



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 23.04.1997
COM(97) 172 τελικό

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

**Συνδέοντας το δίκτυο
μεταφορικών υποδομών της Ένωσης
με τους γειτόνους της**

Προς

μία συνεργατική πολιτική για το πανευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών

Περίληψη

Η σύνδεση του δικτύου μεταφορικών υποδομών της Ένωσης με τους γειτόνους της απαιτεί μια συνεργατική στρατηγική για το πανευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Αυτό το πανευρωπαϊκό δίκτυο είναι ζωτικής σημασίας για την ανταγωνιστικότητα, την ανάπτυξη και την απασχόληση.

Η Επιτροπή πιστεύει ακράδαντα ότι χρειάζεται ευρεία προσέγγιση όσον αφορά το πανευρωπαϊκό δίκτυο, τόσο από άποψη γεωγραφικής κάλυψης όσο και από άποψη θεμάτων που τίθενται για το δίκτυο, τα οποία πέραν από την ίδια την υποδομή καλύπτουν τη διαλειτουργικότητα και τη χρήση ευφυών συστημάτων μεταφορών και τη συμβατότητα με τους περιβαλλοντικούς στόχους.

Η κοινωνικο-οικονομική αξιολόγηση και η στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο κάθε στρατηγικής για ένα ευρωπαϊκό δίκτυο και επομένως πρέπει να ενσωματωθούν στα πέντε θέματα που προαναφέρθηκαν.

Εκτός από τη Δυτική Ευρώπη, το πανευρωπαϊκό δίκτυο θα καλύψει τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, όπου συμπεριλαμβάνονται οι ευρωπαϊκές χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, και οι εταίροι της Ένωσης στη Μεσόγειο.

Σε μία ευρεία προσέγγιση πρέπει να ληφθεί υπόψη η ιδιαίτερη θέση των χωρών που είναι υποψήφιες να προσχωρήσουν, οι οποίες τη στιγμή αυτή εκτιμούν μαζί με την ΕΕ τις ανάγκες σε μεταφορικές υποδομές στις επικράτειές τους, προκειμένου να επεκταθεί το πανευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών σε αυτές.

Η προσέγγιση αυτή έχει ενσωματωθεί στο μηχανισμό μιας κοινοπραξίας για τα πανευρωπαϊκά δίκτυα. Η προσέγγιση περιλαμβάνει πέντε θέματα δράσης με βάση μία κοινή αντιμετώπιση για την διαρκή κινητικότητα:

- Τους πανευρωπαϊκούς διαδρόμους και χώρους ως πλαίσιο που θα εξασφαλίζει αποδοτικές υπηρεσίες μεταφορών για όλους τους γειτόνους μας. Η Επιτροπή ενθαρρύνει όλες τις ευρωπαϊκές χώρες, τους διεθνούς χρηματοδοτικούς οργανισμούς και τον ιδιωτικό τομέα να καταβάλουν κάθε προσπάθεια για να ολοκληρωθούν οι διάδρομοι αυτοί. Η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για τις προσπάθειες που καταβάλλονται στη Λεκάνη της Μεσογείου για να επιτευχθεί μια παρεμφερής συγκεκριμένη και πρακτική προσέγγιση για τις επενδύσεις στις μεταφορές στην περιοχή αυτή.
- Η επέκταση των ΔΕΔ στις υποψήφιες χώρες ως μέρος της προενταξιακής στρατηγικής τους.
- Μία κοινή ευρωπαϊκή προσέγγιση για την τεχνολογία των μεταφορών, ιδιαίτερα για να εξασφαλισθεί η διαλειτουργικότητα.
- Ενθάρρυνση των ευφυών τεχνολογιών μεταφορών σε όλο το πανευρωπαϊκό δίκτυο.
- Συνεργασία στην έρευνα και την τεχνολογία.

Εκτός από τα θέματα αυτά, η κοινοπραξία πρέπει να ασχοληθεί με τα χρηματοοικονομικά και θεσμικά/ρυθμιστικά θέματα.

Όσον αφορά τα χρηματοοικονομικά θέματα, το μεγαλύτερο μερίδιο των επενδύσεων στις υποδομές προέρχεται από κρατικούς πόρους· οι αναγκαίες υποδομές, όμως, δεν θα πραγματοποιηθούν χωρίς εξωτερική ενίσχυση.

Όσον αφορά τις χώρες που είναι υποψήφιες να προσχωρήσουν στην Ένωση, πρέπει να καταρτισθεί ένα πολυεθνικό πρόγραμμα ΔΕΔ. Αυτό θα ενισχύσει τη λειτουργία της οικονομίας της αγοράς εν γένει και έτσι θα επισπευσθεί η υιοθέτηση του κοινοτικού κεκτημένου και της πλήρους ανάπτυξης κοινών πολιτικών. Για τη Μεσόγειο, θα εξετασθεί με περισσότερη προσοχή το θέμα των δαπανών στα δίκτυα μεταφορών. Η Επιτροπή θα προβεί στα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλισθεί οριζόντιος συντονισμός και συμβατότητα μεταξύ των διαφόρων κονδυλίων που προορίζονται για επενδύσεις στα μεταφορικά δίκτυα για τους διαδρόμους και τους χώρους.

Η Επιτροπή θα συνεργασθεί με διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς, ιδιαίτερα την ΕΤΑΑ, την Διεθνή Τράπεζα, την ΕΤΕ και το ΕΤΕ, έτσι ώστε να αντιμετωπισθεί πλήρως η χρηματοδότηση της δημιουργίας των πανευρωπαϊκών μεταφορικών διαδρόμων και χώρων.

Οι θεσμικές και ρυθμιστικές πτυχές της κοινοπραξίας πρέπει να έχει εξελικτικό χαρακτήρα, βασισμένο στο ευρύ φάσμα υπαρχόντων φορέων.

Μία κοινοπραξία σε πανευρωπαϊκό επίπεδο κατά τις επόμενες δύο δεκαετίες είναι αναγκαία για να ικανοποιήσει το ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών τις ανάγκες του εικοστού πρώτου αιώνα. Η Επιτροπή καταστρώνει σχέδιο δράσης για το σκοπό αυτό, το οποίο καταλήγει στην παρούσα ανακοίνωση.

Ο τρόπος με τον οποίο έχει συλληφθεί η κοινοπραξία για το πανευρωπαϊκό δίκτυο και το συνοδευτικό σχέδιο δράσης θα παρουσιαστεί στο Ελσίνκι στην Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών τον Ιούνιο.

Εισαγωγή

1. Μια υποδομή καλά ανεπτυγμένη και σύγχρονη είναι ζωτική για την ανταγωνιστική δύναμη κάθε οικονομίας. Τα επιχειρήματα υπέρ των ΔΕΔ στην ΕΕ ισχύουν επίσης για την επέκτασή τους σε όλη την Ευρώπη. Η επέκταση των διευρωπαϊκών δικτύων στους γειτόνους μας μπορεί να συμβάλει άμεσα στην ενισχυμένη και διαρκή βελτίωση της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας και, επομένως της απασχόλησης και της κοινωνικής ευημερίας με το μειωμένο κόστος που θα έχει και το καλύτερο εξαγωγικό δυναμικό, τόσο στην ΕΕ όσον και στις άλλες ενδιαφερόμενες χώρες.
2. Η περιφερειακή ανάπτυξη όμως είναι επίσης σημαντική για τα ΔΕΔ. Τα μειονεκτήματα των περιοχών της περιφέρειας που είναι λιγότερο πλούσιες μπορούν να αντιμετωπισθούν μέσω της αυξημένης κινητικότητας και της βελτίωσης των συνδέσεων. Αυτό ισχύει τόσο μέσα στην ίδια την Ένωση, όσο και μεταξύ Δυτικής και Ανατολικής Ευρώπης και στη Λεκάνη της Μεσογείου. Η ολοκλήρωση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών μέσα στην ΕΕ παραμένει υπ' αριθμόν ένα προτεραιότητα. Παράλληλα πρέπει να επιδιωχθεί η συγκρότηση ενός συνεκτικού πλαισίου σε πανευρωπαϊκό επίπεδο που θα εξασφαλίζει συνδέσεις και διαλειτουργικότητα.
3. Με βάση τις διάφορες συμφωνίες¹ της Ένωσης με τους γειτόνους της, η Επιτροπή έχει προβεί κατά το παρελθόν σε ορισμένες πρωτοβουλίες όπου ενέχονται τέσσερις ομάδες χωρών - οι χώρες της Κεντρικής Ευρώπης(ΧΚΕ), τα Νέα Ανεξάρτητα Κράτη(ΝΑΚ), οι χώρες ΕΟΧ και η Ελβετία, και οι χώρες της Λεκάνης της Μεσογείου - με σκοπό να προωθηθεί η διασύνδεση του Διευρωπαϊκού Δικτύου μεταφορών της Ένωσης(ΔΕΔ - Tr) με τα δίκτυα των χωρών αυτών.
4. Μολονότι η προσέγγιση που έχει ακολουθηθεί μέχρι σήμερα υπήρξε ρεαλιστική και οδήγησε σε ορισμένες θετικές εξελίξεις, ήταν κάπως αποσπασματική και εκμεταλλευόταν περισσότερο τις ευκαιρίες που παρουσιάζονταν κατά καιρούς. Υπάρχουν επίσης ορισμένα μεγάλα κενά, ιδιαίτερα στην πρώην Γιουγκοσλαβία, όπου η ειρηνευτική διαδικασία θα δημιουργήσει νέες υποχρεώσεις και ευκαιρίες, και στην Ανατολική Μεσόγειο, όπου οι πολιτικές τάσεις έχουν δυσχεράνει μέχρι στιγμής τη σύλληψη και εφαρμογή μιας συνεκτικής προσέγγισης. Επιπλέον, οι μεταβολές στη φύση και την ποιότητα των σχέσεων της Ένωσης με τους διαφόρους γειτόνους της, ιδιαίτερα με τις χώρες που είναι υποψήφιες να προσχωρήσουν και με τις χώρες της Μεσογείου, υπαγορεύουν την κατάρτιση μιας πιο συνεκτικής στρατηγικής.
5. Η στρατηγική αυτή θα βοηθήσει στην εμπέδωση των ποικίλων δράσεων σε διάφορα επίπεδα και στην ανάπτυξη μιας πανευρωπαϊκής, ισόρροπης υποδομής πολλαπλών μέσων μεταφοράς. Ακόμη, θα προωθήσει μία κοινή αντιμετώπιση για το διαρκή σχεδιασμό των δικτύων μεταξύ της Ένωσης και των εταίρων και τέλος θα εστιάσει τις επενδύσεις στα έργα υποδομών των μεταφορών που έχουν προτεραιότητα για την Ένωση και αντίστοιχα για τις χώρες ΚΑΕ, ΚΑΚ και τις χώρες της Μεσογείου.

Συνιστώσες μιας στρατηγικής για τα δίκτυα μεταφορών

¹ Οι ευρωπαϊκές συμφωνίες (και οι συμφωνίες μεταφορών όπου ισχύουν) με τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, τις συμφωνίες κοινοπραξίας και συνεργασίας με τα Νέα Ανεξάρτητα Κράτη και τις ευρω-μεσογειακές συμφωνίες με τις χώρες γύρω από την Λεκάνη της Μεσογείου, τη συμφωνία ΕΟΧ με την Νορβηγία, την Ισλανδία και Λιχτενστάιν, συμφωνία μεταφορών με την Ελβετία, οι συμφωνίες σύνδεσης με την Τουρκία, και με την Μάλτα και την Κύπρο.

