

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

COM(94) 106 τελικό
Βρυξέλλες, 07.04.1994
94/ 0098(COD)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι προσανατολισμοί που παρουσιάζονται στον παρόν έγγραφο εφαρμόζουν στον τομέα των μεταφορών τις διατάξεις σχετικά με τα διευρωπαϊκά δίκτυα του κεφαλαίου XII της Συνθήκης.

Επίσης, λαμβάνουν υπόψη τις αντιλήψεις και τις δηλώσεις σχετικά με την ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών. Η σημασία της ανάπτυξης του δικτύου υπογραμμίστηκε ειδικά κατά τα τρία τελευταία Ευρωπαϊκά Συμβούλια και ειδικότερα το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο των Βρυξελλών που πραγματοποιήθηκε το Δεκέμβριο του 1993 με το λευκό βιβλίο για την ανταγωνιστικότητα, την ανάπτυξη και την απασχόληση.

Οι προσανατολισμοί απευθύνονται επίσημα στα κράτη μέλη, αλλά αφορούν και τα όργανα της Κοινότητας καθώς και τους χρηματοδοτικούς φορείς και τους ιδιωτικούς επενδυτές.

Οι προσανατολισμοί εγκαινιάζουν μία διαδικασία, η οποία αποτελεί την πρώτη προσπάθεια της Κοινότητας να παράσχει η ίδια τα μέσα για την προσαρμογή και την τροποποίηση των υφιστάμενων στρατηγικών στο πλαίσιο ενός εγχειρήματος αυτοδιόρθωσης, περιλαμβανομένων και άλλων κοινοτικών πολιτικών, μέσω της καλύτερης γνώσης των οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών παραγόντων που εμπλέκονται στη ζήτηση για μεταφορές και τις συνέπειές της.

Η διαδικασία αυτή αρχίζει με την παρούσα πρόταση απόφασης με βάση την υπάρχουσα πληροφόρηση και τα υφιστάμενα πρότυπα ανάπτυξης για τα διάφορα μέσα μεταφοράς στα κράτη μέλη και θα τείνει σταδιακά προς την ολοκλήρωση αυτής της ποικιλίας τρόπων σκέψης και δράσης, συμπεριλαμβανομένων των ποικίλων χρονοδιαγραμμάτων. Για το σκοπό αυτό, προβλέπεται η στενή συνεργασία μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών, κυρίως μέσω της επιτροπής υποδομών.

Οι προσανατολισμοί περιλαμβάνουν

- σχέδια δικτύου για τα διάφορα μέσα μεταφοράς, που απεικονίζουν τη σημερινή κατάσταση και τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να αναπτυχθεί το δίκτυο προοδευτικά έως το έτος 2010,
- τις γενικές γραμμές δράσης που συνιστούν μία αναπτυξιακή διαδικασία, η οποία οδηγεί στη δημιουργία δικτύου μεταφορών που μπορεί να ανταποκρίνεται κατάλληλα στις ανάγκες των προσεχών δεκαετιών,
- κριτήρια και διαδικασία για τον προσδιορισμό έργων κοινού ενδιαφέροντος για την εφαρμογή των προβλεπόμενων μέτρων.

Οι προσανατολισμοί αποσκοπούν

- στην ολοκλήρωση της ενιαίας διευρωπαϊκής αγοράς μεταφορών, εντοπίζοντας τον τρόπο επίτευξης κατάλληλων υποδομών, ο οποίος προωθεί αποδοτικές και ασφαλείς υπηρεσίες μεταφορών υπό τις καλύτερες δυνατές περιβαλλοντικές και κοινωνικές συνθήκες
 - στην επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας για τα άτομα και τα εμπορεύματα στην Ευρώπη
 - στη βελτίωση της πρόσβασης και την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής
- προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στους πολίτες, τους οικονομικούς φορείς καθώς και στις περιφερειακές και τις τοπικές αρχές να επωφεληθούν από τη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα.

Η σημερινή εξέταση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών παρέχει τα κατωτέρω αποτελέσματα για τα διάφορα μέσα μεταφοράς:

- Οδικό δίκτυο: οδοί μήκους 58.000 χλμ. θεωρούνται διευρωπαϊκής φύσης. Εκτός από τις οδούς αυτές, οι ενέργειες που προβλέπουν τα κράτη μέλη περιλαμβάνουν επαναχαράξεις, αναβαθμίσεις και, κυρίως στις περιφερειακές περιοχές, την κατασκευή νέων συνδέσεων.
- Σιδηροδρομικό δίκτυο: το σιδηροδρομικό δίκτυο έχει μήκος 70.000 χλμ., εκ των οποίων τα 23.000 χλμ. ανήκουν στο σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας είτε ως νέες γραμμές είτε

ως βελτιωμένες για ταχύτητες ίσες ή μεγαλύτερες των 200 χλμ/ώρα περίπου, οι οποίες συνδέουν συνήθως τα μεγάλα αστικά κέντρα της Κοινότητας.

Οι υπόλοιπες γραμμές εξυπηρετούν τις υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών ή παρέχουν πρόσβαση σε περιφέρειες ή λιμάνια.

- Το δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών έχει μήκος 12.000 χλμ.
- Οι συνδέσεις του δικτύου συνδυασμένων μεταφορών θα αποτελούνται από διαδρόμους και καλά ανεπτυγμένες πλατφόρμες συνδυασμένων μεταφορών για την αποτελεσματική διαμετακόμιση των προϊόντων μεταξύ του σιδηροδρομικού και του οδικού δικτύου, των εσωτερικών πλωτών και των θαλάσσιων οδών.
- Τα κριτήρια για την επιλογή των σχεδίων που αποσκοπούν στη βελτίωση της θέσης των λιμανιών στη αλυσίδα μεταφορών και της αποδοτικότητας της λειτουργίας τους, προκειμένου να προωθηθεί κατά τον τρόπο αυτό η ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και να βελτιωθεί η θέση των θαλασσίων μεταφορών στην Ευρώπη
- Περίπου 250 αεροδρόμια παρουσιάζουν κοινοτικό ενδιαφέρον - στις περιπτώσεις αυτές, συγκεκριμένα έργα θα συμβάλλουν στη βελτίωση της αποδοτικότητας και της δυναμικότητάς τους.
- Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου της κυκλοφορίας. Η πτυχή αυτή συνδέεται στενά με την αποδοτικότητα και την ασφάλεια του συστήματος μεταφορών ως συνόλου, και ο στρατηγικός χαρακτήρας της την καθιστά βασικό μέσο για την ανάπτυξη του δικτύου και των στοιχείων του. Με την έννοια αυτή, ένα σύστημα ραδιοναυσιπλοΐας υψηλής ποιότητας για την Ευρώπη, ενδεχομένως βασιζόμενο σε δορυφόρους, θα υποστηρίξει την αποτελεσματική λειτουργία του δικτύου.

ενώ η προοδευτική διασύνδεση και ολοκλήρωση των μέσων μεταφοράς θα επιτρέψει την ανάπτυξη συνεργειών που έχουν ως αποτέλεσμα μεγαλύτερη αποδοτικότητα, υψηλότερες προδιαγραφές ασφαλείας, βελτιωμένες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και μικρότερες επιπτώσεις στο περιβάλλον υπό οικονομικά βιώσιμες συνθήκες.

Για το σκοπό αυτό, οι εν λόγω προσανατολισμοί αντικαθιστούν την προσέγγιση με βάση τα μέσα μεταφοράς που υιοθετήθηκε στο παρελθόν από τις αποφάσεις του Συμβουλίου 93/628-630/ΕΟΚ της 29ης Οκτωβρίου 1993 σχετικά με το οδικό δίκτυο, το δίκτυο πλωτών οδών και το δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών.

Η ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών απαιτεί επενδύσεις της τάξεως των 400 δισ. ECU τουλάχιστον κατά τα προσεχή 15 έτη - στο πλαίσιο αυτό, τα πλέον επείγοντα μέτρα έως το έτος 2000 απαιτούν επενδύσεις ύψους 220 δισ. ECU περίπου. Ένας τρόπος εξασφάλισης των επενδύσεων αυτών φαίνεται να είναι η συμπλήρωση των δημοσίων επενδύσεων με σχέδια εταιρικής σχέσης δημοσίου/ιδιωτικού τομέα, όσον αφορά τα οποία πρέπει να επιλυθούν διοικητικά, νομικά, οργανωτικά και χρηματοδοτικά προβλήματα. Η Ομάδα Christophersen εξετάζει συγκεκριμένα προβλήματα που παρουσιάζει η προσέγγιση αυτή. Οι προσανατολισμοί θα συμβάλλουν στην πραγματοποίηση των επενδύσεων αυτών, εντοπίζοντας και θεσπίζοντας μέτρα τα οποία θα βοηθήσουν τη διασάφηση των επιλογών.

A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της απόφασης

1. Το άρθρο 129B της Συνθήκης πρώτη παράγραφος ορίζει ότι "η Κοινότητα συμβάλλει στη δημιουργία και την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων όσον αφορά τα έργα υποδομής στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας". Το άρθρο 129Γ παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο συνεχίζει: "Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που αναφέρονται στο άρθρο 128B, η Κοινότητα καθορίζει ένα σύνολο προσανατολισμών που καλύπτουν τους στόχους, τις προτεραιότητες και τις γενικές γραμμές των μελετώμενων δράσεων στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων - στους εν λόγω προσανατολισμούς προσδιορίζονται κοινού ενδιαφέροντος." Για την εφαρμογή των διατάξεων αυτών, η Συνθήκη προβλέπει τη διαδικασία συναπόφασης Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ύστερα από διαβούλευση της Οικονομικής Επιτροπής και της Επιτροπής των Περιφερειών.

Οι διατάξεις αυτές καθιστούν τα διευρωπαϊκά δίκτυα επίσημο πλαίσιο για κοινοτική δράση στις υποδομές μεταφορών συμπληρώνοντας τον Τίτλο IV της Συνθήκης που εξετάζει ειδικότερα την πολιτική για τις υπηρεσίες μεταφορών στην Κοινότητα. Οι διατάξεις αυτές παρέχουν ένα σαφή ορισμό των στόχων, των προοπτικών και των περιορισμών στην ανάπτυξη της Κοινότητας στον τομέα των υποδομών μεταφορών.

2. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής του Δεκεμβρίου 1993⁽¹⁾, οι κοινοτικοί προσανατολισμοί "για την ανάπτυξη ενός διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών" που προτείνονται εδώ θα εφαρμόσουν στον τομέα των μεταφορών στις ανωτέρω διατάξεις της Συνθήκης.

3. Οι εν λόγω προσανατολισμοί πραγματοποιούν μία πρώτη προσπάθεια προκειμένου να περιληφθούν οι προσανατολισμοί στον τομέα των μεταφορών με βάση το μέσο μεταφοράς σε μία ολοκληρωμένη περιγραφή που αντανακλά μία εικόνα της Ένωσης κατά το έτος 1995 όσον αφορά τη γενική μορφή που θα έχει το ενιαίο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών τα προσεχή 15 έτη περίπου.

4. Οι προσανατολισμοί αυτοί προβλέπουν δράσεις που καθιστούν δυνατή την ανάπτυξη της έννοιας του δικτύου τα προσεχή έτη. Τούτο απαιτεί ειδικότερα την έναρξη μίας διαδικασίας ολοκλήρωσης που ενθαρρύνει τη χρήση των διαφόρων μέσων μεταφοράς σύμφωνα με τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα. Η διαδικασία αυτή θα οδηγήσει σε ένα δίκτυο που βελτιστοποιείται και όσον αφορά τις περιβαλλοντικές πιυχές του. Η εν λόγω διαδικασία εμπλέκει τα κοινοτικά όργανα και τα κράτη μέλη και συνίσταται στη διαρκή βελτίωση της γνώσης και του σχεδιασμού του δικτύου.

5. Το λευκό βιβλίο για τη μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών⁽²⁾ τονίζει επίσης ότι οι υποδομές μεταφορών είναι σημαντικές για την ολοκλήρωση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς καθώς και για την επίτευξη οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στην Κοινότητα. Επίσης, ευνοούν την οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση. Τα Ευρωπαϊκά Συμβούλια του Εδιμβούργου, της Κοπεγχάγης και των Βρυξελλών αναγνώρισαν πλήρως τη σημασία τους και υπογράμμισαν την πρωταρχική σημασία των διευρωπαϊκών δικτύων υποδομών ειδικότερα για την οικονομική ανάκαμψη της Ευρώπης. Το λευκό βιβλίο της Επιτροπής για την οικονομική ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση, που δημοσιεύθηκε το Δεκέμβριο του 1993⁽³⁾ και υποβλήθηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο των Βρυξελλών που διεξήχθη στις 10-11 Δεκεμβρίου 1993, συνεπώς περιλαμβάνει ένα κατάλογο στρατηγικών έργων που σχετίζονται με τη δημιουργία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

6. Η Επιτροπή, υποβάλλοντας τους προσανατολισμούς των διαφόρων μέσων μεταφοράς σε μία μόνο απόφαση, ακολουθεί την πολιτική της που συνίσταται στον καθορισμό ενός κοινοτικού πλαισίου για την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών υποδομών μεταφορών υπέρ μίας κοινής αγοράς μεταφορών στην Κοινότητα. Η προσέγγιση αυτή υπαγορεύεται από τις αποφάσεις του Συμβουλίου της 29.10.93 για τη δημιουργία του οδικού δικτύου, του δικτύου συνδυασμένων μεταφορών και εσωτερικών πλωτών οδών⁽⁴⁾. Το 1991 η έκθεση ROMERA ζητούσε ήδη από την Επιτροπή να εξετάσει και να συντονίσει τα σχέδια δικτύων για όλα τα μέσα μεταφοράς⁽⁵⁾.

(1) COM(93) 701 της 21.12.1993

(2) COM(92) 494

(3) Δελτίο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, συμπλήρωμα 6/93

(4) Αποφάσεις του Συμβουλίου της 29ης Οκτωβρίου 1993 (93/628-630/ΕΟΚ), ΕΕ αριθ. L 305 της 10ης Δεκεμβρίου 1993

(5) Έκθεση ROMERA A3-0161/91 σχετικά με την "κοινή πολιτική στον τομέα των υποδομών μεταφορών"

7. Επιπλέον, οι εν λόγω προσανατολισμοί πρέπει να θεωρηθούν ως το πλαίσιο αναφοράς για την πραγματοποίηση ενεργειών από τις δημόσιες αρχές καθώς και για την πραγματοποίηση άλλων οικονομικών ή κοινωνικών ενεργειών. Θα χρησιμεύσουν ως συντονιστικό μέσο για τα χρηματοδοτικά όργανα της Κοινότητας. Με την παρούσα απόφαση, η Επιτροπή απαντά επίσης στην έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου σχετικά με τη χρηματοδότηση των υποδομών μεταφορών (Τμήμα V, κυρίως 6.6 και 6.7)⁽⁶⁾.

Το περιεχόμενο της απόφασης: προς μία κοινή αγορά και ένα κοινό σύστημα μεταφορών

8. Ο τομέας των μεταφορών συμβάλλει κατά 6% περίπου στο ΑΕΠ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Οι σημερινοί τομείς τους, π.χ. οδικές, σιδηροδρομικές, υδάτινες ή εναέριες μεταφορές, αναπτύχθηκαν διαφορετικά σε ένα πλαίσιο διαφορετικών στρατηγικών και πολιτικών μεταξύ των εθνικών, περιφερειακών και τοπικών οργάνων, αρχών και διοικήσεων καθώς και ασταθών στάσεων απέναντι στον ανταγωνισμό μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς. Τούτο είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθούν μη ισόρροπες διαρθρώσεις κόστους και τιμών, λογιστικές πρακτικές, ρυθμίσεις περί ευθύνης, καθώς και προδιαγραφές για την ασφάλεια και το περιβάλλον. Εντούτοις, η κοινή πολιτική μεταφορών απαιτεί να καταβάλλονται όλες οι προσπάθειες, προκειμένου να καταστούν οι μεταφορές αποδοτικές, φιλικές στο περιβάλλον, ασφαλείς και βιώσιμες για το μέλλον. Τούτο συνεπάγεται ότι τα διάφορα μέσα μεταφοράς δεν ανταγωνίζονται μόνο στην αγορά αυτή αλλά χρησιμοποιούν και τις συμπληρωματικές τους φύσεις και τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματά τους.

9. Οι μεταφορές αποτελούν ένα σημαντικό μέσο για την πολιτική συνοχής της Κοινότητας, καθώς καθιστούν δυνατές τις ροές αγαθών και προσώπων στις συνδέσεις μεταξύ των περιφερειών και των κέντρων δραστηριότητας της Ευρώπης.

10. Η Συνθήκη απαιτεί να αποτελεί η περιβαλλοντική πολιτική τμήμα άλλων κοινοτικών πολιτικών. Το λευκό βιβλίο για "τη μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών" εξέτασε ήδη το ζήτημα αυτό και η Επιτροπή, σύμφωνα με την ανακοίνωσή της⁽⁷⁾, θα εντάξει τη στρατηγική εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στη μελλοντική ανάπτυξη των δικτύων. Η εκτίμηση αυτή σε συνδυασμό με μία κοινωνικο-οικονομική εκτίμηση θα αποτελέσει τμήμα της βάσης για την αναθεώρηση της παρούσας απόφασης.

11. Συνεπώς, η κοινή αγορά μεταφορών πρέπει να αναπτυχθεί ως ανοιχτή αγορά σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον που δίνει τη δυνατότητα στους πολίτες της Ένωσης, τους οικονομικούς φορείς καθώς και στις περιφερειακές και τοπικές αρχές να επωφεληθούν πλήρως από τη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, όπου ενεργεί ποικιλία φορέων και χρηστών με βάση κοινούς κανόνες.

12. Η εν λόγω κοινή αγορά μεταφορών έχει δύο τομείς: την **αγορά επιβατών** (συμπεριλαμβανομένων των ατομικών μεταφορών) και την **αγορά εμπορευμάτων**. Αμφότεροι οι τομείς, χρησιμοποιώντας κοινή υποδομή, υποδιαιρούνται περαιτέρω στην **αγορά τοπικών και περιφερειακών μεταφορών**, αφενός, η οποία εξυπηρετεί τη ζήτηση, αφενός, των πολιτών για κινητικότητα στην περιοχή γύρω από την κατοικία και για καθημερινή μετακίνηση μεταξύ σπιτιού και εργασίας και, αφετέρου, των επιχειρήσεων για μεταφορές στις περιοχές γύρω από τις οικονομικές δραστηριότητες, και στην **αγορά διευρωπαϊκών μεταφορών**, αφετέρου, η οποία εξυπηρετεί τη ζήτηση των πολιτών για ελεύθερη κυκλοφορία στην Ευρώπη για τους ίδιους και/ή τα αγαθά τους σε μεγάλες αποστάσεις. Οι αγορές αυτές εξυπηρετούν επίσης τις εθνικές ανάγκες.

13. Για την κοινή αγορά μεταφορών, η υπάρχουσα υποδομή σιδηροδρομικών, υδάτινων, οδικών και εναερίων μεταφορών πρέπει να εκσυγχρονιστεί. Οι επενδύσεις που απαιτούνται έως το 2010 εκτιμώνται σε 400 δισ. ECU και στο πλαίσιο αυτών έχουν εντοπιστεί έργα ύψους 220 δισ. ECU τα οποία θα εφαρμοστούν έως το 2000.

14. Το μελλοντικό **διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών** αποτελεί τη βασική υποδομή της αγοράς διευρωπαϊκών μεταφορών. Το εν λόγω δίκτυο πρέπει να περιλαμβάνει τις υποδομές των διαφόρων μέσων μεταφοράς καθώς και τις υπηρεσίες διαχείρισης που επιτρέπουν την καλύτερη δυνατή χρήση του δικτύου.

15. Ο βαθμός ολοκλήρωσης μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς προς ένα δίκτυο πολλαπλών μεταφορών θα καθοριστεί από το βαθμό κατά τον οποίο θα συμβάλλουν στα χαρακτηριστικά υπηρεσίας και υποδομής που απαιτεί η κοινή αγορά μεταφορών και οι τομείς της σύμφωνα με κοινωνικο-οικονομικά, τεχνικά και περιβαλλοντικά κριτήρια καθώς και με κριτήρια ασφάλειας. Αυτό

⁽⁶⁾ ΕΕ αριθ. C 69 της 11.3.93.

⁽⁷⁾ COM(93) 701 της 21ης Δεκεμβρίου 1993.

το ολοκληρωμένο δίκτυο πρέπει να δίνει τη δυνατότητα τους προμηθευτές, ιδιοκτήτες και φορείς εκμετάλλευσης των υποδομών να βελτιστοποιούν την προσέγγισή τους, επιτρέποντας ταυτόχρονα στους χρήστες και τους πελάτες των υπηρεσιών μεταφορών, ανεξαρτήτως μέσου, να πραγματοποιούν την καλύτερη δυνατή επιλογή.

16. Εντούτοις, η πλήρης έννοια του ενιαίου διευρωπαϊκού δικτύου πολλαπλών μεταφορών πρέπει ακόμη να αναπτυχθεί προοδευτικά. Το ίδιο ισχύει επίσης για τη χρήση αγωγών. Αν και οι αγωγοί εξετάζονται στο πλαίσιο του διευρωπαϊκού δικτύου ενέργειας, για ορισμένα αγαθά μπορεί να αποτελούν επίσης ενδιαφέρον μέσον μεταφοράς. Οι εξαιρετικά περιορισμένες επιπτώσεις τους στο περιβάλλον μπορεί κάλλιστα να επιφέρουν ισχυρότερη ανάπτυξη αυτού του μέσου μεταφοράς.

