

κατάσταση αυτή μπορεί να δημιουργήσει κινδύνους από την άποψη των εργασιών που πρέπει να εκτελούνται επί του σκάφους, π.χ. για την ασφάλεια των αλιείων.

Η ΟΚΕ φοβάται, ακόμη, μήπως ο προτεινόμενος ορισμός αποτελέσει ένα παράγοντα ο οποίος θα επηρεάσει την οικονομική αποδοτικότητα των πλοίων.

Βρυξέλλες, 23 Νοεμβρίου 1994.

Ο Πρόεδρος της  
Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής  
Carlos FERRER

**Γνωμοδότηση για την πρόταση απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών**

(94/C 397/12)

Στις 16 Ιουνίου 1994 και σύμφωνα με το άρθρο 129 Δ.1 της Συνθήκης, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την ανωτέρω πρόταση.

Το τμήμα βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 9 Νοεμβρίου 1994. Εισηγητής ήταν ο κ. von der Decken. Συνεισηγητές ήταν οι κ. Bleser (αντικαταστάθηκε από τον κ. Decaillon στις 20 Οκτωβρίου 1994), Moreland και Whitworth.

Κατά την 320ή σύνοδο ολομέλειας (συνεδρίαση της 23ης Νοεμβρίου 1994), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με μεγάλη πλειοψηφία, και μια αποχή την ακόλουθη γνωμοδότηση.

**1. Εισαγωγή**

1.1. Η πρόταση της Επιτροπής εξετάζει την έως το 2010, προοδευτική δικτύωση σε ευρωπαϊκή κλίμακα ορισμένων υποδομών χερσαίων, θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών των κρατών μελών.

Πρέπει να δημιουργηθεί ένα εκτεταμένο δίκτυο μεταφορών πανευρωπαϊκής διάστασης, το οποίο να περιλαμβάνει τα κυριότερα μέσα μεταφοράς και τους σημαντικότερους κυκλοφοριακούς άξονες καθώς και τις υπηρεσίες και τα συστήματα διαχείρισης, τα οποία θα υποστηρίζουν και θα διασφαλίζουν τη συνδυασμένη λειτουργία των διαφόρων συστημάτων μεταφοράς. Η δημιουργία του δικτύου αυτού έχει ιδιαίτερη σημασία για την ανταγωνιστικότητα, την ανάπτυξη και την απασχόληση.

1.2. Η ΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρόταση της Επιτροπής, η οποία αποτελεί ένα εξαιρετικά ουσιαστικό, λογικό βήμα για τη μελλοντική πολιτική μεταφορών.

Κατά την άποψη της ΟΚΕ, χρειάζεται να διευκρινισθεί περισσότερο από ό,τι μέχρι τώρα ότι τα διευρωπαϊκά δίκτυα αποτελούν ένα από τα μέσα κοινής πολιτικής μεταφορών και ότι η διάστασή τους είναι μόνο διευρωπαϊκή. Το μέσο αυτό δεν θα καλύψει ανεπάρκειες της περιφερειακής πολιτικής ή της κοινής

πολιτικής μεταφορών. Τούτο πρέπει να είναι σαφές για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη ήδη από την έναρξη της αναπτυξιακής διαδικασίας.

Η δημιουργία ενός δικτύου διευρωπαϊκών συνδέσεων αποτελεί ωστόσο φιλόδοξο στόχο για την πραγματοποίηση του οποίου κάθε κράτος μέλος και η Κοινότητα πρέπει να καταβάλουν έντονες προσπάθειες, των οποίων η εμβέλεια και οι επιπτώσεις δεν μπορούν ακόμη να εκτιμηθούν. Για το λόγο αυτό, η ΟΚΕ κρίνει ότι είναι απαραίτητο να υπάρξει μια σφαιρική σύλληψη για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, η οποία να λαμβάνει υπόψη τόσο τις μακροοικονομικές πτυχές όσο και τις πτυχές της πολιτικής μεταφορών που αφορούν τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν. Μια τέτοια σφαιρική σύλληψη θα πρέπει να αποτελέσει τη βάση της αναπτυξιακής διαδικασίας, η οποία τίθεται επί του παρόντος σε λειτουργία για την κατασκευή του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και θα πρέπει να εφαρμοσθεί με τέτοιο τρόπο ώστε, αφενός, να εδραιώσει τα κοινοτικά συμφέροντα και, αφετέρου, να προωθήσει σταθερά τη συνδυασμένη λειτουργία των διαφόρων μέσων και συστημάτων μεταφοράς.

1.3. Η Επιτροπή διαβίβασε ήδη στο Συμβούλιο μια πρώτη ενδιάμεση έκθεση του κ. Henning Christophersen, σχετικά με το

πολιτικό πλαίσιο και την ανάγκη δημιουργίας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Η έκθεση υπογραμμίζει ειδικότερα την ανάγκη να επιταχυνθεί η πραγματοποίηση των σχεδίων προτεραιότητας, να δημιουργηθεί ένα ευνοϊκότερο κανονιστικό πλαίσιο και να ενθαρρυνθούν οι ιδιωτικές επενδύσεις. Για το λόγο αυτό, η ΟΚΕ επιθυμεί στη γνωμοδότησή της να ασχοληθεί, κατά πρώτον, με την προπαρασκευαστική διαδικασία που είναι απαραίτητη για την επιτυχία του συνολικού σχεδίου.

1.4. Η νέα αρμοδιότητα που απέκτησε η Ευρωπαϊκή Ένωση στον τομέα των μεταφορικών υποδομών αποτελεί σημαντικό μέσο για την ενεργό συμβολή της Κοινότητας στην καταπολέμηση της ανεργίας. Κατά συνέπεια, η ΟΚΕ ζητεί από την Επιτροπή να καταβάλει κάθε προσπάθεια για την ταχεία υλοποίηση των σχεδίων υποδομών κοινού ενδιαφέροντος, προκειμένου να γίνουν αισθητές οι επιπτώσεις τους στην απασχόληση.

## 2. Σφαιρική σύλληψη

2.1. Η Επιτροπή όρισε ως μελλοντικό στόχο τη δημιουργία ενός συγχρόνου και αποτελεσματικού διευρωπαϊκού δικτύου, το οποίο να συμβάλει στη βελτίωση της ασφάλειας της κυκλοφορίας και στη διασφάλιση της κινητικότητας.

Ταυτόχρονα, ο τομέας των μεταφορών της Κοινότητας θα πρέπει να διαμορφωθεί σταδιακά σε μια ανοιχτή και ανταγωνιστική αγορά, χωρίς δημόσια βοήθεια, ούτε διοικητικά εμπόδια. Η ελεύθερη επιλογή του μεταφορικού μέσου επιβάλλεται να είναι όσο το δυνατό ευρύτερη. Επί του παρόντος τίποτε δεν δικαιολογεί την απομάκρυνση από την αρχή αυτή.

2.2. Από την άποψη αυτή, η ΟΚΕ διαπιστώνει ότι, ενόψει των μελλοντικών εξελίξεων, είναι απαραίτητη μια σφαιρική σύλληψη για το διευρωπαϊκό δίκτυο, ώστε να προσδιοριστούν σαφώς και να γίνουν γενικά αποδεκτές οι μελλοντικές προτεραιότητες στον τομέα της πολιτικής μεταφορών, περιβάλλοντος και ενέργειας, και να υποδειχθεί στους χρήστες μέχρι ποιο βαθμό μπορούν να αναμένουν την παρέμβαση του κράτους στον προσανατολισμό της πολιτικής μεταφορών, και πως θα τεθούν όρια εντός των οποίων θα λειτουργεί η οικονομία της αγοράς για να εξασφαλιστεί η επίτευξη των στόχων.

