μια απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στην υπόθεση Van Binsbergen επιβεβαίωσε την άμεση εφαρμογή της απαγόρευσης διακρίσεων σχετικά με την παροχή υπηρεσιών, όπως είχε κάνει η απόφαση στην υπόθεση Reyners σχετικά με την εγκατάσταση. Δεν χρειάζονται λοιπόν ειδικές οδηγίες για την απελευθέρωση των υπηρεσιών. Πράγματι, σύμφωνα με νεώτερες αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, το άρθρο 59 ΕΟΚ (Αρ. 49 ΣΕΚ) έχει άμεση εφαρμογή και επομένως οι φορείς, που είναι νόμιμα εγκατεστημένοι στη χώρα καταγωγής τους, έχουν αυτόματο δικαίωμα παροχής υπηρεσιών σε άλλο κράτος μέλος, το οποίο δεν μπορεί να αναπτυχθεί υποστηρίζοντας ότι οι όροι παροχής είναι διαφορετικοί σε αυτό. Μόνο σημαντικοί λόγοι γενικού συμφέροντος μπορεί να δικαιολογήσουν εξαίρεση από τη γενική αρχή, υπό τον όρο ότι αυτή είναι ανάλογη με το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Έτσι, η διατήρηση της καλής φήμης του χρηματοοικονομικού τομέα μπορεί να αποτελεί ένα σημαντικό λόγο γενικού συμφέροντος που δικαιολογεί περιορισμούς στην ελεύθερη παροχή χρηματοοικονομικών υπηρεσιών. Όμως, σε άλλη απόφαση, το Δικαστήριο παραδέχεται ότι δεν μπορεί κανείς να αρνηθεί σε ένα κράτος μέλος το δικαίωμα να λαμβάνει μέτρα προκειμένου να παρεμποδίσει το ενδεχόμενο να χρησιμοποιούνται οι ελευθερίες που κατοχυρώνονται από τη Συνθήκη από κάποιον παρέχοντα υπηρεσίες, του οποίου η δραστηριότητα περιστρέφεται τελείως ή κατά κύριο λόγο στη χώρα του, με σκοπό να εκφύγει των κανόνων που θα ίσχυαν στην περίπτωση που θα ήταν εγκατεστημένος στην επικράτεια αυτού του κράτους. Για να αποφεύγονται τέτοιου είδους καταστρατηγήσεις, η Επιτροπή

εξέδωσε στις 6 Δεκεμβρίου 1993, μια ερμηνευτική ανακοίνωση σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των διασυνοριακών υπηρεσιών.

Οι υπηρεσίες αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 60% της προστιθέμενης αξίας της κοινοτικής οικονομίας και καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα οικονομικών δραστηριοτήτων που πηγάζει από τις τράπεζες και τις ασφάλειες στις μεταφορές και τον τουρισμό περνώντας από την πληροφορική. Παίζουν λοιπόν ένα όλο και μεγαλύτερο ρόλο στην οικονομία και στην απασχόληση και είναι ένα σημαντικό στοιχείο της καλής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.

Ιδιαίτερα σημαντικές, τόσο σαν τεράστια δυνητική αγορά όσο και για τις υπηρεσίες τους σε άλλους οικονομικούς τομείς, είναι οι χρηματοπιστωτικές δραστηριότητες – τράπεζες, ασφάλειες, χρηματιστήρια– οι οποίες ελέγχονται στενά από τις δημόσιες αρχές. Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να συμβαδίζει σ' αυτές τις περιπτώσεις δυο αντιφατικές ανάγκες, δηλαδή να εξασφαλίζει τη διατήρηση αυστηρών κριτηρίων ελέγχου και εξασφάλισης του κοινού, επιτρέποντας συγχρόνως στους χρηματοοικονομικούς κλάδους αρκετή ευελιξία ώστε να μπορούν να ανταποκρίνονται στις νέες και συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις της πελατείας τους στο σύνολο του ευρωπαϊκού χώρου. Κοινοτικές πρωτοβουλίες χρειάζονται προκειμένου να καλυφθούν επαρκώς οι ανάγκες των καταναλωτών και έτσι να αυξηθεί η εμπιστοσύνη τους ως προς τις διασυνοριακές πράξεις μέσα στην ενιαία αγορά των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών.

Σύμφωνα με την αρχή της **αμοιβαίας αναγνώρισης**, εάν μια χρηματοοικονομική υπηρεσία επιτρέπεται νόμιμα σε ένα κράτος μέλος, θα πρέπει να μπορεί να προσφερθεί στους χρήστες στα άλλα κράτη μέλη χωρίς να χρειάζεται να υπακούει σε όλες τις λεπτομέρειες της νομοθεσίας της χώρας υποδοχής, εκτός από εκείνες που αφορούν την προστασία των καταναλωτών. Ο έλεγχος θα εξασφαλίζεται από τις αρχές της χώρας στο έδαφος της οποίας είναι εγκαταστημένη η εταιρεία παροχής υπηρεσιών, ενώ οι αρχές της

χώρας όπου προσφέρεται η υπηρεσία θα περιορίζονται στην εξασφάλιση του σεβασμού ορισμένων βασικών κανόνων ως προς την εμπορική συμπεριφορά. Αυτό το σύστημα θα εφαρμόζεται στους νέους κλάδους των υπηρεσιών, όπως είναι οι τεχνολογίες των πληροφοριών, το μάρκετινγκ και τα οπτικοακουστικά μέσα, όσο και στους παραδοσιακούς κλάδους των μεταφορών, των ασφαλειών και των τραπεζών. Η εναρμόνιση των νομοθεσιών είναι επομένως απαραίτητη μόνο σε συγκεκριμένες περιπτώσεις για τη διευκόλυνση των ανταλλαγών υπηρεσιών. Σε ένα Πράσινο Βιβλίο, η Επιτροπή επιδιώκει να προσδιορίσει τις ανάγκες και τις επιθυμίες των καταναλωτών στον τομέα της χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, ειδικότερα ως προς την πώληση των υπηρεσιών από απόσταση.

### **3.3 Ελεύθερη διακίνηση κεφαλαίων**

Η ελεύθερη διακίνηση των κεφαλαίων είναι ένα άλλο βασικό τμήμα του ευρωπαϊκού οικοδομήματος. Πράγματι η απελευθέρωση των πληρωμών μέσα στην Κοινότητα είναι ένα απαραίτητο συμπλήρωμα της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, των προσώπων και των υπηρεσιών. Γι' αυτό τα κράτη μέλη οφείλουν να επιτρέπουν να γίνονται αυτές οι πληρωμές στο νόμισμα του κράτους μέλους όπου είναι εγκαταστημένος ο ένας έκτων δύο αντισυμβαλλομένων.

### **3.4 Οι Ελληνικές συναλλαγές με χώρες της Ε.Ε**

#### **3.4.1 Ενδοκοινοτική διακίνηση αγαθών**

Τα αγαθά από 1-1-93 κυκλοφορούν ελεύθερα στην Εσωτερική Αγορά της Κοινότητας, χωρίς διατυπώσεις και ελέγχους στα σύνορα. Συνοδευτικά έγγραφα κυκλοφορίας των αγαθών στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές είναι τα φορολογικά και εμπορικά έγγραφα που χρησιμοποιούνται και για τις εθνικές συναλλαγές των κρατών μελών.

Δηλαδή τα «ελληνικά» αγαθά θα ταξιδεύουν προς τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης με το θεωρημένο Δελτίο Αποστολής ή Τιμολόγιο - Δελτίο Αποστολής, το οποίο πλέον θα φτάνει και θα παραδίδεται στον αγοραστή και δεν θα σταματάει στα τελωνεία (σύνορα) όπως μέχρι 31-12-1992. ( Για τη διακίνηση από άλλες χώρες Ε.Ε. προς Ελλάδα).

**Σημειώνεται** ότι όταν τα αγαθά διέρχονται και από τρίτη χώρα, θα πρέπει να συνοδεύονται και από το έγγραφο T1 ή το έγγραφο T2 (χώρα ΕΖΕΣ). Όταν τα αγαθά διέρχονται από τρίτη χώρα (Γιουγκοσλαβία) και χώρα ΕΖΕΣ αρκεί το έγγραφο T1 (τελωνειακό έγγραφο). Μετά το πέρας της διέλευσης των αγαθών από τις χώρες αυτές και την είσοδο τους στο έδαφος κοινοτικής χώρας, συνεχίζεται η διαδρομή τους μόνο με τα φορολογικά και τα εμπορικά έγγραφα.

Ειδικά για τα προϊόντα που υπόκεινται σε ειδικό φόρο κατανάλωσης (πετρελαιοδή, αλκοόλη - αλκοολούχα ποτά και καπνοβιομηχανικά προϊόντα) και κυκλοφορούν στην Εσωτερική Αγορά από φορολογική αποθήκη κράτους μέλους σε φορολογική αποθήκη άλλου κράτους μέλους με αναστολή καταβολής του φόρου, ως συνοδευτικό έγγραφο χρησιμοποιείται το προβλεπόμενο εμπορικό ή διοικητικό έντυπο έγγραφο που προβλέπεται από την Οδηγία 92/12 Ε.Ο.Κ. άρθρα 18 και 19) (τελωνειακά έγγραφα).

#### **3.4.2 Διακίνηση αγαθών από χώρες Ε.Ε. προς τους έλληνες αγοραστές**

Με την Εγκ. 1128677/1076 ΠΟΑ. 1293/29-12-1992 ορίζεται ότι «από 1-1-1993, με το νέο καθεστώς ενδοκοινοτικών συναλλαγών, τα αγαθά μπορεί να διακινούνται από τις άλλες χώρες - μέλη της Ε.Ε. προς την Ελλάδα, συνοδευόμενα και στο εσωτερικό της χώρας με τα στοιχεία του αποστολέα και τα φορτωτικά έγγραφα,

μέχρι την παράδοση τους στις εγκαταστάσεις του αγοραστή επιτηδευματία».

Άρα τα αγαθά θα φτάσουν στις εγκαταστάσεις του αγοραστή επιτηδευματία χωρίς να χρειαστεί δικό του δελτίο αποστολής ανεξάρτητα με τον τρόπο που έχουν μεταφερθεί, οδικώς, σιδηροδρομικώς, αεροπορικώς ή ατμοπλοϊκώς, αρκεί να συνοδεύονται με τα στοιχεία του αποστολέα και τα φορτωτικά έγγραφα.

### **3.4.3 Μεταφορά αγαθών από χώρες Ε.Ε. όχι κατ' ευθείαν στις εγκαταστάσεις του αγοραστή αλλά μέσω των εγκαταστάσεων του διαμεταφορέα**

Όταν ο διαμεταφορέας δεν μετέφερε τα αγαθά κατ' ευθείαν στις εγκαταστάσεις του αγοραστή, αλλά σε δικό του χώρο προσωρινής εναπόθεσης (συγκέντρωσης) για μικρό χρονικό διάστημα, δεν δημιουργούνται για την προσωρινή αυτή εναπόθεση των αγαθών οι υποχρεώσεις της παρ. 5 η' του άρθρου 10 του Κ.Β.Σ. (Βιβλίο αποθήκευσης κ.λπ.), εφόσον στην περίπτωση αυτή η εναπόθεση τους δεν γινόταν με σκοπό την αποθήκευση τους, αλλά για τη διανομή τους αμέσως μετά τη συγκέντρωση και ταξινόμηση ή διακανονισμό της αξίας τους. Στην περίπτωση όμως που ο διαμεταφορέας διέθετε χώρο για παραπέρα παραμονή και αποθήκευση αγαθών, όταν αυτό ζητείτο από τους παραλήπτες - αγοραστές, εισπράττοντας ιδιαίτερη αμοιβή για την αποθήκευση αυτή στις εγκαταστάσεις του, είχε τις υποχρεώσεις των διατάξεων της παρ. 5 η' του άρθρου 10 του Κ.Β.Σ. (Εγκ. 1128677/1076 ΠΟΛ. 1293/12-12-1993).

Από 1/6/1995 καθιερώνεται με την ΑΥΟ 1041614/324 ΠΟΛ. 1100/4-4-1995, η υποχρέωση τήρησης θεωρημένου βιβλίου προσωρινής εναπόθεσης για τις επιχειρήσεις που πραγματοποιούν μεταφορές αγαθών (διαμεταφορικές κ.λπ.) από χώρες της

Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την χώρα μας και τα εναποθέτουν σε χώρους προσωρινής εναπόθεσης (Βλέπε για το βιβλίο θέμα 91 άρθρου 10). Διακίνηση των αγαθών:

Σε κάθε περίπτωση αποστολής των προσωρινά εναποτεθέντων αγαθών εκδίδονται δελτία αποστολής ως εξής:

α) Επί αποστολής στις εγκαταστάσεις του παραλήπτη (εισαγωγέα) στα εκδιδόμενα δελτία αποστολής αντί της αναλυτικής περιγραφής του είδους και της ποσότητας των αγαθών, μπορεί να αναγράφεται το είδος και η ποσότητα της συσκευασίας καθώς και ο αριθμός και η ημερομηνία του συνοδευτικού στοιχείου του αλλοδαπού - αποστολέα, εφόσον τα παραστατικά αυτά ή αντίγραφα αυτών συνοδεύουν τα διακινούμενα αγαθά και απ' αυτά προκύπτει η ανάλυση του είδους και της ποσότητας. (Δηλαδή στο δελτίο αποστολής μπορεί να γραφεί π.χ. ανταλλακτικά αυτοκινήτων 15 κιβώτια, όπως το τιμολόγιο (ή άλλο παραστατικό) .

β) Επί τμηματικής αποστολής μπορεί να ακολουθείται η ίδια διαδικασία με τα προαναφερόμενα, εφόσον στα δελτία αποστολής σημειώνεται σχετική ένδειξη και οι αύξοντες αριθμοί, των εκδοθέντων δελτίων αποστολής για τις προηγούμενες τμηματικές αποστολές της ίδιας ποσότητας.

γ) Επί αποστολής σε οποιονδήποτε τρίτο κατ' εντολή και για λογαριασμό του παραλήπτη - εισαγωγέα, εκδίδεται δελτίο αποστολής με ανάλυση των ειδών και των ποσοτήτων, εφαρμοζομένων αναλόγως όσων αναφέρονται στην εγκύκλιο Σ. 384/17/ΠΟΛ, 31/30.1.87 (βλέπε θέμα 45).

Οι αριθμοί και οι ημερομηνίες των δελτίων αποστολής που εκδίδονται σύμφωνα με τα προαναφερόμενα καταχωρούνται ανάλογα στο βιβλίο ή στην αντίστοιχη μερίδα του παραλήπτη (εισαγωγέα), εντός της μεθεπομένης από την έκδοσή τους.

### 3.4.4 Τριγωνική παραλαβή αγαθών

Αποστολή αγαθών από επιχείρηση άλλης χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε τρίτο πρόσωπο (παραλήπτη) εντός Ελλάδος, κατ' εντολή και για λογαριασμό του Έλληνα αγοραστή (πελάτη), μπορεί να γίνει με την εξής διαδικασία:

Να ειδοποιηθεί ο αλλοδαπός προμηθευτής για να αναγράψει στα συνοδευτικά στοιχεία που εκδίδει (π.χ, τιμολόγιο κ.λ.π.) αναλυτικά το είδος και την ποσότητα των αγαθών καθώς και τα στοιχεία του τελικού παραλήπτη - τρίτου (ονοματεπώνυμο ή επωνυμία, επάγγελμα και διεύθυνση. Δεν χρειάζεται ΑΦΜ και ΙΔ.Ο.Υ.).

Τα αγαθά θα συνοδευτούν εντός Ελλάδος με τα πιο πάνω στοιχεία και θα παραδοθούν απ' ευθείας στον τρίτο (παραλήπτη).

**Ο παραλήπτης είτε τα παραλαμβάνει λόγω αγοράς ή για επεξεργασία ή για πώληση για λογαριασμό τρίτου ή για οποιαδήποτε άλλη νόμιμη αιτία υποχρεούται να εκδώσει (άμεσα) δελτίο ποσοτικής παραλαβής (άρθρο 10 § 1, θ. 21) αντίτυπο του οποίου (πρακτικά το πρωτότυπο) θα το στείλει στον Έλληνα προμηθευτή, κατ' εντολή του οποίου έλαβε τα αγαθά απ' ευθείας από την Ευρωπαϊκή Ένωση.**

Ειδικά για τις επιχειρήσεις αποθήκευσης αγαθών τρίτων, οι οποίες τηρούν βιβλίο αποθήκευσης και εκδίδουν αθεώρητο δελτίο εισαγωγής αντίτυπο του οποίου παραδίδουν στον αντισυμβαλλόμενο, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στο άρθρο 10 (παρ. 5η') του ΚΒΣ, παρέλκει η έκδοση και δελτίου ποσοτικής παραλαβής (Εγκ. ΠΟΛ. 1185/26-6-1998).

Σκόπιμο κρίνεται να αναγράφονται στο δελτίο ποσοτικής παραλαβής ή στο Δελτίο Εισαγωγής, κατά περίπτωση, οι αριθμοί των συνοδευτικών στοιχείων του αποστολέα και εφόσον δεν υπάρχει αντίγραφο αυτών για τον παραλήπτη, να φωτοτυποούνται και να

φυλάσσονται στο αρχείο, γιατί όπως είναι αυτονόητο τα τιμολόγια του αλλοδαπού θα αποσταλούν στον πρώτο αγοραστή των αγαθών («εισαγωγέα») προς τον οποίο και απευθύνονται.