17. Τούτο οδηγεί στο κατωτέρω συμπέρασμα: οι μεταφορές είναι

- ένα θεμελιώδες εργαλείο επικοινωνίας και προμήθειας για την Κοινότητα
- ένα ζωτικό και στρατηγικό στοιχείο για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και ευημερία της Ευρώπης
- ένας σημαντικός τομέας της εσωτερικής της αγοράς -

Συνεπώς, η Κοινότητα πρέπει να δημιουργήσει κατάλληλες υποδομές μεταφορών που να εξασφαλίζουν αποτελεσματικές και ασφαλείς υπηρεσίες υπό τις καλύτερες δυνατές περιβαλλοντικές και κοινωνικές συνθήκες.

B. ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ

18. Οι κοινοτικές δράσεις που εξετάζονται στο έγγραφο αυτό μπορούν να αναλυθούν όσον αφορά τις αρχές της επικουρικότητας απαντώντας σε επτά βασικά ερωτήματα.

(α) Ποιοι είναι οι στόχοι της σχεδιαζόμενης κοινοτικής δράσης σε σχέση με τις υποχρεώσεις της Κοινότητας;

Με τη δράση αυτή, η Κοινότητα ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις που θέτει το κεφάλαιο XII της Συνθήκης.

Η προτεινόμενη κοινοτική δράση στον τομέα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών συμβάλλει στην επίτευξη πολλών στόχων της Κοινότητας, μεταξύ άλλων, στην οικονομική ανάπτυξη, την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και την ολοκλήρωση του κοινοτικού εδάφους, την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής καθώς και στην ανάπτυξη συνεργασίας με τρίτες χώρες της Ευρώπης και της Μεσογείου. Ειδικότερα, η προτεινόμενη κοινοτική δράση θα συμβάλλει στην ολοκλήρωση των διαφόρων μέσων μεταφοράς σε ένα ενιαίο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών που θα χρησιμεύει ως υποδομή για υπηρεσίες μεταφορών υψηλής ποιότητας, εξασφαλίζοντας βιώσιμη κινητικότητα για τα πρόσωπα και τα αγαθά υπό τις καλύτερες δυνατές κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνθήκες.

(β) Υπάγεται η σχεδιαζόμενη δράση στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας ή στην κοινή αρμοδιότητα της Κοινότητας και των κρατών μελών;

Η σχεδιαζόμενη δράση υπάγεται στην κοινή αρμοδιότητα της Κοινότητας και των κρατών μελών.

(γ) Ποια είναι η κοινοτική διάσταση του προβλήματος (π.χ. πόσα κράτη μέλη συμμετέχουν και ποια λύση εφαρμόζεται σήμερα;);

Προκειμένου να βελτιωθεί η παρούσα κατάσταση, απαιτείται κοινοτική δράση όσον αφορά:

- στον εντοπισμό των γενικών αναγκών ανάπτυξης των δικτύων μεταφορών στην Κοινότητα ως σύνολο και επιπλέον στο πλαίσιο μίας προοπτική πολλαπλών μεταφορών που διασφαλίζει ότι λαμβάνονται υπόψη η δυναμικότητα και τα εγγενή προβλήματα κάθε μέσου μεταφοράς (καθορισμός προσανατολισμών και εκπόνηση σχεδίων δικτύων) -
- τους τρόπους διασύνδεσης (συμπλήρωση των ελλειπουσών συνδέσεων) και διαλειτουργικότητας των υφιστάμενων εθνικών συνδέσεων (π.χ. εξασφαλίζοντας τεχνική εναρμόνιση), προκειμένου να διασφαλιστεί η συνολική τους αποδοτικότητα σε κοινοτικό επίπεδο -
- τη δημιουργία, παράλληλα με τα υφιστάμενα δίκτυα, νέων δικτύων όπου η έλλειψή τους δημιουργεί απομόνωση (συμπεριλαμβανομένων των μεσογειακών, νησιωτικών ή απομονωμένων περιοχών) ή παρεμποδίζει την ανάπτυξη μέρους του εδάφους της Κοινότητας (συμμετοχή στην εσωτερική αγορά).

Ο καθορισμός προσανατολισμών πρέπει να πραγματοποιηθεί σε κοινοτικό επίπεδο, αλλά εναπόκειται στα κράτη μέλη να αποφασίσουν τις ακριβείς λεπτομέρειες, το συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και το ρυθμό ολοκλήρωσης της υποδομής που απαιτείται για την επίτευξη του δικτύου. Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η φύση των προσανατολισμών επιτρέπει στα κράτη μέλη να ενεργούν στο πλαίσιο των εθνικών σχεδίων δραστηριότητας και των χρηματοοικονομικών περιορισμών, οι ενέργειές τους όμως πρέπει να είναι συνεπείς με τους προσανατολισμούς που έχουν καθοριστεί σε κοινοτικό επίπεδο.

Τα κίνητρα που διαθέτει η Κοινότητα πρέπει να συμβάλλουν στη μείωση ορισμένων περιορισμών σε εθνικό επίπεδο και στο να πεισθεί ένα κράτος μέλος, εάν χρειαστεί, να εκτελέσει ένα έργο που υπάγεται στην αρμοδιότητά του και είναι κοινού ενδιαφέροντος. Στο πνεύμα αυτό η κοινοτική χρηματοδότηση θα ευνοήσει τη λήψη μέτρων για την παροχή υποστήριξης ή κινήτρων.

- (δ) *Ποια είναι η αποτελεσματικότερη λύση συγκρίνοντας τα κοινοτικά μέτρα με τα μέτρα των κρατών μελών;*

Η προτεινόμενη κοινοτική δράση ολοκληρώνει τις προσπάθειες των κρατών μελών με στόχο τη δημιουργία μίας κατάλληλης υποδομής για την κοινή αγορά μεταφορών στην Κοινότητα. Η προτεινόμενη κοινοτική δράση συμπληρώνει παρόμοιες δράσεις που πραγματοποιούνται στα κράτη μέλη, ειδικότερα τη δημιουργία σχεδίων δικτύων ή κατευθυντήριων σχεδίων καθώς και επενδυτικών σχεδίων.

- (ε) *Ποια είναι η παραγόμενη προστιθέμενη αξία της προτεινόμενης κοινοτικής δράσης και ποιο το κόστος της μη δράσης;*

Η προστιθέμενη αξία της κοινοτικής δράσης πρέπει να αναζητηθεί στη βελτίωση των υπηρεσιών μεταφορών στην Ευρώπη, από τη στιγμή που θα έχουν πραγματοποιηθεί οι απαραίτητες επενδύσεις σύμφωνα με τους προσανατολισμούς. Συμβάλλει στην καλύτερη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς καθώς και στην κοινωνική και οικονομική συνοχή της Κοινότητας, ενισχύοντας παράλληλα τα δικαιώματα των πολιτών της Ένωσης και ειδικότερα την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των αγαθών.

Το κόστος της μη δράσης θα είναι οι ανεπαρκείς και μη αποδοτικές υποδομές μεταφορών για τις απαιτήσεις του μέλλοντος, πράγμα που θα έχει ως αποτέλεσμα τη χαμηλή ποιότητα των υπηρεσιών μεταφορών καθώς και τη διατήρηση των τρεχουσών ανισοτήτων από κοινωνική και οικονομική άποψη μεταξύ των περιφερειών της Κοινότητας.

- (στ) *Ποια είδη δράσης διαθέτει η Κοινότητα (συστάσεις, χρηματοδοτική συνδρομή, κανονισμό, αμοιβαία αναγνώριση, ...)*

Στον τομέα αυτό, η Κοινότητα διαθέτει διάφορους τρόπους δράσης. Όσον αφορά τον καθορισμό των προσανατολισμών, προτείνει την έγκριση απόφασης που καθορίζει τα κατευθυντήρια σχέδια των δικτύων και εντοπίζει τα έργα κοινού ενδιαφέροντος - ένας χρηματοδοτικός κανονισμός θα παράσχει το πλαίσιο για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης σε έργα κοινού ενδιαφέροντος - το Ταμείο Συνοχής και το Περιφερειακό Ταμείο θα παρέχουν χρηματοδοτική ενίσχυση σε ορισμένα κράτη μέλη για την εκτέλεση έργων κοινού ενδιαφέροντος - ειδικές οδηγίες θα αντιμετωπίσουν τη διαλειτουργικότητα του δικτύου - το κοινοτικό πρόγραμμα πλαίσιο Ε&Α θα παράσχει υποστήριξη στις απαραίτητες ερευνητικές εργασίες.

- (ζ) *Απαιτείται ενιαία νομοθεσία ή επαρκεί η έκδοση οδηγίας που θέτει τους γενικούς στόχους αφήνοντας την εκτέλεση στα κράτη μέλη;*

Η ενιαία δράση είναι απαραίτητη, προκειμένου να καθοριστούν οι προσανατολισμοί καθώς και οι γενικές γραμμές δράσης για τη δημιουργία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Εντούτοις, ο λεπτομερής σχεδιασμός και οι επενδύσεις πραγματοποιούνται από τα κράτη μέλη ή από περιφερειακούς ή τοπικούς φορείς.

Γ. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΤΑ ΑΡΘΡΑ ΤΩΝ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΩΝ

19. Οι κοινοτικοί προσανατολισμοί αποτελούν τα θεμέλια των κοινοτικών δράσεων στις υποδομές μεταφορών, δράσεις οι οποίες εκτελούνται τόσο από τα κοινοτικά όργανα όσο και από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας. Ενώ στο Τμήμα 1 καλύπτονται οι στόχοι για την κατασκευή του δικτύου, τα στοιχεία για το μελλοντικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, οι γενικές γραμμές της δράσης και ορίζονται οι γενικοί κανόνες για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος, τα Τμήματα 2 έως 9 εξετάζουν τα ειδικά χαρακτηριστικά των επιμέρους δικτύων και τα κριτήρια για τον προσδιορισμό έργων κοινού ενδιαφέροντος που είναι ειδικά για τα δίκτυα αυτά ή στοιχεία τους.

Τμήμα 1: γενικές αρχές

Στόχοι (άρθρο 2)

20. Οι στόχοι της παρούσας απόφασης προσδιορίζουν τους γενικούς στόχους που θέτει η Συνθήκη στον τομέα των μεταφορών, και ειδικότερα τη διασύνδεση των δικτύων, τη διαλειτουργικότητα και την πρόσβαση στα δίκτυα. Εφαρμόζοντας προοδευτικά τους προσανατολισμούς, αποσκοπείται η δημιουργία ενός ενιαίου διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που περιλαμβάνει τις χερσαίες, θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές. Κατασκευάζοντας το δίκτυο, επιτυγχάνεται ο στόχος της βιώσιμης κινητικότητας, ουσιαστικό στοιχείο της κοινής πολιτικής μεταφορών, καθώς όλοι οι χρήστες του δικτύου απολαμβάνουν τις υψηλής ποιότητας υπηρεσίες που παρέχει το δίκτυο σε ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα υπό αποδεκτές οικονομικές συνθήκες. Ολοκλήρωση του δικτύου σημαίνει διασύνδεση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς με κατάλληλες συνδέσεις πολλαπλών μεταφορών, αναβαθμίζοντας τα διάφορα στοιχεία συναρτήσεως των συγκριτικών τους πλεονεκτημάτων και οργανώνοντας την απαραίτητη διαχείριση, προκειμένου να χρησιμοποιείται το δίκτυο με τον αποτελεσματικότερο τρόπο όσον αφορά την ασφάλεια, τις ροές της κυκλοφορίας, το κόστος και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

21. Το δίκτυο καλύπτει το έδαφος της Κοινότητας και συνδέει τις μεγάλες αστικές περιοχές με τις περιφέρειες της Κοινότητας. Το δίκτυο βελτιώνει με κατάλληλο τρόπο την πρόσβαση της Κοινότητας, διασυνδέοντας ειδικότερα νησιωτικές και άλλες απομονωμένες περιοχές καθώς και τις περιφερειακές περιοχές με τις κεντρικές περιοχές. Το δίκτυο περιλαμβάνει επίσης τις διασυνδέσεις, όταν χρειάζεται, με τις γειτονικές χώρες της Κοινότητας: τις χώρες ΕΖΕΣ, τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και τις χώρες της Μεσογείου.

Πεδίο του δικτύου (άρθρο 3)

22. Το δίκτυο αποτελείται από τη φυσική υποδομή που συνιστούν οι άξονες (δρόμοι, γραμμές) και οι κόμβοι (συνδέσεις πολλαπλών μεταφορών) καθώς και από μη υλικοτεχνικά στοιχεία, όπως οι υπηρεσίες, π.χ. συστήματα διαχείρισης: οι υποδομές συνίστανται σε οδούς, σιδηροδρομικές γραμμές, υδάτινες οδούς, λιμένες, αερολιμένες, πλατφόρμες συνδυασμένων μεταφορών και αγωγούς μεταφοράς προϊόντων - οι υπηρεσίες που εξασφαλίζουν τη λειτουργία των εν λόγω υποδομών είναι ειδικότερα τα συστήματα διαχείρισης και ελέγχου της κυκλοφορίας⁽⁸⁾ για τα διάφορα μέσα μεταφοράς, τα οποία διευκολύνουν τις επιμέρους καθώς και τη συνολική λειτουργία των υποδομών. Για τους σκοπούς του παρόντος εγγράφου, τα τμήματα που αποτελούν το δίκτυο αποκαλούνται τα στοιχεία του δικτύου. Κάθε ένα από τα στοιχεία αυτά εξετάζεται στα Τμήματα 2 έως 9 της απόφασης όσον αφορά τα ειδικά χαρακτηριστικά του.

Οι γενικές γραμμές δράσης (άρθρο 4)

23. Οι γενικές γραμμές δράσης που προβλέπει η Κοινότητα στον τομέα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών λαμβάνουν διάφορες μορφές, οι οποίες έχουν σχεδιαστεί ειδικά, προκειμένου να συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων που ορίζει η απόφαση. Οι εν λόγω γραμμές δράσης θεωρούνται ως εργαλεία για την τόνωση του ενδιαφέροντος και της συμμετοχής στα δίκτυα σε όλα τα επίπεδα, όχι μόνο σε κοινοτικό και εθνικό επίπεδο, αλλά και σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, όχι μόνο μέσω της δημόσιας παρέμβασης αλλά και μέσω των ιδιωτικών επενδύσεων. Για τους άμεσους σκοπούς της παρούσας απόφασης, οι δύο σημαντικότερες γραμμές δράσης, οι οποίες αποτελούν πράγματι τα θεμέλια κάθε μελλοντικής δράσης, είναι:

⁽⁸⁾ Τα περισσότερα συστήματα θα χρησιμοποιούν τις πιο πρόσφατες εξελίξεις που προσφέρουν οι τεχνολογίες πληροφόρησης και επικοινωνίας (τηλεματική). Μία ανακοίνωση θα εξετάσει περαιτέρω τις βασικές απαιτήσεις για τη χρήση της τηλεματικής.

- η ανάπτυξη σχεδίων δικτύων,
- ο προσδιορισμός έργων κοινού ενδιαφέροντος.

1. Ανάπτυξη σχεδίων δικτύων

24. Οι εν λόγω προσανατολισμοί παρουσιάζουν για πρώτη φορά ταυτόχρονα τα σχέδια δικτύων για όλα τα στοιχεία, με εξαίρεση τους αγωγούς⁽⁹⁾. Οι λεπτομέρειες για κάθε μέσο μεταφοράς περιλαμβάνονται στο δεύτερο μέρος της απόφασης. Οι χάρτες του παραρτήματος 1 δείχνουν το κατευθυντήριο σχέδιο των δικτύων για όλα τα στοιχεία - στους χάρτες αυτούς οι λιμένες σημειώνονται μόνον όταν συνδέονται με το δίκτυο⁽¹⁰⁾. Περιλαμβάνεται επίσης η τρέχουσα κατανομή των αερολιμένων, η οποία υποδιαιρείται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με την σημασία για την Κοινότητα. Για κάθε στοιχείο του δικτύου, επιμέρους και γενικοί χάρτες απεικονίζουν τα σχέδια και τις κατανομές στο έδαφος της Κοινότητας. Τέλος, δύο χάρτες δείχνουν τις διασυνδέσεις με τις γειτονικές χώρες της Κοινότητας και τους διαδρόμους προτεραιότητας στα εδάφη των χωρών αυτών.

25. Τα σχέδια έχουν καταρτιστεί κατά τρόπο ώστε τα επιμέρους δίκτυα, ενόψει της ολοκλήρωσής τους, να είναι όσο το δυνατόν πληρέστερα ύστερα από 10-15 περίπου χρόνια, περιλαμβάνοντας όλες τις συνδέσεις που φαίνονται απαραίτητες και βιώσιμες από οικονομική άποψη. Εντούτοις, η σημερινή χωροθέτηση του δικτύου λαμβάνει υπόψη μόνο την τρέχουσα κατάσταση. Η διαδικασία αυτή που εγκαινιάζεται με την παρούσα απόφαση μπορεί να απαιτήσει την επανεξέταση του δικτύου ύστερα από πέντε χρόνια το αργότερο, όπως προβλέπεται στις τελικές διατάξεις της απόφασης. Η ανάπτυξη και η ολοκλήρωση του δικτύου θα αναληφθεί κυρίως από επενδύσεις των κρατών μελών που μπορούν να προσφεύγουν οποτεδήποτε το κρίνουν απαραίτητο στην ιδιωτική χρηματοδότηση, στην οποία η Κοινότητα θα συμβάλλει με τα χρηματοδοτικά της όργανα. Οι επενδύσεις αυτές θα πραγματοποιηθούν ανάλογα με τις διαθέσιμες πιστώσεις - είναι ευνόητο ότι στις επενδύσεις στα έργα αυτά πρέπει να παρέχεται η προτεραιότητα που συμβάλλει στην ολοκλήρωση του δικτύου.

26. Ένα βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο μήκους 70.000 χλμ., συμπεριλαμβανομένου του δικτύου υψηλής ταχύτητας μήκους 23.000 χλμ., θα συνδέσει τελικά το μεγαλύτερο μέρος της Κοινότητας, παρέχοντας σιδηροδρομικές υπηρεσίες ταχύτητας μεγαλύτερης των 200 χλμ/ώρα μεταξύ των μεγαλύτερων πόλων δραστηριότητας της Κοινότητας. Το οδικό δίκτυο, όταν ολοκληρωθεί, θα έχει μήκος 58.000 χλμ. για το σκοπό αυτό περίπου 15.000 χλμ. οδών, κυρίως στα κράτη μέλη που είναι επιλέξιμα για συνδρομή από το Ταμείο Σύννοχής, θα αναβαθμιστούν σύμφωνα με κριτήρια υψηλής ποιότητας. Το δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών θα έχει μήκος 12.000 χλμ. ($\geq$ κατηγορίας IV⁽¹¹⁾) και οι συνδέσεις του δικτύου συνδυασμένων μεταφορών θα αποτελούνται από 23.000 χλμ. σιδηροδρομικών γραμμών που συμπληρώνονται από παρακάμψεις γύρω από τις μεγάλες αστικές περιοχές, προκειμένου να βελτιωθούν οι χρόνοι σύνδεσης. Τα συστήματα διαχείρισης και ελέγχου της κυκλοφορίας θα συμβάλλουν στη διατήρηση της ομαλής κυκλοφορίας των προσώπων και των αγαθών μέσω του οδικού, σιδηροδρομικού, υδάτινου και εναέριου δικτύου. Ένα σύστημα ραδιοναυσιπλοΐας υψηλής ποιότητας με βάση δορυφόρους θα υποστηρίξει την εύρυθμη λειτουργία του δικτύου.

2. Προσδιορισμός έργων κοινού ενδιαφέροντος

27. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος συμβάλλουν στην περαιτέρω ανάπτυξη του δικτύου. Προσδιορίζονται με τη βοήθεια κριτηρίων, προδιαγραφών και/ή γεωγραφικών πληροφοριών σχετικά με τις συνδέσεις που θα πραγματοποιηθούν.

28. Προκειμένου να χαρακτηριστούν ως κοινού ενδιαφέροντος, τα έργα πρέπει να παρουσιάζουν δυνητική οικονομική βιωσιμότητα και να συμβάλλουν σε μία από τις δράσεις με προτεραιότητα που αναφέρονται στο άρθρο 5. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα στοιχεία του δικτύου πρέπει να πληρούν ειδικές προϋποθέσεις, οι οποίες εξετάζονται στα Τμήματα 2 έως 9 των προσανατολισμών.

29. Κάθε έργο εκτιμάται γενικά με βάση τα κριτήρια της προηγούμενης παραγράφου στο κατάλληλο πλαίσιο, λαμβάνοντας υπόψη περιβαλλοντικές πτυχές και πτυχές ασφάλειας και

⁽⁹⁾ Η εξέταση των αγωγών ως μέσων μεταφοράς είναι πρόωγη - όσον αφορά τη χρήση τους για τη μεταφορά ενέργειας, περιλαμβάνονται στους προσανατολισμούς για τα διευρωπαϊκά δίκτυα ενέργειας.

⁽¹⁰⁾ το γεγονός ότι στους χάρτες σημειώνονται ορισμένοι λιμένες δεν σημαίνει ότι οι λιμένες που δεν σημειώνονται είναι λιγότερο σημαντικοί

⁽¹¹⁾ ECE/UN ψήφισμα αριθ. 30 της 10-12 Νοεμβρίου 1992

αναλύοντας τη συμβολή του στην οικονομική και κοινωνική συνοχή (π.χ. με ανάλυση κόστους/ωφελειών).

30. Τα έργα που συνδέουν το δίκτυο με τρίτες χώρες πρέπει να εξετάζονται στο πλαίσιο των συμφωνιών που έχουν συναφθεί με τις εν λόγω τρίτες χώρες, προκειμένου να αναγνωριστούν ως αμοιβαίου ενδιαφέροντος (βλ. 39).