6. Οι στόχοι που προαναφέρθηκαν πρέπει να εφαρμοσθούν με συνεχιζόμενες δραστηριότητες, βασισμένες σε πέντε συνιστώσες μιας στρατηγικής για τα δίκτυα μεταφορών: τους πανευρωπαϊκούς διαδρόμους και χώρους μεταφορών, την επέκταση της προσέγγισης για τα διευρωπαϊκά δίκτυα στα νέα μέλη της Ένωσης, μία κοινή προσέγγιση για την χρήση της τεχνολογίας μεταφορών, την ευφυή χρήση των δικτύων μεταφοράς και την πανευρωπαϊκή συνεργασία στην Ε&Α. Με βάση αυτές τις συνιστώσες αντιλαμβάνεται η Επιτροπή μία κοινοπραξία για τα πανευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών.

7. Ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη ενός πανευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με διαδρόμους και χώρους πρέπει να ενσωματώνει τις περιβαλλοντικές πτυχές και των πέντε θεμάτων. Η διαρκής κινητικότητα στην Ευρώπη συνολικά πρέπει να αποτελεί συνεχή στόχο όλης της ανάπτυξης υποδομής μεταφορών. Επομένως, η στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση μαζί με τις κοινωνικοοικονομικές αξιολογήσεις αποτελούν τον ακρογωνιαίό λίθο οιασδήποτε πανευρωπαϊκής στρατηγικής για τα δίκτυα. Εφόσον μεταβάλλεται η μεθοδολογία και η Ε&Α δημιουργεί συνεχώς νέες εξελίξεις, οι σχεδιαστές και οι μελετητές δικτύων πρέπει επίσης να ανταλλάσσουν συνεχώς γνώσεις με την επιστημονική κοινότητα στο πεδίο αυτό. Ιδιαίτερα θα πρέπει να στηριχθούν στις μεθόδους που τη στιγμή αυτή αναπτύσσονται από την Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή των κατευθύνσεων ΔΕΔ και το πρόγραμμα Ε&ΤΑ για τις μεταφορές.

Οι πανευρωπαϊκοί διάδρομοι και χώροι μεταφορών

Πανευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών

8. Η Δεύτερη Πανευρωπαϊκή Συνδιάσκεψη για τις μεταφορές στην Κρήτη το 1994 προσδιόρισε εννέα πρωτεύοντες διαδρόμους μεταφορών για την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη ως τους κύριους συνδέσμους μεταφορών που θα αποτελούν τη βάση για τα μελλοντικά έργα. Οι εννέα διάδρομοι φαίνονται στους συνημμένους χάρτες και θα περιγραφούν σε φυλλάδιο που θα εκδώσουν οι υπηρεσίες της Επιτροπής τον Απρίλιο· οι χάρτες και το φυλλάδιο παρουσιάζουν την κατάσταση εργασιών στις αρχές του 1997. Βλ. επίσης το παράρτημα για περισσότερες λεπτομέρειες.

9. Η αρχή σχεδιασμού των διαδρόμων είχε και εξακολουθεί να έχει σημαντική επιρροή στην στήριξη που παρέχουν διεθνείς χρηματοδοτικοί οργανισμοί για επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών. Συγκεκριμένα, οι συνεδριάσεις της ομάδας μεταφορών G24 (όπου συμμετέχουν επενδυτές, τράπεζες και διοικητικές αρχές), υποστήριξαν προσπάθειες που σκοπό είχαν να υλοποιηθούν οι διάδρομοι αυτοί· η αρχή σχεδιασμού των διαδρόμων συνετέλεσε επίσης στον εκσυγχρονισμό των προτάσεων για επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών με βάση τους διαθέσιμους πόρους. Οι ενδιαφερόμενες χώρες έχουν τονίσει στα πρακτικά συμφωνιών μεταξύ τους την δέσμευσή τους και έχουν αναγάγει τους διαδρόμους σε εστιακά σημεία των επενδύσεών τους.

10. Οι επενδύσεις στις υποδομές απαιτούν προσδιορισμό των βιώσιμων έργων που πρέπει να χρηματοδοτηθούν από τους κρατικούς προϋπολογισμούς, τον προϋπολογισμό της Κοινότητας, με δάνεια από χρηματοδοτικούς οργανισμούς και πιθανόν από ιδιώτες επενδυτές. Για να επιλεγούν τα έργα που θα εκτελεσθούν, τέθηκε μία σειρά από κριτήρια στην έκθεση που υπέβαλε η Επιτροπή στη Διάσκεψη

της Κρήτης. Τα κριτήρια² έχουν γίνει κατά το μάλλον ή ήττον πλέον αποδεκτά για τα σημαντικά έργα υποδομών στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. Αυτό απορρέει από την πράξη κατά τα τελευταία δύο έτη στις ομάδες εργασίας G-24 και στα κοινοτικά όργανα συζήτησης που ασχολούνται με τα ΔΕΔ, και παρέχουν μια σταθερή βάση για μελλοντικές υποδομές. Η Επιτροπή θα προωθήσει τα κριτήρια αυτά για την επιλογή όλων των έργων, στα οποία συμμετέχει η Κοινότητα.

11. Μέχρι στιγμής, κυρίως για ρεαλιστικούς λόγους, οι διάδρομοι καλύπτουν κυρίως τις οδικές μεταφορές, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και, μέχρις ενός σημείου, τις εσωτερικές πλωτές οδούς (Δούναβης). Ωστόσο, για να επιτευχθεί διαρκής κινητικότητα σε όλη την Ευρώπη πρέπει να εξετασθούν όλα τα μεταφορικά μέσα συναρτήσει των συγκριτικών πλεονεκτημάτων τους: ένας πανευρωπαϊκός διάδρομος πρέπει στη σύλληψή του να συμπεριλαμβάνει τα πολλαπλά μέσα μεταφοράς, παρά το γεγονός ότι η υλοποίησή του με βάση μια κοινωνικοοικονομική και περιβαλλοντική ανάλυση θα υποδεικνύει ενδεχομένως ορισμένα μέσα μεταφοράς.

Πανευρωπαϊκοί χώροι μεταφορών

12. Στα θέματα που εξετάζονται σχετικά με τις υποδομές που απαιτούνται, έχει καταστεί εμφανές ότι η σύλληψη διαδρόμων δεν είναι πλήρως κατάλληλη για περιοχές όπως η Μαύρη Θάλασσα και οι συνδέσεις της με το Αιγαίο, την Αρκτική περιοχή της Ευρώπης, ή την Λεκάνη της Μεσογείου και τις Θάλασσες που την απαρτίζουν όπως η Αδριατική. Οι περιοχές αυτές χρειάζονται ειδική προσοχή για να προσδιορισθεί ο βέλτιστος συνδυασμός συνδέσεων, κόμβων και ναυτιλιακών και αεροπορικών διευκολύνσεων. Η Επιτροπή προτείνει επομένως να συμπληρωθεί η αρχή των διαδρόμων με την αρχή των χώρων: τους πανευρωπαϊκούς χώρους μεταφορών, η οποία θα παρουσιασθεί επίσης στην Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη στο Ελσίνκι.

13. Η δημιουργία τέτοιων χώρων θα διέπεται από τους ίδιους κανόνες και κριτήρια όπως και στην περίπτωση των διαδρόμων². Ίσως αποδειχθεί σκόπιμο να συναφθούν κοινές δηλώσεις προθέσεων μεταξύ των χωρών της περιοχής που θα οδηγήσουν σε ειδικά αλλά ρεαλιστικά προγράμματα μελετών για να ευνοηθεί η απόδοση των υποδομών μεταφοράς στις δεδομένες περιοχές και για να πληρούνται υψηλά πρότυπα από άποψη ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας, και να ωφεληθεί έτσι η πανευρωπαϊκή διαρκής κινητικότητα επιβατών και εμπορευμάτων.

14. Στη Μεσόγειο, πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στη διευκόλυνση και στη βελτίωση των θαλασσιών μεταφορών. Ωστόσο, πιο μακροπρόθεσμα, θα είναι αναγκαίο να αναπτυχθεί μια συνολική προσέγγιση σχεδιασμού αποτελεσματικών υποδομών μεταφορών στις χώρες του Maghreb, του Mashrak και της Μέσης Ανατολής, οι οποίες θα περιλαμβάνουν τις συνδέσεις μέσω Τουρκίας, και τις συνδέσεις τους με το ΔΕΔ - Tr στο Νότο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στο εξελισσόμενο δίκτυο στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και την περιοχή της Μαύρης Θάλασσας. Στο θέμα αυτό έχει συμφωνηθεί από τις συμμετέχουσες χώρες μία προσέγγιση βασισμένη στην ανάπτυξη ενός συνολικού δικτύου πολλαπλών μέσων μεταφορών.

Επεκτείνοντας την προσέγγιση για το πανευρωπαϊκό δίκτυο στα νέα μέλη της Ένωσης

15. Στο πλαίσιο της αναλυτικής "πανευρωπαϊκής" προσέγγισης που υποστηρίζεται στην παρούσα ανακοίνωση, είναι σαφές ότι η θέση των υποψηφίων μελών της ΕΕ πρέπει να εξετασθεί με ιδιαίτερο τρόπο εφόσον οι χώρες αυτές θα ενταχθούν τελικά στο σύστημα ΔΕΔ της ΕΕ. Αυτό αποτελεί και μέρος της προενταξιακής στρατηγικής και συνδέεται στενά με το πρόσφατο υπόμνημα πληροφοριών για τον νέο προσανατολισμό του προγράμματος PHARE στο πλαίσιο της στρατηγικής προένταξης.

16. Στις 23 Ιουλίου 1996, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν τις κοινοτικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών³ (ΔΕΔ -Tr). Οι κατευθύνσεις αυτές θέτουν τους προσανατολισμούς, έως το έτος 2010, για την ανάπτυξη ενός δικτύου πολλαπλών μέσων μεταφοράς στην επικράτεια της Ένωσης, ιδίως με την προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων και ενθαρρύνοντας ευφυή χρήση και συμβατότητα με τους περιβαλλοντικούς στόχους της Κοινότητας.

17. Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών έχει κατ' αρχήν σχεδιασθεί προς όφελος των υπηκόων της Ένωσης: σκοπός του είναι να επιτρέψει την ελεύθερη διακίνηση προσώπων, εμπορευμάτων και υπηρεσιών σε όλη την Ένωση, παρέχοντας σε χώρες και περιφέρειες κατάλληλη πρόσβαση στα ευρωπαϊκά κέντρα, ενώ ταυτόχρονα θα σέβεται το περιβάλλον.

18. Όσον αφορά τις χώρες που είναι υποψήφιες να προσχωρήσουν στην Ένωση, οι υπηρεσίες της Επιτροπής άρχισαν, ανταποκρινόμενες στην σύσταση δομημένου διαλόγου μεταξύ Συμβουλίου και Υπουργών Μεταφορών των χωρών ΚΑΕ στις 28 Σεπτεμβρίου 1995, μία διαδικασία - την εκτίμηση των αναγκών σε υποδομές μεταφορών (TINA) - με την πρόθεση να εντοπισθούν σε γενικές γραμμές τα αναγκαία μέτρα που αφορούν τα ΔΕΔ στις υποψήφιες χώρες, και να τεθούν προτεραιότητες και να προσδιορισθούν έργα κοινού ενδιαφέροντος. Συγκεκριμένα, θα εξετασθεί η οικονομική βιωσιμότητα των έργων και με ποιούς τρόπους θα χρηματοδοτηθούν. Στη διεργασία TINA θα ενσωματωθούν οι στρατηγικές περιβαλλοντικές εκτιμήσεις.