Ο Έλληνας προμηθευτής των αγαθών («εισαγωγέας») με βάση το δελτίο ποσοτικής παραλαβής του παραλήπτη, εάν πρόκειται για πώληση, θα εκδώσει σε ένα μήνα τιμολόγιο πώλησης των αγαθών (όχι Τιμ-ΔΑ), στο οποίο θα αναγράψει τον αριθμό του Δελτίου ποσοτικής παραλαβής, το οποίο έχει ουσιαστικά, στην περίπτωση αυτή, αντικαταστήσει το Δελτίο Αποστολής.

Διευκρινίζεται ότι στην περίπτωση κατά την οποία ο παραλήπτης τρίτος είναι πρόσωπο της παρ. 3 του άρθρου 2 του ΚΒΣ (Δημόσιο, ΝΠΔΔ και γενικά μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα πρόσωπο) έγινε δεκτό με την Εγκ. ΠΟΛ. 1306/5-12-95 ότι μπορεί να μην εκδοθεί απ' αυτό δελτίο ποσοτικής παραλαβής και να εκδοθεί οποιοδήποτε άλλο στοιχείο προβλέπεται από τον κανονισμό λειτουργίας του προσώπου αυτού. Από τον πωλητή επιτηδεύματία («εισαγωγέα») θα εκδοθεί στην περίπτωση αυτή τιμολόγιο - Δελτίο Αποστολής, στο οποίο θα γίνει σημείωση για τον τρόπο διακίνησης των αγαθών, με αναγραφή των δεδομένων του συνοδευτικού στοιχείου του αλλοδαπού προμηθευτή (αριθμός, ημερομηνία, επωνυμία).

**Στην περίπτωση που τα αγαθά έρχονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) χωρίς να αναγράφονται τα στοιχεία του τρίτου επί των συνοδευτικών εγγράφων, τότε για να γίνει η διακίνηση πρέπει να εκδοθεί:**

ή **Δελτίο αποστολής του αρχικού εισαγωγέα** προς τον τελικό παραλήπτη για να καλύψει την διακίνηση από το σημείο εισόδου στη χώρα μας (τόπος αποστολής) μέχρι το σημείο παράδοσης ή **Δελτίο αποστολής της μεταφορικής ή διαμεταφορικής επιχείρησης** κατ' εντολή και για λογαριασμό του αρχικού εισαγωγέα.



### 3.4.5 Αναγραφή του είδους στο Βιβλίο αποθήκευσης, για παραλαμβανόμενα αγαθά από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Οι εκμεταλλευτές αποθηκών, ψυγείων κλπ. που τηρούν πρόσθετο βιβλίο αποθήκευσης του άρθρου 10 παρ. 5 περ. η' υποχρεούνται μεταξύ των άλλων στην αναγραφή των ειδών αναλυτικά. Με την Εγκ. ΠΟΛ. 1306/5-12-1995 έγινε δεκτό ότι οι επιχειρήσεις αυτές για τα παραλαμβανόμενα αγαθά από χώρες της ΕΕ, μπορούν αναλογικά εφαρμοζομένων των σχετικών διατάξεων της ΑΥΟ ΠΟΛ. 1100/4-4-1995 (θέμα 91) **να αναγράφουν το είδος, κατά γενική κατηγορία**, με τις προϋποθέσεις που τίθενται στην απόφαση αυτή (αναγραφή των στοιχείων και του εισαγωγέα, όταν είναι πρόσωπο διάφορο του αποθέτη, παραλαβή και φύλαξη των παραστατικών που εξειδικεύουν τα είδη κ.λπ.).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

#### 4.1 Εισαγωγή

Εμείς οι Ευρωπαίοι θεωρούμε την κινητικότητα μας δεδομένη. Χάρη στο αυτοκίνητο και στα σιδηροδρομικά και αεροπορικά ταξίδια, σε προσιτές τιμές, όπως και με την κατάργηση των ελέγχων στα εθνικά σύνορα, μπορούμε να κυκλοφορούμε ελεύθερα — όσο μικρό ή μεγάλο και να είναι το ταξίδι μας. Η εξάλειψη των εσωτερικών συνόρων μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και η δημιουργία της ενιαίας αγοράς συνεπάγονται ότι τα προϊόντα που αγοράζουμε μεταφέρονται από τη μια άκρη της Ευρώπης στην άλλη σε μεγαλύτερη ποικιλία και ποσότητες, και ταχύτερα από ποτέ.

Τα σύνορα δεν έπεσαν και οι κλειστές εσωτερικές αγορές δεν άνοιξαν ξαφνικά, ως διά μαγείας. Αυτό ήταν έργο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ενιαία αγορά βασίζεται σε τέσσερις βασικές ελευθερίες: την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων.

Για να υποστηρίξει αυτές τις ελευθερίες, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει καταργήσει τους ελέγχους στα σύνορα για τα πρόσωπα και τα εμπορεύματα που μετακινούνται από μια χώρα της ΕΕ σε άλλη. Έχει επίσης ανοίξει τις προηγουμένως κλειστές εθνικές αγορές οδικών και αεροπορικών μεταφορών και, σε μικρότερο βαθμό, των σιδηροδρομικών μεταφορών επίσης. Έχουν αυξηθεί κατακόρυφα ο

αριθμός των επιβατών και οι ποσότητες μεταφερομένων εμπορευμάτων, ιδίως στις οδικές και στις αεροπορικές μεταφορές.

Αλλά η κινητικότητα έχει και αυτή την τιμή της. Αυτή η ίδια η αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορές έχει δημιουργήσει προβλήματα που απειλούν την κινητικότητα μας. Κάθε μέρα 7 500 κιτ ευρωπαϊκών αυτοκινητοδρόμων μπλοκάρονται από μπουτλιαρίσματα. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση στους δρόμους και τα αεροδρόμια επιβαρύνει τον προϋπολογισμό που διατίθεται για καύσιμα στην ΕΕ κατά 6 %, με αντίστοιχη αύξηση των επιπέδων ρύπανσης. Εν ολίγοις, τα σημερινά μοντέλα ανάπτυξης των μεταφορών δεν είναι βιώσιμα.

Και όμως, υπάρχει λύση. Μπορούν να γίνουν ενέργειες από τις εθνικές, τις περιφερειακές και τις τοπικές αρχές, ώστε να βελτιωθούν οι συγκοινωνίες ή να επιβάλλονται τέλη στους χρήστες των δρόμων για την πρόσβαση σε περιοχές που παρουσιάζουν κυκλοφοριακή συμφόρηση, όπως συμβαίνει τώρα με τους οδηγούς που εισέρχονται στο κέντρο του Λονδίνου ή της Γένοβας.

Την μεγαλύτερη πρόκληση, ωστόσο, την αντιμετωπίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση: πώς να επιτευχθεί καλύτερη ισορροπία μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς; πώς να γίνει καλύτερη χρήση των υφισταμένων δικτύων; Ένας από τους στόχους της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι να χρησιμοποιούνται περισσότερο οι σιδηρόδρομοι για διαδρομές είτε μεγάλων αποστάσεων με το αυτοκίνητο, είτε μικρών αποστάσεων με το αεροπλάνο. Αλλά αυτό θα εξαρτηθεί βασικά από τη βελτίωση των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων.

Δεύτερον, τα περιφερειακά και εθνικά δίκτυα μεταφορών της Ευρώπης εμφανίζουν μια κατακερματισμένη εικόνα. Τα δίκτυα αυτά χρειάζεται να ενσωματωθούν σε κατάλληλα ενοποιημένο σύνολο. Τρίτον, έχει επίσης προτεραιότητα η προώθηση των συνδυασμένων διαδρομών οδικώς, σιδηροδρομικώς, οδικώς- δια θαλάσσης, σιδηροδρομικώς- δια θαλάσσης, αεροπορικώς – σιδηροδρομικώς , τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα. Τέλος, τέταρτος

στόχος είναι η εκτέλεση σημαντικών έργων υποδομής μεταφορών σε ευρωπαϊκή κλίμακα, των λεγόμενων διευρωπαϊκών δικτύων (ΔΕΔ). Καθώς το 2004 θα προσχωρήσουν στην Ένωση νέα κράτη μέλη — συχνά με λιγότερο ανεπτυγμένα δίκτυα μεταφορών — τα ΔΕΔ αποκτούν ακόμη μεγαλύτερη σημασία.

#### **4.2 Σπουδαιότητα των μεταφορών και των διευρωπαϊκών δικτύων**

Οι μεταφορές και τα διευρωπαϊκά δίκτυα αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους οικονομικούς κλάδους στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Μόνος αυτός αντιπροσωπεύει το 7% του κοινοτικού ΛΕΠ (ενώ η γεωργία το 5%) και απασχολεί γύρω στα 6 εκατομμύρια άτομα σε όλη την Ε.Ε. Οι μεταφορές διακρίνονται στους εξής επιμέρους τομείς: Οδικές μεταφορές, σιδηροδρομικές μεταφορές, ποτάμιες μεταφορές, θαλάσσιες μεταφορές, αεροπορικές μεταφορές και συνδυασμένες μεταφορές.

Οι μεταφορές συμβάλλουν ενεργά στην οικονομική ολοκλήρωση αφού μέσω αυτής θα υπάρξει σημαντική αύξηση των συναλλαγών και των εμπορευματικών μεταφορών. Επίσης οι μεταφορές απορροφούν το 40% των δημοσίων επενδύσεων των κρατών μελών της Κοινότητας. Η επιλογή της χάραξης, η κατασκευή και η εκμετάλλευση των οδών επηρεάζουν την περιφερειακή ανάπτυξη, το περιβάλλον και τη χωροταξία, την οδική ασφάλεια και την κατανάλωση ενέργειας. Συνεπώς ένας συντονισμός των επιλογών επένδυσης από την πλευρά των κρατών μελών θα αποτρέψει σε μεγάλο βαθμό τον κίνδυνο πραγματοποίησης έργων χωρίς αρκετή κοινωνικοοικονομική αποδοτικότητα και θα προσδώσει τα πλεονεκτήματα των οικονομιών κλίμακας που

προσφέρει η εσωτερική αγορά. Για όλους αυτούς τους λόγους και η Συνθήκη της Ρώμης δίνει ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα αυτόν και αναγνωρίζει τη σημασία ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών και την προτεραιότητα που πρέπει να δοθεί στην κοινή πολιτική επί των μεταφορών.

### 4.3 Διο δεκαετίες ακινησίας

Παρά όμως την νευραλγικότητα του τομέα αυτού χρειάστηκαν 15 χρόνια για να διευκρινιστούν ορισμένα βασικά σημεία της πολιτικής των μεταφορών, τα οποία η Συνθήκη, εκούσια, ή ακούσια, είχε αφήσει σκοτεινά. Σε ό,τι αφορά την πολιτική στον τομέα των μεταφορών, μόνον ύστερα από μακρές συζητήσεις η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά

με την ενίσχυση των έργων υποδομής μεταφορών κοινοτικού ενδιαφέροντος στις 5 Ιουλίου 1976. Η εν λόγω πρόταση είχε διπλό στόχο:

- να παράσχει επιλεκτική στήριξη σε περιορισμένο αριθμό σημαντικών σχεδίων,

- να δημιουργήσει μία επιτροπή έργων υποδομής μεταφορών που θα είχε ως αποστολή την εξέταση των σχεδίων που υποβάλλουν τα κράτη μέλη.

Στην πράξη, αυτή πρώτη πρόταση οδήγησε μόνο στη δημιουργία της επιτροπής έργων υποδομής μεταφορών το 1978, η οποία απαρτίζεται από εκπροσώπους των κρατών μελών και πρόεδρος της είναι ένας αντιπρόσωπος της Επιτροπής.

Η εν λόγω επιτροπή προβαίνει:

- α) στη ανταλλαγή πληροφοριών για τις ανακοινώσεις σχετικά με τα σχέδια και τα προγράμματα που εκπονούν τα κράτη μέλη για την ανάπτυξη των έργων υποδομής στις μεταφορές

β) στην εξέταση κάθε ζητήματος σχετικά με την ανάπτυξη του δικτύου συγκοινωνιών κοινοτικού ενδιαφέροντος

Όλα αυτά τα χρόνια οι υποστηρικτές της ακινησίας αρνιούνταν προτάσεις της Επιτροπής, υποστηρίζοντας ότι θα αναστάτωναν τους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορικών μέσων και κατ' επέκταση μεταξύ των επιχειρήσεων. Όμως η Επιτροπή ακριβώς σε αυτή την εξίσωση των όρων του ανταγωνισμού απέβλεπε και προσπαθούσε από το 1961 να προσδιορίσει το πλαίσιο της οργάνωσης των μεταφορών σε κοινοτικό επίπεδο. Αλλά δεν είχε κατορθώσει να ρυθμίσει το βασικό πρόβλημα της ελεύθερης πρόσβασης στην αγορά ενός κράτους μέλους των οδικών μεταφορέων των άλλων κρατών μελών, πρόσβαση που θα ζωήρευε τον ανταγωνισμό και θα εξυγίαινε την αγορά. Το πρόβλημα που προσπαθούσαν να λύσουν ήταν αν έπρεπε πρώτα να απελευθερωθεί η αγορά ή να εναρμονισθούν οι συνθήκες του ανταγωνισμού.

Αυτή η μακροχρόνια καθυστέρηση και έλλειψη πρωτοβουλίας εξαγρίωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το οποίο με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής υιοθέτησε, στις 16 Σεπτεμβρίου 1982, ψήφισμα σχετικό με μία παραπομπή για -παράλειψη του Συμβουλίου στο πεδίο της πολιτικής των μεταφορών. Η απόφαση την οποία πήρε το Δικαστήριο στις 22 Μαΐου 1985 ήταν μερική επιτυχία για το Κοινοβούλιο και την Επιτροπή. Το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι το Συμβούλιο παρέλειψε, κατά παράβαση της Συνθήκης, να εξασφαλίσει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στο πεδίο των διεθνών μεταφορών και να ορίσει τους όρους πρόσβασης στις διεθνείς μεταφορές ενός κράτους μέλους των μεταφορέων των μη διαμενόντων σε αυτό. Η πολιτική πίεση προστιθέμενη στη νομική πίεση της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης έδωσαν νέα εκκίνηση στην πολιτική των μεταφορών. Το 1986 το Συμβούλιο έπαιρνε σημαντικά μέτρα στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, το 1987 στον τομέα των

εναέριων μεταφορών. Το 1988 αποφάσιζε επιτέλους να απελευθερώσει, μετά το 1992, τον πρωταρχικό τομέα των οδικών μεταφορών. Έτσι με μία καθυστέρηση 20 ετών σχετικά με τους στόχους της Συνθήκης ολοκληρωνόταν η εσωτερική αγορά των μεταφορών μαζί με την εσωτερική αγορά των προϊόντων και των υπηρεσιών.

Το Συμβούλιο μετά από την απόφαση αυτή έλαβε μία σειρά μέτρων για τις μεταφορές και το 1992 η Επιτροπή εξέδωσε το Λευκό Βιβλίο για τη μελλοντική κοινοτική πολιτική επί των μεταφορών. Στο Λευκό Βιβλίο της Επιτροπής για την ανάπτυξη κοινής πολιτικής μεταφορών προβλέπεται η βέλτιστη χρήση του υφιστάμενου δυναμικού και η ενσωμάτωση όλων των δικτύων που αφορούν τα διάφορα μέσα μεταφοράς σε διευρωπαϊκό δίκτυο για τις οδικές, σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές, θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές, τόσο για τα εμπορεύματα όσο και για τους επιβάτες καθώς και για τις συνδυασμένες μεταφορές.

#### **4.4. Η Ευρωπαϊκή διάσταση των μεταφορών**

Κάθε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ελεύθερη να αναπτύξει τις δικές της υποδομές και δίκτυα μεταφορών. Η παρέμβαση της Ε.Ε δικαιολογείται όταν χρειάζεται κοινή δράση για να διατηρηθούν οι τέσσερις βασικές ελευθερίες ή όταν, λόγω έλλειψης συντονισμού των εθνικών πολιτικών, υπάρχει κίνδυνος διακριτικής μεταχείρισης μεταξύ μεταφορέων από διάφορα κράτη μέλη της Ε.Ε.

Από την αρχή, η Ευρωπαϊκή Ένωση είχε την αρμοδιότητα να εφαρμόσει κοινή πολιτική μεταφορών: προβλεπόταν ήδη στη συνθήκη της Ρώμης του 1957. Αλλά χρειάστηκε να φτάσουμε στο 1985 —με την ώθηση για την ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς, και μια απόφαση-ορόσημο του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου— για να αρχίσουν τα κράτη μέλη της ΕΕ να λαμβάνουν σοβαρά υπόψη αυτή τη διάσταση. Με τη συνθήκη του Μάαστριχτ του 1992 δόθηκαν τελικά στην Ε.Ε

πραγματικές αρμοδιότητες για να αναλάβει δράση στον τομέα των μεταφορών.

Από το 1992, η Ένωση εφαρμόζει την πολιτική της για τις μεταφορές με αρκετή επιτυχία, ιδίως με το άνοιγμα των αγορών των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και των αερομεταφορών στον ανταγωνισμό.