31. Οι προσανατολισμοί αυτοί χαρακτηρίζουν τα έργα ως κοινού ενδιαφέροντος εάν συμβάλλουν στην επίτευξη του στόχου της διαλειτουργικότητας. Εντούτοις, μεμονωμένα έργα μπορεί να μην επαρκούν για την επίτευξη του στόχου αυτού και έτσι να απαιτούνται ειδικές δράσεις. Τούτο είναι προφανές εάν επιδιώκεται η βελτίωση της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών δικτύων και ειδικότερα των συστημάτων τροφοδότησής τους σε ενέργεια και των συστημάτων ελέγχου και λειτουργίας. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 129Γ παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο υποβάλλει προτάσεις για την ανάληψη συγκεκριμένων δράσεων σε εύθετο χρόνο, όπως η οδηγία σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των τρελινών υψηλής ταχύτητας⁽¹²⁾. Θα ακολουθήσουν προτάσεις και σε άλλους τομείς καθώς θα διαφαίνονται οι ανάγκες. Από τη στιγμή που αυτές οι δράσεις διαλειτουργικότητας θα καλυφθούν από άλλες προτάσεις, στην αιτιολογική έκθεση αναφέρονται μόνο για λόγους πληρότητας.

Συμπληρωματικές ενέργειες

3. Παρακολούθηση της συνοχής και της συμπληρωματικότητας των χρηματοδοτικών παρεμβάσεων

32. Ένας βασικός παράγοντας για την περαιτέρω εξέλιξη του τομέα των μεταφορών σε μία αγορά υπηρεσιών είναι η προσέλκυση ιδιωτικών επενδυτών. Μόνον εάν οι ιδιωτικοί επενδυτές μοιραστούν τους επενδυτικούς κινδύνους μπορούν να αναπτυχθούν πραγματικά οι δυνάμεις της αγοράς. Ως ακόμη ένα βήμα προς την κατεύθυνση αυτή, η προσέγγιση στην **εταιρική σχέση ιδιωτικού/δημοσίου τομέα** αναπτύχθηκε περαιτέρω στο λευκό βιβλίο για την ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση, που υποβλήθηκε στο Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις Βρυξέλλες στο Δεκέμβριο του 1993. Αυτό είναι και το κύριο θέμα της ομάδας των εκπροσώπων των αρχηγών κρατών και κυβερνήσεων υπό την προεδρία του Αντιπροέδρου Christophersen.

33. Οι προσανατολισμοί παρέχουν ένα πλαίσιο αναφοράς για χρηματοδοτική υποστήριξη από τα κοινοτικά χρηματοδοτικά όργανα και έχουν ενδεικτική αξία για τις δημόσιες αρχές, τα χρηματοδοτικά όργανα και τους ιδιωτικούς επενδυτές.

34. Τα σχέδια που απέδειξαν την οικονομική τους βιωσιμότητα θα εξεταστούν από την άποψη της ενδεχόμενης ιδιωτικής χρηματοδότησης ή της εταιρικής σχέσης δημοσίου/ιδιωτικού φορέα. Προτεραιότητα θα δοθεί στα ώριμα σχέδια, πράγμα που γνωστοποιείται στα κράτη μέλη αφού καταρτίσουν τα επενδυτικά τους προγράμματα.

35. Όσον αφορά τη χρηματοδοτική συμβολή σε έργα κοινού ενδιαφέροντος, όπως προβλέπεται στην παρούσα απόφαση, ο κανονισμός του Συμβουλίου που ορίζει τους γενικούς κανόνες για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων, όπως προτείνεται στο COM(94)62, και το Ταμείο Συνοχής έχουν ιδιαίτερη σημασία, καθώς και άλλα ταμεία όπως το ΕΤΠΑ για τις μεταφορές⁽¹³⁾ και οι κοινοτικοί μηχανισμοί δανεισμού, κυρίως της ΕΤΕ. Το νέο Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για την παροχή εγγυήσεων.

36. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι πολλά έργα κοινού ενδιαφέροντος, π.χ. λιμενικά έργα ή έργα αεροδρομίων, θα χρηματοδοτηθούν από τον ιδιωτικό τομέα ή από κοινού από το δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα. Για τα έργα αυτά, ο χαρακτηρισμός ως "κοινού ενδιαφέροντος" έχει τη δική του αξία. Στο πλαίσιο αυτό, η κατάλληλη εκτίμηση της οικονομικής βιωσιμότητας ενός έργου, για την οποία δεν διατίθενται ακόμη πλήρως γενικές μέθοδοι για τις διάφορες υποδομές, είναι ιδιαίτερα σημαντική.

4. Ενέργειες Ε&Α

37. Το τέταρτο πρόγραμμα πλαίσιο της Κοινότητας για την έρευνα και ανάπτυξη εντοπίζει την έρευνα που σχετίζεται με τις μεταφορές ως σημαντικό στοιχείο στο πλαίσιο διαφόρων ειδικών προγραμμάτων (τηλεματικές και βιομηχανικές τεχνολογίες, ενέργεια) και περιλαμβάνει ένα ειδικό κεφάλαιο για τις μεταφορές. Για το θέμα αυτό αναπτύχθηκε ένα ειδικό πρόγραμμα με την

⁽¹²⁾ COM() "Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας"

⁽¹³⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) του Συμβουλίου αριθ. 792/93, ΕΕ L 79 της 1.4.93.

υποστήριξη της κοινής πολιτικής μεταφορών. Το εν λόγω ειδικό πρόγραμμα ύψους 240 εκατ. ECU περίπου περιλαμβάνει τα απαραίτητα θέματα που καλύπτουν τις ανάγκες για την περαιτέρω ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Ειδικότερα, η στρατηγική έρευνα θα καλύψει την πρόβλεψη, τη μοντελοποίηση και τα σενάρια σε ευρωπαϊκό επίπεδο που θα συμβάλλουν στην απόκτηση των απαραίτητων γνώσεων σχετικά με μελλοντικά σχέδια στον τομέα των μεταφορών. Η Επιτροπή θα εξασφαλίζει ότι τα αποτελέσματα αυτού καθώς και άλλων ειδικών προγραμμάτων λαμβάνονται υπόψη στη διαδικασία λήψης αποφάσεων μόλις καθίστανται διαθέσιμα. Στο πλαίσιο αυτό, θα καταστεί δυνατή η εκτίμηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων των διαφόρων μέσων μεταφοράς όσον αφορά το γενικό στόχο της βιώσιμης κινητικότητας. Το πρόγραμμα COST⁽¹⁴⁾ θα συμβάλλει επίσης στη συνεκτίμηση των αποτελεσμάτων των προσπάθειών των κρατών μελών στην αναπτυξιακή διαδικασία.

5. Συνεργασία και σύναψη κατάλληλων συμφωνιών με τρίτες χώρες που αφορά η ανάπτυξη του δικτύου

38. Οι χώρες ΕΖΕΣ έλαβαν πέρσι μέρος σε όλες τις συζητήσεις των ομάδων εργασίας της Επιτροπής για την εκπόνηση των σχεδίων δικτύων όσον αφορά τα επιμέρους στοιχεία του δικτύου. Στο πλαίσιο της διάσκεψης της Κρήτης⁽¹⁵⁾, πραγματοποιήθηκαν συζητήσεις με τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Στο μέλλον, ο διάλογος αυτός πρέπει να επεκταθεί και τις χώρες της Μεσογείου. Με το διάλογο αυτό, εντοπίστηκαν ή θα εντοπιστούν συγκεκριμένες δράσεις για την κατασκευή των κατάλληλων διασυνδέσεων μεταξύ της Κοινότητας και των χωρών αυτών. Στα έργα κοινού ενδιαφέροντος (άρθρο 129Γ παράγραφος 1) θα δοθεί ιδιαίτερη προσοχή ενόψει της διατύπωσης προτάσεων δυνάμει του άρθρου 129Γ τρίτη παράγραφος της Συνθήκης σε εύθετο χρόνο.

6. Πρωτοβουλίες των κρατών μελών για την παρακολούθηση των στόχων

39. Γενικά, τα κράτη μέλη υποστηρίζουν επίσης τα έργα αυτά συμβάλλοντας στην επίτευξη της ολοκλήρωσης των διοικητικών διαδικασιών από τις περιφερειακές και τοπικές αρχές. Το άρθρο 129Γ δεύτερη παράγραφος ζητεί από τα κράτη να συντονιστούν μεταξύ τους απέναντι στα διευρωπαϊκά δίκτυα. Η Κοινότητα θα αναλάβει κάθε δράση για την προαγωγή του συντονισμού αυτού.

40. Η Επιτροπή θα παρακολουθεί προσεκτικά την εφαρμογή των προσανατολισμών. Για το σκοπό αυτό θα χρησιμοποιεί την επιτροπή υποδομών ως συντονιστικό φορέα μεταξύ των κρατών μελών, προκειμένου να εντάσσει τις κοινές προτεραιότητες στα εθνικά προγράμματα. Η Επιτροπή θα καλεί τα κράτη μέλη να της υποβάλλουν έκθεση σχετικά με τις ενέργειες που πραγματοποιούν για την εφαρμογή των προσανατολισμών στα δίκτυα μεταφορών, προκειμένου να αντλεί στοιχεία για την ετήσια έκθεση που εκπονεί σχετικά με την κατάσταση προόδου.

7. Προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών

41. Τα έργα υποδομών μπορεί να εμπλέκουν τις δημόσιες αρχές και/ή ιδιωτικούς φορείς σε διάφορα επίπεδα. Η Επιτροπή μπορεί να αναλάβει πρωτοβουλίες για την ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων φορέων που συμμετέχουν σε ένα συγκεκριμένο έργο υπέρ της υλοποίησης του δικτύου. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στις νομικές, χρηματοδοτικές και οργανωτικές πτυχές.

Τα ανωτέρω θα έχουν ιδιαίτερη σημασία για τα έργα που θα χρηματοδοτηθούν από κοινού από το δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα στο πλαίσιο εταιρικής σχέσης, όπως προτείνει το λευκό βιβλίο της Επιτροπής για την "ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση".

8. Περαιτέρω ενέργειες για την ανάπτυξη του δικτύου και των στοιχείων του με βάση τις απαιτήσεις των στόχων που θέτει το άρθρο 2

42. Οι μεταφορές θεωρείται ότι αποτελούν σημαντικό μέσο για τη βελτίωση της συνοχής της Κοινότητας. Η γνώση των σχέσεων μεταξύ της παροχής υποδομών μεταφορών και του αντίκτυπου στο χώρο θα βελτιωθεί με κατάλληλες μελέτες και εκ των υστέρων αναλύσεις. Ειδικότερα, η πρόσβαση στο διευρωπαϊκό δίκτυο και οι συνδέσεις με την περιφερειακή και τοπική υποδομή απαιτούν προσεκτική εξέταση για τη βελτιστοποίηση του δικτύου.

⁽¹⁴⁾ COST Η ευρωπαϊκή συνεργασία στον τομέα της επιστήμης και της τεχνολογίας

⁽¹⁵⁾ Βλ. συμπεράσματα της διάσκεψης που διεξήχθη στις 13-15 Μαρτίου 1994 στην Κρήτη, Ελλάδα.

43. Η κοινή πολιτική μεταφορών πρέπει να εξετάσει τη λήψη περιβαλλοντικών μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 130 Ρ της Συνθήκης. Τα μέτρα στον τομέα των υποδομών επηρεάζουν την πολιτική αυτή και ο σχεδιασμός του μελλοντικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών πρέπει να συμβάλλει στην επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων που έχουν τεθεί σε κοινοτικό επίπεδο. Τούτο απαιτεί κατά πρώτο λόγο τυποποιημένες και αποδεκτές μεθόδους αξιολόγησης του αντίκτυπου του δικτύου στο φυσικό περιβάλλον και τις συνθήκες διαβίωσης. Οι μέθοδοι αυτές πρέπει να περιληφθούν στη στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση που θα συνοδεύει την ανάπτυξη του δικτύου. Κατά την παρακολούθηση αυτών των εκτιμήσεων, πρέπει να δημιουργηθούν μέθοδοι σχεδιασμού για το δίκτυο που θα επιτρέπουν τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του δικτύου στο πλαίσιο του στόχου επίτευξης βιώσιμης κινητικότητας.

44. Βασικά στοιχεία για το μελλοντικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών είναι οι κόμβοι συνδυασμένων μεταφορών του δικτύου, οι **τερματικοί σταθμοί** ή οι **διασυνδέσεις των μέσων** που επιτρέπουν την ευχερή αλλαγή από το ένα μέσο στο άλλο ή τη μεταφορά επιβατών ή αγαθών προς τον τελικό τους προορισμό. Όσον αφορά τις διασυνδέσεις μεταξύ των θαλασσιών και των χερσαίων μεταφορών, στο πλαίσιο των προσανατολισμών αυτών εξετάζονται ειδικά τα λιμάνια. Όσον αφορά τις διασυνδέσεις μεταξύ εναερίων και χερσαίων μεταφορών, περιγράφονται τα αεροδρόμια. Τα κέντρα μεταφόρτωσης μεταξύ διαφόρων τρόπων μεταφοράς για τη μεταφορά εμπορευμάτων καλύπτονται από την περιγραφή των συνδυασμένων μεταφορών. Ωστόσο, όσον αφορά άλλες συνδέσεις, π.χ. τραίνα υψηλής ταχύτητας και εναέριες μεταφορές ή σταθμοί μεταφόρτωσης εμπορευμάτων που περιλαμβάνουν ποτάμιους λιμένες, οι εργασίες βρίσκονται σε εξέλιξη και οι κόμβοι αυτοί θα περιληφθούν στους προσανατολισμούς σε μεταγενέστερο στάδιο, συμβάλλοντας στην περαιτέρω ανάπτυξη του δικτύου. Η Κοινότητα θεωρεί ότι η πρόσβαση που δεν εισάγει διακρίσεις αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό των κόμβων αυτών.

45. Η λειτουργία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα διατηρήσει **την ελευθερία του χρήστη** να πραγματοποιεί την επιλογή του όσον αφορά

- τη διαδρομή του δικτύου που θα ακολουθήσει
- το είδος των υπηρεσιών που πρέπει να παρασχεθούν
- το είδος και τον αριθμό των μέσων μεταφορών που επιθυμεί να χρησιμοποιήσει
- το χρόνο που διαθέτει
- την τιμή που επιθυμεί να καταβάλλει

ενώ με τη διασύνδεση και την ολοκλήρωση των μέσων μεταφοράς, δημιουργούνται συνέργειες που έχουν ως αποτέλεσμα μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα, υψηλότερες προδιαγραφές ασφάλειας, βελτιωμένη υπηρεσία στον πελάτη και μικρότερες επιπτώσεις στο περιβάλλον.

46. Στη μελλοντική αγορά διευρωπαϊκών μεταφορών, οι φορείς μεταφορών που ειδικεύονται σε ένα μέσο μεταφοράς θα ανταγωνίζονται μεταξύ τους χρησιμοποιώντας την υποδομή του δικτύου που παρέχεται από τους φορείς εκμετάλλευσης του δικτύου. Μακροπρόθεσμα, το **κόστος υποδομής** πρέπει να συνεκτιμάται με παρόμοιο τρόπο για κάθε μέσο μεταφοράς στο πλαίσιο του δικτύου, λαμβάνοντας επίσης υπόψη το εξωτερικό κόστος, και να καταλογίζεται τους φορείς μεταφορών ως τέλος. Έχει πρωταρχική σημασία τα οργανωτικά συστήματα των μεταφορέων να δίνουν τη δυνατότητα να υπολογίζονται τα διάφορα είδη κόστους μεταφοράς συναρτήσει της επιλεγείσας αλυσίδας μεταφοράς, προκειμένου να βελτιστοποιηθεί το κόστος ανάλογα με τις απαιτήσεις των αγαθών που θα μεταφερθούν σύμφωνα με τα εμπορικά κριτήρια του αποστολέα, το διαθέσιμο χρόνο, το επίπεδο τιμών, τις προτιμήσεις για συγκεκριμένα μέσα μεταφοράς, κλπ. Οι κανόνες που διέπουν τη μέθοδο καταλογισμού του κόστους στους χρήστες, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ισοτιμία των συνθηκών στην Κοινότητα, παραμένουν ένα ζήτημα της ανάπτυξης της κοινής πολιτικής μεταφορών ακόμη και μετά την έγκριση τον Οκτώβριο του παρελθόντος έτους κανόνων σχετικά με την οδική μεταφορά εμπορευμάτων⁽¹⁶⁾

47. Η κοινή αγορά μεταφορών βρίσκεται σε πλήρη ανάπτυξη - πρέπει ακόμη να εντοπιστούν οι κατάλληλοι τομείς της και συνεπώς τα κατάλληλα στατιστικά δεδομένα σχετικά με τις ροές της κυκλοφορίας δεν είναι επαρκώς διαθέσιμα σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Τούτο οφείλεται επίσης στο γεγονός ότι οι διασυνοριακές στατιστικές έπαψαν να καταρτίζονται προτού αναπτυχθούν πλήρως και εφαρμοστούν άλλες μέθοδοι συλλογής δεδομένων σχετικά με τις διευρωπαϊκές μεταφορές. Οι **μέθοδοι πρόβλεψης** βρίσκονται ακόμη στη φάση ανάπτυξης και η επίδραση των οικονομικών εξελίξεων στην Ανατολική Ευρώπη μπορεί μόνο να εικαστεί.

48. Το μελλοντικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα αναπτυχθεί στη βάση των επιμέρους δικτύων και των στοιχείων που εξετάζονται ειδικά στους εν λόγω προσανατολισμούς. Ενώ αυτά τα επιμέρους δίκτυα και τα στοιχεία θα αναπτυχθούν περαιτέρω σύμφωνα με τις απαιτήσεις τους, πρόσθετα κριτήρια βελτιστοποίησης που εξετάζουν τις πτυχές των συνδυασμένων μεταφορών και τα αποτελέσματα στα διάφορα μέσα μεταφοράς θα συνεκτιμηθούν από τη στιγμή αναπτυχθεί

⁽¹⁶⁾ Οδηγία του Συμβουλίου 93/89/ΕΟΚ της 25ης Οκτωβρίου 1993

πλήρως η έννοια των πολλαπλών μεταφορών. Συνεπώς, οι προτεινόμενοι προσανατολισμοί αποτελούν ένα πλαίσιο στο οποίο θα πραγματοποιηθεί η ανάπτυξη των επιμέρους δικτύων προς το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Τούτο απαιτεί επίσης μία εξέταση σχετικά με το κατά πόσον και με ποιον τρόπο οι αγωγοί μεταφοράς προϊόντων πρέπει να περιληφθούν στο δίκτυο.

49. Για την εισαγωγή συστημάτων και υπηρεσιών τηλεματικής στις μεταφορές προβλέπεται ένα ειδικό σχέδιο δράσης:

Δράσεις που οδηγούν στο σχεδιασμό, την ανάπτυξη και τη λειτουργία συστημάτων διαχείρισης των μεταφορών και της κυκλοφορίας στο δίκτυο σε ευρωπαϊκό επίπεδο

Για την κατάλληλη, αποτελεσματική και ασφαλή χρήση της φυσικής υποδομής του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, πρέπει να βελτιωθεί η διαχείρισή του. Τα μείζονα μέτρα αναβάθμισης που απαιτούνται για τις εναέριας, θαλάσσιες, εσωτερικές πλωτές, σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν την εντατική χρήση των μέσων και των υπηρεσιών που προσφέρουν οι τεχνολογίες πληροφόρησης και τηλεπικοινωνίας (τηλεματική), παράλληλα με οργανωτικά, διοικητικά, νομικά και άλλα μέτρα. Κατά την προώθηση της χρήσης τηλεματικών μέσων στις μεταφορές με βάση το δίκτυο, πρέπει να ληφθεί υπόψη η συμπληρωματικότητα των δράσεων στο πλαίσιο των προσανατολισμών του δικτύου μεταφορών με άλλες κοινοτικές δράσεις.

50. Μία βασική ενέργεια κατά τη δημιουργία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών είναι η δημιουργία ενός **συστήματος πληροφόρησης και διαχείρισης** για τον τομέα των μεταφορών κατά τρόπον ώστε ο χρήστης (επιβάτης και βιομηχανία) να είναι πολύ καλύτερα ενημερωμένος σχετικά με τις διάφορες επιλογές που προσφέρει το δίκτυο, όσον αφορά τα ανωτέρω κριτήρια.

Το σύστημα αυτό πρέπει να θεωρείται ως μέρος της υποδομής του δικτύου μεταφορών, μπορούν δε να χρησιμοποιηθούν και τμήματα ευρύτερων δικτύων τηλεπικοινωνιών και πληροφόρησης. Τούτο δεν σημαίνει κατ'ανάγκη ότι οι υπηρεσίες θα παρέχονται μόνο από ένα τεχνικό σύστημα, κάθε όμως σύστημα που θα λειτουργεί στον τομέα των μεταφορών πρέπει να είναι διαλειτουργικό με όλα τα άλλα συστήματα που είναι αποδεκτά στο δίκτυο μεταφορών.

51. Προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις αυτές, η Κοινότητα άρχισε την εφαρμογή των σημαντικών προγραμμάτων έρευνας και ανάπτυξης με το 2ο και 3ο πρόγραμμα πλαίσιο και θα εξακολουθήσει τις δραστηριότητές της με το 4ο πρόγραμμα πλαίσιο. Τα ενθαρρυντικά αποτελέσματα που εμφανίζονται σήμερα σημαίνουν ότι μπορούν να ληφθούν μέτρα για την εκμετάλλευση των μέσων αυτών.