19. Η διαδικασία αυτή θα συντονισθεί από την ομάδα TINA ανώτερων αξιωματούχων από κράτη μέλη και υποψήφιες χώρες. Κατά τα τέλη του 1998 η ομάδα προγραμματίζει να υποβάλει ένα πρώτο σχέδιο έκθεσης σχετικά με τον τρόπο που μπορεί να επεκταθεί το δίκτυο.

20. Ενόψει της κατάστροφης μιας πανευρωπαϊκής στρατηγικής για τα δίκτυα, προτείνεται ένα στοιχείο της διαδικασίας TINA να αποτελέσει η ανάπτυξη συνδέσμων μεταξύ του επεκταθέντος ΔΕΔ - Tr και των δικτύων άλλων χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης (π.χ. Αλβανία, Βοσνία-Ερζεγοβίνα, FYROM), τα ευρωπαϊκά NAK και άλλες τρίτες χώρες.

21. Στις υποψήφιες χώρες οι διάδρομοι και οι χώροι με τη διαδικασία TINA θα ενσωματωθούν βαθμιαία σε ένα πυκνότερο πανευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Οι πανευρωπαϊκοί διάδρομοι και χώροι μεταφορών θα παραμείνουν πάντως μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα η βασική υποδομή για το εμπόριο μεταξύ της διευρυμένης Ένωσης, των Νέων Ανεξαρτήτων Κρατών και των περιφερειών τους, και της Λεκάνης της Μεσογείου.

Προς μια κοινή ευρωπαϊκή προσέγγιση για τις τεχνολογίες μεταφορών

³ Απόφαση αριθ. 1692/96/EK (ΕΕ L 228 της 9ης Σεπτεμβρίου 1996)

Διαλειτουργικότητα των υποδομών μεταφοράς, των δικτύων και της διαχείρισής τους

22. Η διαλειτουργικότητα μεταξύ άλλων θεμάτων⁴ συνδέεται με τις διάφορες τεχνικά εφικτές λύσεις σε ένα δίκτυο μεταφορών και τις υπηρεσίες μεταφορών μέσω αυτού. Συνήθως η τεχνική διαλειτουργικότητα επιτυγχάνεται με την ανάπτυξη προτύπων και τη σύναψη συμφωνιών σε επίπεδο οικονομικών παραγόντων: προμηθευτές, φορείς παροχής υπηρεσιών και μεταφορικές εταιρείες. Για λόγους ασφάλειας και επειδή μέχρι πρόσφατα οι μεταφορές ανήκαν κυρίως στον δημόσιο τομέα, οι τεχνικές προδιαγραφές συχνά ήταν ενταγμένες σε ρυθμιστικό πλαίσιο. Επειδή ο τομέας των μεταφορών στην Ευρώπη στρέφεται όλο και περισσότερο προς την αγορά, πρέπει να ανευρεθεί η σωστή ισορροπία μεταξύ τυποποίησης, αφενός, και, αφετέρου, ρυθμιστικών μέτρων.

23. Στα διάφορα μέσα μεταφοράς η διαλειτουργικότητα εξασφαλίζει ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν διαφορετικές τεχνολογίες με παράλληλα τρόπο και ότι οι υπηρεσίες που κάνουν χρήση διαφορετικών τεχνολογιών μπορούν να χρησιμοποιήσουν την ίδια υποδομή. Η διαλειτουργικότητα περιλαμβάνει επίσης την διασύνδεση ποικίλων δημοσίων ή ιδιωτικών συστημάτων που υπάρχουν στην Ευρώπη. Στηριζόμενη σε διαλειτουργικά δίκτυα, οι μεταφορικές εταιρείες μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών με τον ασφαλέστερο και οικονομικότερο τρόπο, ελαχιστοποιώντας τις ζημίες που προκαλούνται στο περιβάλλον και ταυτόχρονα ανταγωνιζόμενες μεταξύ τους προς όφελος των μεταφορών, οι οποίες αποτελούν κομμάτι της αγοράς.

24. Η τυποποίηση και οι κοινές προσεγγίσεις με τις οποίες θα εξασφαλισθεί διαλειτουργικότητα έχουν συζητηθεί σε διάφορα όργανα· σε διεθνείς οργανισμούς όπως η ΟΕΕ/ΟΗΕ για τις χερσαίες μεταφορές, η ΙΜΟ για τις θαλάσσιες μεταφορές και το EUROCONTROL ή η ECAC για τις αεροπορικές μεταφορές, οι CEN, CENELEC και ETSI για την κατάρτιση ευρωπαϊκών προτύπων.

25. Το κύριο έργο για τις υποδομές των δικτύων στις χερσαίες μεταφορές έχει πραγματοποιηθεί από την ΟΕΕ/ΟΗΕ στις συμφωνίες σχετικά με τους οδικούς άξονες (AGR), τους σιδηροδρόμους⁵ (AGC), τις συνδυασμένες μεταφορές (AGTC) και πιο πρόσφατα σχετικά με τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές (AGN). Όλες αυτές οι συμφωνίες υπόκεινται σε κύρωση από τις χώρες μέλη της ΟΕΕ/ΟΗΕ, δεν τις έχουν όμως υπογράψει όλες ακόμη. Για να ομαλοποιηθεί η ανάπτυξη των πανευρωπαϊκών υποδομών μεταφοράς, η Επιτροπή προτρέπει τις χώρες να κυρώσουν τις συμφωνίες όσον το δυνατόν συντομότερα.

26. Η διαλειτουργικότητα είναι μία από τις κατ' εξοχήν προτεραιότητες των κατευθύνσεων για τα ΔΕΔ - Τ. Η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα των δικτύων με τα δίκτυα τρίτων χωρών πρέπει να προσδιορισθούν κατά περίπτωση. Η συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση αναφέρει τη διαλειτουργικότητα ως ένα από τα πεδία που μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο έργων αμοιβαίου ενδιαφέροντος τόσο στην Ένωση όσο και στις τρίτες χώρες.

⁴ Για πλήρη ορισμό της διαλειτουργικότητας βλ. οδηγία 96/48 της 23ης Ιουλίου 1996, άρθρο 2 παράγραφος β.

⁵ Εκτός από τις προσπάθειες της ΟΕΕ/ΟΗΕ, οι σιδηροδρομικές εταιρείες δημιούργησαν πρόσφατα έναν ευρωπαϊκό όμιλο οικονομικού ενδιαφέροντος (ΕΟΕΕ) ειδικά για τις τεχνολογίες των τρένων μεγάλης ταχύτητας.

27. Από τις χώρες που είναι υποψήφιες να προσχωρήσουν στην Ένωση ζητείται να προβούν σε σύγκλιση των νομοθεσιών τους προς το κοινοτικό κατεκτημένο. Η διαλειτουργικότητα είναι ένα θέμα εν προκειμένω· στο πλαίσιο δε των δηλώσεων κοινών προθέσεων που ήδη υπάρχουν τα θέματα της διαλειτουργικότητας πρέπει να εξετάζονται τακτικά. Η Επιτροπή κρίνει ότι η διαλειτουργικότητα των δικτύων αποτελεί κύριο αντικείμενο συνεργασίας στις πανευρωπαϊκές κοινοπραξίες για τα δίκτυα.

Ευφυής χρήση των δικτύων μεταφορών

28. Η ευφυής χρήση των δικτύων μεταφορών, κυρίως με αποδοτικά συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, παρά το γεγονός ότι δεν χρειάζεται πολλές επενδύσεις, μπορεί να οδηγήσει σε μεγάλη βελτίωση των ροών της κυκλοφορίας, αυξάνοντας έτσι τη χρήση της μεταφορικής ικανότητας της υπάρχουσας υποδομής. Η Επιτροπή υποστηρίζει λοιπόν την εφαρμογή τέτοιων ιδεών. Τα περισσότερα από τα συστήματα αυτά διαθέτουν παγκόσμια χαρακτηριστικά εφαρμογής και δεν αφορούν μόνο την επικράτεια της Ένωσης. Αυτό ισχύει ιδίως για το:

VTMIS:	σύστημα διαχείρισης και ενημέρωσης της κυκλοφορίας των σκαφών στα ευρωπαϊκά ύδατα
ERNP:	μελλοντικό σχέδιο ραδιοναυσιπλοΐας της Ευρώπης, το οποίο είναι υπό εκπόνηση
ATM:	Διαχείριση της Εναερίου Κυκλοφορίας σε συνδυασμό με το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Εναρμόνισης και Ολοκλήρωσης του Ελέγχου της Εναερίου Κυκλοφορίας (EATCHIP)
GNSS:	Παγκόσμιο Δορυφορικό Σύστημα Ναυσιπλοΐας: το οποίο έχει σαφή σημασία για τα μελλοντικά συστήματα ATM και πιθανόν να αποβεί υψίστης σημασίας για όλα τα είδη συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας.
ERTMS:	Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας, το οποίο συνίσταται σε ένα σύστημα ελέγχου των χειρισμών στους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους, που είχε αναπτυχθεί στο πλαίσιο των προγραμμάτων και δραστηριοτήτων E&A της Ένωσης.
RTT:	Η Τηλεματική στις Οδικές Μεταφορές μπορεί να βοηθήσει στη βελτιστοποίηση της μεταφορικής ικανότητας των ήδη υφιστάμενων υποδομών, τη σύνδεση δικτύων και υπηρεσιών, τη βελτίωση της ασφάλειας και τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών στο περιβάλλον
TEDIM:	το TEDIM (Τηλεματική στη Διοικητική Οργάνωση του Εμπορίου και Διαχείριση των Παραδόσεων) που λειτουργεί στη Φινλανδία, τη Ρωσία και τη Γερμανία στην περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας θα μπορούσε να επεκταθεί και σε άλλες περιοχές της Ευρώπης όπως η Μαύρη Θάλασσα ή η Αδριατική.

Ο κατάλογος δραστηριοτήτων δείχνει τις καταβαλλόμενες προσπάθειες στον τομέα των μεταφορών για να εισαχθούν οι σύγχρονες τεχνολογίες του τομέα των πληροφοριών και των τηλεπικοινωνιών. Η Επιτροπή καλεί τους ευρωπαίους γειτόνους της να συμμετάσχουν στις προσπάθειες αυτές όπου χρειάζεται.

29. Οι επενδύσεις σε ευφυή δίκτυα μεταφορών αποφέρει σημαντικά οφέλη ανάλογα με το μέγεθος της επένδυσης: η δημιουργία υποδομών με ευφυή χρήση των δικτύων μεταφορών απαιτεί κονδύλια που φθάνουν έως το 10% του κόστους κατασκευής των υποδομών ενώ ταυτόχρονα επιτρέπουν κατά 30% μεγαλύτερη κυκλοφορία χωρίς πρόσθετη επένδυση στην μεταφορική ικανότητα. Πρόκειται για ένα πεδίο όπου η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα φαίνεται ώριμη ιδιαίτερα για τις

υπηρεσίες που προσφέρουν όπως λέγεται "προστιθεμένη αξία". Οι κοινοπραξίες δημοσίου - ιδιωτικού τομέα έχουν ήδη αρχίσει και θα ενθαρρυνθούν.