Το 1988, ακόμη και πριν από το Μάαστριχτ, ένα από τα πρώτα πράγματα που έκανε η ΕΕ ήταν να εναρμονίσει τα έγγραφα διαμετακόμισης για τα φορτηγά και τα εμπορεύματα που διασχίζουν τα εσωτερικά σύνορα της ΕΕ, περιορίζοντας την προηγούμενη σωρεία εγγράφων σε ένα ενιαίο έντυπο, πριν καταργήσει τελείως τους ελέγχους. Κατόπιν, επιτράπηκε στα φορτηγά που προέρχονται από μια χώρα να παραλαμβάνουν και να παραδίδουν φορτία σε άλλη, ούτως ώστε να μην επιστρέφουν πλέον άδεια από διεθνείς παραδόσεις. Εξάλλου, εναρμονίστηκαν οι ώρες εργασίας των οδηγών.

Έγινε επίσης ένα πρώτο βήμα για την καθιέρωση, σε ευρωπαϊκή κλίμακα, ενός συστήματος επιβολής τελών για τη χρήση των οδικών υποδομών. Στις χώρες στις οποίες δεν εισπράττονταν διόδια για τους αυτοκινητοδρόμους, οι οδικοί μεταφορείς που χρησιμοποιούν τους αυτοκινητοδρόμους υποχρεώθηκαν να αγοράζουν ευρωπαϊκό σήμα κυκλοφορίας (eurovignette).

Ταυτοχρόνως, στην Ευρώπη παρατηρήθηκε θεαματική αύξηση της χρήσης του αυτοκινήτου: το 80 % όλων των οδικών μετακινήσεων επιβατών πραγματοποιούνται με το αυτοκίνητο και ακολουθεί το λεωφορείο (8 %), ο σιδηρόδρομος (6 %) και το αεροπλάνο (5 %). Κάθε χρόνο προστίθενται στην κυκλοφορία στους δρόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης 3 εκατ. αυτοκίνητα. Ακόμη και αν επιβραδυνθεί αυτή η τάση στις περισσότερες χώρες κατά τα επόμενα έτη, δεν θα συμβεί το ίδιο στα νέα κράτη μέλη της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, όπου θα εξακολουθήσουν να αυξάνονται οι αγορές αυτοκινήτων μέχρι να φτάσει η απόκτηση αυτοκινήτου στο επίπεδο των άλλων χωρών.



## 4.5 Τομείς μεταφορών

### 4.5.1 Χερσαίες μεταφορές

Πρώτο μέλημα της κοινότητας για τον τομέα των χερσαίων μεταφορών ήταν η υλοποίηση της ολοκλήρωσης των εθνικών αγορών μεταφορών παράλληλα με την πραγματοποίηση της κοινής αγοράς των εμπορευμάτων και των υπηρεσιών. Για τις μεταφορές επίσης έπρεπε να δημιουργηθεί μια αληθινή εσωτερική αγορά, μέσα στην οποία όλοι οι μεταφορείς των κρατών μελών θα είχαν πρόσβαση με τους ίδιους όρους με εκείνους που ίσχυαν στην εθνική αγορά τους. Αυτό σήμαινε ελευθερία εγκατάστασης, εξάλειψη εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία και εναρμόνιση των όρων του ανταγωνισμού.

Η ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και το δικαίωμα εγκατάστασης στον τομέα των μεταφορών δε συνάντησαν ιδιαίτερα προβλήματα αφού ο κανονισμός του 1968 σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων στο εσωτερικό της Κοινότητας, εφαρμόστηκε στις χερσαίες μεταφορές.

Περίπλοκα προβλήματα παρουσίασε η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών, λόγω των περιοριστικών εθνικών κανονισμών που υπήρχαν γενικά στα κράτη μέλη, ιδίως όσον αφορά τις οδικές μεταφορές. Για το λόγο αυτό στη Συνθήκη ΕΟΚ, στο άρθρο 61, εξαιρούνται οι υπηρεσίες μεταφορών από την γενική απελευθέρωση των υπηρεσιών και παραπέμπει στις ειδικές διατάξεις του τίτλου IV για τις μεταφορές.

Πάντως η εξάλειψη των διακρίσεων και των ενισχύσεων αποτελούσε μόνο την αρνητική όψη της απελευθέρωσης της αγοράς μεταφορών της Κοινότητας. Για να υπάρξει μία κοινή αγορά μεταφορών χρειαζόνταν κοινοί κανόνες που να εξασφαλίζουν: α) την ελεύθερη πρόσβαση όλων των κοινοτικών μεταφορέων, β) την

εναρμόνιση των όρων του ανταγωνισμού και γ) τον συντονισμό των πολιτικών για τις υποδομές των μεταφορών.

Παρά το άρθρο 75 της Συνθήκης ΕΟΚ, που προβλέπει τη θέσπιση κοινών κανόνων εφαρμοζόμενων στις διεθνείς μεταφορές (ενδοκοινοτικές μεταφορές και κοινοτικές διαμετακομίσεις), χρειάστηκε η επέμβαση του δικαστηρίου στις 22 Μαΐου 1985 για την απελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς των μεταφορών, δηλαδή την κατάργηση όλων εκείνων των ποσοστώσεων και διμερών αδειών που απαιτούνταν ώστε να διασχίσει ένας μεταφορέας τα εδάφη ενός κράτους.

Οι χερσαίες μεταφορές διακρίνονται σε δύο είδη: τις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

#### **4.5.2 Οδικές μεταφορές**

Χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου:

- αποτελείται από αυτοκινητοδρόμους και οδούς υψηλής ποιότητας,

συμπληρούμενες από νέες ή διευθετούμενες συνδέσεις περιλαμβάνει τη διαχείριση της κυκλοφορίας και σύστημα πληροφόρησης των χρηστών, βασιζόμενο σε ενεργό συνεργασία των συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας σε ευρωπαϊκή, εθνική και περιφερειακή κλίμακα

- παρέχει αδιαλείπτως στους χρήστες του υπηρεσίες, άνεση και ασφάλεια υψηλής και ομοιογενούς στάθμης.

Το μερίδιο της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών πέρασε από το περίπου 50% (το 1970) στο 70% (το 1990) του συνόλου των εσωτερικών μεταφορών της Κοινότητας. Σε αυτό συνέβαλλε και η επιλογή των κρατών μελών να μην επιβαρύνουν τις τιμές των οδικών μεταφορών με το κόστος των υποδομών.

Σε Πράσινο Βιβλίο με τίτλο «Προς ένα δίκαιο και αποτελεσματικό καθορισμό των τιμών στον τομέα των μεταφορών», η Επιτροπή προτείνει την εισαγωγή ενός συστήματος τιμών, το οποίο να λαμβάνει υπόψη την εξέλιξη των πραγματικών δαπανών με προοπτική την άμβλυνση των προβλημάτων που δημιουργεί η χρήση των μέσων οδικών μεταφορών. Γι' αυτό το σκοπό προσδιορίζει ορισμένες δυνατότητες, όπως ιδίως: την προσαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας επί των τελών για τη χρήση του οδικού δικτύου από τα φορτηγά την επιβολή τελών ανά χιλιόμετρο σε συνάρτηση με τις ζημιές που προκαλούνται στο δίκτυο υποδομής την καθιέρωση διοδίων στις αστικές ζώνες με κυκλοφοριακή συμφόρηση<sup>1</sup> την επιβολή φόρων επί των καυσίμων ή και των οχημάτων υπολογιζόμενων βάση της ποιότητας των καυσίμων ή των χαρακτηριστικών των οχημάτων.

Αυτές οι προτάσεις στοχεύουν όχι μόνο στην αποσυμφόρηση των δρόμων και την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά επίσης και στην οδική ασφάλεια, η οποία γίνεται ένα σοβαρό πρόβλημα μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Μία ακόμη οδηγία του Συμβουλίου που στοχεύει στην εξάλειψη των εμποδίων για την ελεύθερη κυκλοφορία μεταξύ των κρατών μελών, αφορά τις μέγιστες διαστάσεις και τα μέγιστα βάρη των οδικών οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών. Ορίζει τις μέγιστες διαστάσεις που επιτρέπονται στο εθνικό και το διεθνές δίκτυο και τα μέγιστα βάρη που επιτρέπονται στο διεθνές δίκτυο. Βέβαια λόγω του ότι πολλά οχήματα ενδέχεται να μην πληρούν τις προδιαγραφές αυτές τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν ως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, να επιτρέπουν<sup>2</sup> για εθνικές μεταφορές εμπορευμάτων στο έδαφος τους, την κυκλοφορία οχημάτων που ξεπερνούν τις κοινοτικές προδιαγραφές, περίοδος λογική για την απόσβεση των υπάρχοντων οχημάτων.

Τέλος μία άλλη οδηγία εναρμονίζει τους κανόνες που εφαρμόζονται στις εθνικές και ενδοκοινοτικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται και ένα ικανοποιητικό επίπεδο ασφάλειας στα πλαίσια της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων και η δημιουργία ενιαίας αγοράς για τις εν λόγω υπηρεσίες στην Κοινότητα.

### **ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ**

Η απόφαση 93/629/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Οκτωβρίου 1993, σχετικά με τη δημιουργία ενός διευρωπαϊκού οδικού δικτύου αφορά τα εξής:

**ΣΤΟΧΟΣ:** Να υποστηριχθεί η μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων βελτίωση των μεγάλων έργων υποδομής τα οποία είναι αναγκαία για την εσωτερική αγορά και για τον ενιαίο χώρο χωρίς σύνορα.

**ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ:** Για τη δημιουργία ενός διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, προβλέπεται με την απόφαση η ανάληψη των κάτωθι ενεργειών μέσα σε μια δεκαετία:

- κατασκευή τμημάτων που λείπουν, εκείνων κυρίως που βρίσκονται στους ενδοκοινοτικούς διασυνοριακούς άξονες και εκείνων που εξυπηρετούν τις απομακρυσμένες ή τις περικλειστές περιφέρειες
- βελτίωση ενδιάμεσων οδών των διασυνοριακών αξόνων και των αξόνων που εξυπηρετούν τις απομακρυσμένες ή τις περικλειστές περιφέρειες ή αυτών που συνδέουν τις εν λόγω περιφέρειες με τις κεντρικές περιφέρειες της Κοινότητας
- σύνδεση ορισμένων τρίτων χωρών με την Κοινότητα
- συνδυασμένες συνδέσεις, προκειμένου κυρίως για άξονες που εξυπηρετούν τις συνδυασμένες μεταφορές

- παρακάμψεις βασικών αστικών κόμβων ευρισκόμενων επί του διευρωπαϊκού δικτύου
- εγκατάσταση προηγμένων συστημάτων τηλεματικής για την εξυπηρέτηση του οδικού δικτύου και ανάπτυξη της υποδομής διαχείρισης της κυκλοφορίας.

#### 4.5.3 Σιδηροδρομικές μεταφορές

Χαρακτηριστικά του σιδηροδρομικού δικτύου:

- αποτελείται από δίκτυο τραίνων μεγάλης ταχύτητας και από γραμμές συμβατικής τεχνολογίας
- προσφέρει στους χρήστες υψηλή ποιοτική στάθμη και ασφάλεια χάρη στη συνέχεια και τη διαλειτουργικότητά του και χάρη σ' ένα εναρμονισμένο σύστημα ελέγχου-διακυβέρνησης απομονωμένων περιοχών.

Μετά τον θρίαμβο του αυτοκινήτου κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '60 οι σιδηρόδρομοι πέρασαν σε δεύτερη μοίρα. Στις αρχές της δεκαετίας του '90 οι σιδηροδρομικές μεταφορές αντιπροσώπευαν περίπου το 15% των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών, σε αντίθεση με δύο δεκαετίες πριν που ήταν σχεδόν το διπλάσιο. Η βαριά οργάνωση των σιδηροδρόμων δεν τους επέτρεψε να διαφοροποιηθούν αρκετά ώστε να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις, την «ευρωπαϊκή διάσταση» και των ανταγωνισμό των άλλων μεταφορικών μέσων. Επίσης η αναληψία των κρατικών φορέων και η αδυναμία τους να αυξήσουν τη χρηματοοικονομική ικανότητα των σιδηροδρομικών εταιρειών οδηγούν στην δημιουργία ελλειμμάτων των εταιρειών αυτών, εμποδίζουν την ανακαίνιση τους και προκαλούν τη διαρκή αύξηση των συνολικών δαπανών των κρατών για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Η λύση του προβλήματος φαίνεται όμως να έρχεται με... τρένο. Τα τρένα μεγάλης ταχύτητας δίνουν νέα πνοή στους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους και επιβάλλουν την ελευθέρωση της

αγοράς. Η κοινοτική οδηγία σχετικά με την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων έχει τους εξής στόχους:

- Να καταστούν διαφανέστερες οι σχέσεις μεταξύ των σιδηροδρόμων και των δημοσίων αρχών.

- Να εξασφαλιστεί η χρηματοοικονομική, διοικητική, οικονομική και λογιστική ανεξαρτησία των επιχειρήσεων σιδηροδρόμων.

Επιτρέπει σε νέες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να εισχωρήσουν στην αγορά συνδυασμένων μεταφορών, κάτι που θα οδηγήσει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να βελτιώσουν την ποιότητα των υπηρεσιών τους.

Βέβαια κοινοτική οδηγία επιβάλλει απαιτήσεις χρηματοοικονομικής και επαγγελματικής ικανότητας στις επιχειρήσεις που ζητούν άδεια πρόσβασης στην κοινοτική σιδηροδρομική αγορά.

Με άλλη οδηγία προσδιορίζεται ένα ομοιόμορφο και χωρίς διακρίσεις κοινοτικό σύστημα πρόσβασης στις σιδηροδρομικές υποδομές και είσπραξης των δικαιωμάτων χρήσης αυτών των υποδομών, ώστε οι επιχειρήσεις και οι πελάτες τους να απολαμβάνουν τα καλά της εσωτερικής αγοράς. Κοινοτική οδηγία για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου τρένων μεγάλης ταχύτητας επιδιώκει να εξασφαλίσει την απρόσκοπτη κυκλοφορία τους σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση .

Στο Λευκό Βιβλίο της Επιτροπής καθορίζονται το χρονοδιάγραμμα και οι γενικές γραμμές δράσης εφαρμογής μίας στρατηγικής για την αναζωογόνηση των κοινοτικών σιδηροδρόμων.

Αυτές οι γενικές γραμμές δράσης είναι οι εξής:

- Οικονομική εξυγίανση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων
- Είσοδος των δυνάμεων της αγοράς
- Βελτίωση παροχής υπηρεσιών προς το κοινό
- Ολοκλήρωση των εθνικών σιδηροδρομικών συστημάτων
- Αναδιοργάνωση των συνθηκών εργασίας μέσω της κατάρτισης και ανακατάταξης των σιδηροδρομικών υπαλλήλων.

## **ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΡΑΙΝΩΝ ΜΕΓΑΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ**

Η οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας αφορά τα εξής:

**ΣΤΟΧΟΣ:** Να διευκολυνθεί η διασύνδεση και διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων τραίνων μεγάλης ταχύτητας, καθώς και η πρόσβαση στα δίκτυα αυτά.

#### **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ:**

1. Η οδηγία αποβλέπει στην επίτευξη διαλειτουργικότητας του ευρωπαϊκού δικτύου τραίνων μεγάλης ταχύτητας, στα διάφορα στάδια που αφορούν τη μελέτη, κατασκευή, σταδιακή θέση σε υπηρεσία και εκμετάλλευση του.

2. Οι διατάξεις της οδηγίας αφορούν τις παραμέτρους, τα συστατικά μέρη, τις διεπαφές και διαδικασίες που είναι αναγκαίες και επαρκείς για να εξασφαλισθεί και κατοχυρωθεί η διαλειτουργικότητα του δικτύου τραίνων μεγάλης ταχύτητας.

3. Απόδοση ορισμένων όρων που χρησιμοποιούνται στην οδηγία. Το **δίκτυο** ορίζεται ως σύστημα συγκροτούμενο από σύνολο υποδομών, πάγιων εγκαταστάσεων, εφοπλισμού επιμελητείας και τροχαίου υλικού.

4. Υποχρέωση τήρησης των βασικών απαιτήσεων που αφορούν στο σύνολο των προς πλήρωση προϋποθέσεων για την επίτευξη της διαλειτουργικότητας. Οι απαιτήσεις που αφορούν την ασφάλεια, την αξιοπιστία, την υγεία των προσώπων, την προστασία του περιβάλλοντος, την τεχνική συμβατότητα και την εκμετάλλευση.

5. Ορισμός της έννοιας "**τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας**"(ΤΠΔ).Οι προδιαγραφές αυτές αναλύουν τις βασικές απαιτήσεις τα θεμελιώδη στοιχεία κάθε υποσυστήματος και εντοπίσουν κυρίως τα συστατικά μέρη που διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο από πλευράς διαλειτουργικότητας. Περιγραφή της διαδικασίας που ακολουθείται για την επεξεργασία και υιοθέτηση των ΤΠΔ.

6. Περιγραφή των διατάξεων που πρέπει να τηρούνται για τη χρησιμοποίηση ευπαθών συστατικών μερών (υποχρέωση τήρησης των προβλεπόμενων στην οδηγία βασικών απαιτήσεων, εγκυρότητα της δήλωσης "CE" συμμόρφωσης, ρήτρα διασφάλισης κλπ.).

7. Κανόνες σχετικά με τη διαχείριση υποσυστημάτων από τα κράτη μέλη. Κατανομή των ρόλων και εξουσιών των κρατών μελών, των φορέων που αναθέτουν έργο, των κατασκευαστών και των κοινοποιημένων οργανισμών. Διατάξεις σχετικές με την έγκριση θέσης σε υπηρεσία, τη διαδικασία επαλήθευσης (CE και τη δήλωση CE επαλήθευσης ως προς τις βασικές απαιτήσεις και τις ΤΠΔ, σχετικά με το ρόλο των κοινοποιημένων οργανισμών και τη συνεργασία των τελευταίων.