Η συμμετοχή τηλεματικών μέσων στο δίκτυο οδικών μεταφορών βασίζεται σε διάφορα μέσα επικοινωνίας, όπως τα συστήματα ραδιομετάδοσης δεδομένων και μηνυμάτων σχετικά με την κυκλοφορία, η κυψελωτή κινητή τηλεφωνία και οι ακριδρόμες επικοινωνίες μικρού βεληνεκού ανοίγουν νέες δυνατότητες για την αποτελεσματική χρήση του δικτύου. Οι τεχνικές εξελίξεις και η απόφαση του Συμβουλίου της 29ης Οκτωβρίου 1993 σχετικά με το διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο έδωσαν ώθηση στην Επιτροπή να εκπονήσει σχέδιο δράσης για τη διαχείριση του οδικού δικτύου και της κυκλοφορίας.

Οι τρέχουσες ασυμβατότητες των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων αποτελούν σημαντικά τεχνικά εμπόδια στις διευρωπαϊκές σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Οι πρόσφατες τεχνικές εξελίξεις, ειδικότερα όσον αφορά τα τραίνα υψηλής ταχύτητας, παρέχουν μέσα για την επίτευξη διαλειτουργικότητας που πρέπει να ενσωματωθούν στη διαχείριση του σιδηροδρομικού δικτύου, μόλις καταστούν διαθέσιμα μέσω συστημάτων ελέγχου και χειρισμού.

Παρόμοια, η απαίτηση για καλύτερη επιτήρηση των πλοίων στα ευρωπαϊκά ύδατα που μεταφέρουν επικίνδυνα προϊόντα είχε ως αποτέλεσμα την εκπόνηση σχεδίου δράσης σχετικά με τις υπηρεσίες κυκλοφορίας σκαφών (VTS) που θα οριστικοποιηθεί το 1994.

Η συμφόρηση της εναέριας κυκλοφορίας οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην ασυμβατότητα των συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας. Η Επιτροπή σκοπεύει να αντιμετωπίσει το πρόβλημα αυτό υποβάλλοντας προσανατολισμούς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.

Η χρήση τηλεματικών μέσων και υπηρεσιών για τη διαχείριση του δικτύου και της κυκλοφορίας απαιτεί τον εντοπισμό των μέτρων στήριξης που μπορούν να παρέχουν οι πολιτικές μεταφορών και τηλεπικοινωνιών - περιλαμβάνουν τη διασύνδεση των δικτύων τηλεματικής και των συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας κατά τρόπον ώστε να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του σχετικού εξοπλισμού μέσω κατάλληλων προσπαθειών τυποποίησης. Θα παρέχουν εύκολη πρόσβαση που δεν εισάγει διακρίσεις στους φορείς εκμετάλλευσης και τους χρήστες αυτών των νέων υπηρεσιών - επιπλέον, θα εκτιμούν τις επιπτώσεις στην ευρωπαϊκή βιομηχανία.

Ως παράδειγμα μπορεί να αναφερθεί ότι αυτά τα μέτρα στήριξης θα περιλαμβάνουν την ανάλυση των απαιτήσεων και την τυχόν προετοιμασία ενός γενικού σχεδίου ραδιοναυτιλίας για την Ευρώπη, συμπεριλαμβανομένων των επίγειων και δορυφορικών συστημάτων.

Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τους προβληματισμούς αυτούς, θα υποβάλει επίσης σύντομα σχέδιο δράσης για τη χρήση των τηλεματικών μέσων στις μεταφορές που θα συνδέεται στενά με τις πολιτικές στήριξης της βιομηχανικής ανάπτυξης στην Κοινότητα.

Ενέργειες με προτεραιότητα (άρθρο 5)

52. Οι ενέργειες που αναφέρονται στο εν λόγω άρθρο και στις οποίες θα δοθεί προτεραιότητα κατά τον εντοπισμό έργων κοινού ενδιαφέροντος λαμβάνουν υπόψη ειδικά την κοινή πολιτική μεταφορών αλλά και άλλες κοινοτικές πολιτικές. Με αυτές τις ενέργειες προτεραιότητας, καθορίζονται τα στοιχεία μίας διαδικασίας, η οποία εντός των προσεχών πέντε ετών θα οδηγήσει σε μία ώριμη αντίληψη για το δίκτυο που θα εφαρμοστεί έως το 2010.

Έργα κοινού ενδιαφέροντος (άρθρο 6)

53. Κάθε έργο μπορεί να θεωρηθεί ως έργο κοινού ενδιαφέροντος εάν ταυτόχρονα επιδιώκει την επίτευξη των στόχων, αφορά το δίκτυο όπως ορίζεται στα κατευθυντήρια σχέδια και, όταν χρειάζεται, εφαρμόζει μία ή περισσότερες ενέργειες προτεραιότητας και παρουσιάζει δυνητική οικονομική βιωσιμότητα. Όσον αφορά τα στοιχεία του δικτύου, μπορεί να απαιτούνται πρόσθετες προδιαγραφές, οι οποίες περιλαμβάνονται στο παράρτημα II.

Σχέδια δικτύου και έργα κοινού ενδιαφέροντος (άρθρο 7)

54. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να χρησιμοποιούν τους προσανατολισμούς αυτούς ως αναφορά, προκειμένου να εφαρμόζουν δράσεις που σχετίζονται με το δίκτυο, καθώς και να παρέχουν την απαιτούμενη προτεραιότητα σε έργα κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν το έδαφός τους.

55. Πολλά έργα μπορούν να συνδυαστούν σε ένα συνεκτικό πρόγραμμα δράσης, π.χ. η εγκατάσταση συστημάτων πληροφόρησης κατά τη διαδρομή, που προωθεί ειδικά η Επιτροπή σύμφωνα με το συντονιστικό της ρόλο που ορίζεται στο άρθρο 129Γ παράγραφος 2 της Συνθήκης. Κατά τον τρόπο αυτό μπορούν να εξεταστούν επίσης τα έργα που προωθεί το λευκό βιβλίο για την ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση. Τα έργα αυτά τυγχάνουν ειδικής αντιμετώπισης, όσον αφορά τη φάση προώθησης.

Τμήμα 2: το οδικό δίκτυο

Χαρακτηριστικά του δικτύου (Άρθρο 8)

56. Η συνημμένη πρόταση απόφασης αποτελεί τη συνέχεια της απόφασης του Συμβουλίου της 29ης Οκτωβρίου 1993 -ειδικότερα, δίνει προτεραιότητα στην ολοκλήρωση του δικτύου και στην ανάπτυξη συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας. Προτείνει επίσης συγκεκριμένα μέτρα για τη διαλειτουργικότητα του δικτύου. Η προπαρασκευαστική εργασία σχετικά με το θέμα αυτό πραγματοποιήθηκε από την ομάδα εργασίας για τους αυτοκινητοδρόμους της επιτροπής υποδομών μεταφορών.

57. Ανάπτυξη του δικτύου

Η εν λόγω προσαρμογή στα σημερινά δεδομένα όσον αφορά τις συνδέσεις που θα κατασκευαστούν επιχειρεί να λάβει υπόψη τρεις πραγματικότητες:

- περιβάλλον: υπάρχουν περιορισμοί στην επέκταση του διευρωπαϊκού δικτύου·
- χρηματοδότηση: η χρηματοδότηση δεν θα είναι πάντοτε διαθέσιμη στα χρονικά περιθώρια που έχουν τεθεί (2004)·
- συνδυασμός των επιμέρους δικτύων: το μέλλον έγκειται στο να καταστούν συμπληρωματικά τα διάφορα μέσα μεταφοράς.

Η εν λόγω πρόταση αντικατοπτρίζει με ακρίβεια τις ιδέες που ενέκρινε το Συμβούλιο Υπουργών. Το διευρωπαϊκό δίκτυο ως σύνολο αποτελείται από κυρίως συνδέσεις, τους βασικούς διεθνείς άξονες και συνδέσεις ήσσονος σημασίας για τη διασύνδεση των κυρίων διευρωπαϊκών αξόνων, την ανάπτυξη εναλλακτικών οδών και τη βελτίωση της πρόσβασης ορισμένων περιφερειών προκειμένου να προαχθεί η ανάπτυξή τους.

Προστέθηκαν επίσης ορισμένες σχεδιαζόμενες διεθνείς συνδέσεις, όσον αφορά τις οποίες φαίνεται ότι έχει επιτευχθεί συναίνεση, ενώ άλλες αποσύρθηκαν για περαιτέρω μελέτη. Οι συνδέσεις που παρέχουν αποκλειστικά περιφερειακά οφέλη δεν πρέπει να περιληφθούν στο γενικό ευρωπαϊκό σχέδιο. Φυσικά, η Επιτροπή ανέλυσε τις τροποποιήσεις που πρότεινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

αλλά απέρριψε το Συμβούλιο Υπουργών τον Οκτώβριο του 1993. Ορισμένες περιελήφθησαν ενώ άλλες όχι, λόγω του ότι είναι υπερ-περιφερειακές, και άλλες μελετώνται ακόμη.

Από τον Ιούνιο του 1992 που υποβλήθηκε η πρόταση, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι παραδόθηκαν περίπου 1.500 χλμ. νέων διευρωπαϊκών οδικών συνδέσεων.

Με τη σημερινή χωροθέτηση, το διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο έχει μήκος 58.000 περίπου χλμ., εκ των οποίων τα 43.000 χλμ. υπάρχουν ήδη και τα υπόλοιπα 15.000 χλμ. πρόκειται να κατασκευαστούν έως το 2004. Διασφαλίζει τη συνέχεια με τις χώρες ΕΖΕΣ και τις συνδέσεις με τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης.

58. Διαχείριση της κυκλοφορίας

Η Επιτροπή σκοπεύει να καταστήσει τη χρήση του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου μία από τις προτεραιότητες για κοινοτική δράση, καθώς υπάρχει ο κίνδυνος να καταστούν οι χρόνοι διαδρομής ιδιαίτερα αναξιόπιστοι σε πολλούς διαδρόμους και παρακάμψεις. Ειδικότερα, η εργασία που πραγματοποιήθηκε αποκάλυψε την ανάγκη για στενότερο συντονισμό μεταξύ των δημοσίων αρχών και των φορέων εκμετάλλευσης, προκειμένου να διασφαλιστεί για τους χρήστες υψηλή ποιότητα και η συνέχεια της υπηρεσίας στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διασφαλιστούν ικανοποιητικά τρία στοιχεία: η προώθηση βιώσιμης και ασφαλούς υποδομής, η διαχείριση της κυκλοφορίας και η πληροφόρηση των χρηστών.

Οι δύο νευραλγικοί τομείς των μελλοντικών κοινών έργων είναι η πληροφόρηση σχετικά με τη διαδρομή και την κυκλοφορία, αφενός, και η διαχείριση της κυκλοφορίας, αφετέρου. Η ανάπτυξη συστημάτων τηλεματικής ειδικότερα αποτελεί σημαντικό μέσο για την ολοένα και πιο αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας στο διευρωπαϊκό δίκτυο. Στόχος είναι η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της κυκλοφορίας με βάση μία κοινή προσέγγιση που θα διασφαλίζει τη διασύνδεση και τη διαλειτουργικότητα των υφιστάμενων συστημάτων⁽¹⁷⁾.

Ειδικότερα, η Επιτροπή προτείνει την ανάπτυξη της βασικής υποδομής τηλεματικής, το συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας και των κέντρων πληροφόρησης των χρηστών καθώς και την εφαρμογή διασυνοριακών έργων και σχεδίων στους μείζονες διευρωπαϊκούς άξονες και στις μεγάλες αστικές παρακάμψεις. Άμεση υποστήριξη πρέπει να παρασχεθεί στο σύστημα RDS-TMC⁽¹⁸⁾, για το οποίο υπάρχει ήδη διαθέσιμη η σχετική τεχνολογία. Παρόμοια, η ανάπτυξη των αυτόματων διοδίων καθώς και τα συστήματα συλλογής τελών και διαχείρισης της ζήτησης πρέπει να παρακολουθούνται, προκειμένου να διασφαλίζεται επαρκής διαλειτουργικότητα. Η Επιτροπή θα διευκρινίσει την κατάλληλη δράση που πρέπει να αναληφθεί στην ανακοίνωση που εκπονεί επί του παρόντος σχετικά με τις υπηρεσίες τηλεματικής και τις μεταφορές.

59. Διαλειτουργικότητα του δικτύου

Η Επιτροπή θα υποβάλει προτάσεις για τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας των περιφερειακών οδών των αστικών κέντρων και την παροχή ενός πλαισίου αναφοράς για τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας.

- Όσον αφορά την κατηγορία περιφερειακών οδών, οι ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις, όπως η συμφωνία του 1975 σχετικά με τους κύριους άξονες διεθνούς κυκλοφορίας ή οι συμβάσεις της Βιέννης του 1968 και του 1973 σχετικά με την κάθετη και οριζόντια σήμανση των οδών αποτελούν τις τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να θέσει η Κοινότητα ως αναφορά.
- Επιπλέον, η Επιτροπή θα προτείνει την έγκριση ενός πλαισίου αναφοράς για την ανάπτυξη συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο⁽¹⁹⁾. Στην πράξη, η ανάπτυξη των τηλεματικών συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας έχει αποδειχθεί πολύπλοκη από οργανωτική, νομική ή θεσμική άποψη, λόγω των εθνικών ή περιφερειακών διαφορών. Χωρίς αυτό το κοινοτικό πλαίσιο αναφοράς, δεν είναι δυνατό να επιτευχθούν εξελίξεις μεγάλης κλίμακας ή ποιοτική χρήση των εξοπλισμών διαχείρισης της κυκλοφορίας στο διευρωπαϊκό δίκτυο.

⁽¹⁷⁾ Επιπλέον, αυτό ήταν ένα από τα 26 έργα που πρότεινε η Επιτροπή στο λευκό βιβλίο για την ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση.

⁽¹⁸⁾ Σύστημα ψηφιακής ραδιομετάδοσης μηνυμάτων σχετικά με την οδική κυκλοφορία στο οποίο το γενικό μήνυμα μπορεί να συντονιστεί στις προσωπικές ανάγκες του χρήστη.

⁽¹⁹⁾ Βλ. τη μελέτη σχετικά με το TELTEN (Telematics Architecture and Implementation on the Trans-European Road Network), Ertico, 1994.

Ειδικές προϋποθέσεις (άρθρο 9)

60. Η παρούσα πρόταση αναφέρεται σε τρία είδη έργων διευρωπαϊκών οδών:

- έργα για την κατασκευή διευρωπαϊκής υποδομής, με τη στενή έννοια του όρου.

Ο χάρτης του γενικού σχεδίου του δικτύου και ο κατάλογος της διευρωπαϊκής υποδομής οδών που θα κατασκευαστούν επικεντρώνονται στην κατασκευή νέας υποδομής ή στην αναβάθμιση της υφιστάμενης υποδομής. Περίπου 150 έργα έχουν προταθεί για την περίοδο έως το 2004. Επίσης, προτείνονται έργα διαπλάτυνσης υφιστάμενων οδών (περίπου 5.000 χλμ.) τα οποία σχεδιάζονται πολύ συχνά σε βραχυπρόθεσμη ή μεσοπρόθεσμη βάση και καθιστούν αδύνατη την κατάρτιση εξαντλητικού καταλόγου. Πρέπει όμως να χαρακτηριστούν ως έργα κοινού ενδιαφέροντος.

- έργα σχετικά με τη διαχείριση της κυκλοφορίας στο διευρωπαϊκό δίκτυο. Όλα τα έργα που ενδέχεται να συμβάλλουν στην καλύτερη χρήση του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου θεωρούνται ως έργα κοινού ενδιαφέροντος. Τα έργα αυτά θα περιλαμβάνουν δραστηριότητες ανάπτυξης και επίδειξης.
- έργα για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού δικτύου. Και πάλι, όλα τα έργα που εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή θα χαρακτηριστούν έργα κοινού ενδιαφέροντος. Πρέπει να αποτελούν τμήμα μίας μεσοπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης προσέγγισης.

Τμήμα 3: το σιδηροδρομικό δίκτυο

Χαρακτηριστικά του δικτύου (Άρθρο 10)

61. Ο ρόλος του σιδηροδρομικού δικτύου

Το σιδηροδρομικό δίκτυο αποτελεί σημαντικό τμήμα του δικτύου πολλαπλών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων. Μελλοντικά, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα κληθούν να διαδραματίσουν σημαντικότερο ρόλο στην αγορά μεταφορών που σέβεται το περιβάλλον και διασφαλίζει διαρκή κινητικότητα.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο πρέπει συνεπώς να προσαρμοστεί, προκειμένου να αντιμετωπίσει τις τρέχουσες και μελλοντικές ανάγκες ώστε να δοθεί η δυνατότητα στις επιχειρήσεις να λειτουργούν ανταγωνιστικά, ιδίως στα κενά που παρουσιάζει η αγορά, όπου οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν ιδιαίτερες τεχνικές και οικονομικές δυνατότητες, όπως η ταχεία και μεγάλης δυναμικότητας μεταφορά επιβατών και η μεταφορά μεγάλων όγκων προϊόντων, ιδίως σε μακρές αποστάσεις.

62. Το προτεινόμενο δίκτυο

Η εργασία της Ομάδας υψηλού επιπέδου για το TGV και εκείνη της ομάδας εργασίας για τις συμβατικές σιδηροδρομικές γραμμές, που συντονίζει η Επιτροπή Υποδομών, αποτελούν τη βάση της συμβολής των σιδηροδρομικών μεταφορών στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Στόχος της συμβολής αυτής είναι να αποκτήσει η Κοινότητα ένα δίκτυο που περιλαμβάνει τα εξής:

- το δίκτυο τρένων υψηλής ταχύτητας. Η ολοκλήρωση του δικτύου αυτού, που θα διευκολύνει τους Ευρωπαίους να αποκτήσουν μεγαλύτερη κινητικότητα με μικρότερες επιπτώσεις στο περιβάλλον, αποτελεί μείζον έργο για την Ένωση. Το δίκτυο έχει μήκος 23.000 χλμ., εκ των οποίων 10.000 χλμ. είναι νέες γραμμές για ταχύτητες μεγαλύτερες των 250 χλμ./ώρα και 12.000 χλμ. είναι γραμμές που αναβαθμίζονται για ταχύτητες της τάξης των 200 χλμ./ώρα περίπου. Το δίκτυο θα παρέχει πρόσβαση σε υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας σε όλη την Ένωση καθώς και συνδέσεις μεταξύ των σημαντικότερων ευρωπαϊκών πόλεων. Επίσης, προγραμματίζεται η κατασκευή συνδέσεων με τρίτες χώρες.
 - Τις συμβατικές γραμμές, που χρησιμοποιούνται για τις υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών και αυξάνουν την πρόσβαση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών στις διάφορες περιφέρειες, τα λιμάνια και τα αεροδρόμια. Δίνουν επίσης τη δυνατότητα στο δίκτυο της Ένωσης να συνδεθεί με το δίκτυο τρίτων χωρών.
 - Το συνεκτικό δίκτυο τρένων υψηλής ταχύτητας μαζί με τις συμβατικές γραμμές αποτελεί ένα βασικό δίκτυο μήκους 70.000 χλμ., εκ των οποίων 23.000 χλμ. χρησιμοποιούνται κυρίως για τις υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών. Στις κεντρικές χώρες, υπάρχουν πολλά σημεία συμφόρησης που πρέπει να εξαλειφθούν αυξάνοντας τη δυναμικότητα των γραμμών αυτών. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί εκσυγχρονίζοντας τη σήμανση ή κατασκευάζοντας νέες ή παρακαμπτήριες γραμμές.
- Στις περιφερειακές χώρες, το ζήτημα έγκειται κυρίως στη βελτίωση του γενικού επιπέδου της ποιότητας, π.χ. στον εκσυγχρονισμό των απαρχαιωμένων εγκαταστάσεων, την

ηλεκτροδότηση ορισμένων γραμμών και την κατασκευή ελλειπουσών συνδέσεων για τη βελτίωση της πρόσβασης.

Μια απαίτηση όσον αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο ως σύνολο είναι η δημιουργία νέων ή η βελτίωση των υφιστάμενων διασυνδέσεων με αερολιμένες, θαλάσσιους λιμένες και τους τερματικούς επιβατικούς και εμπορευματικούς σταθμούς. Τα αεροδρόμια ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος πρέπει να συνδεθούν με τα κέντρα πόλεων καθώς και με τα περιφερειακά και αστικά δίκτυα.

63. Πρόσβαση στις υποδομές

Ένας από τους παράγοντες που συντελούν στο άνοιγμα της ευρωπαϊκής αγοράς μεταφορών είναι η εφαρμογή της οδηγίας του Συμβουλίου 91/440/ΕΟΚ που επιτρέπει σε διεθνείς ενώσεις σιδηροδρομικών επιβατικών και εμπορευματικών σταθμούς. Τα σχέδια για τη διαλειτουργικότητα πρέπει να καθιστούν δυνατή τη μετάβαση προς μία ανταγωνιστικότερη και αποδοτικότερη κατάσταση στο σιδηροδρομικό τομέα.

Ειδικές προϋποθέσεις (Άρθρο 11)

64. Οι βασικές συνδέσεις για τις υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας απεικονίζονται στο χάρτη, ο οποίος δείχνει επίσης τα τμήματα του δικτύου που χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής.

Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για το δίκτυο αυτό είναι τα έργα που παρουσιάζουν επαρκή βαθμό ωριμότητας για την άμεση ανάληψη δράσης και θα δώσουν τη δυνατότητα στο δίκτυο να αποκτήσει ευρωπαϊκή διάσταση έως το 2000.

Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για τις συμβατικές γραμμές αναφέρονται στις γραμμές για τις υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών, σύμφωνα με το τμήμα αυτό.

Όσον αφορά όλες τις συμβατικές γραμμές, τα έργα κοινού ενδιαφέροντος είναι εκείνα που:

- θα διευκολύνουν την αύξηση της δυναμικότητας και της αποδοτικότητας των γραμμών όπου υπάρχουν σημεία συμφόρησης -
- αποτελούνται από ένα σχέδιο για τη βελτίωση της ασφάλειας είτε αυτοματοποιώντας τη σήμανση είτε με την άμεση εκτέλεση έργων υποδομής.

65. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας και συμβατικές γραμμές, τα έργα που αποσκοπούν στην επίτευξη της διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού δικτύου θεωρούνται ως έργα κοινού ενδιαφέροντος και ως πρώτη προτεραιότητα. Ειδικότερα, τα σχέδια που αποσκοπούν στην τεχνική εναρμόνιση των υποδομών και του τροχαίου υλικού καθώς και στη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου και λειτουργίας πρέπει να μπορούν να λάβουν κοινοτική χρηματοδότηση, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών σχεδίων επίδειξης.

Τμήμα 4: το δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών

66. Στην απόφαση της 29ης Οκτωβρίου 1993, η Επιτροπή ενέκρινε ένα γενικό σχέδιο διευρωπαϊκού δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών. Η απόφαση εφαρμόζεται έως τις 30 Ιουνίου 1995 και πρόκειται να αντικατασταθεί από νέες διατάξεις σχετικά με το σχεδιασμό πολλαπλών μεταφορών. Τα κύρια χαρακτηριστικά της πρότασης βασίζονται στην απόφαση αυτή.

Δομή του δικτύου (Άρθρο 12)

67. Η εσωτερική ναυσιπλοΐα θεωρείται ότι είναι ένα αποτελεσματικό, ασφαλές και φιλικό στο περιβάλλον μέσο μεταφοράς. Προκειμένου να μπορεί να ανταποκρίνεται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο στις απαιτήσεις στο πλαίσιο ενός συστήματος πολλαπλών μεταφορών, απαιτείται αποτελεσματική υποδομή. Εντούτοις, όλα τα κράτη μέλη δεν διαθέτουν εσωτερικές πλωτές οδούς. Τα σημαντικότερα είναι το Βέλγιο, η Γερμανία, η Γαλλία, το Λουξεμβούργο και οι Κάτω Χώρες. Έτσι, δεν υπάρχει ακόμη συνεκτικό διευρωπαϊκό δίκτυο πλωτών οδών που να αποτελείται από συνεχείς πλωτές οδούς ίδιου εύρους.

68. Το προτεινόμενο διευρωπαϊκό δίκτυο πλωτών οδών αντιστοιχεί κατά το μεγαλύτερο μέρος στους υφιστάμενους ποταμούς και διώρυγες και στις συνδέσεις τους (κυρίως δίκτυο). Ένα δευτερεύον δίκτυο επιτρέπει την πρόσβαση στο κυρίως δίκτυο ή παρέχει σύνδεση με άλλα μέσα μεταφοράς.

Οι κατωτέρω κύριοι άξονες και μερικά δίκτυα μπορούν να εντοπιστούν σε μία σχηματική βάση:

Ο άξονας του Ρήνου συνδέει τους σημαντικούς λιμένες των Κάτω Χωρών και του Βελγίου με τα βιομηχανικά κέντρα της Δυτικής και Νότιας Γερμανίας, της Ανατολικής Γαλλίας και της Βόρειας Ελβετίας. Ο άξονας Βορρά-Νότου (με εξαίρεση το Ρήνο) συνδέει τις Κάτω Χώρες, το Βέλγιο και τη Γαλλία. Αποτελείται κυρίως από τους ποταμούς Meuse και Scheldt καθώς και από συνδέσεις μεταξύ τους, στα δε νότια περιλαμβάνει το Ροδανό και το Saône.

Ο άξονας Ανατολής-Δύσης διασχίζει τη Βόρεια Γερμανία, ξεκινώντας από τους λιμένες του Αμβούργου και της Βρέμης και τους συνδέει με το γερμανικό δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών. Στα δυτικά υπάρχουν συνδέσεις με τους λιμένες του Βελγίου και των Κάτω Χωρών και στα ανατολικά, μέσω των πλωτών οδών του Βερολίνου υπάρχουν συνδέσεις με τον Όδερ (Πολωνία) και με τον Έλβα στα τσεχικά σύνορα (Πράγα), οι οποίες είναι όμως μόνο εν μέρει πλοϊκές.

Ο νοτιο-ανατολικός άξονας σχηματίζεται από το Δούναβη. Η διώρυγα Main-Danube παρέχει σύνδεση με το Ρήνο.

Το δευτερεύον δίκτυο γενικά παρέχει συνδέσεις με τους κύριους άξονες. Εντούτοις, υπάρχουν πλωτές οδοί στην Κοινότητα που δεν συνδέονται με το κυρίως δίκτυο, όπως το δέλτα του Πάδου (Ιταλία), ο Douro (Πορτογαλία) και ο Tago (Ισπανία/Πορτογαλία). Παρ'όλα αυτά, οι εν λόγω πλωτές οδοί μπορεί να είναι σημαντικές για την ενδοκοινοτική μεταφορά εμπορευμάτων, εάν χρησιμοποιηθούν στο πλαίσιο των συνδυασμένων μεταφορών ή της ποτάμιας/θαλάσσιας ναυσιπλοΐας.

69. Με την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, στόχος είναι, με βάση τις υφιστάμενες πλωτές οδούς και στο βαθμό που δικαιολογείται οικονομικά και οικολογικά, η δημιουργία ενός συνεκτικού και ομοιόμορφου δικτύου πλωτών οδών. Τα ελάχιστα τεχνικά χαρακτηριστικά που εγκρίθηκαν για τις πλωτές οδούς θα είναι τα ενιαία χαρακτηριστικά της ταξινόμησης κατά την ECMT (1992), π.χ. η δημιουργία ή ο εκσυγχρονισμός τυχόν τμημάτων εσωτερικών πλωτών οδών πρέπει, εφόσον είναι δυνατόν, να πληροί τις προδιαγραφές της κατηγορίας Va/Vb (διεθνής κατηγορία), βύθισμα 2,80 μ. και ελκυσμό αέρος 7,00 μ. για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Οι διαστάσεις των δεξαμενών πρέπει να σχεδιαστούν κατά συνέπεια.

Ειδικές προϋποθέσεις (Άρθρο 13)

70. Προκειμένου να δημιουργηθεί ένα συνεκτικό και πιο ομοιόμορφο δίκτυο πλωτών οδών σε ευρωπαϊκό επίπεδο, οι ελλείπουσες συνδέσεις πρέπει να συμπληρωθούν και να εξαλειφθούν τα σημαντικότερα σημεία συμφόρησης, ειδικότερα εκσυγχρονίζοντας, διευρύνοντας ή βαθαινώντας τις πλωτές οδούς ή δημιουργώντας την απαιτούμενη χωρητικότητα δεξαμενών και κατασκευάζοντας τυχόν άλλα απαιτούμενα έργα.

Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος αντιστοιχούν στις συνδέσεις και τους άξονες που αναφέρονται στο παράρτημα II· έχουν ήδη εγκριθεί από το Συμβούλιο με την απόφαση της 29ης Οκτωβρίου 1993 σχετικά με την ανάπτυξη διευρωπαϊκού δικτύου πλωτών οδών. Ορισμένες συνδέσεις πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να αρχίσουν να κατασκευάζονται με προτεραιότητα στα προσεχή δέκα έτη. Οι τροποποιήσεις που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 26 Οκτωβρίου 1993 για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη.

71. Η συμπληρωματικότητα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας με άλλα μέσα μεταφοράς πρέπει να βελτιωθεί εκσυγχρονίζοντας τους ποτάμιους λιμένες, προκειμένου να μετατραπούν σε κέντρα συνδυασμένης μεταφοράς εμπορευμάτων. Για το σκοπό αυτό, οι τερματικοί σταθμοί στα λιμάνια απαιτούν κατάλληλες συνδέσεις με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο για την παραλαβή και τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων. Οι εγκαταστάσεις διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων και μεταφορών Roll-on/Roll-off (Ro/Ro) πρέπει επίσης να επεκταθούν περαιτέρω.

72. Τα ανωτέρω έργα πρέπει να υποστηριχθούν με την επίσπευση της καθιέρωσης εναρμονισμένων συστημάτων διαχείρισης και ελέγχου των μεταφορών που χρησιμοποιούν σύγχρονη τηλεματική τεχνολογία. Το γεγονός αυτό θα συμβάλει στη βελτίωση της ασφάλειας της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, στη συνολική βελτιστοποίηση της κυκλοφορίας στις πλωτές οδούς και στην αύξηση της ταχύτητας μεταφοράς των εμπορευμάτων δια των οδών αυτών.

Τμήμα 5: Οι λιμένες

Χαρακτηριστικά (άρθρο 14)

73. Οι λιμένες αποτελούν σημαντικό μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου και είναι ζωτικά για τη λειτουργία και την ευημερία όλων των τμημάτων της Ένωσης. Παρέχουν την απαραίτητη διασύνδεση με τις χερσαίες και τις θαλάσσιες μεταφορές, ενώ οι θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσωπεύουν πάνω από το 90% του κοινοτικού εμπορίου με τον υπόλοιπο κόσμο, το 35%

περίπου του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών και σημαντικό ποσοστό του εγχώριου εμπορίου. Ο τομέας των θαλασσίων μεταφορών είναι φιλικός στο περιβάλλον. Αποτελεί ένα οικονομικό από ενεργειακή άποψη μέσο μεταφοράς και οι νέες λιμενικές υποδομές μπορούν να δημιουργηθούν συνήθως με συγκριτικά χαμηλό περιβαλλοντικό κόστος και σε σχετικά μικρή κλίμακα. Ο τομέας έχει επίσης σημαντική δυνατότητα ανάπτυξης και πεδίο για τη μετατόπιση της κυκλοφορίας από κορεσμένους χερσαίους διαδρόμους.

74. Ο τομέας των θαλασσίων μεταφορών μπορεί συνεπώς να συμβάλλει σημαντικά στις αρχές και τους προβληματισμούς στους οποίους βασίζεται η παρούσα απόφαση. Ειδικότερα, τα λιμάνια και οι θαλάσσιες μεταφορές μπορούν να παρέχουν:

- πρόσβαση στην Κοινότητα, συμπεριλαμβανομένου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, από τις τρίτες χώρες·
- υπηρεσίες που συνδέουν διάφορα τμήματα του δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των τμημάτων που είναι τα πλέον φιλικά στο περιβάλλον· και
- σημαντική συμβολή στην αρχή της βιώσιμης κινητικότητας, ειδικότερα όταν οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το κυρίως μέρος της διαδρομής.

75. Η ανάπτυξη των λιμένων των θαλασσίων μεταφορών είναι συνεπώς σημαντική και ευκατάστατο στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών και της ανάπτυξης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Καθώς σημαντικό τμήμα αυτής της ανάπτυξης εστιάζεται στις υποδομές, η απόφαση, στο βαθμό που αφορά το θαλάσσιο τομέα, επικεντρώνεται ως επί το πλείστον στα λιμάνια. Επιπλέον, πρακτικές πρωτοβουλίες για την προώθηση της επέκτασης των θαλασσίων μεταφορών στην Ευρώπη, π.χ. η ακτοπλοΐα και το short sea shipping, θα καλυφθούν σε χωριστή ανακοίνωση, η οποία θα υποβληθεί σύντομα.

76. Ένα από τα ισχυρά σημεία του λιμενικού τομέα είναι ότι συγκριτικά μέτρια έργα μπορεί να έχουν δυσανάλογα μεγάλο αντίκτυπο στην ανάπτυξη των μεταφορών και μπορούν, κατά κανόνα, να πραγματοποιούνται σε κάθε εμπορικό λιμένα της Κοινότητας. Ένα άλλο ισχυρό σημείο είναι ότι τα έργα συχνά μπορούν να εντοπιστούν, εκπονηθούν και εφαρμοστούν σε λογικό χρονικό διάστημα. Για τους λόγους αυτούς, και εξαιτίας της σημασίας του ανταγωνισμού στο λιμενικό τομέα, η απόφαση δεν προβλέπει ένα σχέδιο δικτύου λιμένων ούτε θέτει ειδικό στόχο για διαμορφώσεις λιμένων εντός καθορισμένης χρονικής περιόδου. Η ενέργεια αυτή θα ήταν ασυνεπής με αυτόν τον ταχέως αναπτυσσόμενο και ευέλικτο τομέα. Προκειμένου να αποφευχθεί κάθε περιττή επίπτωση στον ανταγωνισμό στον τομέα αυτό, δεν επιχειρείται με κανένα τρόπο να καθιερωθεί μία επιλογή "λιμένων κοινοτικού ενδιαφέροντος".

Ειδικές προϋποθέσεις (άρθρο 15)

77. Το στοιχείο των λιμένων της απόφασης συνεπώς εστιάζεται σε έργα κοινού ενδιαφέροντος. Το άρθρο 15 θεσπίζει ένα παράρτημα που εξηγεί τις διάφορες κατηγορίες λιμένων ή λιμενικών έργων και τους συγκεκριμένους στόχους και προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν τα έργα κοινού ενδιαφέροντος στον τομέα αυτό. Οι ειδικές προϋποθέσεις έχουν ως στόχο να καταστήσουν δυνατή την επιλογή έργων με συνεκτικό τρόπο που θα διασφαλίζει ότι τα επιλεγέντα έργα δεν στρεβλώνουν αδικαιολόγητα την αρχή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων. Ο ανταγωνισμός των λιμένων αποτελεί έντονο χαρακτηριστικό του τομέα αυτού. Συνήθως υπάρχει ανεξάρτητα από το καθεστώς και την ευθύνη των φορέων που είναι αρμόδιοι για την προώθηση λιμενικών δραστηριοτήτων και των σχεδίων ανάπτυξής τους. Το καθεστώς αυτό μπορεί να παρουσιάζει διακυμάνσεις ανάλογα με τις διάφορες "παραδόσεις" των λιμενικών αρχών στα κράτη μέλη. Οι "παραδόσεις" αυτές περιλαμβάνουν τόσο τον ιδιωτικό όσο και το δημόσιο τομέα και ευρύ φάσμα σχέσεων με τις δημόσιες αρχές.

78. Η πρώτη ειδική προϋπόθεση που τίθεται συνεπώς αφορά την οικονομική βιωσιμότητα. Απαιτεί σε κάθε περίπτωση να αποδεικνύεται η βιωσιμότητα του έργου με βάση χρηματοοικονομική ανάλυση και, εάν δεν είναι δυνατό, στη συνέχεια με βάση ανάλυση κόστους/ωφελείας, σύμφωνα με την απόφαση της Επιτροπής και των εμπειρογνομόνων των κρατών μελών στο πλαίσιο της ομάδας των κρατών μελών για τα λιμάνια και τις θαλάσσιες μεταφορές. Τούτο θα διασφαλίσει την αποδοτικότητα των έργων. Οι άλλες ειδικές προϋποθέσεις αφορούν τα έργα που μπορούν να συμβάλλουν στο short sea shipping καθώς και στην ένταξη λιμένων στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

79. Προκειμένου να μπορούν να λάβουν κοινοτική υποστήριξη από το Ταμείο Συνοχής και το Περιφερειακό Ταμείο η οποία χορηγείται υπέρ λιμενικών και συναφών έργων κοινού ενδιαφέροντος, τα έργα πρέπει να πραγματοποιούνται στα κράτη μέλη και τις επιλέξιμες περιφέρειες και να αποδεικνύουν ότι ανταποκρίνονται στους ειδικούς στόχους και προϋποθέσεις της παρούσας απόφασης καθώς και στους στόχους και τους κανόνες που διέπουν τα αντίστοιχα ταμεία.

Εντούτοις, η Επιτροπή, αφού έλαβε γνώση των προβληματισμών των εκπροσώπων των κρατών μελών και των λιμένων σχετικά με το τυχόν αποτέλεσμα στον ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων, σχεδιάζει να περιορίσει στην πράξη την κοινοτική υποστήριξη που αναφέρεται στο άρθρο 129Γ της Συνθήκης στις μελέτες σκοπιμότητας, τις εγγυήσεις δανείων και τις επιδοτήσεις επιτοκίων: πλην εξαιρετικών περιπτώσεων, δεν θα περιλαμβάνει συγχρηματοδότηση έργων από τη γραμμή προϋπολογισμού του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

80. Οι χάρτες του παραρτήματος Ι της απόφασης δείχνουν, μόνο για πληροφόρηση, λιμάνια που βρίσκονται στα τέλη τμημάτων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και διαδρομών πορθμείων μεταξύ κρατών μελών και με γειτονικές χώρες. Οι λιμένες αυτοί δεν πρέπει να θεωρούνται ως "λιμένες κοινοτικού ενδιαφέροντος". Τα πορθμεία ορίζονται ως "σκάφη με πολλαπλά καταστρώματα που μπορούν να μεταφέρουν αυτοκίνητα και/ή σιδηροδρομικά οχήματα με πρόσθετες εγκαταστάσεις για τη μεταφορά επιβατών/οδηγών οχημάτων, των οποίων ο θάλαμος βρίσκεται ή όχι χωριστά και τα οποία πραγματοποιούν τακτικές προγραμματισμένες υπηρεσίες σύντομης διάρκειας (υπηρεσία πορθμείου)".

81. Μελλοντικά, η Επιτροπή σκοπεύει να επεκτείνει την προσέγγιση στην επιλογή λιμενικών και συναφών έργων κοινού ενδιαφέροντος σε έργα στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και σε τρίτες χώρες της Μεσογείου, σε συνεργασία με τις εν λόγω χώρες.

Τμήμα 6: το δίκτυο αερολιμένων

Χαρακτηριστικά (άρθρο 16)

82. Η ανάπτυξη του δικτύου αερολιμένων στο πλαίσιο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, η οποία βασίζεται στις προβλέψιμες τρέχουσες και μελλοντικές ανάγκες⁽²⁰⁾, επιδιώκει να διασφαλίσει ότι

- η δυναμικότητα των κοινοτικών αερολιμένων μπορεί να αντιμετωπίσει την τρέχουσα και μελλοντική ζήτηση, λαμβάνοντας υπόψη τα αναμενόμενα αποτελέσματα της τρίτης δέσμης αερομεταφορών που ενέκρινε το Συμβούλιο τον Ιούνιο του 1992,
- η ανάπτυξη της δυναμικότητας διατηρείται συμβατή με τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις, ιδίως όσον αφορά τις επιπτώσεις των εναερίων μεταφορών καθώς και τα αποτελέσματα που έχει η πρόσβαση από την ξηρά στους αερολιμένες και η προκύπτουσα αύξηση της χερσαίας κυκλοφορίας προς τους αερολιμένες στον πληθυσμό που ζει κοντά σε αυτά,
- η ανάπτυξη των αεροδρομίων συμβάλλει στην οικονομική και κοινωνική συνοχή της Κοινότητας, με ιδιαίτερη έμφαση στις συνδέσεις μεταξύ των περιφερειακών και κεντρικών περιοχών της Κοινότητας.

Υπάρχουν προκλήσεις που το διευρωπαϊκό δίκτυο αερολιμένων πρέπει να αντιμετωπίσει τα προσεχή έτη.

Ο γενικός στόχος των προσανατολισμών είναι η βελτίωση της χρήσης της υφιστάμενης δυναμικότητας του δικτύου καθώς και των επιμέρους αερολιμένων και η ανάπτυξη, όπου χρειάζεται, νέας δυναμικότητας, προκειμένου να αντιμετωπιστεί η αυξανόμενη ζήτηση. Κατά τον τρόπο αυτό, θα δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σε πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στη μείωση της πίεσης που ασκείται στους μεγάλους αερολιμένες και στη διευκόλυνση της γεωγραφικής κατανομής των υπηρεσιών εναερίων μεταφορών για την τρέχουσα και μελλοντική ζήτηση.

83. Η λογική του δικτύου αερολιμένων

Η λογική στην οποία βασίζονται οι προσανατολισμοί του διευρωπαϊκού δικτύου αερολιμένων εξαρτάται από τα ειδικά χαρακτηριστικά των εναερίων μεταφορών και επηρεάζεται από την εμπορική πολιτική των αερομεταφορέων και των αερολιμένων. Έτσι, αν και είναι δυνατόν να εντοπιστούν σημεία πίεσης στο δίκτυο αερολιμένων, τα σημεία αυτά δεν διατηρούνται κατ'ανάγκη σταθερά στο χρόνο και στο χώρο.

Μία γενική προσέγγιση είναι συνεπώς απαραίτητη. Αυτή η προσέγγιση θα αποσκοπεί στον εντοπισμό των κύριων λειτουργιών του δικτύου καθώς και των απαιτούμενων αναπτυξιακών προτεραιοτήτων για την ικανοποίηση της ζήτησης. Πρέπει επίσης να στοχεύει στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας και συμβατότητας με το περιβάλλον.

⁽²⁰⁾ SEC(93) 2127 "Ενδιάμεση έκθεση σχετικά με τους προσανατολισμούς για το διευρωπαϊκό δίκτυο αερολιμένων".

84. Το διευρωπαϊκό δίκτυο αερολιμένων και τα στοιχεία του

Αερολιμένες κοινού ενδιαφέροντος

Οι αερολιμένες κοινού ενδιαφέροντος βρίσκονται στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα και είναι ανοιχτοί στην εμπορική κυκλοφορία. Προσδιορίζονται με βάση τις βασικές λειτουργίες του δικτύου και το ρόλο που διαδραματίζει κάθε αερολιμένας στο πλαίσιο του δικτύου σε σχέση με τις λειτουργίες αυτές.