Πανευρωπαϊκή συνεργασία στην έρευνα μεταφορών

30. Οι μεταφορές ήταν ανέκαθεν ένας σημαντικός τομέας για την καινοτομία στις οικονομίες μας. Για το λόγο αυτό η Ένωση έχει αφιερώσει σημαντικό μέρος του προγράμματος πλαισίου στην έρευνα, την ανάπτυξη και τις επιδείξεις για τις μεταφορές. Επιπλέον, το θέμα των πανευρωπαϊκών υποδομών μεταφοράς είναι ουσιαστική συνιστώσα στα διάφορα πεδία στρατηγικής έρευνας στις μεταφορές (συγκεκριμένα: την κατανόηση της κινητικότητας, την οικονομία του συστήματος μεταφορών, την ανάπτυξη των συνδυασμένων μέσων μεταφορών, την οργάνωση και την διαλειτουργικότητα του συστήματος, την ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών, την εκτίμηση της πολιτικής) στο πλαίσιο του προγράμματος πλαισίου της Κοινότητας στην έρευνα, την ανάπτυξη και τις επιδείξεις. Στο πεδίο "εκτίμηση της πολιτικής" ένα σημαντικό κεφάλαιο ασχολείται με την "στρατηγική εκτίμηση ανάπτυξης των διαδρόμων, βελτίωσης των ΔΕΔ και επέκτασής τους στις χώρες της ΚΑΕ/ΝΑΚ".

31. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η συνεργασία στην Ε&Α στις μεταφορές με τους γειτόνους της είναι σημαντικό μέρος της πολιτικής συνεργασίας, καθώς επίσης είναι σημαντική για τις χώρες που είναι υποψήφιες να προσχωρήσουν διότι θα επισπεύσει την προσαρμογή των μεταφορών τους σε εκείνες της Ένωσης. Πολλές χώρες στην Ευρώπη έχουν επίσης κρατικά προγράμματα για να προωθήσουν τις μεταφορές τους. Με βάση το ισχύον τέταρτο πρόγραμμα πλαίσιο, το ειδικό πρόγραμμα για την έρευνα στις μεταφορές είναι ανοικτό στις χώρες ΚΑΕ/ΝΑΚ προς συμμετοχή τους. Επίσης, διατίθεται χρηματοδότηση μέσω του Ειδικού Προγράμματος για τη Διεθνή Συνεργασία (INCO) για να υποστηριχθεί η συμμετοχή οργανισμών από τις χώρες αυτές σε έργα του προγράμματος μεταφορών. Μέχρι το Μάρτιο του 1997, συμμετείχαν 25 διαφορετικοί εταίροι από τις εν λόγω χώρες σε 24 έργα και η εισφορά της Κοινότητας στη συμμετοχή τους ανέρχεται σε 1,2 εκατ. ECU. Η χρηματοδότηση θα συνεχισθεί στο πλαίσιο του πέμπτου προγράμματος πλαισίου.

Προς μία πανευρωπαϊκή κοινοπραξία για τα δίκτυα μεταφορών

32. Εφόσον ο στόχος είναι να δημιουργηθεί ένα δίκτυο πολλαπλών μέσων μεταφοράς σε όλη την Ευρωπαϊκή Ήπειρο, κρίνεται ότι είναι κατάλληλη μια κοινοπραξία για τα ευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών μεταξύ της Ένωσης, των κυβερνήσεων των κρατών μελών, των κυβερνήσεων άλλων ενδιαφερόμενων χωρών, των διεθνών χρηματοδοτικών ιδρυμάτων και του ιδιωτικού τομέα ιδιαίτερα για την εξέλιξη των ρυθμιστικών και οργανωτικών δομών.

33. Στηριζόμενη στην προηγούμενη πείρα ανάπτυξης υποδομών στη δεδομένη περιοχή, μία τέτοια κοινοπραξία θα πρέπει να έχει ως στόχο να παράσχει στους πιθανούς επενδυτές ένα σταθερό πλαίσιο για τις οικονομικές τους συναλλαγές, όπως επίσης με τον ίδιο τρόπο και στους φορείς παροχής υπηρεσιών και κατασκευής των μεταφορών και της βιομηχανίας εξοπλισμών. Οι κυβερνητικοί εταίροι θα πρέπει να αναπτύξουν διαφανείς κανόνες που θα επιτρέπουν στους επενδυτές να έχουν σαφή εικόνα των πολιτικών και διοικητικών κινδύνων που διατρέχουν τα έργα τους, ενώ ταυτόχρονα θα εξασφαλίζεται συμμόρφωση προς τις πολιτικές της ΕΕ που διέπουν τον ανταγωνισμό, το περιβάλλον και τις δημόσιες αγορές.

34. Μία κοινοπραξία σε πανευρωπαϊκό επίπεδο θα μπορούσε επίσης να προωθήσει τη συγκρότηση νομικών φορέων, οι οποίοι με τη σειρά τους θα μπορούσαν να βοηθήσουν στην αποτελεσματική διαχείριση επενδυτικών έργων μεγάλης κλίμακας και πανευρωπαϊκής φύσεως.

35. Η κοινοπραξία αυτή πρέπει να εξετασθεί από τρεις οπτικές γωνίες: τον απαιτούμενο όγκο επενδύσεων και τη χρηματοδότησή τους, το ρυθμιστικό και θεσμικό πλαίσιο και τους περιορισμούς του και ένα σχέδιο δράσης με το οποίο θα αρχίσει η κοινοπραξία.

Επενδυτικό κόστος και χρηματοδότηση

36. Οι επενδύσεις υποδομών χρηματοδοτούνται από ορισμένα συμπληρωματικά κεφάλαια, τα οποία ποικίλλουν σημαντικά ανά την Ευρώπη, μολονότι η σημαντικότερη πηγή επενδύσεων είναι πάντοτε οι κρατικοί προϋπολογισμοί. Τα μέτρα στις υποδομές μεταφορών σε ευρωπαϊκή κλίμακα έχουν ληφθεί μέχρι στιγμής κυρίως από το δημόσιο τομέα. Ωστόσο, ορισμένες δράσεις συμπεριελάμβαναν τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα. Συγκεκριμένα στη χρηματοδότηση αερολιμένων και στις επενδύσεις λιμένων, ο ιδιωτικός τομέας έχει αρχίσει να συμμετέχει σε κοινοπραξίες δημοσίου/ιδιωτικού τομέα.

37. Οι δαπάνες των κρατών μελών για υποδομές που σχετίζονται με την Ένωση ανέρχονται κατά μέσο όρο σε 1,2% του ΑΕΠ της ΕΕ⁶: σε απόλυτους όρους αυτό φθάνει περίπου τα 600 δισεκατ. ECU/έτος. Οι δαπάνες συμπληρώνονται από κοινοτικά κεφάλαια, π.χ. για τις αποκαλούμενες χώρες του ταμείου συνοχής, από διαρθρωτικά ταμεία της ΕΕ και από ειδικό κονδύλι του προϋπολογισμού για τα ΔΕΔ. Σε σύγκριση με τις προσπάθειες των κρατών μελών, οι κοινοτικές εισφορές είναι χαμηλές, επιδρούν όμως σε μεγάλο βαθμό ως καταλύτης.

38. Στους γειτόνους μας, διατίθεται ορισμένη χρηματοδοτική χορήγηση, το μερίδιο του λέοντος όμως των επενδύσεων προέρχεται από τα ΔΧΙ - την ΕΤΕ, την

⁶ Για λεπτομέρειες βλ. Έκθεση του Ευρωπαϊκού Κέντρου Μελετών Υποδομών (ECIS), Ρότερνταμ: η κατάσταση των ευρωπαϊκών υποδομών το 1996

ΕΤΑΑ και την Διεθνή Τράπεζα - τα οποία από το 1990 έχουν χορηγήσει περίπου 2,6 δισεκατ. ECU για δάνεια στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη (χώρες ΚΑΕ και ΝΑΚ), μαζί με τις τρέχουσες νέες κοινές πιστώσεις συνολικά 500 εκατ. ECU ανά έτος για μέτρα υποδομών. Οι δυνατότητες χρηματοδοτικής στήριξης διαφέρουν ανάλογα με την φύση της σχέσης που έχει η Κοινότητα με τις εν λόγω χώρες και με τα διαθέσιμα κονδύλια.

Κεντροευρωπαϊκές χώρες

39. Επειδή οι σχέσεις με τις υποψήφιες χώρες θα καταστούν στενότερες κατά τη διάρκεια της διαδικασίας προσχώρησης, αναμένεται ότι ο όγκος εμπορίου και τουρισμού μεταξύ της Ένωσης και των υποψηφίων χωρών θα αυξηθεί. Έτσι θα αυξηθεί η πίεση που ασκείται στο ήδη υπάρχον μάλλον ακατάλληλο δίκτυο μεταφορών και επομένως θα χρειασθούν ουσιαστικές επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών κατά τα επόμενα έτη.

40. Το επενδυτικό κόστος για τη δημιουργία των ΔΕΔ - Τρ στις χώρες ΝΑΚ⁷ υπολογίζεται σε 50 έως 90 δισεκατ. ECU για τα επόμενα 15 έτη, απλώς και μόνο για την αναβάθμιση των οδικών αξόνων και των σιδηροδρόμων σύμφωνα με τα δυτικοευρωπαϊκά πρότυπα, ούτως ώστε να ικανοποιηθούν οι ανάγκες όσον αφορά την αναμενόμενη αύξηση της κυκλοφορίας, χωρίς καν να υπολογισθούν τυχόν νέες συνδέσεις. Δεδομένου ότι οι κρατικοί προϋπολογισμοί των ΝΑΚ είναι περιορισμένοι, και ότι υπάρχει υπέρμετρη καθυστέρηση στον τομέα της συντήρησης, θα απαιτηθεί σημαντική εξωτερική συνδρομή. Το Συμβούλιο ECOFIN έχει καταλήξει ήδη όσον αφορά την συμμετοχή της ΕΤΕ στη διαδικασία προένταξης: "..... τα κράτη μέλη και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δηλώνουν ομόφωνα ότι συμφωνούν με τη δημιουργία προενταξιακής χρηματοδοτικής στήριξης σεβαστού ύψους:

41. Από το 1992, το πρόγραμμα PHARE, το οποίο εκτελείται σε 10 υποψήφιες χώρες, την Αλβανία, την Βοσνία-Ερζεγοβίνη και το FYROM, έχει χορηγήσει 600 περίπου εκατ. ECU συνολικά για επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών. Μέχρι στιγμής το 25% του συνολικού προϋπολογισμού PHARE μπορεί σήμερα να χρησιμοποιηθεί για επενδύσεις υποδομών. Στις χώρες ένταξης, πρέπει να καταρτισθεί ένα πολυεθνικό πρόγραμμα ΔΕΔ. Έτσι θα ενισχυθεί η λειτουργία της οικονομίας της αγοράς συνολικά, και θα επιστευσθεί επομένως η υιοθέτηση του κοινοτικού κεκτημένου και θα αναπτυχθούν πλήρως οι κοινές πολιτικές. Ο πρόσφατος αναπροσανατολισμός του προγράμματος PHARE δείχνει ότι το πρόγραμμα θα εξακολουθήσει να χρηματοδοτεί ή να συγχρηματοδοτεί μαζί με την ΕΤΕ, την ΕΤΑΑ και την Διεθνή Τράπεζα μεγάλα έργα υποδομών. Μεγάλος όγκος κεφαλαίων από τον ιδιωτικό και το δημόσιο τομέα θα εξακολουθήσουν να επενδύονται κάθε χρόνο σε έργα μεταφορών, κυρίως στους πανευρωπαϊκούς διαδρόμους. Είναι πιθανόν να χρειασθεί σημαντική αύξηση της χρηματοδότησης από τώρα έως το 2005.