8. Περιγραφή των εφαρμοζόμενων διατάξεων για τους κοινοποιημένους οργανισμούς και τις αντίστοιχες υποχρεώσεις των κρατών μελών.

9. Η συμβουλευτική επιτροπή υποβοηθά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για κάθε ζήτημα σχετικά με την υλοποίηση και εφαρμογή της οδηγίας. Η συμβουλευτική επιτροπή γνωμοδοτεί για τις εντολές σύνταξης ΤΠΔ και τη σχετική με αυτές ρήτρα διασφάλισης.

10. Παραρτήματα που αποσαφηνίζουν διάφορα σημεία (γεωγραφικά και φυσικά δεδομένα, υποσυστήματα, βασικές απαιτήσεις κλπ.)

#### **4.5.4 Πλωτές μεταφορές**

##### **Χαρακτηριστικά του δικτύου πλωτών οδών:**

- το δίκτυο πλωτών οδών περιλαμβάνει δίκτυο αποτελούμενο από ποταμούς και διαύλους, δίκτυο αποτελούμενο από κλάδους και απολήξεις, λιμενικές υποδομές και αποδοτικά συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας
- Οι λιμένες παρέχουν τη διασύνδεση μεταξύ θαλάσσιων



και άλλων μεταφορών. Προσφέρουν τεχνικό εξοπλισμό και υπηρεσίες για ταξιδιώτες και εμπορεύματα (υπηρεσίες πορθμείου κλπ.).

#### 4.5.5 Ποτάμιες μεταφορές

Οι ποτάμιες μεταφορές που αντιπροσώπευαν σχεδόν το 14% των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών της Κοινότητας στις αρχές της δεκαετίας του '70, δεν αντιπροσώπευαν πλέον παρά μόνο το 9% περίπου στις αρχές της δεκαετίας του '90. Οι ποτάμιες οδοί, όπως ο Ρήνος και ο Ροδανός, είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικές για τις μεταφορές ογκωδών εμπορευμάτων και έχουν τη δυνατότητα να απορροφήσουν πολύ μεγαλύτερο όγκο μεταφορών υπό τον όρο ότι θα γίνουν επενδύσεις για τη συντήρηση και βελτίωση του δικτύου.

Η Κοινότητα ασχολήθηκε με καθυστέρηση με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ώστε να αντιμετωπιστεί το πλεονάζον δυναμικό, η μείωση του οποίου έγινε σε εθνικό επίπεδο. Δέσμη κοινοτικών μέτρων προβλέπει:

- Την προοδευτική εξάλειψη, έως την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2000, των καθεστώτων υποχρεωτικών κατώτατων ναύλων και των συστημάτων «ναυλώσεων εκ περιτροπής» (rotation chartering)

- Τη διαρθρωτική εξυγίανση μέσω μίας δράσης διάλυσης πλοίων για την περίοδο 1996 - 1998

- Την εφαρμογή, έως τις 31 Δεκεμβρίου 1999, ενός καθεστώτος εθνικών ενισχύσεων για τη στήριξη των επενδύσεων σε ποτάμιους τερματικούς σταθμούς ή σε σταθερούς ή κινητούς εξοπλισμούς που χρησιμοποιούνται για τη μεταφόρτωση .

#### 4.5.6 Θαλάσσιες μεταφορές

Συγκρίνοντας τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών με αυτόν των σιδηροδρόμων, παρατηρούμε ότι η κοινοτική οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών έχει κάνει μεγάλες προόδους σε μικρό χρονικό διάστημα. Τα βασικά θέματα αυτής της οργάνωσης είναι τα εξής:

- Η παρακολούθηση της αγοράς έγινε αναγκαία στα τέλη της δεκαετίας του '70, λόγω του αθέμιτου ανταγωνισμού στόλων ορισμένων χωρών με κρατικό εμπόριο και ορισμένων χωρών της Άπω Ανατολής. Με απόφαση του Συμβουλίου, το 1978, δημιουργήθηκε ένα σύστημα πληροφοριών που κρατά ενήμερους τους κοινοτικούς παράγοντες για τις δραστηριότητες ορισμένων τρίτων χωρών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Με βάση αυτό το σύστημα αποφασίστηκε η παρακολούθηση των δραστηριοτήτων των μεταφορέων που συμμετέχουν στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της Κοινότητας, της Ανατολικής Αφρικής και της Κεντρικής Αμερικής, καθώς και μεταξύ της Κοινότητας και της Άπω Ανατολής.

- Οι διεθνείς σχέσεις είναι πολύ σημαντικές στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Γι' αυτό και οι περισσότεροι κανόνες και προδιαγραφές για τα πλοία ανοικτής θαλάσσης, ιδίως ως προς τη θαλάσσια ασφάλεια, γίνονται αντικείμενα διαπραγμάτευσης στα πλαίσια της Διεθνούς Ναυτιλιακής Οργάνωσης, ειδικού οργάνου των Ηνωμένων Εθνών, μέλη του οποίου είναι όλα τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Κοινότητα συμβάλλει σημαντικά στο έργο της Οργάνωσης αναπτύσσοντας κοινές προσεγγίσεις και εξασφαλίζοντας την ομοιόμορφη εφαρμογή των κανόνων ταυ. Εξάλλου, με την ελευθέρωση των εσωτερικών μεταφορών, η Κοινότητα μπορεί και συμπληρώνει τους κανόνες της Οργάνωσης. Το Συμβούλιο σύστησε επίσης στα κράτη μέλη να επικυρώσουν τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών «περί του Κωδικός

Συμπεριφοράς των θαλάσσιων Conferences», δηλαδή των συμφωνιών μεταξύ θαλάσσιων επιχειρήσεων διάφορων εθνικοτήτων που αποβλέπουν στην τακτική εκμετάλλευση των διάφορων θαλάσσιων γραμμών.

Απόφαση του Συμβουλίου, το 1983, προβλέπει αντίμετρα σε περίπτωση αθέμιτου ανταγωνισμού στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Διαδοχικοί κανονισμοί από το 1983 έως και το 1992 ρυθμίζουν θέματα των θαλάσσιων μεταφορών όπως: ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων (1986), αντιμετώπιση αθέμιτων πρακτικών καθορισμού ναύλων, στις θαλάσσιες μεταφορές, από μεταφορείς τρίτων χωρών(1986) κ.α.. Το 1992 σημειώθηκαν σημαντικές πρόοδοι σχετικά με τις αρχές της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και της ελεύθερης πρόσβασης στην υπερωκεάνια κυκλοφορία των κοινοτικών εφοπλιστών στις σχέσεις τους με την Κίνα, την Ιαπωνία και τη Νότια Κορέα.

- Η θαλάσσια ασφάλεια απασχολεί την Κοινότητα ιδίως από τα τέλη της δεκαετίας του '70 (1978) . Γι' αυτό θεσπίζονται οδηγίες προς τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις οποίες τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της Κοινότητας και ταξιδεύουν σε ύδατα υπαγόμενα στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, οφείλουν να εφαρμόζουν τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια στην θάλασσα, την πρόληψη ρύπανσης και τους όρους διαβίωσης και εργασίας στα πλοία

Στις 25 Ιανουαρίου 1993, το Συμβούλιο «Περιβάλλον - Μεταφορές» κάλεσε Κοινότητα και κράτη μέλη να υποστηρίξουν τις εργασίες της Διεθνούς Ναυτιλιακής Οργάνωσης και ιδίως την εφαρμογή των παρακάτω μέτρων:

- i Περιορισμό της κατάχρησης σημαιών ευκαιρίας.
- ii Ενίσχυση των επιθεωρήσεων των πετρελαιοφόρων.
- iii. Προσπάθειες μείωσης των ατυχημάτων που οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος.
- iv. Βελτίωση της διαχείρισης των δρομολογίων των πλοίων με επικίνδυνα φορτία.

- Η νεότερη πτυχή της κοινοτικής πολιτικής των θαλάσσιων μεταφορών αφορά τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Από το Δεκέμβριο του 1986 εφαρμόζεται η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, βάση ενός κανονισμού της 7<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1992 με τον οποίο ελευθερώνονται οι θαλάσσιες ενδομεταφορές (καμποτάζ) για σκάφη νηολογημένα σε κράτος μέλος που φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την εκτέλεση ενδομεταφορών στο κράτος αυτό.

Ως προς τη νέα ναυτολογική στρατηγική, τα τελευταία χρόνια χαρακτηρίζεται από ριζικές αλλαγές: ολοένα εντονότερη διεθνοποίηση, παγκοσμιοποίηση των υπηρεσιών, πολλαπλασιασμός των νηολογίων ελεύθερης νηολόγησης, επιτάχυνση διαδικασίας αλλαγής σημαίας. Με βάση τις παραπάνω αλλαγές η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει μια νέα κοινοτική στρατηγική περιστρεφόμενη γύρω από τρεις άξονες:

1. Την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας στη θάλασσα και θεμιτού ανταγωνισμού βασιζόμενων ιδίως σε κανόνες ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος που πρέπει να ελέγχονται από το κράτος ελλιμενισμού και να εφαρμόζονται τόσο από τα πλοία του κοινοτικού στόλου όσο και από τα πλοία υπό σημαία τρίτων χωρών υπό την απειλή άρνησης ελλιμενισμού σε κοινοτικούς λιμένες

2. Την προώθηση του μεγαλύτερου ανοίγματος των αγορών, περιλαμβανομένης της ελεύθερης πρόσβασης στις διεθνείς αγορές, του θεμιτού ανταγωνισμού

3. Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του τομέα των κοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών. Η νέα ναυτιλιακή στρατηγική εγκρίθηκε από το Συμβούλιο το Μάρτιο 1997.

## **ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ**

Η απόφαση 93/630/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Οκτωβρίου 1993 σχετικά με την ανάπτυξη ενός διευρωπαϊκού δικτύου πλωτών οδών αφορά τα εξής:

**ΣΤΟΧΟΣ:** Να βελτιωθεί το δίκτυο πλωτών οδών ώστε να προωθηθεί η μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ των κυριότερων θαλάσσιων λιμένων και των βιομηχανικών περιφερειών της ευρωπαϊκής ενδοχώρας.

### **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ:**

1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο πλωτών οδών αντιστοιχεί κατά μεγάλο μέρος στις υπάρχουσες ποτάμιες λεκάνες. Το δίκτυο αυτό εξυπηρετεί κυρίως βιομηχανικές ζώνες και μεγάλες αστικές περιοχές και επιτρέπει τη σύνδεση με τους μεγάλους θαλάσσιους λιμένες.

2. Απαρίθμηση των έργων προτεραιότητας που θα υλοποιηθούν, στον βαθμό του δυνατού, μέσα σε δέκα χρόνια. Τα έργα αυτά αφορούν την κατασκευή τμημάτων του δικτύου που λείπουν ή την κατάργηση στενών διόδων.

### **4.5.7 Εναέρια μεταφορές**

Το αεροπορικό δίκτυο συνίσταται από αερολιμένες κοινού ενδιαφέροντος ευρισκόμενους στο κοινοτικό έδαφος και ανοικτούς στην εμπορική εναέρια κυκλοφορία. Οι περιφερειακές συνιστώσες του δικτύου διευκολύνουν την πρόσβαση στον πυρήνα του δικτύου ή συμβάλλουν στη σύνδεση περιφερειακών και απομονωμένων περιοχών.

Η ελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα επιτεύχθηκε σταδιακά, μεταξύ 1987 και 1992, με τρεις δέσμες μέτρων. Η τρίτη δέσμη για τις αεροπορικές μεταφορές, την οποία υιοθέτησε το Συμβούλιο στις 22 Ιουνίου 1992, αποτελούσε την τελευταία φάση της ελευθέρωσης των κοινοτικών αεροπορικών

μεταφορών . Έχει σαν κύριους στόχους την παροχή υπηρεσιών στο εσωτερικό της Κοινότητας, την τεχνική και οικονομική εναρμόνιση και τον ελεύθερο καθορισμό των τιμών. Τρεις είναι οι βασικοί κανονισμοί που εκδόθηκαν σχετικά με τις εναέριες μεταφορές: ο κανονισμός σχετικά με τις άδειες των αεροπορικών μεταφορέων που εξασφαλίζει το άνοιγμα της κοινοτικής αγοράς σε εταιρίες υπό κοινοτικό έλεγχο, με επαρκή οικονομική και τεχνική ικανότητα, ο κανονισμός σχετικά με την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών μεταφορών που προβλέπει: την κατάργηση των ποσοτώσεων, την πλήρη εφαρμογή της «πέμπτης ελευθερίας», δηλαδή την ελευθερία επιβίβασης επιβατών σε ένα κράτος μέλος που δεν είμαι το κράτος εγγραφής της εταιρείας και αποβίβασης τους σε άλλο κράτος μέλος και την ελευθερία των ενδομεταφορών, δηλαδή ελευθερία επιβίβασης επιβατών σε ένα κράτος μέλος που δεν είμαι το κράτος εγγραφής της εταιρείας και αποβίβασης τους στο ίδιο κράτος μέλος και ο κανονισμός σχετικά με την τιμολόγηση των αεροπορικών μεταφορών.

#### **4.5.8 Συνδυασμένες μεταφορές**

Το δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών συντίθεται από πλωτές και σιδηροδρομικές μεταφορές, οι οποίες, με την ενδεχόμενη αρχική και/ ή τελική οδική διαδρομή τους, επιτρέπουν τη μεταφορά εμπορευμάτων σε μεγάλη απόσταση και την εξυπηρέτηση όλων των κρατών μελών. Το δίκτυο αυτό περιλαμβάνει επίσης τις εγκαταστάσεις που επιτρέπουν μεταφόρτωση ή μετεπιβίβαση σε διαφορετικό μεταφορικό μέσο.

#### **Διευρωπαϊκό δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών**

Η απόφαση 93/628/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Οκτωβρίου 1'993 περί

καθιέρωσης διευρωπαϊκού δικτύου συνδυασμένων μεταφορών αφορά τα εξής:

**ΣΤΟΧΟΣ:** Βελτίωση των εμπορευματικών συναλλαγών με τη διασύνδεση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς σε όλο τον κοινοτικό χώρο.

**ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ:** Το βασικό διευρωπαϊκό δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών αποτελείται από σιδηροδρομικές, ποτάμιες και οδικές ζεύξεις που ενέχουν μεγάλη σημασία για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε μεγάλη απόσταση και εξυπηρετούν όλα τα κράτη μέλη. Περιλαμβάνει επίσης και τις εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης εμπορευμάτων μεταξύ του σιδηροδρόμου, των πλωτών οδών και του οδικού και θαλάσσιου δικτύου.

Διάκριση μεταξύ των διαφόρων σταδίων υλοποίησης του δικτύου:

- όσον αφορά το πρώτο στάδιο, απαρίθμηση των επίμαχων σιδηροδρομικών συνδέσεων και προσδιορισμός του είδους των προς υλοποίηση εργασιών

- όσον αφορά τις μετέπειτα επεμβάσεις, απαρίθμηση των επίμαχων σιδηροδρομικών συνδέσεων, για τις οποίες εκκρεμούν οι προς υλοποίηση επεμβάσεις. Το στάδιο αυτό περιλαμβάνει επίσης την κατασκευή τερματικών σταθμών μεταπήδησης σε άλλο μεταφορικό δίκτυο και τις επενδύσεις σε τροχαίο υλικό ειδικώς κατάλληλο για τις συνδυασμένες μεταφορές.

Στο μέτρο του δυνατού, τα έργα του πρώτου σταδίου πρέπει να έχουν αποπερατωθεί πλήρως ή κατά το πλείστο εντός 6 ετών, τα δε της δεύτερης φάσης εντός 12 ετών.

Συμπερασματικά, μετά από όλη αυτή τη μελέτη και ανάλυση του τομέα των μεταφορών μέσα στα χρόνια που πέρασαν θα μπορούσαμε να επισημάνουμε τα εξής:

Από τη στιγμή που πάρθηκε η απόφαση του Δικαστηρίου για την καθυστέρηση που παρατηρήθηκε, αντίθετα προς τη συνθήκη ΕΟΚ, η πολιτική των μεταφορών άρχισε να προχωράει με γρήγορους ρυθμούς προς τρεις κυρίως

κατευθύνσεις: τις θαλάσσιες μεταφορές, τις αεροπορικές και τις οδικές μεταφορές.

- Θαλάσσιες μεταφορές: τα κράτη μέλη ανέλαβαν την υποχρέωση να εφαρμόζουν τους κανόνες του ανταγωνισμού και την αρχή της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών, να καταπολεμούν από κοινού τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές και να εξασφαλίζουν την ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές

- Αεροπορικές μεταφορές: τα μέτρα ελευθέρωσης, που ολοκληρώθηκαν το 1992, είχαν σημαντικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό των αεροπορικών εταιριών. Ανοίχθηκαν νέες γραμμές, δημιουργήθηκαν νέες εταιρείες εισήχθησαν νέες υπηρεσίες και περιορίστηκαν τα μονοπώλια. Οι περισσότερες εταιρείες εξυγιάνθηκαν παρά τη μείωση των τιμών. Παρ' όλα αυτά τα τιμολόγια παραμένουν υψηλά σε σύγκριση κυρίως με τις ΗΠΑ, το κόστος των αερομεταφορών παραμένει υψηλό, κυρίως λόγω των επιβαρύνσεων για τη χρήση των υποδομών και λόγω των φόρων των αερολιμένων, η πρόσβαση στην αγορά παραμένει δύσκολη, λόγω της ύπαρξης διμερών συμφωνιών μεταξύ των κρατών μελών, η χρήση των διαδρόμων προσγείωσης και απογείωσης είναι συχνά προβληματική, λόγω της σημαντικής αύξησης της εναέριας κυκλοφορίας και αυτό είναι το κυριότερο πρόβλημα που θα αντιμετωπίσει ο τομέας στο μέλλον, λόγω της έκδηλης συμφόρησης των αεροδρομίων και της εναέριας κυκλοφορίας, κυρίως σε ορισμένες εποχές του χρόνου.