Το δίκτυο αερολιμένων επιτελεί τρεις βασικές λειτουργίες. Παρέχει

- συνδέσεις μεταξύ της Κοινότητας και του υπόλοιπου κόσμου
- συνδέσεις στο εσωτερικό της Κοινότητας
- πρόσβαση στον πυρήνα του δικτύου και συνδέσεις με απομακρυσμένες περιοχές.

Αυτές οι διάφορες λειτουργίες επιτελούνται αντιστοίχως από τα εξής στοιχεία του δικτύου:

- κοινοτικά σημεία σύνδεσης
- περιφερειακά σημεία σύνδεσης
- σημεία πρόσβασης.

Ο εντοπισμός των στοιχείων του δικτύου βασίζεται σε ορισμένα ποσοτικά κριτήρια, όπως ο όγκος και η κατανομή της επιβατικής κίνησης, της εμπορευματικής κίνησης καθώς και ο αριθμός των μετακινήσεων αεροσκαφών, καθώς και σε ποιοτικά κριτήρια, όπως η γεωγραφική θέση. Αερολιμένες που πληρούν τα κριτήρια των στοιχείων του δικτύου χαρακτηρίζονται ως αερολιμένες κοινού ενδιαφέροντος.

Ειδικές προϋποθέσεις (άρθρο 17)

85. Αναπτυξιακές προτεραιότητες

Όσον αφορά τους αερολιμένες κοινού ενδιαφέροντος, καθορίζονται τέσσερις ομάδες αναπτυξιακών προτεραιοτήτων, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι του δικτύου. Οι προτεραιότητες αυτές πρέπει να συμβάλλουν στην γενική αποδοτικότητα του δικτύου. Περιλαμβάνουν:

- **Αύξηση της υφιστάμενης δυναμικότητας του αερολιμένα**
Η αύξηση της δυναμικότητας του αερολιμένα περιλαμβάνει βελτιώσεις που δίνουν στον αερολιμένα τη δυνατότητα να αντιμετωπίσει βραχυπρόθεσμες αυξήσεις της ζήτησης, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας (ATC), των αποδοτικότερων διαδικασιών προσέγγισης, κλπ. καθώς και να επιτύχει τις καλύτερες επιδόσεις στην κατηγορία του.
- **Αύξηση της δυναμικότητας του αερολιμένα**
Η αύξηση της δυναμικότητας περιλαμβάνει την ανάπτυξη νέων καθώς και την επέκταση των υφιστάμενων υποσυστημάτων της υποδομής εδάφους του αερολιμένα - αεροδιάδρομοι, πεδία στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών, τερματικοί σταθμοί και υποδομή ATC - προκειμένου να αντιμετωπιστεί η μεσοπρόθεσμη και η μακροπρόθεσμη ζήτηση.
- **Βελτίωση της συμβατότητας με το περιβάλλον**
Η βελτίωση της συμβατότητας με το περιβάλλον περιλαμβάνει τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του αερολιμένα, μειώνοντας τις οχλήσεις που προκαλούνται από την εναέρια κυκλοφορία στον αερολιμένα και γύρω από αυτό καθώς και τις οχλήσεις από τη χερσαία κυκλοφορία προς τον αερολιμένα και τον αντίκτυπο των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τον αερολιμένα.
- **Ανάπτυξη της πρόσβασης στον αερολιμένα και διασυνδέσεις με άλλα δίκτυα**
Αυτή η ανάπτυξη περιλαμβάνει την κατασκευή νέων συνδέσεων προκειμένου να βελτιωθεί η πρόσβαση στον αερολιμένα, όπως η ταχεία μαζική μεταφορά στο κέντρο της πόλης, καλύτερες στρατηγικές συνδέσεις σε άλλα κυρίως δίκτυα, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων λιμένων καθώς και σε άλλους αερολιμένες.

86. Έργα κοινού ενδιαφέροντος

Τα έργα αερολιμένων χαρακτηρίζονται ως έργα κοινού ενδιαφέροντος εάν αφορούν έναν αερολιμένα κοινού ενδιαφέροντος και συμμορφώνονται με τις δράσεις προτεραιότητας που έχουν εντοπιστεί στις τέσσερις προαναφερθείσες αναπτυξιακές προτεραιότητες.

Αυτές οι δράσεις προτεραιότητας εντοπίστηκαν για τα επόμενα πέντε έτη όσον αφορά τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που σχετίζονται με τα διάφορα στοιχεία του δικτύου.

Έτσι, η αύξηση της υφιστάμενης δυναμικότητας του αερολιμένα καθώς και της ασφάλειας του αερολιμένα αποτελούν προτεραιότητες για όλα τα στοιχεία του δικτύου. Η επέκταση της υφιστάμενης δυναμικότητας του αερολιμένα, καθώς και η βελτίωση της πρόσβασης στον αερολιμένα αποτελούν προτεραιότητες των κοινοτικών και περιφερειακών σημείων σύνδεσης, ενώ η κατασκευή νέων αερολιμένων για την αντικατάσταση υφισταμένων, η βελτίωση της περιβαλλοντικής συμβατότητας και η ανάπτυξη διασυνδέσεων με άλλα δίκτυα αποτελούν δράσεις προτεραιότητας για τα κοινοτικά σημεία σύνδεσης.

Η βέλτιστη ανάπτυξη του δικτύου αερολιμένων θα απαιτήσει περαιτέρω συμπληρωματικά μέτρα. Τα μέτρα αυτά θα περιλαμβάνουν την ανάπτυξη μεθόδου για την εκτίμηση της δυναμικότητας του αερολιμένα και του αντίκτυπου ενός έργου στη δυναμικότητα. Θα απαιτήσει επίσης μία μέθοδο για την κατάρτιση "ισολογισμού" των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών αποτελεσμάτων των έργων αερολιμένων.

Τμήμα 7: το δίκτυο συνδυσασμένων μεταφορών

Χαρακτηριστικά (άρθρο 18)

87. Το διευρωπαϊκό δίκτυο συνδυσασμένων μεταφορών εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 29 Οκτωβρίου 1993. Η απόφαση εφαρμόζεται έως τις 30 Ιουνίου 1995, αν και για την ολοκλήρωση ορισμένων έργων προτεραιότητας για το δίκτυο προβλέπονται έξι χρόνια μετά τη θέση σε ισχύ της απόφασης και 12 χρόνια για άλλα. Στην πράξη, ο στόχος του Συμβουλίου ήταν η έγκριση μεταβατικού κειμένου που περιελάμβανε όλα τα απαραίτητα στοιχεία αλλά θα έπρεπε να επαναδιατυπωθεί στο ευρύτερο πλαίσιο του συνδυσασμένου δικτύου που σχεδιάζει η Επιτροπή. Για το λόγο αυτό, το τμήμα σχετικά με το διευρωπαϊκό δίκτυο συνδυσασμένων μεταφορών περιλαμβάνει όλα τα μεταβατικά μέτρα στο σύνολό τους, συμπεριλαμβανομένου ενός καταλόγου διαδρομών σχετικά με τις οποίες απαιτείται η επείγουσα λήψη μέτρων. Οι μόνες απαιτούμενες αλλαγές αφορούσαν τη διασάφηση τριών από τις γραμμές αυτές και την προσαρμογή του χρονοδιαγράμματος για την ολοκλήρωση από τα 6 ή 12 έτη στα 5 ή 10 έτη, αντιστοίχως.

Συνεπώς, η ειδική φύση του δικτύου συνδυσασμένων μεταφορών διατηρήθηκε και πρέπει να επαναβεβαιωθεί: οι συνδυσασμένες μεταφορές χρησιμοποιούν δύο ή περισσότερα μέσα μεταφοράς για τη μεταφορά του ίδιου φορτίου (κινητό αμάξιωμα, εμπορευματοκιβώτιο, ημρυμουλκούμενο ή φορτηγό).

Συνεπώς, θέτει ειδικά τεχνικά προβλήματα, όπως την ανάγκη εναρμόνισης των περιτυπωμάτων. Για το λόγο αυτό το δίκτυο συνδυσασμένων μεταφορών πρέπει να υπάρχει αυτοδικαίως και να περιλαμβάνει τις εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης.

Ειδικές προϋποθέσεις (Άρθρο 19)

88. Το δίκτυο πρέπει να περιλαμβάνει όχι μόνο τις απαιτούμενες σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές υποδομές αλλά και τις θαλάσσιες υποδομές, π.χ. τη λιμενική υποδομή.

Στο δίκτυο αυτό, προκειμένου να καταστεί τεχνικά εφικτή η σιδηροδρομική μεταφορά φορτίων που συνήθως μεταφέρονται οδικώς, έχουν εντοπιστεί ορισμένα επείγοντα έργα. Οι προσαρμογές αυτές υποδιαιρέθηκαν σε δύο φάσεις, μία όσον αφορά τα έργα που βρίσκονται ήδη υπό κατασκευή (ή η κατασκευή των οποίων είναι στη φάση εκκίνησης) και μία τα έργα που βρίσκονται ακόμη σε φάση σχεδιασμού. Συνεπώς, το σχέδιο έγκειται στην αναβάθμιση επιλεγέντων δρόμων ή τμημάτων εντός πέντε ή δέκα ετών, όπως ορίζεται στο παράρτημα.

Οι τερματικές εγκαταστάσεις αποτελούν σημαντικό τμήμα του δικτύου από τη στιγμή που αποτελούν το αναπόφευκτο σημείο μεταφόρτωσης και συχνά την ασθενέστερη σύνδεση της αλυσίδας. Συνεπώς, αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του δικτύου.

Στην περίπτωση των σιδηροδρομικών μεταφορών, η μεταφόρτωση συνεπάγεται είτε την προσαρμογή στο σχετικό περιτύπωμα ή τη χρήση τροχαίου υλικού με δάπεδο σε χαμηλότερο ύψος. Ποια από τις δύο λύσεις θα επιλεγεί θα αποφασιστεί σε εθνικό επίπεδο, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας. Για το λόγο αυτό, το δίκτυο περιλαμβάνει επίσης τους εξοπλισμούς των τερματικών σταθμών και το τροχαίο υλικό.

Τμήμα 8: δίκτυο πληροφόρησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας των πλοίων στα κοινοτικά ύδατα

Χαρακτηριστικά (Άρθρο 20)

89. Τα περισσότερα αγαθά μεταφέρονται προς και από την Κοινότητα μέσω θαλάσσης. Το εμπόριο αυτό δημιουργεί σημαντικό όγκο κυκλοφορίας στις ακτές της Ευρώπης, στον οποίο προστίθενται τα διερχόμενα πλοία.

Η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας πρέπει να βασίζεται σε τρεις βασικές δραστηριότητες:

- δημιουργία ή αναβάθμιση της υποδομής διαχείρισης της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας (STM), ιδίως σε περιοχές με πολύ πυκνή κυκλοφορία, προκειμένου να προστατευθούν ευαίσθητα περιβάλλοντα.
- δημιουργία ευρωπαϊκού συστήματος πληροφόρησης σχετικά με την κυκλοφορία των πλοίων στα ευρωπαϊκά ύδατα. Το Συμβούλιο ενέκρινε την πρώτη οδηγία σχετικά με το θέμα αυτό το Σεπτέμβριο του 1993, θεσπίζοντας ένα σύστημα κοινοποίησης για τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες ή εμπλέκονται σε ατυχήματα στα ευρωπαϊκά ύδατα. Οι ανταλλαγές πληροφοριών που απαιτεί η εν λόγω οδηγία, μεταξύ των χειριστών των πλοίων και των εθνικών αρχών καθώς και μεταξύ διαφορετικών εθνικών αρχών απαιτούν τη δημιουργία τηλεματικών συστημάτων, ιδίως EDI, που μπορούν να μεταδίδουν ενίοτε τεράστιους όγκους πληροφοριών σε σχεδόν πραγματικό χρόνο (ιδιαίτερα σχετικά με φορτία).

Κατόπιν αιτήσεως του Συμβουλίου, το Δεκέμβριο του 1993, η Επιτροπή υπέβαλε περαιτέρω πρόταση για ένα εκτενέστερο σύστημα πληροφόρησης που θα καλύπτει ειδικότερα τα διερχόμενα πλοία. Η καθιέρωση του συστήματος αυτού θα αυξήσει την ανάγκη για δημιουργία ενός ευρωπαϊκού δικτύου ανταλλαγών πληροφοριών σχετικά με τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα.

- Χαράζεται επίσης ευρωπαϊκή πολιτική σχετικά με την υποδομή ραδιοναυτιλίας, προκειμένου να προσφέρονται στους χρήστες των διαφόρων μέσων μεταφοράς αξιόπιστες και ακριβείς πληροφορίες σχετικά με τη θέση τους. Αναμένοντας το ευρωπαϊκό σχέδιο ραδιοναυσιπλοΐας που θα λάβει υπόψη τα δορυφορικά συστήματα που έχουν αναπτυχθεί, η Κοινότητα έδειξε ενδιαφέρον για τη χάραξη και την εφαρμογή ευρωπαϊκής πολιτικής στους επίγειους σταθμούς του συστήματος "LORAN-C". Καθώς στο άμεσο μέλλον δεν προβλέπεται σύστημα πολιτικών δορυφόρων υπό τον επιχειρησιακό έλεγχο των ευρωπαϊκών κρατών που να καλύπτει όλη την Ευρώπη, το ευρωπαϊκό δίκτυο LORAN-C θα παρέχει στους χρήστες αξιόπιστους διαύλους ραδιοναυσιπλοΐας υπό ευρωπαϊκό έλεγχο.

90. Το SGTIM (Σύστημα διαχείρισης και πληροφόρησης σχετικά με τη θαλάσσια κυκλοφορία) που πρόκειται να δημιουργηθεί πρέπει συνεπώς να περιλαμβάνει το STM, διαύλους ραδιοναυσιπλοΐας και τις κατάλληλες εφαρμογές της τηλεματικής, ιδίως προκειμένου να διασφαλιστεί η λειτουργία του ευρωπαϊκού συστήματος κοινοποίησης πλοίων. Εάν χρειαστεί, το δίκτυο αυτό θα περιλάβει επίσης την ανάπτυξη της ελλείπουσας χερσαίας υποδομής που απαιτείται για τη διασφάλιση της ικανοποιητικής εφαρμογής στην Κοινότητα του παγκόσμιου συστήματος για τα πλοία σε κίνδυνο και την ασφάλεια στη θάλασσα (SMDSM) υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Ειδικές προϋποθέσεις (Άρθρο 21)

91. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος δίνουν προτεραιότητα σε κάθε δραστηριότητα που αφορά τις υποδομές και τα συστήματα διαχείρισης, ελέγχου και πληροφόρησης που είναι συμβατά με τα χαρακτηριστικά του δικτύου και βελτιώνουν τη διαλειτουργικότητά του καθώς και σε σχέδια επίδειξης για την υποστήριξη της εφαρμογής του δικτύου.

Τμήμα 9: Το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

Χαρακτηριστικά και ειδικές προϋποθέσεις (Άρθρα 22 και 23)

92. Στα τέλη της δεκαετίας του 1980, η ξαφνική και έντονη επιδείνωση της ακρίβειας των πτήσεων στην Ευρώπη συντέλεσε στο να συνειδητοποιήσει ο καθένας ορισμένες ελλείψεις που παρουσίαζε το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και την ανάγκη για την ταχεία λήψη μέτρων, προκειμένου να μη καταστούν εμπόδιο στην πολιτική ελευθέρωσης που ακολουθείτο για τις δραστηριότητες αυτές.

Οι ελλείψεις αυτές μπορούν να συνοψιστούν στις εξής:

- ανεπαρκής δυναμικότητα που οφείλεται:
 - την υποαξιοποίηση του εναερίου χώρου, ιδίως εξαιτίας των μεγάλων τμημάτων που διαφυλάσσονται ή περιορίζονται για στρατιωτικούς σκοπούς·
 - την έκδηλη έλλειψη προσωπικού πολλών κέντρων ελέγχου·
 - την έλλειψη βελτιστοποίησης του δικτύου αεροδιαδρόμων·
 - στις ίδιες τις μεθόδους εργασίας και τις χαμηλές επιδόσεις της διασύνδεσης συστήματος/ελεγκτή·
- απώλεια σε δυναμικότητα που οφείλεται:
 - στα πολιτικά σύνορα, τα οποία αποτρέπουν τη βέλπστη κατανομή του εναερίου χώρου·
 - στα τεχνικά σύνορα, τα οποία αντιστρατεύονται την επέκταση των ωφελειών της αυτοματοποίησης πέρα από τα γεωγραφικά σύνορα·
 - τα χρηματοοικονομικά σύνορα, τα οποία καθιστούν αδύνατο για τις πιο δυναμικές χώρες να εκμεταλλευτούν πλήρως τις επενδύσεις τους εξαιτίας των σημείων συμφόρησης που δημιουργούν οι λιγότερο ευημερούντες ή λιγότερο κινητοποιημένοι γείτονές τους·
 - οι κοινωνικοί περιορισμοί και η σχετική ακαμψία του σχεδιασμού του ελέγχου της δυναμικότητας·
- ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, που οφείλεται στην έλλειψη γνώσεων σχετικά με τις ροές της κυκλοφορίας και ανεπαρκής κατανομή της ζήτησης στην Ευρώπη ανάλογα με τη διαθέσιμη δυναμικότητα.

93. Η ανάλυση αυτή, η οποία διεξήχθη υπό την αιγίδα της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης για την Πολιτική Αεροπορία (ΕΕΠΑ) και με την υποστήριξη της Επιτροπής, ανάγκασε τους αρμόδιους ευρωπαϊκούς φορείς να ζητήσουν από τον Eurocontrol:

- να εισάγει ένα κεντρικό σύστημα διαχείρισης της ροής της κυκλοφορίας -
- να προωθήσει την εναρμόνιση και στη συνέχεια την ολοκλήρωση των συστημάτων ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, πράγμα που απαιτεί:
 - επανεξέταση των αεροδιαδρόμων και της κατανομής του εναερίου χώρου μεταξύ των πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών καθώς και των διαφόρων τομέων·
 - την τυποποίηση των εξοπλισμών και των διαδικασιών με στόχο την άρση των τεχνικών εμποδίων·
 - τον κοινό και συντονισμένο σχεδιασμό επενδύσεων·
 - την κοινή έρευνα και ανάπτυξη προκειμένου να προωθηθεί η ανάδειξη νέων τεχνολογιών που θα αυξήσουν την αποδοτικότητα του συστήματος και θα περικοψούν το κόστος (δορυφόροι ναυσιπλοΐας, εγκαταστάσεις γενικής επικοινωνίας, στενότερη επιτήρηση που καθιστά δυνατή τη μείωση των κενών, ενίσχυση στους ελεγκτές προκειμένου να καταστεί δυνατή η απόλυτα ασφαλής διακίνηση περισσότερων αεροσκαφών στον ίδιο χώρο, κλπ.).

94. Τα κράτη μέλη με τη σειρά τους ανέλαβαν να επενδύσουν το ανθρώπινο δυναμικό και την υλικοτεχνική υποδομή που απαιτείται για την επίτευξη αυτών των κοινών στόχων.

Η διευρωπαϊκή διάσταση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να διασφαλίζει ότι όλη η Ευρώπη απολαμβάνει από τα μέσα που παρέχει η παρούσα πρόταση.

Τμήμα 10 : κοινές διατάξεις

Έργα κοινού ενδιαφέροντος για όλο το δίκτυο (άρθρο 24)

Το εν λόγω άρθρο αφορά τις υποδομές επικοινωνίας και ναυσιπλοΐας για όλο το δίκτυο.

95. Τα συστήματα ραδιοναυσιπλοΐας είναι σημαντικά για όλα τα διάφορα μέσα μεταφοράς και ειδικότερα για τις θαλάσσιες και εναέριας μεταφορές. Για το σκοπό αυτό, τα έργα κοινού ενδιαφέροντος θα συμβάλλουν στον εκσυγχρονισμό των σημερινών συστημάτων υπέρ της αποτελεσματικότητας και της ασφάλειας. Επιπλέον, η ενέργεια αυτή θα οδηγήσει ενδεχομένως σε ένα κοινό σύστημα για την Ευρώπη που θα περιλαμβάνει δορυφορικές τεχνολογίες αλλά και επίγεια συστήματα.

96. Ο εντοπισμός του στίγματος πλοίων, τροχαίου υλικού, εμπορευματοκιβωτίων και αγαθών αποτελεί σημαντικό ζήτημα για όλα τα μέσα μεταφοράς. Οι σύγχρονες δορυφορικές τεχνολογίες, όπως το GPS ή το GLONASS⁽²¹⁾, που συμπληρώνονται όταν χρειάζεται με επίγεια συστήματα, επιτρέπουν σήμερα τον ακριβή εντοπισμό του στίγματος ενός δέκτη δορυφορικών σημάτων. Τούτο

⁽²¹⁾ στρατιωτικά συστήματα εντοπισμού μέσω δορυφόρου - το GPS (Global Positioning System) είναι το αμερικανικό σύστημα ενώ το GLONASS είναι το ρωσικό σύστημα.