Τα Νέα Ανεξάρτητα Κράτη

42. Τα Νέα Ανεξάρτητα Κράτη φαίνονται ότι είναι μάλλον έτοιμα να ανοίξουν πολλά μέρη των υποδομών τους στις πανευρωπαϊκές μεταφορές, ιδιαίτερα όσον αφορά τους πανευρωπαϊκούς διαδρόμους και χώρους μεταφορών. Αυτό θα έχει ως

⁷ Τα στοιχεία της παραγράφου αντανακλούν τις σχέσεις που εκτίθενται στο "Χρηματοδότηση των υποδομών μεταφορών στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη" του κυρίου Gaspard που δημοσιεύθηκε στο Presses de l' Ecole National des Ponts et Chaussées, Γαλλία

αποτέλεσμα να αυξηθεί η κυκλοφορία, στην οποία θα παρατηρηθεί συμφόρηση λόγω των ακατάλληλων υποδομών. Η χρηματοδοτική στήριξη για επενδύσεις με τις οποίες θα απαληφθεί η συμφόρηση, θα ωφελήσει τις πανευρωπαϊκές μεταφορές και το εμπόριο μεταξύ της Ένωσης και των ΝΑΚ.

43. Η κύρια πηγή χρηματοδότησης στις χώρες αυτές θα εξακολουθήσει να είναι ο Όμιλος της Διεθνούς Τράπεζας και της ΕΤΑΑ ενώ - μέσω του TACIS - παρέχεται τεχνική συνδρομή από την Κοινότητα με βάση το αποκαλούμενο Διακρατικό Πρόγραμμα για την Υλοποίηση του διαδρόμου II του Συμβουλίου Υπουργών στην Κρήτη (Γερμανία, Πολωνία, Λευκορωσία, Ρωσία), όπως επίσης και του διαδρόμου IX (Φινλανδία, Ρωσία, Ουκρανία, Ρουμανία, Βουλγαρία, Ελλάδα). Ακόμη, αρκετά έργα χρηματοδοτούνται στο πλαίσιο του διαδρόμου μεταφορών Ευρώπης-Καυκάσιας Ασίας, που ορίστηκε το 1993.

44. Το Νέο Πρόγραμμα Διαμεθοριακής Συνεργασίας TACIS όταν αρχίσει να λειτουργεί πλήρως θα επιλύσει ειδικά προβλήματα συμφόρησης σε καίρια σημεία διέλευσης των συνόρων. Στην περίπτωση αυτή θα συγχρηματοδοτηθούν μικρές βελτιώσεις των δικτύων. Η πείρα από το πρόγραμμα αυτό θα παράσχει τα μέσα εκτίμησης για περαιτέρω αναπροσαρμογές.

Μεσόγειος

45. Οι χρηματοδοτικές ανάγκες για τις υποδομές μεταφορών γύρω από την Λεκάνη της Μεσογείου πρέπει να προσδιορισθούν. Στις χώρες αυτές, η ΕΤΕ έχει συγχρηματοδοτήσει αρκετά έργα κατά τα πρόσφατα έτη, με βάση τα υπάρχοντα χρηματοδοτικά πρωτόκολλα. Το πρόγραμμα MEDA προωθεί τις προπαρασκευαστικές εργασίες για τη διασύνδεση των δικτύων των υποδομών μεταφορών και για τα έργα υποδομών μεταφορών, ιδιαίτερα με μελέτες σκοπιμότητας. Πρέπει να εξετασθεί κατά πόσον πρέπει να επεκταθεί η σειρά αυτών των "ήπιων" δραστηριοτήτων στο διμερή και περιφερειακό προγραμματισμό του MEDA. Ωστόσο, η χρηματοδότηση των σημερινών επενδύσεων πρέπει να εξακολουθήσει να παρέχεται από άλλους πόρους όπως η ΕΤΕ ή η Διεθνής Τράπεζα. Όσον αφορά την Ανατολική Μεσόγειο, με βάση το μοντέλο της ομάδας G-24, συγκροτήθηκε ένα όργανο συντονισμού των ενισχύσεων.

Γενική συνοχή

46. Τα δίκτυα πρέπει να εξετάζονται με κάποια λογική: η αδυναμία να ολοκληρωθεί μία οδική σύνδεση στη Ρωσία μπορεί να υπονομεύσει πολλά κέρδη από σειρά επενδύσεων στις χώρες που πρόκειται να προσχωρήσουν. Δεν υπάρχει όμως κανένα πρόγραμμα που να επιτρέπει στην Ένωση να χρηματοδοτήσει τις επενδύσεις υποδομών κατά μήκος των διαδρόμων με συνεκτικό τρόπο. Οι κανόνες που διέπουν τα κονδύλια προϋπολογισμού για το INTERREG και τα ΔΕΔ στην επικράτεια της Ένωσης, οι κανόνες του PHARE για την Κεντρική και Νοτιοανατολική Ευρώπη, του TACIS στα Νέα Ανεξάρτητα Κράτη, και του προγράμματος MEDA είναι όλοι διαφορετικοί.

47. Επομένως θα ήταν μεγάλο βήμα προς τα εμπρός εάν ήταν δυνατόν να προταθεί μία συντονισμένη αντιμετώπιση που θα κάλυπτε όλους τους πανευρωπαϊκούς διαδρόμους και χώρους μεταφορών με συνεκτικό τρόπο. Αυτή η συντονισμένη αντιμετώπιση απαιτεί επίγνωση όσον αφορά το ερώτημα εάν πρέπει να υπάρχει διαφοροποίηση από ορισμένες απόψεις (π.χ. μέγιστο ποσοστό επιχορήγησης) και των διαφόρων πολιτικών στόχων των προγραμμάτων, ενώ ταυτόχρονα απαιτεί άρση των μη αναγκαίων διαφορών π.χ. όσον αφορά τα κριτήρια επιλεξιμότητας, τις ρυθμίσεις συγχρηματοδότησης, τη γεωγραφική

κάλυψη), πράγμα το οποίο καθιστά δύσκολο να υπάρχει συνεκτική αντιμετώπιση στη χρηματοδότηση δικτύων. Η συντονισμένη αντιμετώπιση δεν θα επηρεάσει τους υπάρχοντες προϋπολογισμούς για συγκεκριμένες ομάδες χωρών, θα εξασφαλίσει όμως μάλλον τη συντονισμένη χρήση της χρηματοδότησης στα δίκτυα.

Μία τέτοια προσέγγιση θα συμβαδίζει με ένα ευρύτερο πλαίσιο συντονισμού με άλλους χορηγούς, ουσιαστικά τα ΔΧΙ.

Ρυθμιστικό και οργανωτικό πλαίσιο

48. Μία κοινοπραξία μπορεί να δημιουργηθεί με διαφόρους τρόπους: από πολύ άτυπες συμφωνίες έως συνθήκες μεταξύ κυρίαρχων κρατών. Η δράση της Ομάδας Εργασίας G-24 στις μεταφορές αποτελεί ένα παράδειγμα άτυπης κοινοπραξίας· η Επιτροπή είναι έτοιμη να συνεχίσει προς το παρόν προς αυτή την κατεύθυνση. Ωστόσο, υπάρχουν ορισμένες συμφωνίες - οι συμφωνίες της Ευρώπης με τα ΝΑΚ, διμερείς συμφωνίες μεταφορών με αρκετά κράτη, οι ευρωμεσογειακές συμφωνίες - και πρακτικά συμφωνιών για αρκετούς διαδρόμους, που η Επιτροπή θα ήθελε να χρησιμοποιήσει με συνεκτικό τρόπο ούτως ώστε να εφαρμοσθεί η κοινοπραξία.

49. Μία σειρά από υπάρχοντα ιδρύματα και φορείς είναι ήδη δραστήρια στο χώρο αυτό. Η Επιτροπή κρίνει ότι είναι κατάλληλη μια εξελικτική πορεία προς τη θεσμική και ρυθμιστική ανάπτυξη, με βάση τους φορείς που είναι ήδη δραστήριοι έτσι ώστε να εξασφαλισθεί ότι τελικά θα εφαρμοσθεί μία αναλυτική μέθοδος για τα πανευρωπαϊκά δίκτυα. Εκτός από την ίδια την Κοινότητα, θα συμμετάσχουν:

- Η Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών στο Ελσίνκι, η οποία αναμένεται να επικυρώσει την υποστήριξή της για τη στρατηγική των διαδρόμων.
- Η ΕΔΥΜ (Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Υπουργών Μεταφορών) για τις χώρες ΚΑΕ και τα ΝΑΚ, η BSEC για τη Μαύρη Θάλασσα, και η Διάσκεψη Υπουργών Μεταφορών της Μεσογείου, που θα μπορούσαν να αναλάβουν την αναγκαία πολιτική παρακολούθηση της στρατηγικής αυτής.
- Το πλαίσιο της Ομάδας Εργασίας Μεταφορών G-24, το οποίο παρέχει το αναγκαίο πανευρωπαϊκό όργανο όπου θα συμμετέχουν τα χρηματοδοτικά ιδρύματα και ο ιδιωτικός τομέας. Πρόσφατα δημιουργήθηκε παρεμφερής φορέας για την Μεσόγειο.
- Για τις υποψήφιες χώρες, ο δομημένος διάλογος, στο πλαίσιο της στρατηγικής προένταξης, ο οποίος είναι κατάλληλος για τον προγραμματισμό της επίσημης ενσωμάτωσης των χωρών αυτών στα ΔΕΔ.
- Η οργανωτικές επιτροπές των διαφόρων διαδρόμων και χώρων που έχουν ορισθεί με βάση πρακτικά συμφωνιών μεταξύ των διαφόρων ενδιαφερομένων χωρών.
- Η τρέχουσα συνεργασία με τα διεθνή χρηματοδοτικά ιδρύματα, συγκεκριμένα την ΕΤΑΑ, τη Διεθνή Τράπεζα, την ΕΤΕ και το ΕΤΕ, που πρέπει να εντατικοποιηθεί έτσι ώστε να αναπτυχθεί συνεκτική προσέγγιση στη χρηματοδότηση των πανευρωπαϊκών διαδρόμων και χώρων μεταφορών.

50. Ορισμένες από τις βασικές αρχές που πρέπει να διέπουν τις κοινοπραξίες θα πρέπει να είναι:

- i Το πλαίσιο προγραμματισμού των "πανευρωπαϊκών διαδρόμων και χώρων μεταφορών" θα πρέπει να αναπτυχθεί πλήρως από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και να εφαρμοσθεί στις συζητήσεις για τις μελλοντικές επενδύσεις.
- ii Αναλυτική προσέγγιση για τον προσδιορισμό των έργων, με βάση τα κριτήρια που έχουν τεθεί στο πλαίσιο της Διάσκεψης της Κρήτης για τους διαδρόμους και τις κοινοτικές κατευθύνσεις για τα ΔΕΔ - Tr.
- iii Ανεύρεση επενδυτικών κονδυλίων για τη χορήγηση ενισχύσεων σε έργα με βάση αρχές και κανόνες όσον το δυνατόν περισσότερο παρεμφερείς.
- iv Δημιουργία μιας κοινοπραξίας ιδιωτικού/δημοσίου τομέα ως σημαντικό εργαλείο για ειδικές κοινοπραξίες επενδύσεων έργων, με βάση τα αποτελέσματα της Ομάδας Υψηλού Επιπέδου Kinnock για τις κοινοπραξίες ιδιωτικού/δημοσίου τομέα στην Κοινότητα, και το μέγεθος των οργανωτικών δομών που επιτρέπουν τη δημιουργία φορέων για ένα και μόνο έργο για μεγάλες επενδύσεις.