Σχετικά, η ΟΚΕ παραπέμπει στη γνωμοδότησή της όσον αφορά το «Λευκό Βιβλίο για τις μελλοντικές εξελίξεις στην κοινή πολιτική μεταφορών» [έγγρ. COM(94) 494 τελικό]. Η ΟΚΕ θεωρεί ότι ο έλεγχος των κυκλοφοριακών ροών, του χειρισμού της κυκλοφορίας και η αποφυγή περιττών μετακινήσεων αποτελούν κύριο στόχο της κοινής πολιτικής μεταφορών.

Πρέπει να γίνει σαφές το εξής: ο καθορισμός προτεραιοτήτων συμβάλλει στην πρόβλεψη των μελλοντικών εξελίξεων στον τομέα των μεταφορών και καθιστά δυνατό να φανεί κατά πόσο επιτυγχάνονται οι στόχοι. Πρόκειται δηλαδή για ένα είδος παρέμβασης, η οποία επηρεάζει την κατανομή στα διάφορα μέσα μεταφοράς.

2.3. Ωστόσο, η ΟΚΕ επαναλαμβάνει τη γνώμη που είχε ήδη εκφράσει, σύμφωνα με την οποία κατά την ανάπτυξη της οικονομίας της αγοράς πρέπει να αποφευχθούν, όσο το δυνατόν περισσότερο, οι παρεμβάσεις στον τομέα των μεταφορών. Για το σκοπό αυτό, όσον αφορά τους πολιτικούς στόχους πρέπει οι προϋποθέσεις να είναι σαφείς και να περιλαμβάνονται στην αναπτυξιακή διαδικασία, γεγονός που δεν ισχύει μέχρι σήμερα και που επισημαίνεται και στην έκθεση Christophersen, η οποία υποδηλώνει την ανάγκη εις βάθος ανάλυσης του κανονιστικού πλαισίου.

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι, αφενός, οι κοινοτικές διατάξεις και οι γενικοί προσανατολισμοί της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο συστηματικής ανάλυσης και, αφετέρου, ότι το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών αποτελεί ένα μέσο πολιτικής μεταφορών με υψηλό επίπεδο ολοκλήρωσης.

2.4. Η κατάσταση αυτή προσφέρει την ευκαιρία οργάνωσης ενός κατευθυνόμενου και κατάλληλου συντονισμού ενεργειών κοινοτικής κλίμακας, μέσω μιας ειδικής σφαιρικής σύλληψης που να ενσωματώνεται στην κοινοτική πολιτική μεταφορών. Ο συντονισμός αυτός θα μπορούσε να αποτελέσει ένα θεμελιώδες τμήμα της αναπτυξιακής διαδικασίας, και σε τακτά χρονικά διαστήματα, να ενσωματώνει νέα στοιχεία και, στη συνέχεια, να τα οργανώνει με τη μορφή σχεδίου.

2.5. Η ΟΚΕ θεωρεί ότι, σύμφωνα με την εξέλιξη αυτή, η αποδοτικότητα των συστημάτων και των μεταφορικών υποδομών είναι πρωταρχική. Αν ληφθούν υπόψη η διάρκεια ζωής και το κόστος των επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών, θα ήταν παράλογο να μην τεθούν οι προϋποθέσεις που θα επιτρέψουν την αποτελεσματική και αποδοτική χρήση των δικτύων. Τούτο δεν αποκλείει τη χορήγηση βοήθειας για επενδύσεις δημοσίου ενδιαφέροντος.

2.6. Από την άποψη των πολλαπλών διευρωπαϊκών μεταφορών, δεν θα αρκούσε η συγκέντρωση των προσπαθειών στην επέκταση των μεταφορικών υποδομών για την ικανοποίηση των αυξανόμενων μεταφορικών αναγκών. Η έρευνα θα πρέπει να προσανατολισθεί στη βελτίωση και στη μεγαλύτερη αποδοτικότητα του κάθε συστήματος μεταφορών, κυρίως μέσω της συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς, χωρίς ωστόσο να παραλείπονται οι πτυχές της προστασίας του περιβάλλοντος και οι απαιτήσεις της κοινωνικής πολιτικής.

2.7. Η ΟΚΕ επισημαίνει ειδικότερα ότι, μέχρι σήμερα, ούτε στις συζητήσεις, ούτε στις απόψεις που εξέφρασε η Επιτροπή υπογραμμίζεται σαφώς ο χαρακτήρας συνδυασμένης λειτουργίας των διευρωπαϊκών δικτύων. Η ΟΚΕ θεωρεί ότι πρέπει εφεξής να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στο σημείο αυτό.

Οι προσανατολισμοί της Επιτροπής σχετικά με την εγκατάσταση και την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων υποδομών, αφορούν σε υπερβολικό βαθμό τα μεμονωμένα συστήματα. Όμως, δεν αρκεί να προστεθούν απλώς διάφορα δίκτυα για να αποκτήσει ένα συνολικό διευρωπαϊκό δίκτυο συνδυασμένου χαρακτήρα. Ορισμένα κράτη μέλη διαθέτουν πρακτική εμπειρία

στα συνδυασμένα συστήματα μεταφορών και στην συνδυασμένη λειτουργία των διαφόρων μέσων μεταφοράς στην πράξη. Ωστόσο, τούτο δεν αρκεί για μια γενική διευρωπαϊκή ιδέα. Για το λόγο αυτό, η ΟΚΕ πιστεύει ότι είναι απαραίτητο να καταβληθούν προσπάθειες για τη δυνατότητα σύνδεσης των μεμονωμένων δικτύων προκειμένου να επιτευχθεί ολοκλήρωση σε ευρωπαϊκή κλίμακα.

2.8. Για το θέμα αυτό, η ΟΚΕ υπογραμμίζει την έλλειψη διαφάνειας σχετικά με την ικανότητα διεθνούς ολοκλήρωσης και συνδυασμένης λειτουργίας των μεμονωμένων μεταφορικών δικτύων. Συνεπώς, θεωρεί απαραίτητο να προσδιορισθούν στην επιδιωκόμενη γενική ιδέα, τα στοιχεία ολοκλήρωσης και οι απαιτούμενες δυνατότητες σύνδεσης για ένα συνολικό διευρωπαϊκό δίκτυο.

2.9. Ιδιαίτερη σημασία έχουν τα «σημεία διασύνδεσης» στα οποία συγκλίνουν τα διάφορα δίκτυα και μέσα μεταφοράς (στη συνέχεια, αυτά τα «σημεία διασύνδεσης» διαχωρίζονται από τους «κόμβους διασύνδεσης» του κάθε δικτύου).

2.9.1. Προκειμένου να υπάρξει μια σφαιρική άποψη σχετικά με τα πιθανά και τα απαραίτητα σημεία διασύνδεσης, η ΟΚΕ θεωρεί ότι είναι χρήσιμο να καταρτισθεί χάρτης της Ευρώπης στον οποίον να εμφανίζονται όλα τα «σημεία διασύνδεσης».

2.9.2. Θεωρητικά, τα σημεία αυτά μπορούν να προσδιοριστούν με την επικάλυψη των διαφόρων δικτύων μέσω μεταφοράς. Κατ'αυτόν τον τρόπο θα φανούν τα σημεία όπου είναι χρήσιμη μια διασύνδεση, δηλαδή σε ποιές αστικές και βιομηχανικές περιοχές πρέπει να διαμορφωθούν τέτοια «σημεία διασύνδεσης».