απαιτεί την αποστολή σημάτων με μεγάλη ακρίβεια από δορυφόρους και ειδικούς δέκτες που είναι ηλεκτρονικά εξοπλισμένοι και μπορούν να αποκωδικοποιούν τα δορυφορικά σήματα σε ακριβείς γεωγραφικές θέσεις. Τα τρέχοντα στρατιωτικά συστήματα είναι τεχνητά σχετικά ανακριβή και οι κάτοχοι των συστημάτων αυτών δεν εξασφαλίζουν μέχρι σήμερα στους πολιτικούς χρήστες την τέλεια λειτουργία. Έτσι φαίνεται ότι είναι ιδιαίτερα χρήσιμο ένα πολιτικό σύστημα που θα εξασφαλίζει τέλεια χρήση υπό οποιεσδήποτε συνθήκες, από τη στιγμή που το φάσμα των εφαρμογών αυτών των συστημάτων εντοπισμού είναι ιδιαίτερα ελπιδοφόρο από άποψη ασφάλειας της κυκλοφορίας και αποδοτικότητας των υπηρεσιών μεταφοράς. Εντούτοις, τα συστήματα αυτά θα διεισδύσουν στην αγορά εργασίας μόνον εάν διασφαλιστεί η διαρκής λειτουργία τους.

97. Τα έργα αυτά πρέπει να αρχίσουν με κατάλληλο τρόπο, λαμβάνοντας υπόψη άλλες κοινοτικές δράσεις και ειδικότερα δράσεις που αναλαμβάνονται στο πλαίσιο των πολιτικών πληροφόρησης και τηλεπικοινωνίας.

Καθορισμός των έργων κοινού ενδιαφέροντος (άρθρο 25)

98. Η Επιτροπή, επικουρούμενη από την επιτροπή, μπορεί να καθορίζει τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που προσδιορίζονται στην παρούσα απόφαση. Για το σκοπό αυτό η επιτροπή εργάζεται ως επιτροπή τύπου 2α.

Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος προσδιορίζονται από την παρούσα απόφαση με την ευρεία έννοια των προσανατολισμών. Η Επιτροπή θα καταρτίσει ένα σύστημα παρακολούθησης για τα διάφορα μέσα μεταφοράς και για ολόκληρο το δίκτυο, το οποίο κατά πρώτο λόγο θα διασφαλίζει ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζουν οι εν λόγω προσανατολισμοί. Δεύτερον, το σύστημα παρακολούθησης θα συμβάλλει στην προώθηση των έργων κοινού ενδιαφέροντος και στην υποστήριξη του συντονισμού μεταξύ των κρατών μελών και των συμμετεχόντων μερών. Τα έργα που υποβάλλουν αίτηση για χρηματοδοτική βοήθεια από τα κοινοτικά όργανα θα υποστηριχθούν περαιτέρω από τα όργανα αυτά.

Επίσης, θα διασφαλιστεί ότι τα έργα που αφορούν άλλες κοινοτικές πολιτικές, π.χ. τα έργα διαχείρισης που αφορούν επίσης τις τεχνολογίες τηλεματικής και τηλεπικοινωνίας, αξιολογούνται και αντιμετωπίζονται κατάλληλα. Τούτο θα επιτευχθεί με τη διαβούλευση σχετικών επιτροπών ή άλλων κοινοτικών οργάνων.

Επιτροπή (άρθρο 26)

99. Η επιτροπή υποδομών που συστήνει ο κανονισμός 78/174/ΕΟΚ θα αποτελεί το φορέα που επικουρεί την Επιτροπή κατά την εφαρμογή της παρούσας απόφασης.

Η επιτροπή θα επικουρεί την Επιτροπή όσον αφορά την κατάλληλη αντιμετώπιση των σχεδίων και θα χρησιμεύει ως φορέας πληροφόρησης και επικοινωνίας μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τα έργα κοινού ενδιαφέροντος καθώς και μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής.

Ετήσια έκθεση (άρθρο 27)

100. Η Επιτροπή θα υποβάλλει σε τακτικά διαστήματα έκθεση στο Συμβούλιο, το Κοινοβούλιο, την Επιτροπή των Περιφερειών καθώς και στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή. Η πρώτη έκθεση προβλέπεται να υποβληθεί δύο έτη μετά τη θέση σε ισχύ της παρούσας απόφασης.

Αξιολόγηση των προσανατολισμών (άρθρο 28)

101. Θα πραγματοποιηθεί αξιολόγηση του σχεδίου του δικτύου και της μεθόδου προσδιορισμού των έργων κοινού ενδιαφέροντος, όπως ορίζεται στα Τμήματα 2 έως 9 της παρούσας απόφασης: πέντε έτη το αργότερο μετά τη θέση σε ισχύ της παρούσας απόφασης, η Επιτροπή θα προβεί σε διεξοδική αξιολόγηση των προσανατολισμών, προκειμένου να διαπιστώσει την επιτευχθείσα πρόοδο στην προοδευτική ολοκλήρωση του δικτύου σύμφωνα με τους στόχους του άρθρου 2 της παρούσας απόφασης.

Θέση σε ισχύ (άρθρο 29)

102. Τα γενικά σχέδια που ισχύουν ήδη για τις οδικές, εσωτερικές πλωτές και συνδυασμένες μεταφορές εξακολουθούν να ισχύουν έως τις 30 Ιουνίου 1995. Εντούτοις, οι προσανατολισμοί αυτοί τα υποκαθιστούν, από τη στιγμή που καταστούν διαθέσιμοι, σύμφωνα με την κοινή δήλωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Επιτροπής⁽²²⁾ σχετικά με το νομοθετικό πρόγραμμα για το 1994.

⁽²²⁾ SEC(94) 277

Παράρτημα Ι: χάρτες των κατευθυντήριων σχεδίων του δικτύου

103. Το παράρτημα Ι περιλαμβάνει χάρτες οι οποίοι απεικονίζουν το δίκτυο από γεωγραφική άποψη: τα σχέδια του δικτύου. Οι χάρτες αυτοί σήμερα καταρτίζονται με βάση το μέσο μεταφοράς - εντούτοις, βρίσκονται υπό εκπόνηση χάρτες που περιλαμβάνουν όλα τα μέσα μεταφοράς και θα επισυναφθούν μόλις ολοκληρωθούν.

Η σύνδεση μεταξύ της Κοινότητας και των γειτονικών της χωρών απεικονίζεται σε μερικούς χάρτες που επισυνάπτονται για λόγους πληροφόρησης, ιδιαίτερα σε σχέση με τη διάσκεψη της Κρήτης⁽²³⁾.

Παράρτημα ΙΙ: συνδέσεις και προδιαγραφές

104. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος αφορούν

- τις συνδέσεις και τους άξονες των επιμέρους δικτύων που περιγράφονται στα τμήματα 2 έως 4,
- τα κριτήρια και/ή τα τεχνικά χαρακτηριστικά για τους κόμβους που περιγράφονται στα τμήματα 5 και 6,
- τις συνδέσεις για τα σιδηροδρομικά τμήματα του δικτύου συνδυασμένων μεταφορών που περιγράφεται στο τμήμα 7.

Τα έργα που αφορούν τη διαχείριση ή τον έλεγχο της κυκλοφορίας μπορούν να εφαρμοστούν για όλο το δίκτυο, όπως απεικονίζεται στους χάρτες του παραρτήματος Ι.

Οι πληροφορίες που συγκεντρώνονται στο παράρτημα ΙΙ συμβάλλουν στον καθορισμό των έργων κοινού ενδιαφέροντος για τα διάφορα στοιχεία του δικτύου. Από τη στιγμή που η κατάσταση από άποψη ανταγωνισμού είναι αρκετά δύσκολη, ιδίως για τους κόμβους του δικτύου, η υιοθέτηση ίδιας προσέγγισης για όλα τα στοιχεία του δικτύου φαίνεται ακατάλληλη. Ενώ για τους άξονες και τις διαδρομές, ο εντοπισμός συνδέσεων αποτελεί τον καλύτερο τρόπο καθορισμού έργων κοινού ενδιαφέροντος, όσον αφορά τους κόμβους (τερματικούς σταθμούς, λιμάνια, αεροδρόμια) η καταλληλότερη μέθοδος θεωρήθηκε ο καθορισμός συγκεκριμένων κριτηρίων.

105. Οι πληροφορίες που παρέχονται βασίζονται στην πρόταση της Επιτροπής για ένα σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας⁽²⁴⁾, στις αποφάσεις της 29ης Οκτωβρίου 1993 σχετικά με ένα διευρωπαϊκό δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών, ένα οδικό δίκτυο και ένα δίκτυο πλωτών οδών⁽²⁵⁾ καθώς και στην έκθεση της ομάδας εργασίας για το συμβατικό σιδηροδρομικό δίκτυο και στις εκθέσεις προόδου των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με τους λιμένες και τους αερολιμένες, οι οποίες διατίθενται με τη μορφή εγγράφων υπηρεσιών της Επιτροπής⁽²⁶⁾.

⁽²³⁾ 13-15 Μαρτίου 1994 στην Κρήτη, Ελλάδα

⁽²⁴⁾ SEC(90) 2402

⁽²⁵⁾ βλ. υποσημείωση (3).

⁽²⁶⁾ SEC(93) 2128 "Έκθεση της Ομάδας Εργασίας για τον συμβατικό σιδηρόδρομο, σχετικά με ένα διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο"

SEC(93) 2129 "Έκθεση εργασίας σχετικά με τους λιμένες και τα διευρωπαϊκά δίκτυα"

SEC(93) 2127 "Ενδιάμεση έκθεση σχετικά με τους προσανατολισμούς για το διευρωπαϊκό δίκτυο αερολιμένων"

Πρόταση
ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 129 Α πρώτο εδάφιο,
την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽¹⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁽²⁾

Εκτιμώντας:

- (1) ότι η δημιουργία και η ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων συμβάλλουν στην υλοποίηση σημαντικών κοινοτικών στόχων, όπως η υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς και η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής,
- (2) ότι η δημιουργία και η ανάπτυξη, σε όλη την Κοινότητα, διευρωπαϊκών δικτύων στον τομέα των μεταφορών έχουν επίσης ως ειδικούς στόχους την διασφάλιση συνεχούς κινητικότητας για τα πρόσωπα και τα αγαθά υπό τις καλύτερες δυνατές κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνθήκες, καθώς και τον συνδυασμό όλων των μέσων μεταφοράς, λαμβάνοντας υπόψη τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα,
- (3) ότι στο λευκό βιβλίο της Επιτροπής για την ανάπτυξη κοινής πολιτικής μεταφορών προβλέπεται, προκειμένου ιδίως να ενισχυθεί η προστασία του περιβάλλοντος με τη βέλπστη χρήση της υφιστάμενης δυναμικότητας, η ενσωμάτωση όλων των δικτύων που αφορούν τα διάφορα μέσα μεταφοράς σε διευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρομικών, οδικών, εναέριων, θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, τόσο για τα εμπορεύματα όσο και για τους επιβάτες,
- (4) ότι η ενσωμάτωση των δικτύων σε ευρωπαϊκή κλίμακα μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνον προοδευτικά βάσει της σύνδεσης των μέσων μεταφοράς με στόχο την καλύτερη εκμετάλλευση των εγγενών πλεονεκτημάτων τους,
- (5) ότι, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί, απαιτείται η ανάληψη κοινοτικής δράσης για τη θέσπιση κατευθυντηρίων γραμμών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας· ότι εν λόγω κοινοτική δράση πρέπει να αφορά τον καθορισμό των προτεραιοτήτων καθώς και τις γενικές γραμμές των ενεργειών που προβλέπονται στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών,
- (6) ότι είναι, επίσης, αναγκαίο να προσδιοριστούν τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που ανταποκρίνονται στους στόχους αυτούς και τα οποία εντάσσονται στις προτεραιότητες που έχουν καθοριστεί· ότι πρέπει να ληφθούν υπόψη μόνον τα έργα που παρουσιάζουν δυνητική οικονομική βιωσιμότητα,
- (7) ότι η απόφαση 93/628/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Οκτωβρίου 1993 σχετικά με τη δημιουργία διευρωπαϊκού δικτύου συνδυασμένης μεταφορών⁽³⁾ η απόφαση 93/629/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Οκτωβρίου 1993 σχετικά με τη δημιουργία διευρωπαϊκού δικτύου⁽⁴⁾ και η απόφαση 93/630/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Οκτωβρίου 1993 για την ανάπτυξη διευρωπαϊκού δικτύου

⁽¹⁾

⁽²⁾

⁽³⁾ ΕΕ L 305, 10.12.1993, σ. 1

⁽⁴⁾ ΕΕ L 305, 10.12.1993, σ. 11

πλωτών οδών⁽⁵⁾ έχουν ληφθεί δεόντως υπόψη και ενσωματωθεί στην παρούσα απόφαση, σύμφωνα με την προσέγγιση πολλαπλών μεταφορών που προτίθενται να προωθήσουν,

- (8) ότι οι δράσεις στους τομείς των τηλεπικοινωνιών και της τηλεματικής μπορούν να συμβάλλουν στην αποτελεσματική εφαρμογή μέτρων ελέγχου και διαχείρισης στοιχείων του δικτύου ή του δικτύου ως σύνολο· ότι είναι σκόπιμο να αναζητηθούν οι απαραίτητες συνέργειες για τη διασφάλιση της ολοκλήρωσης του δικτύου μεταφορών· ότι οι εν λόγω συνέργειες αφορούν επίσης γενικές κοινοτικές δράσεις στον τομέα των τηλεπικοινωνιών· ότι, στο πλαίσιο της προοπτικής αυτής, έχει ήδη αρχίσει ο προσδιορισμός έργων κοινού ενδιαφέροντος· ότι η Επιτροπή οφείλει να υποβάλει εκ των υστέρων κατάλληλες προτάσεις προκειμένου να διασφαλίζεται η βέλτιστη εφαρμογή των εν λόγω συστημάτων,
- (9) ότι, για τον προσδιορισμό των έργων κοινού ενδιαφέροντος, η Επιτροπή πρέπει να επικουρείται από την επιτροπή έργων υποδομής στον τομέα των μεταφορών που έχει θεσπιστεί με την απόφαση 78/174/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽⁶⁾,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Τμήμα 1 : γενικές αρχές

Άρθρο 1: αντικείμενο

Η παρούσα απόφαση έχει ως αντικείμενο είναι τον καθορισμό των προσανατολισμών που καλύπτουν τους στόχους, τις προτεραιότητες καθώς και τις γενικές γραμμές δράσης που προβλέπονται για την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών· επίσης, προσδιορίζει τα έργα κοινού ενδιαφέροντος, η υλοποίηση των οποίων συμβάλλει στην ανάπτυξη του δικτύου.

Άρθρο 2: στόχοι

1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών αναπτύσσεται ολοκληρώνοντας προοδευτικά μέχρι το 2010, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τα δίκτυα υποδομής χερσαίων, θαλασσίων και εναερίων μεταφορών.
2. Το δίκτυο πρέπει:
 - να διασφαλίζει, σε ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα, τη συνεχή και ασφαλή κινητικότητα προσώπων και αγαθών, συμβάλλοντας ταυτόχρονα στην επίτευξη των κοινοτικών στόχων στον τομέα του περιβάλλοντος και υπό τις καλύτερες δυνατές κοινωνικές συνθήκες,
 - να παρέχει στους χρήστες υποδομές ποιότητας και συναφείς υπηρεσίες με αποδεκτούς οικονομικούς όρους,
 - να στηρίζεται στο σύνολο των μέσων μεταφοράς, λαμβάνοντας υπόψη τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα,
 - να καθιστά δυνατή τη βέλτιστη χρήση της υφιστάμενης δυναμικότητας,
 - να είναι διαλειτουργικό ως προς όλα τα στοιχεία του,
 - να καλύπτει όλο το έδαφος της Κοινότητας, διευκολύνοντας την πρόσβαση εν γένει και, συνδέοντας τις μεγάλες αστικές ζώνες με τις περιφέρειες της Κοινότητας, καθώς και τις νησιωτικές ή περιφερειακές περιοχές και τις ηπειρωτικές περιοχές με τις κεντρικές περιοχές,
 - να προβλέπει την επέκτασή του προς τα δίκτυα των χωρών ΕΖΕΣ, των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και των χωρών της Μεσογείου, προωθώντας ταυτόχρονα τη διαλειτουργικότητα και την πρόσβαση στα δίκτυα αυτά.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 305, 10.12.1993, σ. 39

⁽⁶⁾ ΕΕ L 54, 25.2.1978, σ. 16

Άρθρο 3: πεδίο του δικτύου

1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών αποτελείται από υποδομές, υπηρεσίες και συστήματα διαχείρισης. Η αρμονική λειτουργία των στοιχείων αυτών καθιστά δυνατή την επίτευξη των στόχων του άρθρου 2. Το εν λόγω δίκτυο περιλαμβάνει τις υποδομές: οδούς, σιδηροδρομικές γραμμές, πλωτές οδούς, λιμένες, αερολιμένες, πλατφόρμες συνδυασμένων μεταφορών, αγωγούς μεταφοράς προϊόντων καθώς και τις υπηρεσίες που είναι απαραίτητες για τη λειτουργία, μεμονωμένη ή συνδυασμένη, των υποδομών αυτών, οι οποίες περιλαμβάνουν επίσης τα συστήματα διαχείρισης και ελέγχου της κυκλοφορίας. Στον κατάλογο αυτό είναι δυνατό να προστεθούν και άλλα στοιχεία που συμβάλλουν στην εύρυθμη λειτουργία του δικτύου.
2. Τα ειδικά χαρακτηριστικά ορισμένων στοιχείων του δικτύου προσδιορίζονται στα άρθρα 8 έως 23.

Άρθρο 4: γενικές γραμμές δράσης

Οι γενικές γραμμές δράσης της Κοινότητας αφορούν:

- την ανάπτυξη σχεδίων δικτύου, που απεικονίζονται στους αντίστοιχους γεωγραφικούς χάρτες,
- τον προσδιορισμό σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος,
- την προώθηση της διαλειτουργικότητας του δικτύου,
- την επιδίωξη της συνεκτικότητας και της συμπληρωματικότητας των χρηματοδοτικών παρεμβάσεων,
- ενέργειες έρευνας και ανάπτυξης,
- τη διαρκή συνεργασία και τη σύναψη κατάλληλων συμφωνιών με τις τρίτες χώρες που αφορά η ανάπτυξη του δικτύου,
- την παροχή κινήτρων στα κράτη μέλη προκειμένου να ευνοούν τους επιδιωκόμενους στόχους,
- την προώθηση της διαρκούς συνεργασίας των ενδιαφερομένων μερών,
- όλες τις άλλες ενέργειες που αποδεικνύονται απαραίτητες για την επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 2.

Άρθρο 5: προτεραιότητες όσον αφορά τις ενέργειες

Οι ενέργειες που έχουν προτεραιότητα αφορούν:

- την κατασκευή συνδέσεων, ελλειπουσών συνδέσεων και διασυνδέσεων που καθιστούν δυνατή την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, καλύπτουν τις ελλείπουσες συνδέσεις και ολοκληρώνουν τους μεγάλους άξονες,
- την επίτευξη της διαλειτουργικότητας των στοιχείων του δικτύου,
- την ανάπτυξη της πρόσβασης στο δίκτυο, λαμβάνοντας υπόψη ειδικότερα την ανάγκη σύνδεσης των νησιωτικών, μεσογειακών και ηπειρωτικών περιοχών με τις κεντρικές περιοχές της Κοινότητας,
- τη βελτιστοποίηση της δυναμικότητας και της αποτελεσματικότητας των υφιστάμενων υποδομών,
- το βέλτιστο συνδυασμό των μέσων μεταφοράς με στόχο τη συνεχή κινητικότητα,
- τη βελτίωση των κόμβων διασύνδεσης και των σημείων αλλαγής μέσου μεταφοράς,
- τη βελτίωση της ασφάλειας και της αξιοπιστίας του δικτύου,
- την ένταξη της περιβαλλοντικής διάστασης στο σχεδιασμό και την ανάπτυξη του δικτύου,

- το σχεδιασμό, την ανάπτυξη και τη λειτουργία συστημάτων διαχείρισης και ελέγχου της κυκλοφορίας στο δίκτυο με στόχο τη βελτιστοποίησή τους,
- την ανάπτυξη και την προώθηση της ενημέρωσης που απαιτείται από τον χρήστη του δικτύου,
- την πραγματοποίηση μελετών που συμβάλλουν στον καλύτερο ορισμό του δικτύου,

Άρθρο 6: έργα κοινού ενδιαφέροντος

1. Ως έργο κοινού ενδιαφέροντος νοείται κάθε έργο το οποίο:
 - επιδιώκει τους στόχους που αναφέρονται στο άρθρο 2·
 - υπέγεται στο δίκτυο που αναφέρεται στο άρθρο 3·
 - εντάσσεται στις προτεραιότητες που καθορίζονται στο άρθρο 5·
 - παρουσιάζει δυνητική οικονομική βιωσιμότητα.
2. Κάθε έργο που αφορά στοιχείο του δικτύου πρέπει να πληροί τις ιδιαίτερες προϋποθέσεις που προσδιορίζονται για το εν λόγω στοιχείο στα άρθρα 8 έως 23.

Άρθρο 7: σχέδια δικτύου και έργα κοινού ενδιαφέροντος

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για την υλοποίηση των σχεδίων δικτύου και ειδικότερα για τη διευκόλυνση και την επίσπευση της υλοποίησης των έργων κοινού ενδιαφέροντος.
2. Είναι δυνατή η ομαδοποίηση και ο συνδυασμός περισσοτέρων έργων σε ένα σύνολο προς υλοποίηση εντός δεδομένου χρονικού διαστήματος.

ΤΜΗΜΑ 2: ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Άρθρο 8: χαρακτηριστικά

1. Το διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο αποτελείται από αυτοκινητοδρόμους και οδούς υψηλής ποιότητας. Συμπληρώνεται με νέες ή βελτιωμένες συνδέσεις.
2. Το δίκτυο περιλαμβάνει την υποδομή διαχείρισης της κυκλοφορίας και ενημέρωσης των χρηστών και βασίζεται στην ενεργό συνεργασία μεταξύ των συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.
3. Το δίκτυο διασφαλίζει στους χρήστες υψηλό ομοιόμορφο επίπεδο υπηρεσιών, άνεσης και ασφάλειας ενώ ταυτόχρονα χαρακτηρίζεται από συνέχεια.
4. Στο πλαίσιο της ολοκλήρωσης των τρόπων μεταφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 2, το οδικό δίκτυο αναπτύσσεται προοδευτικά μέχρι το έτος 2010 σύμφωνα με το σχέδιο που περιγράφεται στους χάρτες του παραρτήματος Ι.