51. Η Επιτροπή είναι έτοιμη να προβεί στις αναγκαίες πρωτοβουλίες για να δημιουργήσει μία κοινοπραξία για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Προς το σκοπό αυτό επισυνάπτεται το σχέδιο δράσης με τις πρωτοβουλίες που έχουν ορισθεί.

Πρόγραμμα δράσης με σκοπό μία κοινοπραξία για τα πανευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών

Για να προωθηθεί στενή συνεργασία μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων μερών για τα αναγκαία δίκτυα μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ήπειρο, η Επιτροπή θα ήθελε να δημιουργηθεί μία κοινοπραξία για τα πανευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, η οποία να λειτουργήσει κατά τις επόμενες δύο δεκαετίες. Η κοινοπραξία θα πρέπει να είναι ένας μηχανισμός για το συντονισμένο προγραμματισμό των μεταφορών, τη μελέτη των ρυθμιστικών μέτρων και τη διευκόλυνση των χρηματοδοτικών ρυθμίσεων σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, με βάση τις πρωτοβουλίες που ακολουθούν. Η Επιτροπή θα παρουσιάσει το σχέδιο κοινοπραξίας στη Διάσκεψη του Ελσίνκι.

Οι θεσμικές και ρυθμιστικές πτυχές της κοινοπραξίας πρέπει να έχουν εξελικτικό χαρακτήρα, με βάση το ευρύ φάσμα φορέων που ήδη υπάρχουν. Η Επιτροπή θα επανεξετάσει την περίπτωση για τη δημιουργία νέου θεσμικού οργάνου. Η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση το φθινόπωρο του 1998 σχετικά με την πρόοδο που έχει επιτευχθεί και θα προτείνει ενδεχομένως περαιτέρω δράσεις.

A: *Προς ένα συντονισμένο προγραμματισμό των μεταφορών: πέντε θέματα για δράση*

Πανευρωπαϊκοί διάδρομοι και χώροι μεταφορών: μέσο προγραμματισμού και εστία επενδύσεων

1. Η Επιτροπή θα συντονίζει τις προπαρασκευαστικές εργασίες για την Τρίτη Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών τον Ιούνιο του 1997 στο Ελσίνκι και, μαζί με την ΟΕΕ/ΟΗΕ και την ΕΔΥΜ, θα προτείνει ένα σύνολο από πρωτεύοντες πανευρωπαϊκούς διαδρόμους και χώρους, έτσι ώστε να δημιουργηθεί το πλαίσιο μακροπρόθεσμου προγραμματισμού για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Η Επιτροπή ελπίζει ότι η Διάσκεψη θα υποστηρίξει το πλαίσιο αυτό.

2. Ακολουθώντας την Τρίτη Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη, η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να χρησιμοποιεί το πλαίσιο G-24 και συγκεκριμένα τις επί μέρους περιφερειακές επιτροπές, μαζί με μία παρεμφερή ομάδα για τη Μεσόγειο ούτως ώστε να προωθηθεί η ανάπτυξη υποδομών, να προσδιορισθούν τα χρηματοδοτικά σχήματα μαζί με τους διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς.

3. Βασίζόμενη στην επανεξέταση της προόδου εργασιών για τους πανευρωπαϊκούς διαδρόμους και χώρους μεταφορών, η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση, όπου χρειάζεται μαζί με την ΟΕΕ/ΟΗΕ και την γραμματεία της ΕΔΥΜ, στους υπουργούς μεταφορών στα κατάλληλα όργανα συζήτησης.

4. Η Επιτροπή θα ενισχύσει δραστήρια τις προσπάθειες των κρατών που συμμετέχουν στους πανευρωπαϊκούς διαδρόμους και χώρους μεταφορών για να συνάψει κοινές δηλώσεις προθέσεων, έτσι ώστε να δημιουργηθούν τα όργανα μελέτης εφαρμογής των διαδρόμων και των χώρων αυτών, και για να δημιουργηθεί μία βάση για τη δημιουργία κοινοπραξιών ειδικών επενδύσεων σε έργα όπου θα συμμετέχει ο ιδιωτικός τομέας.

5. Όσον αφορά την Νοτιοανατολική Ευρώπη, θα δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην πλήρη ενσωμάτωση των χωρών της πρώην Γιουγκοσλαβίας στην πανευρωπαϊκή κοινοπραξία, ούτως ώστε να υποστηριχθεί η επανένταξη της περιοχής αυτής όταν δημιουργηθούν οι απαιτούμενες συνθήκες.

Επέκταση της προσέγγισης για τα διευρωπαϊκά δίκτυα στα νέα μέλη της Ένωσης

6. Στο πλαίσιο της στρατηγικής προέκταξης, η Επιτροπή θα συνεχίσει τη διαδικασία εκτίμησης των αναγκών σε υποδομές μεταφορών (TINA) με σκοπό να επεκταθούν τα ΔΕΔ - Τγ στις χώρες που είναι υποψήφιες να προσχωρήσουν στην Ένωση. Μία πρώτη έκθεση θα υποβληθεί κατά τα τέλη του 1998, στην οποία θα λαμβάνονται υπόψη οι πρώτες εκθέσεις προόδου για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών το 1999, η οποία θα ασχολείται με το θέμα επέκτασης των δικτύων στα πιθανά νέα μέλη.

Ο δομημένος διάλογος στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών συμφωνιών θα συνεχίσει να προσφέρει ένα όργανο πολιτικής κατεύθυνσης για την ανάπτυξη των ΔΕΔ στις χώρες προσχώρησης.

Κοινή προσέγγιση για τη χρησιμοποίηση της τεχνολογίας στις μεταφορές

7. Η Επιτροπή θα προωθήσει τις δράσεις διαλειτουργικότητας και τυποποίησης στο πλαίσιο των πανευρωπαϊκών διαδρόμων και χώρων μεταφορών και την ανάπτυξη ενός εκτεταμένου ΔΕΔ - Τγ, καθώς επίσης θα ενθαρρύνει τη συμμετοχή των τρίτων χωρών στους σχετικούς διεθνείς φορείς.

Ευφυής χρήση των δικτύων μεταφορών

8. Ως προτεραιότητες στο δεδομένο πεδίο, η Επιτροπή:

- στο πλαίσιο της ομάδας G -24, θα αρχίσει τις αναγκαίες εργασίες για το GNSS (Παγκόσμιο Δορυφορικό Σύστημα Πλοήγησης) προκειμένου το σύστημα να καλύπτει όλες τις γειτονικές χώρες στην Ευρώπη,
- θα προωθήσει την ιδέα ενός διαλειτουργικού συστήματος ελέγχου της κυκλοφορίας στους πανευρωπαϊκούς σιδηροδρομικούς διαδρόμους και χώρους,
- θα βοηθήσει στην εφαρμογή ενός συνεκτικού συστήματος επίβλεψης των σκαφών σε όλα τα ευρωπαϊκά ύδατα,
- θα προωθήσει την τυποποίηση στα συστήματα διαχείρισης της οδικής κυκλοφορίας πέραν των συνόρων της Ένωσης,
- θα ενισχύσει όλες τις δραστηριότητες που οδηγούν σε πιο αποτελεσματική διαχείριση της εναερίου κυκλοφορίας σε όλη την Ευρωπαϊκή Ήπειρο.

9. Προκειμένου η χρηματοδότηση να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τους στόχους της κοινοτικής πολιτικής για αειφόρο ανάπτυξη και μεταξύ άλλων της χρήσης πιο συμβατών με το περιβάλλον συγκοινωνιακών μέσων, η Επιτροπή θα ενισχύσει σε μεγάλο βαθμό τα πλέον αποδοτικά συστήματα πληροφοριών διακίνησης με βάση τα μέσα που θα παρέχει η κοινωνία των πληροφοριών.

Πανευρωπαϊκή συνεργασία στην E&A

10. Η Επιτροπή καλεί τους ερευνητές σε όλη την Ευρώπη να συνεργασθούν στενότερα μεταξύ τους για ένα μελλοντικό αποδοτικό δίκτυο μεταφορών στην Ευρώπη, το οποίο θα διέπεται από την ιδέα της αειφόρου κινητικότητας ανά την Ευρώπη. Όσον αφορά την έρευνα στις μεταφορές με βάση τα προγράμματα πλαίσια, η πρόταση είναι να συμπεριληφθεί στον αναπροσανατολισμό του προγράμματος PHARE.

11. Η Επιτροπή θα προτρέψει και θα προωθήσει την εφαρμογή της εκτίμησης των στρατηγικών από περιβαλλοντική άποψη δικτύων μεταξύ άλλων με μελέτες επίδειξης.

B: Χρηματοδοτικές πτυχές

12. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να χρηματοδοτεί την εκτέλεση των πανευρωπαϊκών διαδρόμων και χώρων μεταφορών από τα σχετικά κονδύλια του κοινοτικού προϋπολογισμού, κατά τον τρόπο που διατίθενται αυτά με το ισχύον σύστημα προϋπολογισμού. Θα προβεί στα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσει οριζόντιο συντονισμό και συμβατότητα μεταξύ των διαφόρων κονδυλίων για τις επενδύσεις στα δίκτυα μεταφορών.

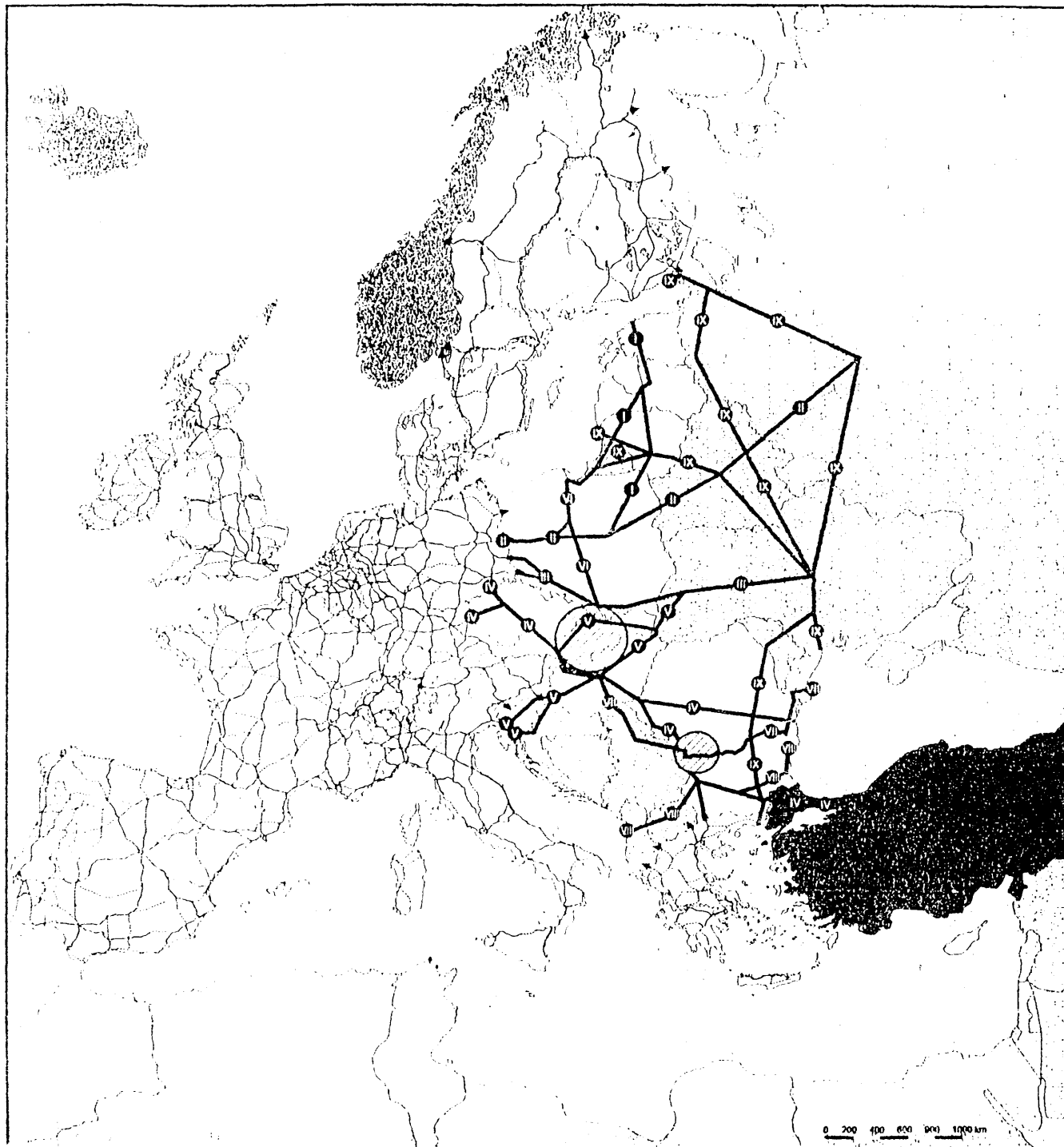
13. Η Επιτροπή συνιστά θερμά, για την Ευρώπη στο σύνολό της, η χρηματοδοτική στήριξη από κρατικά ταμεία και προγράμματα και από τους διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς να δοθεί κυρίως για τα έργα υποδομών και δικτύων, τα οποία θα συμβάλουν στην εφαρμογή των πανευρωπαϊκών διαδρόμων και χώρων μεταφορών, ή σε κύριους άξονες των πανευρωπαϊκών μεταφορών στην επικράτεια της Ένωσης.