- Οδικές εμπορευματικές μεταφορές: η ελευθέρωση της αγοράς, στις αρχές της δεκαετίας του '90 αποτελεί την κυριότερη κατάκτηση της πολιτικής των μεταφορών.



#### 4.6 Αποτίμηση του κόστους

Οι μεταφορές δεν μπορούν να εξακολουθήσουν να αναπτύσσονται όπως στο παρελθόν. Ήδη η κυκλοφοριακή συμφόρηση αποτελεί πληγή για τις οδικές, τις αεροπορικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, με αποτέλεσμα καθυστερήσεις, ταλαιπωρία, αυξημένη ρύπανση, υψηλότερο κόστος, χειρότερες υπηρεσίες και απώλεια της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής οικονομίας.

Εκτός από τα καθημερινά μποτιλιαρίσματα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση στους δρόμους μπορεί, υπό ορισμένες καιρικές συνθήκες, να προκαλέσει αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης των πόλεων σε επίπεδα επικίνδυνα για την υγεία. Επιπλέον, η πλημμύρα των αυτοκινήτων στους δρόμους, σε πολλές βιομηχανικές περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκαλεί ανησυχίες όσον αφορά την ασφάλεια.

Οι πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη έχουν αρχίσει να λαμβάνουν μια σειρά μέτρων πολιτικής:

- επιβολή τελών και φόρων, ώστε να προωθήσουν επιλογές μετακίνησης που είναι οικονομικά συμφέρουσες και δεν βλάπτουν το περιβάλλον·

- παροχή κινήτρων στα άτομα για να στραφούν από το ιδιωτικό αυτοκίνητο στις συγκοινωνίες — εφόσον αυτές μπορεί να προσφέρουν γρήγορη, άνετη και φθηνή εξυπηρέτηση

- υποστήριξη της χρήσης λιγότερο ρυπογόνων οχημάτων, όπως είναι τα λεωφορεία που χρησιμοποιούν ως καύσιμο το φυσικό αέριο σε ολοένα και περισσότερες αστικές περιοχές.

Η ΕΕ χρηματοδοτεί ένα ερευνητικό πρόγραμμα στον τομέα των μεταφορών, με σκοπό τη συγκέντρωση αυτών των εμπειριών και την ευρεία διάδοση σε ολόκληρη την Ένωση των πληροφοριών, μεθόδων και ορθών πρακτικών, που θα προκύψουν από το εν λόγω πρόγραμμα.

Αν και το σιδηροδρομικό δίκτυο διαθέτει κάποιο πλεόνασμα μεταφορικής ικανότητας, περίπου το 20 % των κύριων σιδηροδρομικών

γραμμών της Ευρώπης (δηλαδή, 16 000 km) χαρακτηρίζονται ως σημεία συμφόρησης. Στους κυριότερους αερολιμένες της ΕΕ, το 35 % των πτήσεων καθυστερεί κατά τουλάχιστον 15 λεπτά.

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση επιδεινώνεται από ένα συνδυασμό διαφόρων παραγόντων: δίκτυα μεταφορών που δεν συνδέονται μεταξύ τους, μεταφορική ικανότητα που δεν χρησιμοποιείται πλήρως και κόστος που δεν καταλογίζεται σωστά στους χρήστες.

Παραδείγματος χάρη, δεν υπάρχει ενιαίο ευρωπαϊκό σύστημα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, αλλά 26 υποσυστήματα, με 58 κέντρα ελέγχου πτήσης, δηλαδή τρεις φορές περισσότερα απ' ό,τι στις Ηνωμένες Πολιτείες για την αντίστοιχη έκταση.

Η διασύνδεση των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων εν γένει υστερεί από πολλές απόψεις, αφού το κάθε δίκτυο έχει διαφορετικά τεχνικά πρότυπα και συστήματα σηματοδότησης.

Δεν χρησιμοποιούνται αρκετά οι συνδυασμένες διαδρομές, με χρήση περισσότερων του ενός τρόπων μεταφοράς (οδικώς-σιδηροδρομικώς ή σιδηροδρομικώς-αεροπορικώς κλπ.). Το κόστος κατασκευής και συντήρησης των υποδομών μεταφορών δεν καλύπτεται πάντοτε επαρκώς από την τιμή που καταβάλλουν οι χρήστες τους. Αυτό το επιχείρημα ακούγεται συχνά στην περίπτωση των οδικών μεταφορών.

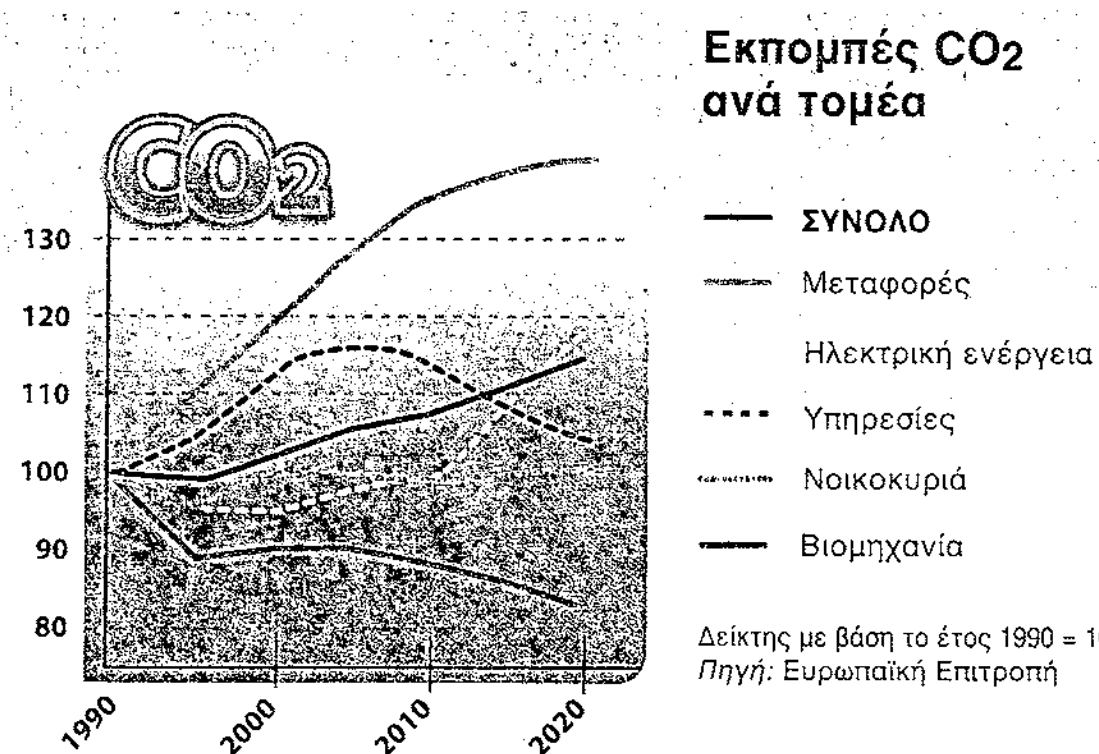
Η συμφόρηση και οι καθυστερήσεις αυξάνουν την κατανάλωση καυσίμων, και άρα και τη ρύπανση. Στην ΕΕ, ο τομέας των μεταφορών ευθύνεται για το 28 % των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>), το κυριότερο αέριο που προκαλεί το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Το μεγαλύτερο μέρος αυτών των εκπομπών, το 84 %, προέρχεται από τα οδικά οχήματα και το 13 % από τα αεροσκάφη. Αν και το μεγαλύτερο μέρος των εκπομπών CO<sub>2</sub> σημείωσε ήδη πτώση, σύμφωνα με τη δέσμευση που ανέλαβε η Ευρωπαϊκή Ένωση στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου του Κιότο, οι εκπομπές από τις μεταφορές αυξάνονται. Το 2010, φαίνεται ότι θα είναι περίπου 40 % υψηλότερες απ' ό,τι το 1990 — παρ' όλο τον σημαντικό στόχο της ΕΕ να

μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά 8 % μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα.

Αν πρόκειται η ΕΕ να μειώσει την ατμοσφαιρική ρύπανση, σύμφωνα με την παγκόσμια συμφωνία που υπεγράφη στο Κιότο, πρέπει να μεταβληθεί η σημερινή τάση των εκπομπών από τις μεταφορές.

Αλλά ρύπανση δεν είναι μόνον οι εκπομπές από τις εξατμίσεις των αυτοκινήτων. Ρύπανση είναι και ο υπερβολικός θόρυβος από τα αεροπλάνα, και οι πετρελαιοκηλίδες όπως εκείνες από τα ναυάγια των πετρελαιοφόρων Είκα και Prestige, που κατέστρεψαν τις γαλλικές και τις ισπανικές ακτές.

Χρειάζεται να συνυπολογιστεί το κόστος των ατυχημάτων — όχι μόνο υπό οικονομικούς όρους— αλλά και από την άποψη της απώλειας ανθρώπινων ζωών. Μολονότι στην Ευρώπη τα αεροπορικά ταξίδια είναι πιθανότατα τα ασφαλέστερα στον κόσμο, περισσότεροι από 40 000 άνθρωποι ακόμη χάνουν τη ζωή τους στους ευρωπαϊκούς δρόμους κάθε χρόνο.



Αν πρόκειται η ΕΕ να μειώσει την ατμοσφαιρική ρύπανση, σύμφωνα με την παγκόσμια συμφωνία που υπεγράφη στο Κιότο, πρέπει να μεταβληθεί η σημερινή τάση των εκπομπών από τις μεταφορές.

#### **4.7 Στρατηγική Βιωσιμότητας**

Αν τα προβλήματα που ταλαιπωρούν τον τομέα των μεταφορών είναι εύκολο να επισημανθούν, άλλο τόσο είναι και οι λύσεις. Λύσεις υπάρχουν πολλές, και μπορούν να εφαρμοστούν χωριστά ή μία από την άλλη, αν και οι περισσότερες χρειάζεται να εφαρμοστούν σε συνδυασμό μεταξύ τους:

- ανασυγκρότηση των σιδηροδρόμων και άλλες εναλλακτικές λύσεις έναντι των οδικών εμπορευματικών μεταφορών-

- μετατόπιση της εμπορευματικής κυκλοφορίας από τους δρόμους σε εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς, ιδίως στις σιδηροδρομικές, αλλά και στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

- παρότρυνση στους ταξιδιώτες ώστε να χρησιμοποιούν τους σιδηροδρόμους αντί του αεροπλάνου για διαδρομές μικρών αποστάσεων (μικρότερων από 400 χλ)

- προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών τόσο για την επιβατική

όσο και για την εμπορευματική κυκλοφορία.

- στα έργα του διευρωπαϊκού δικτύου, επικέντρωση των προσπάθειών

στην εξάλειψη των σοβαρών διασυνοριακών σημείων συμφόρησης, ιδιαίτερα στον σιδηροδρομικό τομέα (π.χ. διαβάσεις των Άλπεων ή των Πυρηναίων)

- αμεσότερος καταλογισμός του κόστους στους χρήστες

για την υποδομή και τις εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούν.

- μείωση της ρύπανσης και των πηγών της, και αύξηση της ασφάλειας εν γένει.

Ένα μέτρο για την αποσυμφόρηση των δρόμων είναι η ανάπτυξη αποτελεσματικής διαχείρισης των εμπορευμάτων από πόρτα σε πόρτα, με χρήση δύο ή περισσότερων τρόπων μεταφοράς σε ολοκληρωμένη αλυσίδα μεταφοράς. Κάθε τρόπος μεταφοράς έχει τα δικά του πλεονεκτήματα και αδυναμίες ως προς τη μεταφορική ικανότητα, την ευελιξία, την ενεργειακή κατανάλωση, την ασφάλεια και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Πρέπει λοιπόν να συνδυαστούν οι τρόποι μεταφοράς ούτως ώστε να αξιοποιούνται τα πλεονεκτήματα του καθενός και να δημιουργείται μια αλυσίδα μεταφοράς, που να είναι συνολικά πιο αποτελεσματική, αποδοτική και βιώσιμη.

Μια άλλη προσέγγιση είναι να απομακρυνθούν τελείως όλα τα εμπορεύματα από τους δρόμους και να διοχετευθούν σε άλλους τρόπους μεταφοράς. Το MARCO POLO, ένα πρόγραμμα της ΕΕ που προτάθηκε το 2002, θα βοηθήσει να στραφεί η μεταφορά όλο και περισσότερων εμπορευμάτων από τους δρόμους στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, στις σιδηροδρομικές και στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Η ιδέα είναι να χρηματοδοτηθούν έργα για νέες μη οδικές εμπορευματικές υπηρεσίες και να υποστηριχτεί η δρομολόγηση εμπορευματικών υπηρεσιών ή εγκαταστάσεων που παρουσιάζουν στρατηγικό διασυνοριακό ενδιαφέρον. Το MARCO POLO, με προϋπολογισμό ύψους 115 εκατ. ευρώ, πρόκειται να εφαρμοστεί από το 2003 έως το 2007.

Σε μια δημοκρατική οικονομία της αγοράς, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση, αυτές οι λύσεις, όσο επιθυμητές και να είναι, δεν μπορούν να επιβληθούν με ευρωπαϊκή οδηγία ή να εφαρμοστούν με προεδρικό διάταγμα. Άρα, στην περίπτωση της αποσυμφόρησης των δρόμων, πρέπει να βασιστούν σε κίνητρα, όπως επενδύσεις που στοχεύουν σε άλλους τρόπους μεταφοράς ώστε να μπορέσουν να απορροφήσουν το πλεόνασμα της κυκλοφορίας, και σε συστήματα τιμολόγησης που να

αντικατοπτρίζουν το πραγματικό κόστος της χρήσης των οδών και να ενθαρρύνουν την αβίαστη στροφή από τους δρόμους σε εναλλακτικές μορφές μεταφοράς.

Ωστόσο, για τη μετατόπιση του σημείου ισορροπίας των μεταφορών θα απαιτηθούν επίσης ενέργειες από πλευράς εθνικών και τοπικών αρχών. Ενέργειες για να προωθηθούν γρήγορες, αποτελεσματικές, φθηνές και ασφαλείς συγκοινωνίες· για να διαμορφωθούν μοντέλα εργασίας και σχολικά ωράρια που να επιτρέπουν καλύτερη κατανομή των ωρών αιχμής της κυκλοφορίας για να καθιερωθούν δημοσιονομικές πολιτικές που να προάγουν τις επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών. Και η γενική οικονομική πολιτική, και η πολιτική ανταγωνισμού χρειάζεται επίσης να ευθυγραμμιστούν με αυτές τις κατευθύνσεις.

Μέχρι τώρα, οι μεταφορές στην ΕΕ είχαν την τάση να αυξάνονται, ακολουθώντας τον ρυθμό της συνολικής οικονομικής ανάπτυξης, σαν να υπήρχε άρρηκτος δεσμός μεταξύ των δύο. Αυτό δεν μπορεί να συνεχιστεί πλέον. Μεταξύ 1998 και 2010, το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναμένεται να αυξηθεί κατά 40-50 %: δεν είναι δυνατό να αφεθούν οι μεταφορές να αυξηθούν αντίστοιχα στο ίδιο χρονικό διάστημα.

Για να κοπεί ο δεσμός μεταξύ του ρυθμού ανάπτυξης της οικονομίας συνολικά και του ρυθμού ανάπτυξης του τομέα των μεταφορών, η Ευρώπη χρειάζεται να χρησιμοποιήσει εντατικότερα και αποτελεσματικότερα την υπάρχουσα μεταφορική ικανότητα και τα υφιστάμενα συστήματα. Αν μπορέσει να γίνει αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπολογίζει ότι, μεταξύ 1998 και 2010, η εμπορευματική κυκλοφορία θα αυξηθεί μόνον κατά 38 %, ενώ η κυκλοφορία επιβατικών αυτοκινήτων θα αυξηθεί μόνον κατά 21 %.

Η επιτυχία της στροφής προς άλλους τρόπους μεταφοράς, αντί των οδικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων, θα εξαρτηθεί κατά κύριο λόγο από τη βελτίωση των σιδηροδρόμων, ιδίως για τα εμπορεύματα. Οι χρήστες πρέπει να έχουν εμπιστοσύνη στην

αξιοπιστία και την ακρίβεια των δρομολογίων των σιδηροδρόμων. Στο πλαίσιο αυτής της στρατηγικής εντάσσεται το άνοιγμα των εθνικών αγορών εμπορευματικών μεταφορών στον ανταγωνισμό, το 2003. Συν τοις άλλοις, πρέπει να δημιουργηθεί σταδιακά ένα δίκτυο κύριων σιδηροδρομικών γραμμών αποκλειστικά για εμπορευματικές υπηρεσίες, ώστε να δοθεί η ίδια εμπορική βαρύτητα στις εμπορευματικές μεταφορές όπως και στην επιβατική κυκλοφορία.