2.9.3. Από την επικάλυψη αυτή προκύπτει επίσης ο αριθμός και το είδος κάθε «σημείου διασύνδεσης», η διάρθρωση και οι απαιτήσεις για διασύνδεση μεταξύ των διαφόρων συστημάτων μεταφοράς, οι δυνατότητες συνδυασμένων μεταφορών που υφίστανται ή πρέπει να δημιουργηθούν και η σημασία του κάθε σημείου διασύνδεσης για το σύνολο του διευρωπαϊκού δικτύου.

2.9.4. Η ανάλυση ενός τέτοιου χάρτη της Ευρώπης επιτρέπει την επεξεργασία των χαρακτηριστικών και των ιδιοτήτων των «σημείων διασύνδεσης», δηλαδή τον αριθμό των συνδυασμένων μέσων μεταφοράς, τις ικανότητες και τον τρόπο λειτουργίας τους, τις υπηρεσίες που προσφέρουν καθώς και τα συστήματα διαχείρισης και πληροφορικής. Τέλος, για κάθε διευρωπαϊκό «σημείο διασύνδεσης» θα εμφανίζονται οι υφιστάμενες δυνατότητες μεταβίβασης από το ένα μέσο μεταφοράς στο άλλο καθώς και τα αναμενόμενα οφέλη για την οικονομία, το εμπόριο και τους χρήστες. Ένα σημείο μπορεί να θεωρείται διευρωπαϊκό όταν διαθέτει διαρκή υποδομή που επιτρέπει τη μετάβαση από ένα μέσο μεταφοράς σε ένα άλλο, σε ευρωπαϊκή κλίμακα και είναι συνδεδεμένο με άλλα διευρωπαϊκά «σημεία διασύνδεσης».

2.9.5. Η ΟΚΕ θεωρεί ότι μια σφαιρική σύλληψη συνοδευόμενη από ένα χάρτη με διευρωπαϊκά σημεία διασύνδεσης δεν αποτελεί μόνο ένα σημαντικό βήμα για το μέλλον που εκφράζει το πολιτικό μήνυμα ότι η Ευρώπη αναπτύσσεται από κοινού χάρη στις κοινοτικές υποδομές μεταφορών, αλλά συνιστά και ένα νέο ουσιαστικό τομέα σχεδιασμού και διαμόρφωσης των υποδομών.

Στο πλαίσιο του προσδιορισμού της σύλληψης αυτής, τα μεμονωμένα δίκτυα θα μπορούσαν να ενσωματωθούν καλύτερα σε ένα σφαιρικό ευρωπαϊκό προσανατολισμό και να προετοιμαστούν καλύτερα για μια συνδυασμένη λειτουργία των διαφόρων μέσων μεταφοράς. Εφεξής, θα καταστεί δυνατό να συντονίζονται καλύτερα με τις προτεραιότητες, τόσο οι διαδικασίες σχεδιασμού, χορήγησης άδειας και αξιολόγησης όσο και το κανονιστικό πλαίσιο έτσι ώστε το συνολικό δίκτυο να παρουσιάσει μεγαλύτερη ομοιομορφία και ολοκλήρωση στο παγκόσμιο πλαίσιο.

2.10. Συνοπτικά, η ΟΚΕ διαπιστώνει ότι μόνο με την επιδιωκόμενη, συστηματική και κατάλληλη διασύνδεση των μεμονωμένων δικτύων θα καταστεί δυνατή η δημιουργία του συνολικού διευρωπαϊκού δικτύου με διάφορα «σημεία διασύνδεσης» διαφορετικού, πιο σφαιρικού και πιο ολοκληρωμένου χαρακτήρα από τα σημεία διασύνδεσης του κάθε δικτύου.

### 3. Μέθοδος για την ανάπτυξη

3.1. Όπως και η Επιτροπή, η ΟΚΕ θεωρεί ότι η δημιουργία διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών απαιτεί νέες μορφές εταιρικών σχέσεων και νέες μεθόδους εργασίας, οι οποίες πρέπει να αναπτυχθούν σε όλα τα επίπεδα μεταξύ των κρατών μελών και των οργάνων της Ένωσης και ιδίως σε επίπεδο διοίκησης, επενδυτών, τραπεζών και, κυρίως, χρηστών των μέσων μεταφοράς.

Για το λόγο αυτό, είναι απαραίτητο να ενημερωθούν για το συνολικό σχέδιο και να συνδεθούν με την αναπτυξιακή διαδικασία όσο το δυνατόν περισσότεροι αρμόδιοι παράγοντες. Όσο πιο ακριβής και σαφής είναι ο προσδιορισμός του συνολικού σχεδίου, τόσο πιο αποδοτικές θα είναι οι συνθήκες στις νέες μορφές εταιρικών σχέσεων.

3.2. Η εμπειρία δείχνει ότι τα διεθνή σχέδια αντιμετωπίζουν δυσχέρειες λόγω των διαφορών στις προτεραιότητες που θέτουν τα ενδιαφερόμενα κράτη, λόγω της βραδύτητας των διεργασιών προπαρασκευής, σχεδιασμού και χορήγησης άδειας και λόγω των κανονιστικών διατάξεων. Επειδή δεν είναι δυνατόν να ξεπεραστούν όλες οι δυσκολίες ταυτόχρονα και προκειμένου να εξασφαλιστεί η υλοποίηση και η επιτυχία των διευρωπαϊκών δικτύων, είναι απαραίτητο να περιοριστούμε στον καθορισμό των βασικών βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων στόχων του συνολικού σχεδίου. Όπως υπογράμμισε η ΟΚΕ, οι στόχοι πρέπει να καθοριστούν στο πλαίσιο μιας σφαιρικής σύλληψης που να λαμβάνει υπόψη τη διευρωπαϊκή διάσταση της δικτύωσης χωρίς ωστόσο να παραμελεί τις διάφορες πτυχές που συνδέονται με τη βελτίωση των δομών, την ενιαία διαχείριση των συστημάτων και την αποτελεσματικότητα.

3.3. Εάν και είναι σαφές ότι οι αναπτυξιακές διεργασίες πρέπει να είναι συνεχείς και να μην διακόπτονται, η ΟΚΕ

θεωρεί ότι θα ήταν ασφαλώς χρήσιμο να υποβάλλονται σε τακτική αναθεώρηση, κατά την οποία θα εξετάζονται οι διάφορες πιθανές εξελίξεις που σημειώνονται στους προανατολισμούς και εάν υφίσταται λόγος, να πραγματοποιείται η επαναδιατύπωση και η συμπλήρωσή τους καθώς και επανακαθορισμός των στόχων τους και κυρίως του ρυθμιστικού πλαισίου ανάλογα με το βαθμό προόδου.

3.4. Κατά την άποψη της ΟΚΕ, η αναπτυξιακή διαδικασία πρέπει να επιδιώξει να ενσωματώσει πρώτα τα διάφορα υφιστάμενα επιμέρους δίκτυα που θα χρησιμεύσουν ως βάση την ανάπτυξη του συνολικού δικτύου. Σε γενικές γραμμές, η ΟΚΕ υποστηρίζει τους προανατολισμούς που προτείνονται για το σκοπό αυτό διότι, κατ'αρχήν, ανταποκρίνονται στις σημερινές ανάγκες ανάληψης δράσης. Πρέπει ωστόσο τα κράτη μέλη να ολοκληρώσουν πολύ σύντομα τις εργασίες προπαρασκευής και σχεδιασμού και να υποβάλουν τα επενδυτικά σχέδια που απαιτούνται για το διευρωπαϊκό δίκτυο.