14. Όσον αφορά τις χώρες που είναι υποψήφιες να προσχωρήσουν, η Επιτροπή θα προωθήσει ένα πολυεθνικό πρόγραμμα ΔΕΔ με βάση το πρόγραμμα PHARE. Για τη Μεσόγειο, θα επανεξετασθεί η περίπτωση να υπάρξουν μεγαλύτερες δαπάνες για τα δίκτυα μεταφορών.

15. Η Επιτροπή θα συνεργασθεί με τα διεθνή χρηματοδοτικά ιδρύματα, συγκεκριμένα την ΕΤΑΑ, τη Διεθνή Τράπεζα, την ΕΤΕ και το ΕΤΕ, έτσι ώστε να αναπτυχθεί συνεκτική προσέγγιση για τη χρηματοδότηση της εκτέλεσης των πανευρωπαϊκών διαδρόμων και χώρων μεταφορών.

**Παράρτημα 1: Χάρτες: Οι εννέα πανευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών και η
σύνδεσή τους με τα ΔΕΔ - Tr**

Κατάσταση το Φεβρουάριο του 1997



TOWARDS A PAN-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK ROADS

LEGEND

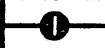
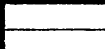
-  European Union
 -  EEA countries
 -  Acceding countries
 -  Other countries
 -  Associated countries
 -  Pan-European Corridors (Crete, 1994) status: end of 1998
 -  Trans-European Transport Network
- I Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Warsaw (road component Via Baltica)(rail component: Rail Baltica) & Riga-Kaliningrad-Gdansk (road & rail section: Via Hanseatica)
 - II Berlin-Warsaw-Minsk-Moscow
 - III Berlin-Dresden-Wroclaw-Lvov-Kiev
 - IV Berlin/Nürnberg-Praha-Budapest-Constantinople/Thessaloniki/Istanbul
 - V Venice-Trieste/Koper-Ljubljana-boundary between Slovenia and Hungary-Budapest-boundary between Hungary and Ukraine-Uzgorod-Lvov (Kiev) with branches: Branch 1: Rijeka-Zagreb-boundary between Croatia and Hungary Budapest-boundary between Hungary and Ukraine-Uzgorod-Lvov-Kiev and Branch 2: Bratislava-Zilina/Kosice-Uzgorod and their intersections with infrastructures and transports in all modes on the same or reasonably related routes
 - VI Gdansk-Warsaw-Zilina
 - VII Danube
 - VIII Durres-Tirane-Skopje-Sofia-Varna
 - IX Helsinki-St Petersburg-Moscow-Pskov-Vitebsk-Kiev-Ljubetska-Kichinev-Bucharest-Dimitrovgrad and branches: BA: Odessa-Ljubetska/Razdelnaya; 9B+D: Kiev-Minsk-Vinnitsa-Kalpeda/Kaliningrad



Prepared by the European Commission

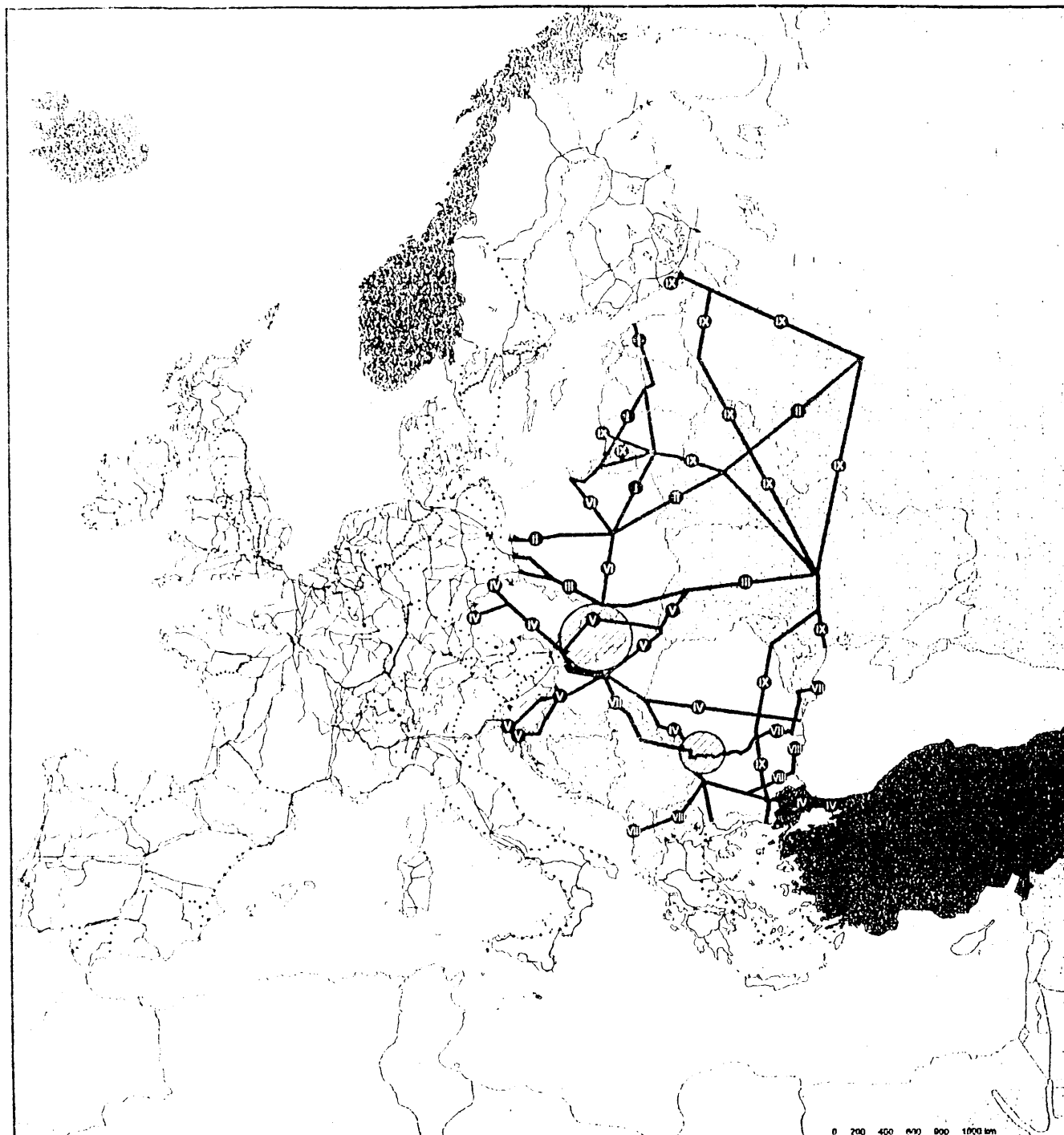
TOWARDS A PAN-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK RAILWAYS

LEGEND

-  European Union
-  EEA countries
-  Acceding countries
-  Other countries
-  Associated countries
-  Pan-European Corridors
(Crete, 1994) status: end of 1996
-  Trans-European Transport Network
-  I Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Warsaw (road component: Via Baltica)(rail component: Rail Baltica) & Riga-Kaliningrad-Gdansk (road & rail section: Via Hanseatica)
-  II Berlin-Warsaw-Minsk-Moscow
-  III Berlin/Dresden-Wroclaw-Lvov-Kiev
-  IV Berlin/Nürnberg-Prague-Budapest-Constantinople/Thessaloniki/Istanbul
-  V Venice-Trieste/Koper-Ljubljana-boundary between Slovenia and Hungary-Budapest-boundary between Hungary and Ukraine-Uzgorod-Lvov (Kiev) with branches. Branch 1: Rijeka-Zagreb-boundary between Croatia and Hungary-Budapest-boundary between Hungary and Ukraine-Uzgorod-Lvov-Kiev and Branch 2: Bratislava-Zilina-Kosice-Uzgorod and their interactions with infrastructures and transports in all modes on the same or reasonably related routes
-  VI Gdansk-Warsaw-Zilina
-  VII Danube
-  VIII Durres-Tirana-Skopje-Sofia-Varna
-  IX Helsinki-St. Petersburg-Moscow/Pskov-Vitovsk/Kiev-Ljubasvika-Kichinev-Bucharest-Dimitrovgrad and branches: BA Odessa-Ljubasvika Razdelnaya: 9B-D. Kiev-Minsk-Vinnitsa-Kaipeda/Kaliningrad



Prepared by the European Commission



0 200 400 600 800 1000 km

Εφαρμογή των έργων υποδομών μεταφορών προς όφελος των πανευρωπαϊκών μεταφορών.

Η συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας αναφέρει:

έργα κοινού ενδιαφέροντος:

για έργα που πρέπει να εκτελεστούν εντός των συνόρων της Ένωσης με βάση τις κοινοτικές κατευθύνσεις και να χρηματοδοτηθούν από την Ένωση με βάση όσα ορίζουν οι κανονισμοί χρηματοδότησης των δικτύων και

έργα αμοιβαίου ενδιαφέροντος:

όταν τα έργα εκτείνονται πέραν των συνόρων της Ένωσης ή βρίσκονται σε τρίτη χώρα.

Οι διεθνείς χρηματοδοτικοί οργανισμοί περιορίζονται σε όσα ορίζουν ως

αποδεκτά (από τις τρέχουσες) έργα:

τα οποία είναι πιο περιορισμένα στην έκταση, με ανώτατο όριο της τάξεως των 500 εκατ. ECU, ενώ τα μικρότερα έργα είναι ακόμη πιο ευπρόσδεκτα. Τα έργα αυτά αποτελούν μέρος ή είναι τμήματα, έργων μεγαλύτερης κλίμακας κοινού/αμοιβαίου ενδιαφέροντος ή είναι προτείνοντες διάδρομοι ή χώροι.