Αυτό που χρειάζεται είναι ένα δίκαιο σύστημα ίσης μεταχείρισης όλων των μεταφορέων και μέσων — ένα σύστημα στο οποίο η χρέωση για τη χρήση των δρόμων, των αεροδρομίων, των λιμένων, των σιδηροδρόμων και των εσωτερικών πλωτών οδών ποικίλλει ανάλογα με διάφορες παραμέτρους:

- κατηγορία υποδομής,
- ώρα της ημέρας,
- απόσταση που διανύεται,
- μέγεθος και βάρος του οχήματος,
- άλλους παράγοντες που έχουν επιπτώσεις στην

κυκλοφοριακή συμφόρηση, στο περιβάλλον ή προκαλούν ζημιές στη συγκεκριμένη υποδομή.

Όσα συμπληρωματικά έσοδα συγκεντρωθούν θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση επενδύσεων σε νέα έργα υποδομής μεταφορών.

Κάθε μέρα, κατά μέσο όρο, 112 άτομα χάνουν τη ζωή τους στους ευρωπαϊκούς δρόμους — περισσότερα από 40 000 τον χρόνο. Αυτό το ανθρώπινο και οικονομικό κόστος είναι απαράδεκτο. Υπό καθαρά οικονομικούς όρους, τα οδικά ατυχήματα κοστίζουν στην Ε.Ε 2 % του ΑΕΠ της κάθε χρόνο.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει θέσει ως στόχο τη μείωση του αριθμού των θανάτων σε τροχαία ατυχήματα κατά το ήμισυ, έως το 2010. Για να γίνει αυτό, ζητεί από τα κράτη μέλη της Ε.Ε να εναρμονίσουν τις κυρώσεις για υπερβολική ταχύτητα ή οδήγηση υπό

την επήρεια του αλκοόλ, να βελτιώσουν τη σήμανση και να συνεχίσουν να τελειοποιούν τα πρότυπα ασφάλειας των οχημάτων.

Σήμερα, το δίκτυο εναέριας κυκλοφορίας περιορίζει τα εμπορικά αεροσκάφη σε συγκεκριμένους διαδρόμους, ώστε να αποφεύγουν τον στρατιωτικό εναέριο χώρο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να είναι συχνά υποχρεωμένα τα αεροπλάνα να ακολουθήσουν μεγάλη παράκαμψη για να φθάσουν στον προορισμό τους ή να περιμένουν τη σειρά τους για να χρησιμοποιήσουν τους διαδρόμους. Οι προτάσεις για τον «ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό» βασίζονται στην έννοια του εναέριου χώρου με ελεύθερες διαδρομές, όπου οι διαδρομές κατανέμονται με βάση το διαθέσιμο δυναμικό και όχι σύμφωνα με τη χρήση από την πολιτική ή τη στρατιωτική αεροπορία. Με τον τρόπο αυτό, θα μειωθεί ο χρόνος ταξιδιού, αφού οι αεροπορικές εταιρείες θα είναι σε θέση να επιλέγουν τις βέλτιστες διαδρομές, τόσο από άποψη χώρου όσο και χρόνου. Αυτή που θα ωφεληθεί ιδιαίτερα είναι η ζώνη που περιλαμβάνει τη Νότια Αγγλία, τις χώρες της Μπενελούξ, τη Γαλλία, όπου σημειώνονται τα δύο τρίτα όλων των καθυστερήσεων της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

#### **4.8 Συμπεράσματα : Διαχείριση της Αλλαγής**

Τρία σημεία είναι σαφή όσον αφορά το μέλλον της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ:

- τα προβλήματα είναι πολλά και έχουν εντοπιστεί,
- οι λύσεις είναι επίσης προφανείς, αλλά είναι δύσκολο να εφαρμοστούν,
- απαιτείται συνολική προσέγγιση, με τη συμμετοχή όλων των συντελεστών — τοπικών, εθνικών και ευρωπαϊκών.

Η προσχώρηση δέκα νέων χωρών αποτελεί και πρόκληση και ευκαιρία. Για να εξαλειφθούν τα σημαντικά σημεία συμφόρησης στα



σύνορα τους με την υπόλοιπη ΕΕ, θα χρειαστεί επένδυση ύψους 90 δισ. ευρώ έως το 2015, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Μολονότι τα συστήματα μεταφορών στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη κατά παράδοση προτιμούσαν τους σιδηροδρόμους αντί για το αυτοκίνητο, αυτή η τάση έχει αντιστραφεί, καθώς αυτές οι χώρες υιοθέτησαν την οικονομία της αγοράς, με αποτέλεσμα οι εμπορευματικές μεταφορές να διοχετεύονται ταχύτατα από τους σιδηροδρόμους στους δρόμους. Στους σιδηροδρόμους αντιστοιχεί σήμερα το 40 % του συνόλου της εμπορευματικής κυκλοφορίας στα νέα κράτη μέλη. Με στοχοθετημένες επενδύσεις, η Επιτροπή επιδιώκει να διατηρήσει αυτή την αναλογία στο επίπεδο του 35 % το 2010.

Η πολιτική μεταφορών στην Ευρώπη βρίσκεται σε σταυροδρόμι. Το μέλλον εξαρτάται από την ορθολογική χρήση των οδικών μεταφορών, από τη στροφή από τους δρόμους στους σιδηροδρόμους (και τις πλωτές οδούς) και από τα αεροπλάνα στα τρένα, χωρίς να χαθεί η ανταγωνιστικότητα, η αποτελεσματικότητα, η ταχύτητα ή η άνεση, από τη χρησιμοποίηση των συνδυασμένων μεταφορών για τις περισσότερες μετακινήσεις και από τη μείωση της ρύπανσης που προκαλείται από τις μεταφορές.

Οι μεταφορές είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της αειφόρου ανάπτυξης, αλλά μόνον υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Πρέπει να υπάρξουν:

- πολιτική βούληση και αποφασιστικότητα για την από κοινού επίλυση των προβλημάτων,
- μια νέα προσέγγιση των αστικών μεταφορών που να αφήνει περιθώρια για την ορθολογική χρήση των ιδιωτικών αυτοκινήτων,
- βελτιώσεις της ποιότητας των υπηρεσιών, ώστε να αντισταθμιστεί το αυξανόμενο κόστος της κινητικότητας,
- επαρκή μέσα για τη χρηματοδότηση των υποδομών και την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης,
- λογική συνέπεια μεταξύ της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και άλλων βασικών πολιτικών, όπως της οικονομικής, της

περιβαλλοντικής, της φορολογικής, της κοινωνικής και της δημοσιονομικής πολιτικής, καθώς και με τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

#### 5.1 Τράπεζες

Καθόσον αφορά τις τράπεζες, το Συμβούλιο, αφού κατήργησε τους περιορισμούς στην εγκατάσταση και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών ως προς τις μη μισθωτές δραστηριότητες των τραπεζών και άλλων χρηματοοικονομικών ιδρυμάτων, είχε εκδώσει, στις 12 Δεκεμβρίου 1977, μια πρώτη οδηγία που στόχευε τον συντονισμό των διατάξεων των κρατών μελών σχετικά με την ανάληψη και άσκηση δραστηριότητας πιστωτικού ιδρύματος. Μια δεύτερη οδηγία σε αυτόν τον τομέα, η οποία εκδόθηκε από το Συμβούλιο στις 15 Δεκεμβρίου 1989, επιτρέπει την αμοιβαία αναγνώριση των συστημάτων ελέγχου, δηλαδή την εφαρμογή της αρχής του ελέγχου ενός πιστωτικού ιδρύματος από το κράτος μέλος όπου βρίσκεται η έδρα του και την έκδοση μιας **ενιαίας τραπεζικής έγκρισης**, η οποία ισχύει σε όλη την Κοινότητα. Η ενιαία έγκριση επιτρέπει σε μια τράπεζα εγκαταστημένη σε ένα κράτος μέλος να ανοίγει, χωρίς άλλες διατυπώσεις, υποκαταστήματα ή να προσφέρει υπηρεσίες στα εταιρικά κράτη. Περιέχει επίσης διατάξεις σχετικά με την αμοιβαιότητα ως προς τη λειτουργία μέσα στην Κοινότητα θυγατρικών καταστημάτων τραπεζών τρίτων χωρών. Σε μια ερμηνευτική ανακοίνωση για τη δεύτερη τραπεζική οδηγία, η Επιτροπή προσδιορίζει, υπό το φως της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, το ακριβές πεδίο εφαρμογής της ελεύθερης παροχής τραπεζικών υπηρεσιών. Καθορίζει επίσης το νομικό πλαίσιο μέσα στο οποίο ένα κράτος μέλος μπορεί να προσφύγει στην έννοια του «γενικού συμφέροντος» προκειμένου να εμποδίσει την άσκηση στην επικράτεια του, μιας τραπεζικής δραστηριότητας που χαίρει αμοιβαίας αναγνώρισης.

Μια οδηγία του 1992 επιβάλλει την **εποπτεία των πιστωτικών ιδρυμάτων σε ενοποιημένη βάση** (consolidated). Προσδιορίζει το αντικείμενο της εποπτείας σε ενοποιημένη βάση, τις μεθόδους ενοποίησης και τον καταμερισμό των ευθυνών μεταξύ κρατών μελών σχετικά με την εποπτεία των πολυεθνικών ομίλων, ιδίως των χρηματοπιστωτικών επιχειρήσεων των οποίων η κύρια δραστηριότητα συνίσταται στην κατοχή συμμετοχών σε πιστωτικά ιδρύματα ή άλλους χρηματοοικονομικούς οργανισμούς. Το αντικείμενο της εποπτείας είναι η φερεγγυότητα, η επάρκεια των ιδίων κεφαλαίων σε σχέση με τους κινδύνους της αγοράς και οι περιορισμοί όσον αφορά τους μεγάλους κινδύνους και την κατοχή μη χρηματοπιστωτικών συμμετοχών.

Εξ άλλου, μια οδηγία για την εποπτεία και τον έλεγχο των **μεγάλων χρηματοδοτικών ανοιγμάτων των πιστωτικών ιδρυμάτων** αποσκοπεί στην αποτροπή της υπερβολικής συγκέντρωσης αυτών των κινδύνων έτσι ώστε η αδυναμία εκπλήρωσης των υποχρεώσεων ενός πελάτη να μη θέτει σε κίνδυνο ένα τέτοιο ίδρυμα και να μην έχει επιπτώσεις στο σύνολο του χρηματοπιστωτικού συστήματος. Προβλέπει συγκεκριμένα τον περιορισμό των μεγάλων χρηματοδοτικών ανοιγμάτων των πιστωτικών ιδρυμάτων στο 40% των ιδίων κεφαλαίων για μία μεταβατική περίοδο, και στη συνέχεια στο 25%, την υποχρεωτική κοινοποίησή τους στις αρχές μόλις φτάσουν στο 10% των ιδίων κεφαλαίων και τον περιορισμό συνολικού αθροίσματος τους στο 800% των ιδίων κεφαλαίων.

Μια οδηγία σχετικά με τα **συστήματα εγγύησης των καταθέσεων** επιδιώκει να εξασφαλίσει τους καταθέτες σε περίπτωση χρεοκοπίας ενός συγκεκριμένου πιστωτικού ιδρύματος. Προβλέπει την ύπαρξη σε όλα τα κράτη μέλη, ενός συστήματος εγγύησης, χρηματοδοτούμενου από τον τραπεζικό κλάδο και καλύπτοντος όλες τις καταθέσεις μέχρι του ποσού των 20.000 ECU κατά καταθέτη (15.000 ECU στην Ελλάδα, Ισπανία,

Πορτογαλία και Λουξεμβούργο). Αυτό το σύστημα καλύπτει τους καταθέτες όχι μόνο σε πιστωτικά ιδρύματα εγκαταστημένα στο κράτος μέλος που τα ενέκρινε, αλλά και σε υποκαταστήματα αυτών των ιδρυμάτων εγκαταστημένα σε άλλα κράτη μέλη. Άλλα βασικά στοιχεία του ευρωπαϊκού τραπεζικού συστήματος είναι: η οδηγία για τους ετήσιους λογαριασμούς των τραπεζών και άλλων πιστωτικών ιδρυμάτων, η οδηγία σχετικά με τη δημοσιότητα των **λογιστικών εγγράφων των υποκαταστημάτων**, που είναι εγκαταστημένα σε ένα κράτος μέλος των πιστωτικών και χρηματοδοτικών ιδρυμάτων που έχουν την έδρα τους εκτός του κράτους αυτού, η οδηγία σχετικά με τα **ίδια κεφάλαια** των πιστωτικών ιδρυμάτων, ο κοινοτικός ορισμός των οποίων είναι ένα απαραίτητο στοιχείο για την εναρμόνιση την οποία απαιτεί η αμοιβαία αναγνώριση αυτών των ιδρυμάτων, και η οδηγία σχετικά με τον **δείκτη φερεγγυότητας** των πιστωτικών ιδρυμάτων, η οποία καθορίζει το ελάχιστο όριο αυτού του δείκτη καθώς και τον τρόπο υπολογισμού της αναλογίας, η οποία πρέπει να τηρείται μεταξύ, αφενός, των ιδίων κεφαλαίων και, αφετέρου, των στοιχείων του ενεργητικού που ενέχουν κίνδυνο και των στοιχείων εκτός ισολογισμού.

Μέσα στην εσωτερική αγορά, πρέπει τα κριτήρια διαφάνειας, ποιότητας εκτέλεσης και σταθερότητας των συστημάτων διασυνοριακών πληρωμών να είναι απόλυτα ανάλογα με εκείνα των καλύτερων εσωτερικών συστημάτων πληρωμών. Γι' αυτό μια οδηγία σχετικά με τις **διασυνοριακές μεταφορές κεφαλαίων** επιδιώκει, ιδίως, να επιβάλλει στις τράπεζες το σεβασμό των συμβατικών υποχρεώσεων ως προς τις προθεσμίες των μεταφορών πιστώσεων (πέντε εργάσιμες ημέρες για το ίδρυμα του εντολέα και μια για το ίδρυμα του δικαιούχου), να καταστήσει παράνομη τη διπλή είσπραξη εξόδων, να απαιτεί την επιστροφή των πληρωμών που δεν έφθασαν στον προορισμό τους (μέχρι 12.500 ECU) και να αυξήσει τη διαφάνεια ως προς τους όρους

διασυνοριακής μεταφοράς κεφαλαίων. Μια ανακοίνωση της Επιτροπής, η οποία συνοδεύει την οδηγία, παρέχει το πλαίσιο που θα επιτρέψει στις τράπεζες να συνάψουν συμφωνίες συνεργασίας με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των διασυνοριακών μεταφορών κεφαλαίων χωρίς να περιορίζεται άσκοπα ο ανταγωνισμός, ιδίως όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά και τον τιμολογιακό ανταγωνισμό.

Ένα συναφές πεδίο, το οποίο έχει μεγάλο ενδιαφέρον κυρίως για τους ταξιδιώτες, είναι εκείνο της χρήσης στο σύνολο της Κοινότητας των καρτών πληρωμών με μαγνητικές πίστες και μικροϋπολογιστές. Αυτές οι κάρτες χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο στα κράτη μέλη για τον εφοδιασμό του κοινού σε ρευστό χρήμα στους αυτόματους διανομείς τραπεζογραμματίων ή την απευθείας πληρωμή προϊόντων ή υπηρεσιών με ηλεκτρονικό τρόπο από τα τερματικά των σημείων πώλησης ή και από την κατοικία. Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς απαιτεί κοινοτικές δράσεις που να εξασφαλίζουν: τη διασύνδεση των δικτύων και το αμοιβαίο άνοιγμα των συστημάτων μαγνητικών καρτών, την ελευθέρωση των ηλεκτρονικών πληρωμών από διοικητικούς περιορισμούς, την απαιτούμενη ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων των διαφόρων ενδιαφερομένων (βιομηχανιών, εταιρειών υπηρεσιών, χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, καταναλωτών, εμπόρων). Για να ενθαρρύνει τη διασύνδεση των δικτύων, η Επιτροπή εξέδωσε συστάσεις: για την προστασία των καταναλωτών στο πεδίο των νέων μέσων πληρωμών σχετικά με τις σχέσεις μεταξύ τιτλοκατόχων και εκδοτών καρτών για τη διαφάνεια των τραπεζικών όρων που ισχύουν στις διασυνοριακές χρηματοοικονομικές συναλλαγές και για τις συναλλαγές που πραγματοποιούνται με μέσα ηλεκτρονικής πληρωμής, περιλαμβανομένων των προϊόντων ηλεκτρονικού χρήματος, ιδίως όσον αφορά τη σχέση μεταξύ εκδότη και δικαιούχου.

### 5.1.1 Ενιαίος χώρος πληρωμών

Πολιτικός στόχος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι να δημιουργήσει έναν ενιαίο χώρο πληρωμών, χωρίς επιπτώσεις λόγω συνόρων, για τις διασυνοριακές μεταφορές πίστωσης.

Εντούτοις, οι διασυνοριακές μεταφορές πίστωσης εξακολουθούν γενικά να είναι πιο δαπανηρές και πιο χρονοβόρες από τις εγχώριες μεταφορές πίστωσης. Το κάθε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει τα δικά του συστήματα πληρωμών. Τα συστήματα αυτά και τα συναφή εθνικά πρότυπα σπάνια είναι συμβατά. Έτσι, για τις διασυνοριακές μεταφορές πίστωσης απαιτούνται συχνά δαπανηροί προσωπικοί χειρισμοί για τη συμπλήρωση ή τη διόρθωση των στοιχείων του αποδέκτη.