3.5. Κάτω από το πρίσμα αυτό, η ΟΚΕ θεωρεί σημαντικό να προσδιορίσει η Επιτροπή τις υπηρεσίες και τις τεχνολογίες για τα συστήματα διαχείρισης επιχειρήσεων και πληροφορικής κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να μπορούν να ενταχθούν από την αρχή στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Αποτελούν αναπόσπαστα μέρη των βασικών όρων που πρέπει να εκπληρώνονται τόσο για την αγορά μεταφορών, όσο και για την επίτευξη των στόχων της πολιτικής μεταφορών. Από τη στιγμή που θα αρχίσει η δ ενέργεια επενδύσεων για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου, οι επενδύσεις «ανεξαρτητοποιούνται» κατά έναν τρόπο, ενώ ασκούν παράλληλα σοβαρή επιρροή στην εκβιομηχάνιση, το εμπόριο και στη συμπεριφορά των καταναλωτών. Είναι γι' αυτό ιδιαίτερα περίπλοκο και δύσκολο να καθοριστούν τόσο οι προτεραιότητες των επενδύσεων, όσο και ο προανατολισμός της αξιοποίησης των υποδομών των μεταφορών.

Η ΟΚΕ συνιστά γι' αυτό να διευκρινιστούν σαφέστερα από ό,τι έως τώρα οι στόχοι των δράσεων, πριν ληφθούν τελικές αποφάσεις και να ενταχθούν σε ένα συνολικό πλαίσιο που να αφορά όλα τα μέσα μεταφορών.

3.6. Επιπλέον, η ΟΚΕ θεωρεί σκόπιμο να αναπτυχθεί μία διαδικασία με περισσότερα κριτήρια με την οποία θα είναι δυνατό να διαπιστωθεί κάτω από ποιές προϋποθέσεις μπορεί να αξιοποιηθεί καλύτερα κάθε επιμέρους μέσο μεταφοράς και αυτό με σκοπό την ενίσχυση της διαλειτουργικότητας και της συμπληρωματικότητας των επιμέρους μέσων μεταφοράς.

Η παρότρυνση για μία παρόμοια διαδικασία με περισσότερα κριτήρια προβάλλεται από πολλά χρόνια και έχει προταθεί επανειλημμένα και από την ΟΚΕ, σε συνδυασμό με άλλα θέματα και με σκοπό τον καλύτερο προγραμματισμό των μελλοντικών εξελίξεων. Σήμερα όμως, που βρισκόμαστε πλέον στα πρόθυρα της δημιουργίας ενός διευρωπαϊκού δικτύου, παρόμοια διαδικασία με περισσότερα κριτήρια είναι πλέον απολύτως αναγκαία, αν επιδιώκεται πράγματι ο παραλληλισμός της κοινής πολιτικής μεταφορών με τη μελλοντική εξέλιξη των μεταφορών.

### 3.7. Η διαδικασία λήψης αποφάσεων

3.7.1. Η πρόταση της Επιτροπής για τις κατευθυντήριες γραμμές TEN συγκεντρώνεται στους στόχους, τις προτεραιότητες και τα βασικά χαρακτηριστικά των δράσεων που επιλέχθη-

καν για την ανάπτυξη των δικτύων αυτών. Σύμφωνα με το άρθρο 25, η Επιτροπή θα είναι αρμόδια να προσδιορίζει, με βάση τη διαδικασία του άρθρου 26, τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος. Τίθεται το ερώτημα εάν θα πρέπει να τροποποιηθεί η πρόταση της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία μόνη η Επιτροπή αποφασίζει κατόπιν διαβούλευσης με την «Επιτροπή Υποδομής».

3.7.2. Η ΟΚΕ, λόγω της μεγάλης σημασίας που έχουν οι αποφάσεις σχετικά με τις δράσεις για τη δημιουργία υποδομών και για την απρόσκοπτη εφαρμογή των αναγκαίων σχεδίων, διερωτάται μήπως θα έπρεπε να προβλεφθεί ότι τα ενδιαφερόμενα μέρη — κράτη μέλη, περιφέρειες, χρήστες και πολίτες — πρέπει να διαθέτουν μεγαλύτερη δυνατότητα επιρροής.

3.7.3. Ακόμη, η ΟΚΕ διερωτάται μήπως, οι αποφάσεις που αφορούν γενικά σχέδια, τα οποία πρέπει να χαρακτηρισθούν ότι παρουσιάζουν κοινό ενδιαφέρον, θα έπρεπε να λαμβάνονται ευθύς εξαρχής, με τη διαδικασία συναπόφασης μεταξύ Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου.

3.7.4. Κατά τον προσδιορισμό των προθεσμιών για την εξέταση προτάσεων της Επιτροπής, σχετικά με σχέδια υποδομών, είναι αναγκαίο να λαμβάνονται υπόψη οι εκάστοτε όροι των διαβουλεύσεων. Επίσης, ο καθορισμός ανάλογων προθεσμιών πρέπει να σχετίζεται με την έκταση του σχεδίου και τις περιβαλλοντικές του πτυχές. Η ΟΚΕ προτείνει να διευκρινιστεί περισσότερο και πιο αναλυτικά η διαδικασία του άρθρου 26 ως προς τις προθεσμίες (κοινή απόφαση για τον προσδιορισμό της προθεσμίας, σταδιακό χρονοδιάγραμμα ανάλογα με την έκταση του σχεδίου που εξετάζεται καθώς και των διαβουλεύσεων που απαιτούνται).

3.7.5. Το άρθρο 27 της πρότασης της Επιτροπής προσδιορίζει ότι η Επιτροπή οφείλει να εκδίδει ετήσιες εκθέσεις σχετικά με την πρόοδο της υλοποίησης των κατευθυντήριων γραμμών, τις οποίες θα απευθύνει στο Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών. Η ΟΚΕ προτείνει να συμπληρώνονται οι εκθέσεις αυτές με ένα χρονοδιάγραμμα στο οποίο θα περιλαμβάνονται τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος.

### 3.8. Χρηματοδότηση σχεδίων υποδομής κοινού ενδιαφέροντος

3.8.1. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο έχει ήδη εξετάσει το ζήτημα της χρηματοδοτικής ρύθμισης που απαιτείται από το άρθρο 129 Γ της Συνθήκης ΕΚ για την ανάληψη ενεργειών στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων και έλαβε τις πρώτες αποφάσεις σχετικά με τον κατάλογο των σχεδίων. Οι χρηματοδοτικές παρεμβάσεις θα αποτελέσουν αντικείμενο χωριστής ρύθμισης.

3.8.2. Η Επιτροπή στη Λευκή Βίβλο για την ανάπτυξη κοινής πολιτικής μεταφορών [έγγρ. COM(92) 494] υπολογίζει τις ανάγκες χρηματοδότησης για την δημιουργία διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών σε 220 δισεκατ. Ecu ως το 1999. Εν τω μεταξύ όμως, η Ομάδα Christophers εκτιμά τις χρηματοδοτικές ανάγκες για τα πρώτα δέκα σχέδια και μόνο (χωρίς το πρόγραμμα Öresund) σε 68 δισεκατ. Ecu τουλάχιστον. Στην πρόταση της Επιτροπής για τις κατευθυντήριες γραμμές ΤΕΒ η χρηματοδότηση εκτιμάται σε 400 δισεκατ. Ecu για τα επόμενα 15 χρόνια.

3.8.3. Είναι σαφές ότι ο απαραίτητος όγκος επενδύσεων γι' αυτό το χρονικό διάστημα δεν είναι δυνατό να καλυφθεί μόνο από τους δημόσιους προϋπολογισμούς των κρατών μελών ή από τα ταμεία της Ένωσης. Συνεπώς, η ΟΚΕ τονίζει την αναγκαιότητα να βρεθεί ιδιωτικό κεφάλαιο για την πραγματοποίηση επενδύσεων στον τομέα των υποδομών.