Η Διάσκεψη της Κρήτης πρότεινε να εξετασθεί η σχετική πανευρωπαϊκή υποδομή μεταφορών σε τρία επίπεδα (βλ. παραπλεύρως).

Το πρώτο επίπεδο δίνει κυρίως τις κατευθύνσεις για τον προγραμματισμό των μεταφορών με βάση το κοινώς αποδεκτό περίγραμμα των δικτύων της ΟΕΕ/ΟΗΕ, ενώ το δεύτερο και το τρίτο επίπεδο παρέχουν τα μέσα με τα οποία θα ιεραρχηθούν οι επενδύσεις.

Το δεύτερο οπτικό επίπεδο βασίζεται εν μέρει στα δίκτυα TEM και TER και σε ορισμένες προϋποθέσεις:

Πρώτον: κάθε συμμετέχουσα χώρα στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα διάδρομο.

Δεύτερον: οι διάδρομοι θα πρέπει να περιληφθούν μόνον εφόσον είναι οικονομικά βιώσιμοι και εφόσον υπάρχει ρεαλιστική προοπτική χρηματοδότησης της ανάπτυξής τους σε κατάλληλο επίπεδο έως το έτος 2010.

Τρίτον: οι επιλεγέντες διάδρομοι θα πρέπει να συμβαδίζουν με μία συνολική άποψη για το δίκτυο, οπότε θα ενισχύεται έτσι η βιωσιμότητά τους.

Η προτεινόμενη αρχή των τριών οπτικών γωνιών είναι υποστηρίχθηκε από τη Δήλωση της δεύτερης Πανευρωπαϊκής Διάσκεψης Μεταφορών στην Κρήτη από τις 14-16 Μαρτίου 1994 μπορεί να συνοψισθεί ως εξής:

Επίπεδο 1: Η μακροπρόθεσμη προοπτική για την ανάπτυξη πανευρωπαϊκών υποδομών κοινού ενδιαφέροντος, όπως αντανακλάται διεθνώς στα HGR, AGC, AGTC υπό την αιγίδα της ΟΕΕ/ΟΗΕ. Δεν υπάρχει καθορισμένο χρονοδιάγραμμα για την επίτευξη των δικτύων που ορίζονται στις εν λόγω συμφωνίες.

Επίπεδο 2: Οι μεσοπρόθεσμες δραστηριότητες για έργα κοινού ενδιαφέροντος έως το 2010. Για την Ευρωπαϊκή Ένωση πρόκειται για το Πανευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών όπως υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τον Ιούλιο του 1996. Για την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, υπάρχουν ορισμένοι προτείνοντες διάδρομοι που καλύπτουν όλα τα μέσα μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων κυρίως των TEM και TER, προς το παρόν δε εξετάζονται νέοι διάδρομοι όπως αυτοί εκτίθενται στη Διάσκεψη Υπουργών της Κρήτης με σκοπό να αναθεωρηθούν στην επόμενη Διάσκεψη στο Ελσίνκι, τον Ιούνιο του 1997.

Επίπεδο 3: Οι βραχυπρόθεσμες προτεραιότητες έργων κοινού ενδιαφέροντος (έως πέντε ετών). Τα έργα πρέπει να βρίσκονται πάνω σε διαδρομές όπως αυτοί ορίζονται στο επίπεδο 2 ή να έχουν προσδιορισθεί στις κοινοτικές κατευθύνσεις ως έργα κοινού ενδιαφέροντος. Για την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, με βάση κατάλογο ειδικών έργων που θα υποβληθεί, οι προτεραιότητες αυτές πρέπει να προσδιορισθούν με την εφαρμογή συμφωνημένων επιχειρησιακών κριτηρίων για την επιλογή των προτεραιοτήτων. Οι προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθορίζονται στις κοινοτικές κατευθύνσεις, άλλα έργα θα καθορισθούν σύμφωνα με εσωτερικές διαδικασίες.

Κριτήρια επιλογής για το επίπεδο 3

Τα υποχρεωτικά κριτήρια επιλογής για έργα προτεραιότητας στις πανευρωπαϊκές μεταφορές πρέπει να είναι εκείνα τα οποία συμβάλλουν στην εφαρμογή των πανευρωπαϊκών διαδρόμων και χώρων μεταφορών. Πρέπει να εξετάζεται κατά πόσον τα έργα συμβάλλουν στην εφαρμογή των πανευρωπαϊκών διαδρόμων και χώρων μεταφορών που καλύπτουν

- την αναγκαία και οικονομικά βιώσιμη υποδομή διαδρόμων και χώρων σύμφωνα με τα σχέδια δράσης
- την αναγκαία υποδομή για ευφυή χρήση των μεταφορικών συστημάτων
- την προώθηση νέων ή κατάλληλων τεχνολογιών, συμπεριλαμβανομένου του τροχαίου υλικού, όπου βοηθά στην προώθηση της κοινής πολιτικής μεταφορών (π.χ. υλικό συνδυασμένων μεταφορών)
- τη βελτίωση του τροχαίου υλικού, όταν αυτό βοηθά στην αποφυγή δαπανηρών επενδύσεων στις υποδομές
- την απαιτούμενη παροχή υπηρεσιών στους διαδρόμους ή τους χώρους για διεθνή δρομολόγια, και ιδιαίτερα σε διαμεθοριακές διασταυρώσεις
-

Τα έργα αναπτύσσονται σε δύο φάσεις: προετοιμασία και επένδυση του έργου: η φάση προετοιμασίας των έργων ("φάση μελέτης") περιέχει όλα τα αναγκαία βήματα που οδηγούν στην ωριμότητα του έργου. Το στάδιο μελέτης απαιτεί ενίσχυση από το δημόσιο ιδιαίτερα στα πρώτα στάδια προετοιμασίας του. Ωστόσο, δεν αποτελεί τμήμα των επενδυτικών σχεδίων όπως αυτά εκτίθενται στην παρούσα ανακοίνωση. Θεωρείται υποχρεωτικό αλλά ανεξάρτητο στάδιο ανάπτυξης του έργου.

Τα επενδυτικά έργα που πρόκειται να επιλεγούν πρέπει να πληρούν τα ακόλουθα κριτήρια:

χρηματοδοτικά - πρέπει να αποδεικνύεται η διάθεση κονδυλίων χρηματοδότησης, στην οποία θα αναλύονται με ρεαλιστικό τρόπο οι εισφορές από τους κρατικούς προϋπολογισμούς, τις ξένες χορηγήσεις και ενισχύσεις, και την ιδιωτική χρηματοδότηση. Τα πιθανά έσοδα από τη λειτουργία του έργου, καθώς επίσης και άλλα κίνητρα για τη χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα (μεταφορά εσόδων από υπάρχουσες υποδομές, εκχωρήσεις γαιών, κ.λπ.), πρέπει να αξιολογούνται και όπου χρειάζεται, πρέπει να εκπονούνται σχέδια για την οικονομική βιωσιμότητα των φορέων εκμετάλλευσης των υποδομών.

οικονομικά - κατά κανόνα, το ποσοστό απόδοσης πρέπει να είναι τουλάχιστον της τάξεως του 10%. Ο υπολογισμός πρέπει να βασίζεται σε οικονομική ανάλυση σύμφωνα με τα βέλτιστα διεθνή πρότυπα, λαμβανομένων υπόψη των εσωτερικών και εξωτερικών εξόδων και κερδών, όπως αυτά από το αποτέλεσμα του δικτύου του έργου, η αύξηση προσέλευσης επιχειρήσεων, η τουριστική κυκλοφορία, και οι περιβαλλοντικές συνέπειες.

ωριμότητα - έτοιμο προς άμεση εφαρμογή· αυτό σημαίνει ότι το στάδιο μελέτης ολοκληρώθηκε με επιτυχία και ότι έχουν επιλυθεί ή ολοκληρωθεί τα ακόλουθα θέματα:

- τελική μορφοποίηση των οικονομικών ρυθμίσεων·
- συμβατότητα με οικονομικούς όρους εάν υπάρχουν
- συνοχή με τη σχετική νομοθεσία και πολιτική για το περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένης της εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων και των επάκολουθων νομικών διαδικασιών
- απόκτηση γης, απαλλοτριώσεις και επάκολουθες νομικές διαδικασίες

- αναγκαία αγορά
- πλήρης μελέτη σκοπιμότητας του έργου σύμφωνα με την τεχνογνωσία διεθνώς
- αυτό σημαίνει συγκεκριμένα ότι οι διαπραγματεύσεις μεταξύ της κεντρικής κυβέρνησης και των τοπικών κυβερνήσεων έχουν περατωθεί.

αιφόρο από περιβαλλοντική άποψη - επιλέγεται προκειμένου να συνεισφέρει στην ορθή ισορροπία μεταξύ μεταφορικών μέσων και στην ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον: τα άμεσα, έμμεσα, επαγωγικά και σωρευτικά αποτελέσματα του έργου και των εναλλακτικών του λύσεων πρέπει να μελετηθούν. Στην μελέτη αυτή περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων τα αποτελέσματα εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς που προκύπτουν από την διαφοροποίηση που προκαλεί το έργο, τα επαγωγικά αποτελέσματα της κυκλοφορίας και τα πιθανά αποτελέσματα του έργου στο δίκτυο, καθώς επίσης και η συμβολή του έργου σε μία ισορροπη υποδομή, η οποία θα επιτρέπει διαρκή κινητικότητα, προκαλώντας ελάχιστα αρνητικά αποτελέσματα στο περιβάλλον.

διασύνδεση/διαλειτουργικότητα: βελτίωση της γεωγραφικής και τεχνικής διασύνδεσης και διαλειτουργικότητας διεθνών και διαπεριφερειακών συνδέσεων: πρέπει να αποδεικνύεται σε σημαντικό βαθμό η υπάρχουσα ή πιθανής διεθνής κυκλοφορία, λαμβανομένης υπόψη της μέσης διεθνούς κυκλοφορίας στο δίκτυο, καθώς επίσης και της ειδικής κατάστασης στην χωροθέτηση του έργου (κοντά σε σύνορα ή πόλεις, κ.λπ.). Κατά κανόνα, κανένα έργο δεν πρέπει να συνεπάγεται διεθνή κυκλοφορία κάτω του 10% (η οποία μετράται σε PCU (μονάδα επιβατηγού αυτοκινήτου)) για την οδική κυκλοφορία και ισοδύναμη μέτρηση για άλλα μεταφορικά μέσα).

Ειδάλλως, ένα έργο προϋποτίθεται ότι εξυπηρετεί τη διασύνδεση και διαλειτουργικότητα εφόσον τουλάχιστον τρεις πλευρές δηλώνουν τη βούλησή τους να συμμετάσχουν στη χρηματοδότηση του έργου ή προτίθενται να συνεχίσουν άμεσα τη χρηματοδότησή του.

Τα κοινά ευρωπαϊκά τεχνικά πρότυπα, όπως εκείνα που ορίζονται στις διάφορες συμφωνίες ΟΕΕ/ΟΗΕ και στα κοινοτικά όργανα, συγκεκριμένα την CEN, CENELEC, και ETSI, πρέπει να τηρούνται ούτως ώστε να εξασφαλίζεται διαλειτουργικότητα.

ISSN 0254-1483

COM(97) 172 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07 11 01

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-97-173-GR-C

ISBN 92-78-19002-0

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Λουξεμβούργο