### 5.1.2 IBAN και ο BIC

Για τους πολίτες της Ευρώπης έχουν σημασία οι γρήγορες, ασφαλείς και φθηνές διασυνοριακές πληρωμές. Γι' αυτό, αναπτύχθηκαν τα διεθνή πρότυπα για τον **διεθνή αριθμό τραπεζικού λογαριασμού (IBAN)** και τον **κωδικό αναγνώρισης τράπεζας (BIC)**.

**Ο διεθνής αριθμός τραπεζικού λογαριασμού** είναι το νέο πρότυπο για τους αριθμούς τραπεζικού λογαριασμού στις διασυνοριακές πληρωμές.

Επιτρέπει στην τράπεζα σας να διεκπεραιώνει τις πληρωμές σας απευθείας, χωρίς δαπανηρούς και χρονοβόρους προσωπικούς χειρισμούς. Έτσι, επωφελείστε από τις ταχύτερες και φθηνότερες διασυνοριακές μεταφορές πίστωσης. Ο IBAN αποτελείται από τις κατωτέρω ομάδες ψηφίων:

Κωδικός χώρας	Αριθμός ελέγχου	Κωδικός τράπεζας	Αριθμός λογαριασμού
GR	16	0110125	0000000012300695

Επιπλέον, ο κωδικός αναγνώρισης τράπεζας (BIC) επιτρέπει τη γρήγορη αναγνώριση της αποδέκτριας τράπεζας. Ο BIC είναι επίσης γνωστός ως κωδικός SWIFT.

Για μεταφορές πιστώσεων σε ευρώ και στο εσωτερικό του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (EOX), η χρήση του IBAN και του BIC θα εξασφαλίσει τη σωστή και γρήγορη δρομολόγηση του μηνύματος διασυννοριακής μεταφοράς πίστωσης προς τον αποδέκτη.

**Πάντως, ψάξτε την αγορά:** συγκρίνετε τους όρους των διαφόρων τραπεζών και «ψάξτε το» οι όροι αλλά και τα τραπεζικά έξοδα διαφέρουν σημαντικά από το ένα τραπεζικό ίδρυμα στο άλλο.

### 5.1.3 Περιπτώσεις προβλημάτων

**Αν η πληρωμή χάθηκε – Η πληρωμή καθυστέρησε  
– Αν η τράπεζα χρέωσε δύο φορές**

#### - Η πληρωμή μου χάθηκε

Αν η μεταφορά σας δεν φτάσει στο λογαριασμό του αποδέκτη, δικαιούστε εγγύησης επιστροφής χρημάτων μέχρι 12 500 ευρώ συν τόκους και τραπεζικά έξοδα.

#### - Η πληρωμή καθυστέρησε

Η μεταφορά σας θα πρέπει να φτάσει στο λογαριασμό του αποδέκτη μέσα σε έξι εργάσιμες ημέρες το αργότερο. Σε αντίθετη περίπτωση, δικαιούστε αποζημίωση.

#### - Η τράπεζα με χρέωσε δυο φορές

Σήμερα υπάρχουν κανόνες σχετικά με την κατανομή των τραπεζικών εξόδων. Αν δεν έχετε ορίσει διαφορετικά, επιβαρύνεστε



με όλα τα έξοδα της μεταφοράς πίστωσης. Αν, εντούτοις, χρεωθούν έξοδα στον αποδέκτη, αυτές οι παράνομες επιβαρύνσεις πρέπει να επιστραφούν.

#### **5.1.4 Άνοιγμα τραπεζικού λογαριασμού σε ένα άλλο κράτος μέλος της Ε.Ε**

Σήμερα, είστε ελεύθερος να ανοίξετε τραπεζικό λογαριασμό σε οποιοδήποτε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να προβαίνετε σε τραπεζικές μεταφορές προς ή από το λογαριασμό αυτό. Αυτό το γενικό δικαίωμα υπόκειται, ωστόσο, σε διαφορετικούς όρους εφαρμογής σε κάθε κράτος μέλος. Έτσι, για να ανοίξετε ένα λογαριασμό, ορισμένα κράτη μέλη σας επιβάλλουν, εφόσον δεν κατοικείτε εκεί και δεν έχετε φορολογικό μητρώο, να προσκομίσετε απόδειξη για τη μόνιμη κατοικία σας σε ένα άλλο κράτος μέλος.

Ως καταθέτης, εάν οι καταθέσεις σας είναι σε κοινοτικό νόμισμα, διαθέτετε ένα ελάχιστο όριο προστασίας που σας εγγυάται, σε περίπτωση χρεοκοπίας του πιστωτικού ιδρύματος, την επιστροφή, ανά καταθέτη και σύμφωνα με ορισμένες διαδικασίες, ενός ποσού που δεν μπορεί να είναι κατώτερο από 20000 ευρώ.

Εκτός αυτού, πρέπει να γνωρίζετε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση θέσπισε κοινοτική νομοθεσία με στόχο να σας δώσει τη δυνατότητα να πραγματοποιείτε διασυνοριακές πληρωμές με ταχύτητα και αξιοπιστία.

Για περισσότερες πληροφορίες, μπορείτε να συμβουλευτείτε το ενημερωτικό δελτίο «Άνοιγμα τραπεζικού λογαριασμού σε ένα άλλο κράτος μέλος» και το φυλλάδιο «Διασυνοριακές μεταφορές πιστώσεων σε ευρώ».

### **5.1.5 Πληροφορίες για τα στεγαστικά δάνεια**

Οι περισσότεροι άνθρωποι αγοράζουν στεγαστικό δάνειο στη δική τους χώρα και ποτέ δεν σκέφτονται να αγοράσουν σπίτι εκτός της χώρας τους με το δάνειο αυτό, ακόμη και αν μερικές φορές έτσι αξιοποιούν καλύτερα τα χρήματά τους. Επειδή δεν υπάρχει διαφάνεια στις χρηματοπιστωτικές πληροφορίες, συχνά είναι δύσκολο να συγκριθούν τα προϊόντα στεγαστικών δανείων διασυνοριακά. Το 2001, μετά από τρία χρόνια διαπραγματεύσεων που διεξήγαγε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ο τομέας χορήγησης στεγαστικών δανείων και οι οργανώσεις των καταναλωτών συμφώνησαν να εφαρμόζουν εθελοντικά έναν κώδικα συμπεριφοράς ώστε να είναι σε θέση οι καταναλωτές να συγκρίνουν το κόστος των στεγαστικών δανείων διασυνοριακά. Τα πιστωτικά ιδρύματα που υπογράφουν τον κώδικα συμφωνούν να δημοσιεύουν ή να παρέχουν στους δανειζόμενους αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τα προϊόντα που προσφέρουν, με τα είδη των επιτοκίων και με όλες τις πρόσθετες δαπάνες που συνδέονται με τη σύναψη στεγαστικού δανείου.

### **5.1.6 Ισότιμα Τραπεζικά Έξοδα**

Ωστόσο, ακόμη και όταν ο κόσμος είχε τα χαρτονομίσματα και τα κέρματα του ευρώ στα χέρια του, πάλι πλήρωνε περισσότερα τραπεζικά έξοδα για την ανάληψη ευρώ από ταμειολογιστικές μηχανές ή για διάφορες αγορές με πιστωτική κάρτα ή με κάρτα πληρωμών σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε σχέση με ό,τι πλήρωνε για παρόμοιες συναλλαγές στη χώρα του.

Η Επιτροπή το θεώρησε αυτό απαράδεκτο. Έτσι, πρότεινε την έκδοση ενός κοινοτικού κανονισμού σχετικά με τις πληρωμές σε ευρώ με τον οποίο συμφώνησαν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τα κράτη μέλη. Σκοπός του κανονισμού είναι η δημιουργία μιας «ενιαίας

ζώνης πληρωμών», με αποτέλεσμα, από 1ης Ιουλίου 2002, οι αναλήψεις μετρητών και οι πληρωμές σε ευρώ μέχρι του ποσού των 12 500 ευρώ να κοστίζουν το ίδιο είτε γίνονται στη χώρα του πελάτη είτε σε άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κατά συνέπεια, οι άνθρωποι που ταξιδεύουν για αναψυχή ή για επιχειρηματικούς λόγους μπορούν να κάνουν σημαντικές οικονομίες.

Από 1ης Ιουλίου 2003 οι μεταφορές πιστώσεων σε ευρώ από έναν τραπεζικό λογαριασμό σε άλλον θα κοστίζουν επίσης το ίδιο είτε οι λογαριασμοί για τους οποίους πρόκειται βρίσκονται στην ίδια χώρα είτε σε δύο διαφορετικές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## 5.2 Ασφάλειες

Στον τομέα των ασφαλειών επίσης, το Συμβούλιο, αφού εξέδωσε, το 1973, μια πρώτη οδηγία σχετικά με τον συντονισμό των νομοθετικών, ρυθμιστικών και διοικητικών διατάξεων που αφορούν την πρόσβαση και την άσκηση της δραστηριότητας της **πρωτασφάλισης άλλης από την ασφάλεια ζωής**, εξέδωσε μια δεύτερη οδηγία, η οποία τροποποίησε την πρώτη για να διευκολύνει την πραγματική άσκηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Αυτή προβλέπει ένα πολύ φιλελεύθερο καθεστώς για την κάλυψη των μεγάλων βιομηχανικών και εμπορικών κινδύνων καθώς και για την ταυτόχρονη προστασία των μικρών καταναλωτών. Το 1987, το Συμβούλιο είχε ήδη εκδώσει δύο οδηγίες οι οποίες συμπλήρωναν και διευκρίνιζαν τις διατάξεις της πρώτης οδηγίας συντονισμού σχετικά, αφενός, με την **ασφάλιση πίστωσης** και την **ασφάλιση εγγύησης** και, αφετέρου, σχετικά με την **ασφάλιση της νομικής προστασίας**.

Μια τρίτη οδηγία συντονισμού στον τομέα της πρωτασφάλισης άλλης από την ασφάλεια ζωής ιδρύει ένα ενιαίο σύστημα αδειών λειτουργίας που επιτρέπει σε μια επιχείρηση, η οποία έχει την έδρα της σε ένα κράτος μέλος της Κοινότητας να ανοίγει υποκαταστήματα ή να παρέχει υπηρεσίες στα άλλα κράτη μέλη χωρίς να υπόκειται

στις διαδικασίες χορήγησης άδειας λειτουργίας που ισχύουν σε αυτά. Αυτό το σύστημα αφενός επιτρέπει την ελεύθερη κυκλοφορία των ασφαλιστικών προϊόντων μέσα στην Κοινότητα και αφετέρου, επιτρέπει σε κάθε ασφαλιζόμενο μέσα στην Κοινότητα να μπορεί να απευθύνεται οποιαδήποτε ασφαλιστική εταιρεία που παρέχει την κάλυψη που ταιριάζει στις ανάγκες του. Μια Επιτροπή Ασφαλίσεων επικουρεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις εκτελεστικές εξουσίες που της έχει εκχωρήσει το Συμβούλιο στον τομέα των ασφαλειών.

Καθόσον αφορά την **ασφάλιση της αστικής ευθύνης αυτοκινήτου**, το Συμβούλιο είχε -εκδώσει, το 1972, μια οδηγία σχετικά με την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την ασφάλιση της αστικής ευθύνης προκύπτουσας από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων και τον έλεγχο της υποχρέωσης ασφάλισης αυτής της ευθύνης. Αυτή η οδηγία είχε, μεταξύ άλλων, καταργήσει τον έλεγχο στα σύνορα των κρατών μελών της «πράσινης κάρτας» της αποδεικνύουσας αυτήν την ασφάλιση. Αυτή η πρώτη οδηγία, συμπληρώθηκε το 1984 έτσι ώστε να παρέχεται εγγύηση επαρκούς προστασίας για τα θύματα οδικών ατυχημάτων, και αυτό ανεξαρτήτως του κράτους μέλους στο οποίο συνέβη το ατύχημα<sup>2</sup>. Η τρίτη οδηγία για την ασφάλιση αστικής ευθύνης αυτοκινήτου, που υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο στις 14 Μαΐου 1990, έχει ως στόχο τη βελτίωση της προστασίας των θυμάτων οδικών ατυχημάτων καθώς και των ασφαλιζομένων. Επιβάλλει την υποχρεωτική κάλυψη όλων των επιβατών του οχήματος, ακόμη και στην περίπτωση που ο επιβάτης είναι ο ιδιοκτήτης, ο κάτοχος του αυτοκινήτου ή ο ίδιος ο ασφαλιζόμενος. Τα κράτη μέλη απαλλάσσουν στο εξής από κάθε έλεγχο της ασφάλισης αστικής ευθύνης τα οχήματα τα οποία σταθμεύουν συνήθως στην επικράτεια κράτους μέλους ή σε ορισμένες τρίτες χώρες.

Σχετικά με τη **πρωτασφάλιση ζωής**, μια πρώτη οδηγία του Συμβουλίου, στόχευε τον συντονισμό των διατάξεων των κρατών μελών ως προς την άσκηση αυτής της δραστηριότητας. Η **δεύτερη**

**οδηγία σε αυτό** το πεδίο, η οποία υιοθετήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 1990, στοχεύει να διευκολύνει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα της ασφάλειας ζωής, "παρέχοντας στους ασφαλιζόμενους τη δυνατότητα επιλογής οποιουδήποτε τύπου σύμβασης προσφέρεται στην Κοινότητα. Προβλέπει ένα καθεστώς ελεύθερης παροχής υπηρεσιών των ασφαλιστικών μεσαζόντων εξασφαλίζοντας την ανεξαρτησία τους σε όλα τα κράτη μέλη και διευρύνοντας το πεδίο της κοινοτικής ρύθμισης στις ασφαλίσεισ ομάδων. Για να αποφεύγονται διαστροφές του ανταγωνισμού, το φορολογικό καθεστώς γι' αυτές τις συμβάσεις είναι εκείνο του κράτους μέλους του ασφαλιζόμενου. Η τρίτη οδηγία συντονισμού των διατάξεων σχετικά με την πρωτασφάλιση ζωής συμπληρώνει τις δύο προηγούμενες συντονίζοντας τους ουσιώδεις κανόνες συνετής εποπτείας και οικονομικού ελέγχου και προβλέποντας τη χορήγηση ενιαίας άδειας (διαβατηρίου), που ισχύει σε όλη την Κοινότητα, καθώς και τον έλεγχο του συνόλου των δραστηριοτήτων μιας επιχείρησης από το κράτος μέλος καταγωγής.

Ως προς τις **ασφαλιστικές επιχειρήσεις**, μια οδηγία του Συμβουλίου εναρμονίζει τους κανόνες και επιβάλλει μεγαλύτερη διαφάνεια των ετήσιων και ενοποιημένων λογαριασμών τους. Για να διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ επιχειρήσεων του ασφαλιστικού τομέα, ένας κανονισμός του Συμβουλίου, προβλέπει τη δυνατότητα για την Επιτροπή να εξαιρέσει, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, από την εφαρμογή του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΟΚ (Αρ. 81 ΣΕΚ), ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων ή εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των ασφαλειών. Πρόκειται ιδίως για συμπράξεις που αφορούν τον καθορισμό παραδειγματικών όρων ασφάλισης, την κάλυψη από κοινού ορισμένων κατηγοριών κινδύνων, τον διακανονισμό των ζημιών, τον έλεγχο και την αποδοχή εξοπλισμών ασφάλειας, τα μητρώα επαυξημένων κινδύνων και τα σχετικά συστήματα πληροφόρησης. Η Επιτροπή καθορίζει τους όρους που πρέπει να πληρούνται προκειμένου να ισχύει αυτόματα η εξαίρεση για

τις συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές στον τομέα των ασφαλίσεων.

### **5.2.1 Ποια είναι η κατάσταση στον τομέα της ασφάλειας των τροφίμων**

Η ασφάλεια των τροφίμων αποτελεί σαφή προτεραιότητα και η Ε.Ε. ακολουθεί την προσέγγιση «από το αγρόκτημα στο τραπέζι» όσον αφορά την παραγωγή των τροφίμων, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι το τελικό προϊόν είναι όσο το δυνατόν πιο υγιεινό και ασφαλές. Η Ε.Ε. δεν θα επιτρέψει χαμηλά πρότυπα ασφαλείας των τροφίμων να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία των καταναλωτών. Κατά συνέπεια, η νομοθεσία της Ε.Ε. για την ασφάλεια των τροφίμων θα εφαρμόζεται εξ ίσου αυστηρά στα νέα κράτη-μέλη, όπως και στα σημερινά. Τα νέα κράτη-μέλη αναγνωρίζουν ότι η εθνική νομοθεσία θα πρέπει να συμμορφωθεί πλήρως με την κοινοτική νομοθεσία που διέπει την ασφάλεια των τροφίμων και ότι οι διοικητικές δομές και διαδικασίες τους θα πρέπει να ενισχυθούν και να αναμορφωθούν εγκαίρως πριν από την έναρξη τους στην Ε.Ε. Μεταξύ των μέτρων που πρέπει να λάβουν οι νέες χώρες είναι η συμμετοχή τους στο Σύστημα Ταχείας Προειδοποίησης για τα Τρόφιμα και τις Ζωοτροφές (RASFF) που ισχύει στην Ε.Ε. Στο πλαίσιο αυτού του συστήματος, τα κράτη-μέλη υποχρεούνται να ενημερώνουν την Επιτροπή για τα τρόφιμα και τις ζωοτροφές που ενέχουν σοβαρό άμεσο ή έμμεσο κίνδυνο για την υγεία του ανθρώπου, καθώς και για τις περιπτώσεις που απαιτείται να ληφθούν άμεσα μέτρα, όπως η απόσυρση προϊόντων από την αγορά. Τα στοιχεία αυτά διοχετεύονται σε όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε. ώστε να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα.