3.8.4. Η ΟΚΕ κρίνει όμως επίσης, ότι η συμμετοχή ιδιωτικού κεφαλαίου στη χρηματοδότηση των υποδομών δεν πρέπει να αφαιρέσει από τον δημόσιο τομέα την ευθύνη για τον προγραμματισμό των σχεδίων, καθώς και τον έλεγχο για την υλοποίηση των τμημάτων των σχεδίων και κατά συνέπεια για το σύνολο του δικτύου. Είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η απόλυτη αρμοδιότητα του κράτους για τα προληπτικά μέτρα στο έδαφος του οποίου πραγματοποιούνται οι διασυνδέσεις των μεταφορών.

3.8.5. Η ΟΚΕ εκφράζει επιπλέον την άποψη ότι η συμμετοχή του ιδιωτικού κεφαλαίου στη χρηματοδότηση σχεδίων υποδομών δεν θα πρέπει να διαταράσσει τον ενιαίο χαρακτήρα και την συνοχή του επιμέρους δικτύου. Αυτό αφορά ιδίως το σιδηροδρομικό δίκτυο, στο οποίο η στενή σχέση μεταξύ της επιχείρησης και της υποδομής του δικτύου, οφείλεται τόσο σε ιστορικούς όσο και σε αντικειμενικούς λόγους. Η πρόσβαση στο δίκτυο θα πρέπει και στο μέλλον να ελέγχεται με βάση κριτήρια κοινωνικού και οικονομικού χαρακτήρα και να μην επαφίεται αποκλειστικά στους επιχειρηματικούς υπολογισμούς του ιδιωτικού φορέα που εκμεταλλεύεται μέρος του δικτύου.

3.8.6. Η ΟΚΕ τονίζει ότι είναι αναγκαίο να υπάρξουν κοινά μέσα χρηματοδότησης. Τόσο τα υφιστάμενα όσο και τα μελλοντικά μέσα χρηματοδότησης θα πρέπει να συνδεθούν σε ένα κοινότομο και εναρμονισμένο σφαιρικό σχέδιο. Θα έπρεπε ακόμη να εξετασθεί και η δυνατότητα δανεισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ιδιωτικές αγορές κεφαλαίου. Κατ' αυτό τον τρόπο θα δημιουργηθούν κίνητρα για την καταβολή προσπαθειών για την χρηματοδότηση εκ μέρους των ενδιαφερόμενων κρατών μελών. Μόνο κατ' αυτόν τον τρόπο μπορεί να διασφαλιστεί ότι θα υλοποιηθούν ακόμη και εκείνα τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος, για τα οποία ούτε τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορούν να συγκεντρώσουν τα απαραίτητα δημόσια οικονομικά μέσα, αλλά ούτε και να παροτρυνθεί και το ενδιαφέρον ιδιωτών επενδυτών.

#### 4. Προσανατολισμοί

4.1. Η θέση σε κίνηση της αναπτυξιακής διαδικασίας, δηλαδή, της σφαιρικής σύλληψης, απαιτεί να καθοριστούν σαφώς και να τεθούν ρητώς υπόψη των κρατών μελών, ορισμένοι προσανατολισμοί, οι οποίοι, όσον αφορά τα επενδυτικά σχέδια, θα δεσμεύουν τα όργανα της Κοινότητας, τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και τους ιδιώτες επενδυτές.

Από την άποψη αυτή, πρέπει να ληφθούν υπόψη τα σχέδια των υφιστάμενων δικτύων, τα κριτήρια και οι διαδικασίες καθορισμού σχεδίων κοινοτικού ενδιαφέροντος καθώς και οι στόχοι της πολιτικής μεταφορών.

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι οι προσανατολισμοί που προτείνονται σήμερα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο κριτικής επανεξέτασης, προκειμένου να επαληθευθεί κυρίως ότι λαμβάνουν επαρκώς υπόψη τον μελλοντικό χαρακτήρα συνδυασμένης λει-

τουργίας των μέσων μεταφοράς του συνολικού δικτύου. Για το λόγο αυτό, η ΟΚΕ προβλέπει στις ακόλουθες παρατηρήσεις.

Κατά τον καθορισμό των προσανατολισμών, ο οποίος είναι τομέας αρμοδιότητας της Κοινότητας, οι στόχοι, οι γενικές γραμμές καθώς και τα ειδικά μέτρα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο συντονισμού.

Δεδομένου ότι για την υλοποίηση των διαφόρων σχεδίων προβλέπεται μόνο μία ενιαία ρύθμιση και καμία οδηγία, η ΟΚΕ κρίνει απαραίτητο να θεσπιστεί σε κοινοτικό επίπεδο ένα συντονισμένος σχεδιασμός των επενδύσεων που να ορίζει σαφείς προσανατολισμούς, κατά περίπτωση και σε συνάρτηση με την πρόοδο των σχεδίων, προκειμένου να εξασφαλιστεί η τήρηση του σχεδιασμού.

4.1.1. Ένα συνολικό πρότυπο διευρωπαϊκού δικτύου πρέπει να καθορίζεται ως σχεδιασμός των προσανατολισμών και να λαμβάνει υπόψη τόσο τους στόχους της ενεργειακής πολιτικής όσο και τους στόχους της καλύτερης δυνατής επιλογής των κύριων σημείων εγκατάστασης των διευρωπαϊκών κυκλοφοριακών κόμβων.

4.1.2. Θα ήταν επίσης σκόπιμο, ενόψει της αύξησης της κυκλοφορίας, να ενσωματωθούν στους προσανατολισμούς οι αστικές και βιομηχανικές περιοχές που θα μπορούσαν να μετατραπούν σε «σημεία διασύνδεσης» για το διευρωπαϊκό δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών.

4.2. Εξάλλου, η ΟΚΕ υποστηρίζει σε γενικές γραμμές την Επιτροπή, η οποία θεωρεί ότι απαιτείται ομοφωνία όσον αφορά τον προσδιορισμό των προσανατολισμών τόσο στο σχεδιασμό των δικτύων όσο και στις γενικές γραμμές των μέτρων, στα κριτήρια και στις διαδικασίες καθορισμού των σχεδίων.

Η ΟΚΕ επιθυμεί ωστόσο να υπενθυμίσει ότι για την επίλυση των επιμέρους προβλημάτων, είναι σημαντικό να αναπτυχθεί η πτυχή της συνδυασμένης λειτουργίας και ο διεθνής χαρακτήρας της σφαιρικής σύλληψης και να αναδειχθεί σε σημείο αναφοράς για τη συμμόρφωση στους στόχους.

#### 5. Κοινοτικά μέτρα και επικουρικότητα

5.1. Η ΟΚΕ σημειώνει ότι σύμφωνα με την Επιτροπή πρέπει να τηρηθεί η αρχή της επικουρικότητας χωρίς όμως το γεγονός αυτό να αποτελέσει φραγμό στην εγκατάσταση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Εκφράζει τη συμφωνία της για το γεγονός ότι εναπόκειται στα ίδια τα κράτη μέλη να προσδιορίσουν τις συγκεκριμένες λεπτομέρειες όπως το χρονοδιάγραμμα και τα διάφορα στάδια της θέσης σε λειτουργία των απαιτούμενων για το δίκτυο υποδομών.

5.2. Ωστόσο, πρέπει να υπάρξει μέριμνα, σε κοινοτικό επίπεδο, ώστε να αρθούν σε εύλογο χρονικό διάστημα τα εμπόδια που θα μπορούσαν να προκύψουν σε επίπεδο κρατών μελών και τα οποία θα πρέπει να εξαλειφθούν πλήρως. Τούτο δεν αφορά μόνο την εφαρμογή των μέτρων για την κατασκευή ή τη χρηματοδότηση αλλά και τις κανονιστικές διατάξεις που μπορεί να αφορούν τους χρήστες.

5.3. Η ΟΚΕ υποστηρίζει συνολικά τις γενικές αρχές της υλοποίησης των σχεδίων για τα δίκτυα καθώς και τις διάφορες μορφές μέτρων σχετικά με τα σχέδια γενικού ενδιαφέροντος. Επίσης, υπογραμμίζει ότι, ιδίως στον εν λόγω τομέα, ισχύει και πρέπει να τηρείται η αρχή της επικουρικότητας και ότι υφίσταται δυνατότητα σύνδεσης και με τις ιδιωτικές επενδύσεις.

## 6. Δράσεις έρευνας και ανάπτυξης

6.1. Η ΟΚΕ αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στις δράσεις έρευνας και ανάπτυξης. Οι δράσεις αυτές έχουν θεμελιώδη σημασία για την ανάπτυξη μιας σφαιρικής σύλληψης ενός διευρωπαϊκού διαλειτουργικού δικτύου μεταφορών, καθώς και για άλλα μέτρα που αφορούν συγκεκριμένους στόχους.

6.2. Μέσω των δράσεων αυτών, θα γίνει δυνατό να ληφθούν αντικειμενικές πολιτικές αποφάσεις και να εξεταστούν οι επιπτώσεις των πιθανών επιλογών. Παρόμοια στήριξη των αποφάσεων είναι απαραίτητη, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για αποφάσεις των πολιτικών αρχών σχετικά με την μακροπρόθεσμη δέσμευση του δημοσίου και ιδιωτικού κεφαλαίου για την πραγματοποίηση επενδύσεων στον τομέα των υποδομών και για την αξιοποίηση των τεχνολογιών διαχείρισης και επικοινωνίας στις μεταφορές. Σ' αυτή την περίπτωση, είναι επίσης απαραίτητη η σαφής περιγραφή των τεχνολογιών που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν στο ευρωπαϊκό γενικό δίκτυο ως βασικά στοιχεία του δικτύου αυτού.

Κατ' αυτό τον τρόπο, τόσο η βιομηχανία όσο και οι αρμόδιες αρχές θα είναι καλύτερα πληροφορημένες σχετικά με την κατάσταση της ροής των μεταφορών και συγχρόνως, θα είναι σε θέση να αποφασίζουν καλύτερα σχετικά με το ερώτημα με ποιές διασυνδέσεις και ποιό μέσον μεταφοράς μπορεί να ικανοποιηθεί αποτελεσματικότερα η ζήτηση. Η ΟΚΕ έχει προτείνει σχετικά τη δημιουργία τράπεζας δεδομένων των μεταφορών, μέσω της οποίας θα γίνει δυνατό να προβλέπονται οι ενδεχόμενες εξελίξεις της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών και να εξεταστούν κατάλληλα.

6.3. Επομένως, τα μέτρα έρευνας θα πρέπει να συγκεντρώνονται στη δημιουργία προϋποθέσεων για τη διαλειτουργικότητα και τη σύνδεση των δικτύων μεταφοράς, λαμβάνοντας ιδιαίτερα υπόψη τις δυνατότητες συνδυασμού όλων των μέσων μεταφοράς και την πρόσβαση σ' αυτά.

6.4. Οι δράσεις έρευνας και ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την επικουρικότητα και να αναπτύσσονται ιδιαίτερα σε αυτόν τον τομέα κατά τέτοιον τρόπο ώστε να είναι δυνατό να αξιοποιηθούν οι συνεργίες μεταξύ των σχετικών εργασιών των κρατών μελών και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό αφορά και τις εργασίες άλλων διεθνών οργανισμών. Αυτός είναι και ο μόνος τρόπος με τον οποίο οι πολύ περιορισμένοι οικονομικοί πόροι του τέταρτου προγράμματος-πλαίσιο θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν με τον καλύτερο τρόπο.

6.5. Η ΟΚΕ επιδοκιμάζει το γεγονός ότι στο τέταρτο πρόγραμμα έρευνας περιλαμβάνεται και ένα ειδικό πρόγραμμα για τον τομέα των μεταφορών<sup>(1)</sup>. Ιδιαίτερη σημασία έχει το κεφάλαιο «Στρατηγική έρευνα για ένα διευρωπαϊκό διαλειτουργικό δίκτυο». Ως θετική αφετηρία θεωρεί επίσης η ΟΚΕ πέντε τομείς δραστηριότητας που περιλαμβάνονται στο κεφάλαιο αυτό.

— Πληροφορίες σχετικά με την κινητικότητα: Συγκέντρωση στοιχείων ως προϋπόθεση για μία τράπεζα δεδομένων

— Ενίσχυση της δυνατότητας συνδυασμένων μεταφορών: Διερεύνηση των τεχνικών και οργανωτικών προϋποθέσεων της σύνδεσης μεταξύ των διαφόρων δικτύων των επιμέρους παραγόντων ανάλογα με την συμπληρωματικότητά τους

— Η οικονομική αποδοτικότητα του συστήματος μεταφορών

— Οργανωτική διαμόρφωση και διαλειτουργικότητα: Απαραίτητη προϋπόθεση για την διαλειτουργικότητα είναι η τυποποίηση

— Έρευνες με μελλοντικό προσανατολισμό: Οι σημαντικές νέες τεχνολογίες θα πρέπει να εξετάζονται και σχετικά με τις θεσμικές, οργανωτικές, οικονομικές και κοινωνικές μεταβολές που μπορεί να προκύψουν από αυτές.

6.6. Τέλος, η στρατηγική έρευνα θα πρέπει να περιλαμβάνει και αναλύσεις των ρυθμιστικών βασικών όρων, καθώς και της χρησιμοποίησης των ρυθμιστικών μέτρων που πρόκειται να εφαρμοστούν για την επίτευξη των στόχων της πολιτικής μεταφορών.

Οι αναλύσεις για την ρυθμιστική πολιτική πρέπει να συμπεριλαμβάνουν και τις κοινωνικές και οικονομικές πτυχές που αφορούν τους χρήστες των μεταφορών.

6.7. Κατά τη γνώμη της ΟΚΕ, η ιδέα που αναπτύσσεται στο Κεφάλαιο 2 σχετικά με την κατάρτιση ενός ευρωπαϊκού χάρτη των σημείων διασύνδεσης των διαλειτουργικών μεταφορών, θα μπορούσε να είναι πολύ χρήσιμη τόσο ως μέσο, όσο και ως αντικείμενο της στρατηγικής έρευνας.

## 7. Ειδικά χαρακτηριστικά των τμημάτων του δικτύου

Η ΟΚΕ έχει εκδώσει γνωμοδότηση<sup>(2)</sup> για σχεδόν όλες τις προτάσεις της Επιτροπής σχετικά με τους επιμέρους τομείς των μεταφορών και τα τμήματα των δικτύων. Στο παρόν κείμενο θα διατυπωθούν στη συνέχεια ορισμένες παρατηρήσεις σχετικά με τρεις τομείς που δεν έχουν εξεταστεί ακόμη: «λιμάνια», «αεροδρόμια» και «συμβατικά σιδηροδρομικά δίκτυα».

(1) Γνωμοδότηση για τα ειδικά προγράμματα E & A (έγγρ. CES 1019/94 της 14/15. 9. 1994).