Οι προετοιμασίες για την ένταξη ενδέχεται να καταστήσουν αναγκαία την περαιτέρω αναβάθμιση των μονάδων επεξεργασίας τροφίμων, των εγκαταστάσεων παραγωγής, των σφαγείων κλπ. Οι

εργασίες αυτές απαιτούν χρόνο και επενδύσεις, μέρος των οποίων θα εξακολουθήσει να παρέχει η Ε.Ε., ενώ τα μελλοντικά κράτη-μέλη θα αναλάβουν τις υπόλοιπες δαπάνες. Όλες σχεδόν οι υποψήφιες χώρες ζήτησαν από την Ε.Ε. μεταβατικές περιόδους για τη συγκεκριμένη διαδικασία, αίτημα το οποίο, σε ορισμένες περιπτώσεις, έχει ήδη γίνει ή πρόκειται να γίνει αποδεκτό. Ωστόσο, έχουν επιβληθεί αυστηροί περιορισμοί όσον αφορά την προώθηση προϊόντων που προέρχονται από μονάδες που καλύπτονται από τη μεταβατική περίοδο: τα προϊόντα αυτά πρέπει να διαθέτουν σαφή επισήμανση, ενώ η κυκλοφορία τους θα επιτρέπεται μόνο στην περιφερειακή ή στην εθνική αγορά από την οποία προέρχονται.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα ελέγχει αυστηρά τις συνθήκες λειτουργίας αυτών των μονάδων τα δε μελλοντικά κράτη-μέλη θα πρέπει να συντάσσουν .

### **5.3 Χρηματιστήρια και χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες**

Το κοινοτικό δίκαιο σχετικά με τα χρηματιστήρια και άλλα ιδρύματα κινητών αξιών αποσκοπεί στο να διευρύνει το φάσμα των επενδύσεων σε κοινοτικό επίπεδο, προστατεύοντας συγχρόνως τους επενδυτές. Μια οδηγία του 1979 συντονίζει τις προϋποθέσεις εισαγωγής κινητών αξιών στον επίσημο πίνακα ενός χρηματιστηρίου αξιών. Δύο οδηγίες που θέσπισε το Συμβούλιο το 1993 οργανώνουν τη θέση σε λειτουργία της εσωτερικής αγοράς κινητών αξιών από την 1η Ιανουαρίου του 1996. Χάρη στην πρώτη από αυτές τις οδηγίες οι **επενδυτικές υπηρεσίες στον τομέα των κινητών αξιών** είναι ελεύθερες αλλά εποπτεύονται σε όλον τον χρηματοοικονομικό χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μια επιχείρηση επενδύσεων ενός κράτους μέλους μπορεί να ασκεί τις δραστηριότητες της στο σύνολο της Κοινότητας με βάση μια ενιαία άδεια (καλούμενη «Ευρωπαϊκό διαβατήριο») που χορηγείται από το κράτος μέλος καταγωγής. Για τον σκοπό αυτόν, εναρμονίζονται οι προϋποθέσεις χορήγησης της

άδειας καθώς και οι όροι άσκησης της αρμοδιότητας. Η προληπτική εποπτεία, βασιζόμενη σε κοινούς κανόνες, ασκείται από τις ελεγκτικές αρχές του κράτους μέλους καταγωγής αλλά σε συνεργασία με τις αρχές του κράτους μέλους υποδοχής. Οι επενδυτικές επιχειρήσεις έχουν δικαίωμα πρόσβασης σε όλες τις επίσημες αγορές της ΕΕ. Ελάχιστοι κανόνες διαφάνειας πρέπει να τηρούνται στις επίσημες αγορές προκειμένου να διασφαλίζεται η προστασία των επενδυτών.

Οι επιχειρήσεις επενδύσεων πρέπει να διαθέτουν **επαρκείς ίδιους πόρους** προκειμένου να διασφαλίζεται η σταθερότητα της αγοράς, να παρέχονται εγγυήσεις ίσης προστασίας σε όλους τους επενδυτές μέσα στην Κοινότητα έναντι των πτωχεύσεων αυτών των εταιρειών και να εξασφαλίζεται ισότητα όρων ανταγωνισμού μεταξύ τραπεζών, για τις οποίες ισχύουν ειδικές διατάξεις προληπτικής εποπτείας, και επενδυτικών εταιρειών στην αγορά κινητών αξιών. Για την επίτευξη αυτών των στόχων, η άλλη οδηγία του 1993 επιβάλλει στις εταιρείες επενδύσεων κατώτατα όρια για το αρχικό τους κεφάλαιο και καθορίζει τα ίδια κεφάλαια που πρέπει να κατέχουν διαρκώς για να καλύπτουν τους κινδύνους θέσης, τους κινδύνους διακανονισμού, τους συναλλαγματικούς κινδύνους και τους κινδύνους επιτοκίου. Μια οδηγία για τα συστήματα **αποζημίωσης των επενδυτών** προβλέπει μια ελάχιστη αποζημίωση αυτών των τελευταίων σε περίπτωση χρεοκοπίας μιας επιχείρησης επενδύσεων, στην οποία είχε χορηγηθεί άδεια παροχής υπηρεσιών σε όλη την Ένωση υπό τον όρο της εγγύησης της κάλυψης των χρεών της. Μια άλλη οδηγία αποσκοπεί στον περιορισμό του συστημικού κινδύνου τον οποίον ενέχουν τα συστήματα πληρωμών και διακανονισμού αξιόγραφων. Ορίζει ειδικότερα ότι, σε περίπτωση αφερεγγυότητας, η εγγύηση, η οποία συνιστάται στα πλαίσια της συμμετοχής στο σύστημα πληρωμών και διακανονισμού αξιόγραφων, θα χρησιμεύει κατά προτεραιότητα για την ικανοποίηση των απαιτήσεων αυτών των συστημάτων έναντι του συμμετέχοντος ο οποίος έχει πτωχεύσει.



Ο επενδυτής προστατεύεται επίσης μέσω μιας αρκετής και **πλήρους πληροφόρησης** επί των κινητών αξιών που να του επιτρέπει να εκτιμά τους ενδεχόμενους κινδύνους και έτσι να τον ενθαρρύνει να επενδύει. Μια οδηγία του 1982 προσδιορίζει τις περιοδικές πληροφορίες που πρέπει να δημοσιεύουν οι εταιρείες των οποίων οι αξίες είναι καταχωρημένες στον επίσημο πίνακα ενός χρηματιστηρίου αξιών και μια οδηγία του 1988 καθορίζει τις πληροφορίες που πρέπει να δημοσιεύονται κατά την απόκτηση ή την παραχώρηση μιας σημαντικής συμμετοχής σε μια εταιρεία οι τίτλοι της οποίας έχουν εισαχθεί στο χρηματιστήριο. Μια άλλη οδηγία επιδιώκει τον συντονισμό των όρων κατάρτισης, ελέγχου και δημοσίευσης του **ενημερωτικού δελτίου** που πρέπει να εκδίδεται για την εισαγωγή κινητών αξιών στον επίσημο πίνακα ενός χρηματιστηρίου αξιών. Προβλέπει την αμοιβαία αναγνώριση του ενημερωτικού δελτίου όταν η εισαγωγή κινητών αξιών ζητάτε ταυτόχρονα ή σε σύντομο χρονικό διάστημα σε τουλάχιστον δύο κράτη μέλη καθώς και την εισαγωγή στον επίσημο πίνακα ενός κράτους μέλους, χωρίς δημοσίευση νέου ενημερωτικού δελτίου, επιχειρήσεων οι οποίες περιλαμβάνονται ήδη είτε στον πίνακα ενός άλλου κράτους μέλους είτε στον πίνακα του δεύτερου χρηματιστηρίου του ίδιου κράτους μέλους. Η δημοσίευση του ενημερωτικού δελτίου πρέπει να γίνεται τη στιγμή κατά την οποία οι τίτλοι προσφέρονται για πρώτη φορά στο κοινό. Η οδηγία προβλέπει πάντως ορισμένες διευκολύνσεις για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις καθώς και την εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής της ορισμένων κατηγοριών αξιών λόγω της φύσης τους ή του μικρού τους μεγέθους.

Ένα κεντρικό στοιχείο της εσωτερικής αγοράς κινητών αξιών είναι η οδηγία του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 1985 σχετικά με τους οργανισμούς συλλογικών επενδύσεων σε κινητές αξίες (ΟΣΕΚΑ). Συντονίζει τους κανόνες που ρυθμίζουν τους οργανισμούς που είναι εγκαταστημένοι στα κράτη μέλη με στόχους, αφενός, να προσεγγίσει σε κοινοτική κλίμακα τις συνθήκες ανταγωνισμού μεταξύ των ΟΣΕΚΑ και, αφετέρου, να επιτύχει μια αρκετή και ομοιόμορφη προστασία των

μετεχόντων σε τέτοιους οργανισμούς. Για να είναι εφικτός αυτός ο συντονισμός, το Συμβούλιο κατήγγησε συγχρόνως τους περιορισμούς ανταλλαγών στην ελεύθερη κυκλοφορία μεριδίων των ΟΣΕΚΑ.

Για να καταπολεμήσει τη δόλια χρησιμοποίηση εμπιστευτικών πληροφοριών σε θέματα χρηματιστηριακής αγοράς, τις οποίες κατέχουν ορισμένα άτομα και οι οποίες μπορούν να τους επιτρέψουν να πραγματοποιήσουν σημαντικά κέρδη εις βάρος άλλων επενδυτών, το Συμβούλιο εξέδωσε στις 13 Νοεμβρίου 1989, μια οδηγία για τον συντονισμό των νομοθετικών διατάξεων όσον αφορά τις πράξεις των κατόχων εμπιστευτικών πληροφοριών. Καταπολεμώντας αυτές τις πράξεις, η οδηγία στοχεύει την καλή λειτουργία των αγορών κινητών αξιών μέσα στην Κοινότητα. Η προσάρτηση πρωτοκόλλου στη σύμβαση του Συμβουλίου της Ευρώπης για τις χρηματοοικονομικές πράξεις κατόχων εμπιστευτικών πληροφοριών για να εξασφαλιστεί η προτεραιότητα του κοινοτικού καθεστώτος μέσα στην Κοινότητα, κατέστησε δυνατή την υπογραφή αυτής της σύμβασης από τα κράτη μέλη.

#### **5.4 Υπηρεσίες κοινής ωφέλειας**

Οι υπηρεσίες κοινής ωφέλειας είναι «αγοραίες» και «μη αγοραίες» υπηρεσίες, τις οποίες τα κράτη μέλη θεωρούν ότι είναι απαραίτητες για το γενικό συμφέρον και τις υποβάλλουν σε υποχρεώσεις κοινής ωφέλειας. Το άρθρο 86 της Συνθήκης ΕΚ ορίζει ότι οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση (αγοραίων) υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος υπόκεινται στους κανόνες της Συνθήκης, ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί στους τομείς των τηλεπικοινωνιών, των μεταφορών, των ταχυδρομείων, της ηλεκτρικής ενέργειας, του ραδιοφώνου και της τηλεόρασης. Η έννοια της «καθολικής υπηρεσίας», την οποία αναπτύσσουν οι

κοινοτικοί θεσμοί βασίζεται στις απαιτήσεις γενικού συμφέροντος, τις οποίες πρέπει να ικανοποιούν οι φορείς αυτών των υπηρεσιών, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι όλοι οι πολίτες έχουν πρόσβαση σε ορισμένες βασικές υπηρεσίες σε προσιτές τιμές. Η έννοια στηρίζεται στο ευρωπαϊκό μοντέλο κοινωνίας και ανταποκρίνεται στην ποικιλομορφία των εθνικών καταστάσεων.

Το άρθρο 16 της Συνθήκης ΕΚ, το οποίο προέκυψε από την **αναθεώρηση του Άμστερνταμ**, ορίζει ότι, υπό την επιφύλαξη των άρθρων 73, 86 και 87 ΣΕΚ, και ενόψει της θέσης που κατέχουν οι υπηρεσίες γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος στα πλαίσια των κοινών αξιών της Ένωσης καθώς και της συμβολής τους στην προώθηση της κοινωνικής και εδαφικής συνοχής, η Κοινότητα και τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνούν έτσι ώστε οι υπηρεσίες αυτές να λειτουργούν βάσει αρχών και προϋποθέσεων οι οποίες να επιτρέπουν την εκπλήρωση του σκοπού τους. Ένα πρωτόκολλο που προσαρτήθηκε στη Συνθήκη ΕΚ στο Άμστερνταμ δηλώνει ότι το **σύστημα δημόσιας ραδιοτηλεόρασης** στα κράτη μέλη είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με τις δημοκρατικές, κοινωνικές και πολιτιστικές ανάγκες κάθε κοινωνίας, καθώς και με την ανάγκη να διασφαλίζεται η πολυφωνία στα μέσα ενημέρωσης. Επομένως οι διατάξεις της Συνθήκης δεν αντίκεινται στη χρηματοδότηση από τα κράτη μέλη της δημόσιας ραδιοτηλεοπτικής υπηρεσίας, εφόσον η χρηματοδότηση αυτή δεν επηρεάζει τους όρους του εμπορίου και του ανταγωνισμού μέσα στην Κοινότητα.

Οι υπηρεσίες κοινής ωφέλειας είναι βασικό στοιχείο της ενιαίας αγοράς και της ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης. Όμως, αντιμετωπίζουν σημαντικές μεταβολές από την άποψη της οικονομίας, της τεχνολογίας ή των απαιτήσεων των καταναλωτών. Πα να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις αυτές, η δράση της Κοινότητας αποβλέπει στον εκσυγχρονισμό αυτών των υπηρεσιών, ώστε να βελτιώσουν τις επιδόσεις τους και να συνεχίσουν να καλύπτουν βασικές ανάγκες. Βασιζόμενη στο άρθρο 86 (ΣΕΚ), η δράση της

Κοινότητας λαμβάνει υπόψη την αρχή της επικουρικότητας και εξασφαλίζει μια ισορροπία μεταξύ των αναγκών της αγοράς και του δημόσιου συμφέροντος υπό τη μορφή της καθολικής υπηρεσίας ή των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η Επιτροπή σκοπεύει να προωθήσει μια ευρωπαϊκή πολιτική υπηρεσιών κοινής ωφέλειας με βάση τρεις άξονες: αξιοποίηση των ενεργειών που αναλαμβάνονται για την ενιαία αγορά και την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα, ενίσχυση του συντονισμού σε ευρωπαϊκό επίπεδο κλάδων που παρουσιάζουν διακρατική διάσταση, και κινητοποίηση των κοινοτικών μέσων υπέρ των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας.

Μια οδηγία ως προς τους κοινούς κανόνες για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς **ταχυδρομικών υπηρεσιών** της Κοινότητας και ως προς τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών θεσπίζει ένα κοινοτικό κανονιστικό πλαίσιο γι' αυτές τις υπηρεσίες. Ορίζει ιδιαίτερα την καθολική ταχυδρομική υπηρεσία η οποία πρέπει να είναι εγγυημένη στο σύνολο της Ένωσης, καθορίζει τα όρια του ταχυδρομικού μονοπωλίου και προβλέπει ένα χρονοδιάγραμμα για το ελεγχόμενο άνοιγμα της ταχυδρομικής αγοράς στον ανταγωνισμό. Για να εξασφαλιστεί η οικονομική βιωσιμότητα των εθνικών φορέων της καθολικής υπηρεσίας, η προτεινόμενη οδηγία ορίζει εναρμονισμένα κριτήρια για τις υπηρεσίες που θα παρέχουν μόνον φορείς καθολικής υπηρεσίας.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Στοιχεία ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου , Μιχ, Δ. Χρυσομάλλη
2. Ευρωπαϊκό κοινοτικό δίκαιο , Π. Δ. Δαγτόγλου
3. Συνθήκη της ΕΟΚ , ενιαία ευρωπαϊκή πράξη, Π. Δ. Δαγτόγλου
4. Δίκαιο της κοινής αγοράς , Α, Ν, Γεωργιάδου
5. Δίκαιο ευρωπαϊκών κοινοτήτων , Π. Μ. Μπερνίτσα
6. Δίκαιο - οικονομία πολιτική Νίκος Σ. Μούσης
7. Διεθνής οικονομική ολοκλήρωση όρια και προοπτικές  
Miroslav jovanovic
8. Από την ευρωπαϊκή κοινότητα στην Ε.Ε θεσμοί και πολιτικές  
Νίκος Σ. Μούσης
9. Ο Φ.Π.Α. ερμηνεία και κωδικοποίηση του Ν. 2859/2000 σε συνδυασμό με Κ.Β.Σ. και κώδικα τελών χαρτοσήμου και ένταξη σχετικών με Φ.Π.Α. διατάξεων Παναγιώτη Κ. Γιαννακούρη και Βασίλη Σπ Κουκοβίνη
10. Κώδικας φορολογικών βιβλίων και στοιχείων ανάλυση-ερμηνεία τόμος 1 Δημήτρη Π. Σταματοπούλου