(2) Τραίνα μεγάλης ταχύτητας (εισηγητής: ο κ. Bleser — ΕΕ αριθ. C 191 της 22. 7. 1991, σ. 22): Συνδυασμένες μεταφορές (εισηγητής: ο κ. Tukker — ΕΕ αριθ. C 19 της 25. 1. 1993, σ. 29): Υποδομές μεταφορών: οδικό και πλωτό δίκτυο (εισηγητής: ο κ. Bonvicini — ΕΕ αριθ. C 19 της 25. 1. 1993, σ. 32).

## 7.1. Λιμάνια

7.1.1. Σύμφωνα με την Επιτροπή, η ανάπτυξη των θαλάσσιων λιμανιών και των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούν σημαντικό και επιθυμητό μέρος της κοινής πολιτικής μεταφορών, καθώς και της ανάπτυξης του διευρωπαϊκού δικτύου. Τα λιμάνια και οι θαλάσσιες μεταφορές θεωρούνται ουσιαστικός παράγοντας των αρχών και των αντιλήψεων, στους οποίους στηρίζεται το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, επειδή:

- συμβάλλουν στην ανάπτυξη του εσωτερικού και εξωτερικού εμπορίου της Κοινότητας;
- διευρύνουν το φάσμα των θαλάσσιων μεταφορών εντός της Κοινότητας;
- δημιουργούν δυνατότητες για μία μερική μετατόπιση του όγκου των μεταφορών προς άλλα μέσα μεταφορών και συμβάλλουν κατ'αυτόν τον τρόπο καθοριστικά στην ύπαρξη μακροπρόθεσμης κινητικότητας.

7.1.2. Η ΟΚΕ εκτιμά τις κατευθυντήριες γραμμές για την λιμενική πολιτική ως θετικό βήμα. Επιδιοκμαίνει, συνεπώς, το γεγονός ότι η πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, περιλαμβάνουν ένα κοινό σχέδιο για την ανάπτυξη των θαλάσσιων λιμανιών και συμφωνεί με τα κριτήρια που προτείνει η Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα κοινού ενδιαφέροντος, τα οποία αφορούν τα λιμάνια.

7.1.3. Σύμφωνα με τη γνώμη της ΟΚΕ θα πρέπει τα σχέδια για την ανάπτυξη των μεταφορών να παραλληλισθούν με τις διασυνδέσεις που έχουν προβλεφθεί για τα άλλα μεταφορικά μέσα, στα πλαίσια της δημιουργίας ενός διευρωπαϊκού δικτύου. Η ΟΚΕ περιμένει γι' αυτό με ενδιαφέρον την ανακοίνωση που αναγγέλεται στο σημείο 75 της αιτιολογίας της πρότασης της Επιτροπής, σχετικά με την προώθηση των παράκτιων μεταφορών και των θαλάσσιων μεταφορών σε μικρές αποστάσεις και παροτρύνει την ομάδα εργασίας που είναι αρμόδια για τα λιμάνια και για τις θαλάσσιες μεταφορές των κρατών μελών, να ολοκληρώσει το συντομότερο δυνατό, τις εργασίες της σχετικά με τις δυνατότητες αναβάθμισης επιμέρους λιμανιών και βελτίωσης της θέσης τους στην αλυσίδα των μεταφορών. Η ΟΚΕ διαπιστώνει ότι ήδη στην έκθεση της ομάδας εργασίας «Λιμάνια» της Επιτροπής [εγγρ. SEK(93) 2129 τελικό] σκιαγραφείται μία σειρά ενδεχόμενων σχεδίων σχετικά με τον τομέα αυτό και σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της, ορισμένα από τα σχέδια αυτά θα μπορούσαν να υλοποιηθούν σύντομα.

Η ΟΚΕ συμμαρξίζεται ωστόσο την άποψη ότι τα προτεινόμενα σχέδια δεν πρέπει να προκαλέσουν στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των επιμέρους λιμανιών και συμφωνεί ότι τα σχέδια για την ανάπτυξη των λιμανιών πρέπει να πραγματοποιηθούν σύμφωνα με μία ελαστική σύλληψη, που να είναι προσαρμοσμένη στην κάθε περίπτωση και όχι σύμφωνα με ένα άκαμπτο γενικό σχέδιο.

7.1.4. Σε μια σφαιρική σύλληψη που υπογραμμίζει το χαρακτήρα συνδυασμένης λειτουργίας των μέσων μεταφοράς σε ένα διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, οι ποτάμιοι λιμένες μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην ολοκλήρωση αλλά η ΟΚΕ θεωρεί ότι το ζήτημα αυτό πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο ιδιαίτερου κεφαλαίου<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Η ΟΚΕ παραπέμπει στη γνωμοδότηση πρωτοβουλίας της για την Εσωτερική Ναυσιπλοία (εισηγητής: ο κ. von Haus) και, ιδίως, στο κεφάλαιο 7 «Διευρωπαϊκό δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών».

## 7.2. Αερολιμένες

7.2.1. Και οι αερολιμένες διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στο συνολικό σύστημα μεταφορών προσώπων και εμπορευμάτων. Για το λόγο αυτό, η ΟΚΕ συμφωνεί με τους προσανατολισμούς της Επιτροπής, οι οποίοι υπογραμμίζουν ότι πρέπει να αυξηθεί η χωρητικότητα των αερολιμένων. Τούτο αφορά τόσο τη βελτίωση των συνδέσεων με τα άλλα μέσα μεταφοράς όσο και την εν γένει πρόσβαση στους αερολιμένες.

7.2.2. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι πρέπει, κατ'αρχάς, να δοθεί προτεραιότητα στη βελτίωση των συστημάτων ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, που έχει καθοριστική σημασία για την αποδοτικότητα του δικτύου.

7.2.3. Κατά την άποψη της ΟΚΕ, όταν λαμβάνονται αποφάσεις που αφορούν τη δυναμικότητα των αερολιμένων πρέπει να συνυπολογίζονται ως παράγοντες η ζήτηση στην αγορά και ο ανταγωνισμός μεταξύ αερολιμένων. Επιπλέον, τα κράτη μέλη και οι επιχειρήσεις που έχουν την εκμετάλλευση αερολιμένων πρέπει να λάβουν στο μέλλον ορισμένες αποφάσεις που ενδέχεται να οδηγήσουν σε αύξηση της δυναμικότητας και αφορούν ιδιαιτέρως την αποτελεσματικότερη αξιοποίηση και την αύξηση της αποδοτικότητας των αερολιμένων. Έτσι, η κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης (slots) για τον καλύτερο προγραμματισμό της λειτουργίας του αερολιμένου και η δημιουργία ενός ευνοϊκότερου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος έχουν καθοριστική σημασία για τους αερομεταφορείς.

## 7.3. Συμβατικοί σιδηρόδρομοι

7.3.1. Η ΟΚΕ επισημαίνει ότι οι αρνητικές επιπτώσεις της μη ισορροπημένης επενδυτικής πολιτικής που ασκήθηκε τις τελευταίες δεκαετίες στον τομέα των υποδομών επιβάρυναν κυρίως το σιδηροδρομικό δίκτυο. Δεν προβλέφθηκε σχεδόν καμία επέκταση και οι επενδύσεις περιορίστηκαν στην ουσία στην ηλεκτροδότηση γραμμών. Για το λόγο αυτό, το σιδηροδρομικό δίκτυο αντανάκλα σε βαθμό μεγαλύτερο από το οδικό δίκτυο τις αναγκαιότητες που αφορούν τα εσωτερικά δίκτυα μεταφορών στα κράτη μέλη, όχι όμως και τις διαφοροποιημένες ανάγκες στο πλαίσιο της ολοκλήρωσης της Ευρώπης. Συνεπώς, η Ένωση πρέπει οπωσδήποτε να καταβάλει ιδιαίτερες προσπάθειες στον τομέα των σιδηροδρομικών δικτύων.

7.3.2. Η ΟΚΕ επικροτεί, συνεπώς, το γεγονός ότι η στρατηγική που ακολουθούσε μέχρι τώρα η Ένωση στον τομέα της δημιουργίας δικτύου τραιών μεγάλης ταχύτητας θα συμπληρωθεί, επιτέλους, με σχέδια που αφορούν το συμβατικό σιδηροδρομικό δίκτυο και τα δίκτυα για τις συνδυασμένες μεταφορές. Αυτοί οι τρεις συντελεστές διαμορφώνουν το βασικό δίκτυο των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών. Κατά το σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων κατασκευής στα σιδηροδρομικά δίκτυα πρέπει να ληφθεί μέριμνα ώστε η χρηματοδότηση των έργων που αφορούν το συμβατικό δίκτυο να μην υστερεί αναλογικά σε σχέση με τη χρηματοδότηση των έργων που αφορούν το δίκτυο μεγάλης ταχύτητας.

7.3.3. Η δημιουργία του εν λόγω βασικού δικτύου είναι απαραίτητη στο πλαίσιο των κεντρικού στόχου της Κοινότητας στον τομέα των υποδομών, που είναι η ισορροπημένη κατανομή των ρευσμάτων κυκλοφορίας στα διάφορα μέσα μεταφοράς. Πρέπει να εμποδιστεί η περαιτέρω σχετική ή απόλυτη μείωση του μεριδίου των σιδηροδρόμων στο σύνολο των μεταφορών και ιδιαιτέρως στη μεταφορά εμπορευμάτων. Τούτο είναι οπωσδήποτε σημαντικό και για τα άλλα μέσα μεταφοράς:

ιδιαίτερως οι οδικές μεταφορές θα βρεθούν αντιμέτωπες με ένα διαρκώς διογκούμενο πρόβλημα συμφόρησης σε περίπτωση που δεν μεταφερθεί στους σιδηροδρόμους ένα σημαντικό μέρος της αναμενόμενης αύξησης των μεταφορών.

#### 8. Σκιαγράφηση των μεταγενέστερων εξελίξεων της κοινής πολιτικής μεταφορών

8.1. Οι πιο πρόσφατες εξελίξεις στην υλοποίηση των διευρωπαϊκών δικτύων έχουν δείξει μέχρι σήμερα ότι όλα τα κράτη μέλη έχουν αποδεχθεί επί της ουσίας αυτή τη λογική πρόοδο στην κοινή πολιτική μεταφορών και επιθυμούν να συμβάλουν στην εγκατάσταση των δικτύων.

8.2. Οι προτάσεις χρηματοδότησης των διευρωπαϊκών δικτύων που έχουν υποβληθεί μέχρι τώρα δείχνουν ότι υφίσταται συμφωνία όσον αφορά τα μέτρα που έχουν αποφασιστεί έως σήμερα και ότι η Ένωση είναι σε θέση να αναλάβει δράση στον τομέα αυτό. Από αυτό προκύπτει επίσης ότι υπάρχει πεποίθηση όσον αφορά τη δυνατότητα να συνδεθούν οι υποδομές των κρατών μελών ώστε να αποτελέσουν ένα μεγάλο διευρωπαϊκό δίκτυο.

8.3. Ωστόσο, η ΟΚΕ πιστεύει ότι εάν επιτευχθούν ή όχι οι φιλόδοξοι στόχοι που έχουν τεθεί, τούτο θα εξαρτηθεί από την επιτάχυνση των διοικητικών διαδικασιών και από την εξάλειψη των εμποδίων που υφίστανται σε επίπεδο κρατών μελών. Σύμφωνα με την έκθεση Christophersen υπολείπονται ακόμη πολλές αναλύσεις. Τούτες πρέπει να πραγματοποιηθούν και να ολοκληρωθούν χωρίς καθυστέρηση.

8.4. Σχετικά, η ΟΚΕ επιθυμεί να τονίσει ιδιαίτερως ότι κατά την άποψή της πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στις ακόλουθες εργασίες:

— Καθορισμός των προτεραιοτήτων για τη δημιουργία του διευρωπαϊκού δικτύου στο πλαίσιο της απαιτούμενης συνολικής θεώρησης, καθώς και ενιαία αξιολόγηση των έργων από την άποψη του περιβάλλοντος, της κερδοφορίας και της σημασίας τους για την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση

— άμεση σύσταση θεσμικών φορέων, στους οποίους θα συμμετέχουν δημόσιες και ιδιωτικές υπηρεσίες, προκειμένου να ανευρεθούν οι καταλληλότερες μέθοδοι και τα αποδοτικότερα μέσα για την υλοποίηση των επιμέρους έργων, κατά τρόπο που προκαλεί όσο το δυνατό λιγότερη συμφόρηση, καθώς και για τον εντοπισμό των εμποδίων που πρέπει να υπερβληθούν προς όφελος της Ευρωπαϊκής Ένωσης·

— την κατά προτεραιότητα μελέτη των πλεονεκτημάτων και των αδυναμιών των ισχυουσών διατάξεων, που καθορίζονται από τα επιμέρους κράτη μέλη και από την Κοινότητα, με στόχο τη δημιουργία ενός ρυθμιστικού πλαισίου που ταιριάζει στη συνολική θεώρηση·

— την ανάπτυξη μορφών χρηματοδότησης για τη δημιουργία και την επέκταση του διευρωπαϊκού δικτύου, στις οποίες να συμμετέχουν ή να προσελκυσθούν ιδιωτικοί φορείς.

8.5. Κατά τη γνώμη της ΟΚΕ, η σημαντικότερη αποστολή που πρέπει να εκπληρωθεί σε συνδυασμό με την ανάπτυξη μιας συνολικής σύλληψης του διευρωπαϊκού δικτύου συνδυασμένων μεταφορών αφορά κυρίως τον καθορισμό των κριτηρίων και των επιμέρους μέτρων για τη διαλειτουργικότητα των διαφόρων μέσων μεταφοράς σε κοινοτικό επίπεδο.

8.6. Στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό, πρέπει να υπάρξει μια εξομοίωση των νέων τεχνολογιών, όπως π.χ. στον τομέα των συστημάτων διαχείρισης της οδικής και της εναέριας κυκλοφορίας καθώς και της ναυσιπλοΐας ή των πολυμερών συστημάτων εντοπισμού μέσω δορυφορικής επικοινωνίας, προκειμένου να καταστεί δυνατό να αξιοποιηθούν σε όλα τα κράτη μέλη.

8.7. Επιπλέον, η ΟΚΕ θεωρεί ότι πρέπει ήδη να δοθεί ιδιαίτερη σημασία στη δυνατότητα της εξέλιξης του διευρωπαϊκού δικτύου κατά τρόπο που να επιτρέπει την ένταξή του σε ένα σύστημα παγκοσμίου εμβέλειας. Το δίκτυο θα πρέπει ευθύς εξαρχής να είναι προσβάσιμο για τις παγκόσμιες μεταφορές. Για το σκοπό αυτό πρέπει, όμως, να καθοριστούν σήμερα ήδη οι στόχοι, οι προτεραιότητες και οι προϋποθέσεις.

Βρυξέλλες, 23 Νοεμβρίου 1994.

Ο Πρόεδρος της  
Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής  
Carlos FERRER