Άρθρο 9: ειδικές προϋποθέσεις

Με την επιφύλαξη των άρθρων 6 και 24, κάθε έργο κοινού ενδιαφέροντος πρέπει να αφορά τις συνδέσεις που αναφέρονται στον κατάλογο του παραρτήματος II και περιγράφονται στους χάρτες του παραρτήματος Ι.

ΤΜΗΜΑ 3: ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Άρθρο 10: χαρακτηριστικά

1. Το σιδηροδρομικό δίκτυο αποτελείται:

- από το δίκτυο υψηλής ταχύτητας που περιλαμβάνει νέες γραμμές εξοπλισμένες για ταχύτητες ίσες ή μεγαλύτερες των 250 χλμ/ώρα και/ή γραμμές για ταχύτητες της τάξεως των 200 χλμ/ώρα,
 - από συμβατικές γραμμές που προορίζονται για κάθε σιδηροδρομική μεταφορά, συμπεριλαμβανομένης της επέκτασης των μεταφορών υψηλής ταχύτητας και των σιδηροδρομικών συνδέσεων συνδυασμένων μεταφορών που αναφέρονται στο άρθρο 18.
2. Το δίκτυο παρέχει στους χρήστες υψηλό επίπεδο ποιότητας και ασφάλειας, ένεκα:
- της συνέχειας και της διαλειτουργικότητάς του, μέσω ιδίως της τεχνικής εναρμόνισης και εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου και χειρισμού,
 - της εξασφάλισης εύκολης πρόσβασης στα κέντρα αστικής και προαστιακής μεταφοράς, στους αερολιμένες, στους θαλάσσιους λιμένες και στις πλατφόρμες συνδυασμένων μεταφορών,
 - τηςστη λειτουργίας κατάλληλων συστημάτων πληροφόρησης.
3. Στο πλαίσιο της ολοκλήρωσης των τρόπων μεταφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 2, το σιδηροδρομικό δίκτυο αναπτύσσεται προοδευτικά μέχρι το έτος 2010 σύμφωνα με τα σχέδια που απεικονίζονται στους χάρτες του παραρτήματος Ι.

Άρθρο 11: ειδικές προϋποθέσεις

Με την επιφύλαξη των άρθρων 6 και 24, κάθε έργο κοινού ενδιαφέροντος πρέπει να αφορά τις συνδέσεις που αναφέρονται στο κατάλογο του παραρτήματος ΙΙ και περιγράφονται στους χάρτες του παραρτήματος Ι.

ΤΜΗΜΑ 4: ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ

Άρθρο 12: χαρακτηριστικά του δικτύου

1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο πλωτών οδών περιλαμβάνει το κυρίως δίκτυο, το οποίο αποτελείται από ποτάμια και διώρυγες, και το δευτερεύον δίκτυο, το οποίο αποτελείται από διακλαδώσεις που εξασφαλίζουν την πρόσβαση στο κυρίως δίκτυο καθώς και την πρόσβαση στους κυριότερους κόμβους συνδυασμένων μεταφορών και τη διασύνδεση με τα άλλα στοιχεία του δικτύου. Βασίζεται επίσης, σε λιμενικές υποδομές και σε αποτελεσματικά συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας.
2. Τα ελάχιστα απαιτούμενα τεχνικά χαρακτηριστικά για τις πλωτές οδούς του δικτύου αυτού αντιστοιχούν στις προδιαγραφές της κατηγορίας IV που επιτρέπει τη διέλευση πλοίου ή ωθούμενης συνοδείας μήκους 80 έως 85 μέτρων και πλάτους 9,50 μέτρων. Σε περίπτωση εκσυγχρονισμού ή δημιουργίας πλωτής οδού στο πλαίσιο του εν λόγω δικτύου, οι τεχνικές προδιαγραφές πρέπει να αντιστοιχούν τουλάχιστον στην κατηγορία IV, να επιτρέπουν να πληρούνται μεταγενέστερα οι προδιαγραφές της κατηγορίας Va/Vb και να καθιστούν δυνατή την ικανοποιητική διέλευση πλοίων που χρησιμοποιούνται σε συνδυασμένες μεταφορές. Οι προδιαγραφές της κατηγορίας Va επιτρέπουν τη διέλευση πλοίου ή ωθούμενης συνοδείας μήκους 110 μέτρων και πλάτους 11,40 μέτρων, και οι προδιαγραφές της κατηγορίας Vb επιτρέπουν τη διέλευση ωθούμενης συνοδείας μήκους 172 έως 185 μέτρων και πλάτους 11,40 μέτρων.
3. Στο πλαίσιο της ολοκλήρωσης των τρόπων μεταφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 2, το δίκτυο πλωτών οδών αναπτύσσεται προοδευτικά μέχρι το έτος 2010, σύμφωνα με το σχέδιο που περιγράφεται στο χάρτη του παραρτήματος Ι.

Άρθρο 13: ειδικές προϋποθέσεις

Με την επιφύλαξη των άρθρων 6 και 24, κάθε έργο κοινού ενδιαφέροντος πρέπει να αφορά τις συνδέσεις που αναφέρονται στον κατάλογο του παραρτήματος ΙΙ και περιγράφονται στο χάρτη του παραρτήματος Ι.

ΤΜΗΜΑ 5: ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

Άρθρο 14: χαρακτηριστικά

Οι λιμένες εξασφαλίζουν τη διασύνδεση μεταξύ των χερσαίων και των θαλασσίων μεταφορών. Προσφέρουν υποδομές και υπηρεσίες στους φορείς εκμετάλλευσης των θαλασσίων μεταφορών. Οι μεταφορές αυτές παρέχουν σειρά υπηρεσιών για τους επιβάτες και τα εμπορεύματα, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών πορθμείων και ναυσιπλοΐας μικρών και μεγάλων αποστάσεων για τις συνδέσεις στο εσωτερικό της Κοινότητας και με τις τρίτες χώρες.

Άρθρο 15: ειδικές προϋποθέσεις

Με την επιφύλαξη των άρθρων 6 και 24, κάθε έργο κοινού ενδιαφέροντος πρέπει να πληροί τις προϋποθέσεις του παραρτήματος II.

ΤΜΗΜΑ 6: ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

Άρθρο 16: χαρακτηριστικά

Το διευρωπαϊκό δίκτυο αερολιμένων αποτελείται από αερολιμένες κοινού ενδιαφέροντος που βρίσκονται στο έδαφος της Κοινότητας, είναι ανοικτοί στην εμπορική εναέρια κυκλοφορία και ανταποκρίνονται στα κριτήρια του παραρτήματος 2. Οι εν λόγω αερολιμένες χαρακτηρίζονται, ανάλογα με τη λειτουργία που επιτελούν στο πλαίσιο του δικτύου, ως κοινοτικές συνιστώσες εφόσον συνδέουν κατά κύριο λόγο την Κοινότητα με τον υπόλοιπο κόσμο, ως περιφερειακές συνιστώσες εφόσον εξασφαλίζουν κατά κύριο λόγο τις συνδέσεις στο εσωτερικό της Κοινότητας και ως συνιστώσες πρόσβασης εφόσον διευκολύνουν την πρόσβαση στο κυρίως δίκτυο ή συμβάλλουν στη σύνδεση των μεσογειακών περιοχών.

Άρθρο 17: ειδικές προϋποθέσεις

Με την επιφύλαξη των άρθρων 6 και 24, κάθε έργο κοινού ενδιαφέροντος πρέπει να αφορά αερολιμένα κοινού ενδιαφέροντος που καθορίζεται σύμφωνα με τα κριτήρια του παραρτήματος I και να ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές του παραρτήματος II. Τα χαρακτηριστικά αυτά παρέχουν στο δίκτυο αερολιμένων τη δυνατότητα να αντιμετωπίσει την εξέλιξη της ζήτησης μέχρι το 2005.

ΤΜΗΜΑ 7: ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 18: χαρακτηριστικά

1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών αποτελείται από θαλάσσιες, σιδηροδρομικές και ποτάμιες συνδέσεις οι οποίες, με τις τυχόν αρχικές και/ή τελικές οδικές διαδρομές, καθιστούν δυνατή τη μεταφορά εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις και εξυπηρετούν όλα τα κράτη μέλη. Οι εν λόγω συνδέσεις εμφανίζονται στο χάρτη του παραρτήματος I.
2. Οι εγκαταστάσεις για τη μεταφόρτωση μεταξύ του σιδηροδρομικού, του εσωτερικού πλωτού, του οδικού και του θαλασσίου μέσου μεταφοράς αποτελούν μέρος του δικτύου συνδυασμένων μεταφορών. Προσωρινώς, μπορεί επίσης να περιλαμβάνεται το κατάλληλο τροχαίο υλικό εφόσον αυτό απαιτείται από τα χαρακτηριστικά της υποδομής.

Άρθρο 19: ειδικές προϋποθέσεις

Με την επιφύλαξη των άρθρων 6 και 24, κάθε έργο συνδυασμένων μεταφορών κοινού ενδιαφέροντος πρέπει να αφορά τις συνδέσεις που αναφέρονται στον κατάλογο του παραρτήματος II και περιγράφονται στο χάρτη του παραρτήματος I.

ΤΜΗΜΑ 8: ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΥΔΑΤΑ

Άρθρο 20: χαρακτηριστικά

Το διευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης και ενημέρωσης όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές περιλαμβάνει:

- τις παράκτιες ή λιμενικές υπηρεσίες θαλάσσιας κυκλοφορίας·
 - τα συστήματα εντοπισμού του στίγματος των πλοίων·
 - τα συστήματα αναφοράς για τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα·
 - τα συστήματα επικοινωνίας για τις περιπτώσεις κινδύνου και την ασφάλεια στη θάλασσα.
- Το δίκτυο εξασφαλίζει υψηλό επίπεδο ασφάλειας και αποτελεσματικότητας της θαλάσσιας κυκλοφορίας καθώς και προστασίας του περιβάλλοντος στα ευρωπαϊκά ύδατα.

Άρθρο 21: ειδικές προϋποθέσεις

Με την επιφύλαξη των άρθρων 6 και 24, ως έργο κοινού ενδιαφέροντος νοείται κάθε έργο που αφορά:

- την κατανόηση, την οργάνωση και τη διαχείριση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, καθώς και την παροχή βοήθειας κατά τη ναυσιπλοΐα στα ευρωπαϊκά ύδατα, ιδίως στις ζώνες σύγκλισης, στις επικίνδυνες ζώνες ή στις ζώνες με ιδιαίτερα πυκνή κυκλοφορία, ή την προστασία των ευαίσθητων από περιβαλλοντική άποψη ζωνών της Κοινότητας από τους κινδύνους που συνδέονται με τη θαλάσσια κυκλοφορία,
- την εφαρμογή κοινοτικού συστήματος ενημέρωσης σχετικά με τη θαλάσσια κυκλοφορία στα ευρωπαϊκά ύδατα, ειδικότερα σχετικά με τις μετακινήσεις και τα φορτία των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπαντικά εμπορεύματα,
- την προσαρμογή των εξοπλισμών και των συνδέσεων ψηφιακών δεδομένων που επιτρέπουν ή βελτιστοποιούν το συντονισμό και τις ανταλλαγές ηλεκτρονικών πληροφοριών στο πλαίσιο του δικτύου,
- τα συστήματα ελέγχου και διαχείρισης της κυκλοφορίας,
- τα σχέδια επίδειξης που αφορούν τα έργα.

ΤΜΗΜΑ 9: ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Άρθρο 22: χαρακτηριστικά

Το διευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνει το σχέδιο αεροπλοΐας (εναέριος χώρος που διατίθεται στη γενική εναέρια κυκλοφορία, αεροδιάδρομοι και βοήθεια στην αεροπλοΐα), το σύστημα διαχείρισης των ροών της κυκλοφορίας και το σύστημα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας (κέντρα ελέγχου, μέσα επίβλεψης και επικοινωνίας) που είναι απαραίτητα για την ασφαλή και αποτελεσματική εναέρια κυκλοφορία στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο.

Το δίκτυο δημιουργείται προοδευτικά με στόχο την αύξηση του δυναμικού και τη βελτιστοποίηση της χρήσης του.

Άρθρο 23: ειδικές προϋποθέσεις

Με την επιφύλαξη των άρθρων 6 και 24, ως έργο κοινού ενδιαφέροντος νοείται κάθε έργο που αφορά:

- τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας προκειμένου να επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης,
- την καλύτερη χρησιμοποίηση του εναερίου χώρου από τους διάφορους χρήστες και τη δημιουργία συνεκτικού και αποτελεσματικού συστήματος οδών,
- την εναρμόνιση των μέσων και των διαδικασιών προκειμένου να ενταχθούν οι διάφοροι φορείς παροχής υπηρεσιών σε ενοποιημένο σύστημα,

- την αύξηση της παραγωγικότητας του συστήματος ένεκα ιδίως της αυτοματοποιημένης παροχής βοήθειας κατά τον έλεγχο και των συστημάτων ανίχνευσης και αντιμετώπισης των δυνητικών προβλημάτων,
- τη δημιουργία των μέσων επικοινωνίας, αεροπλοΐας και επίβλεψης που είναι απαραίτητα για τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης των νέων τεχνολογιών, και ειδικότερα των δορυφόρων και των συνδέσεων ψηφιακών δεδομένων,
- την κατάρτιση του προσωπικού σε εναρμονισμένη βάση.

ΤΜΗΜΑ 10 : ΚΟΙΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 24: έργα κοινού ενδιαφέροντος για το σύνολο του δικτύου

Με την επιφύλαξη του άρθρου 6, ως έργο κοινού ενδιαφέροντος για όλα τα στοιχεία του δικτύου και για το σύνολο του δικτύου νοείται κάθε έργο που αποσκοπεί στη δημιουργία:

- υποδομής εντοπισμού του στίγματος και ναυσιπλοΐας μέσω δορυφόρων,
- της υποδομής που απαιτείται για το ευρωπαϊκό σχέδιο ραδιοναυσιπλοΐας που αναπτύσσεται σε συνεργασία με τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς.

Γενικότερα, τα έργα που μπορούν να ωφεληθούν από τις εξελίξεις του τομέα των τηλεπικοινωνιών και τις γενικού ενδιαφέροντος εφαρμογές της τηλεματικής αποτελούν αντικείμενο κατάλληλης εξέτασης, προκειμένου να διασφαλιστούν οι απαραίτητες συμπληρωματικότητες μεταξύ του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και του διευρωπαϊκού δικτύου τηλεπικοινωνιών.

Άρθρο 25: προσδιορισμός των έργων κοινού ενδιαφέροντος

Η Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 26, μπορεί να προσδιορίζει τα έργα κοινού ενδιαφέροντος.

Άρθρο 26: επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή έργων υποδομής στον τομέα των μεταφορών.
2. Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην εν λόγω επιτροπή σχέδιο των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν. Η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της για το σχέδιο αυτό μέσα σε προθεσμία που μπορεί να ορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος. Αποφασίζει με την πλειοψηφία που προβλέπεται στο άρθρο 148 παράγραφος 2 της συνθήκης για την έκδοση των αποφάσεων που καλείται να λάβει το Συμβούλιο βάσει πρότασης της Επιτροπής. Κατά την ψηφοφορία στην επιτροπή, οι ψήφοι των αντιπροσώπων των κρατών μελών σταθμίζονται σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο. Ο πρόεδρος δεν λαμβάνει μέρος στην ψηφοφορία.

Η Επιτροπή θεσπίζει μέτρα, τα οποία μπορούν να εφαρμοστούν αμέσως. Εάν όμως τα μέτρα αυτά δεν είναι σύμφωνα με τη γνώμη που διατύπωσε η επιτροπή, ανακοινώνονται αμέσως από την Επιτροπή στο Συμβούλιο. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή μπορεί να αναβάλει επί ένα μήνα το πολύ, από την ημερομηνία της ανακοίνωσης αυτής, την εφαρμογή των μέτρων που αποφασίστηκαν από αυτή.

Το Συμβούλιο, μπορεί με ειδική πλειοψηφία να λάβει διαφορετική απόφαση εντός της προθεσμίας που προβλέπεται στο δεύτερο εδάφιο.

3. Η επιτροπή μπορεί να εξετάζει κάθε ζήτημα που αφορά την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Άρθρο 27: ετήσια έκθεση

Η Επιτροπή υποβάλλει κάθε έτος έκθεση στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με την εφαρμογή των προσανατολισμών που περιγράφονται στην παρούσα απόφαση και για πρώτη φορά δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος της εν λόγω απόφασης.

Άρθρο 28: αξιολόγηση των προσανατολισμών

Πέντε έτη το αργότερο μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας απόφασης, η Επιτροπή προβαίνει σε αξιολόγηση της εφαρμογής των θεσπιζόμενων προσανατολισμών, ιδίως των σχεδίων δικτύου και του προσδιορισμού των έργων κοινού ενδιαφέροντος, προκειμένου να εξακριβωθεί η πρόοδος που έχει επιτελεσθεί κατά την υλοποίηση της προοδευτικής ολοκλήρωσης του δικτύου σύμφωνα με τους στόχους του άρθρου 2.

Άρθρο 29

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την 1η Ιουλίου 1995.

Άρθρο 30

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

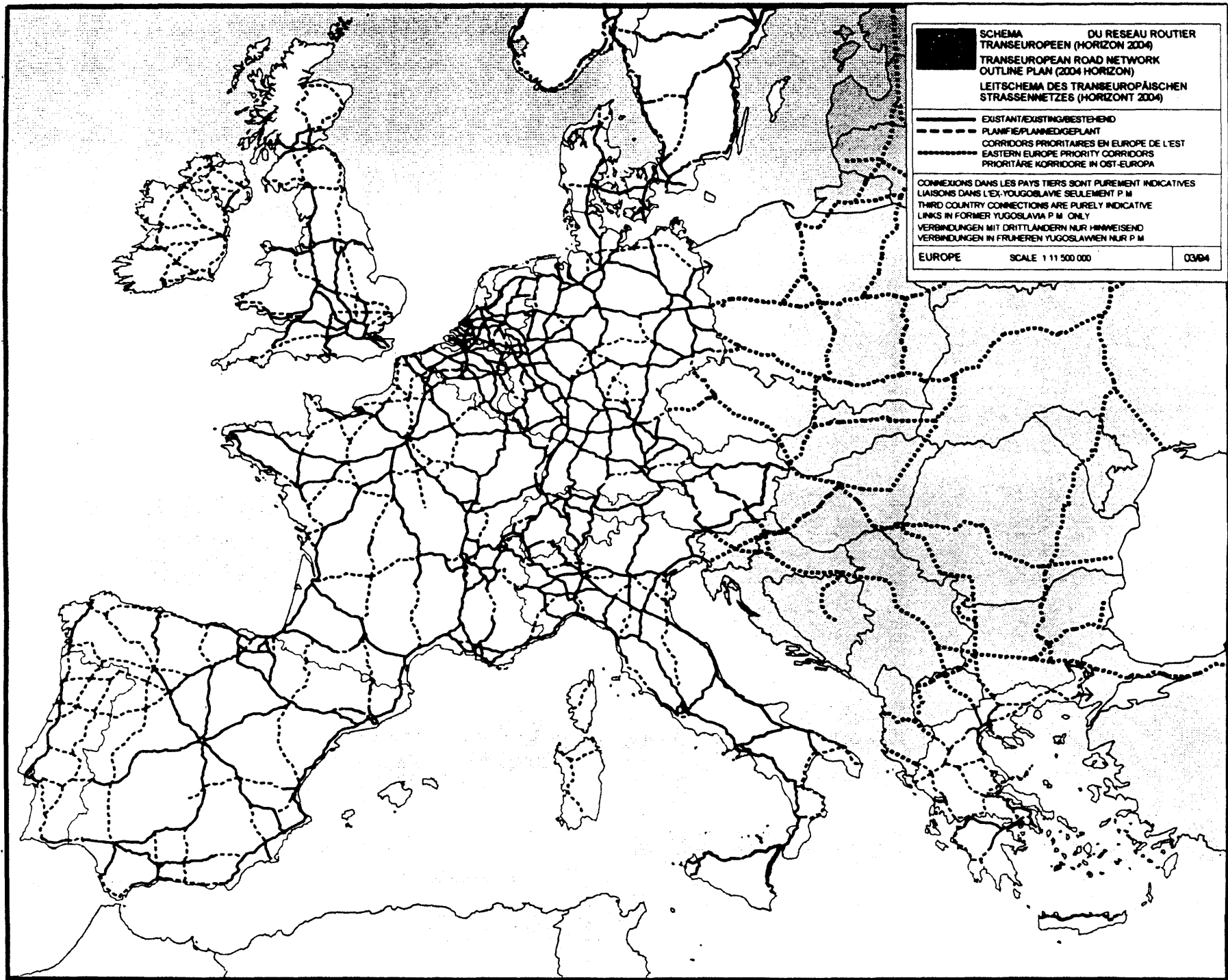
Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΣΧΗΜΑΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ

μέσω

ΧΑΡΤΩΝ





SCHEMA DU RESEAU ROUTIER
TRANSEUROPEEN (HORIZON 2004)
TRANSEUROPEAN ROAD NETWORK
OUTLINE PLAN (2004 HORIZON)
LEITSHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN
STRASSENNETZES (HORIZONT 2004)

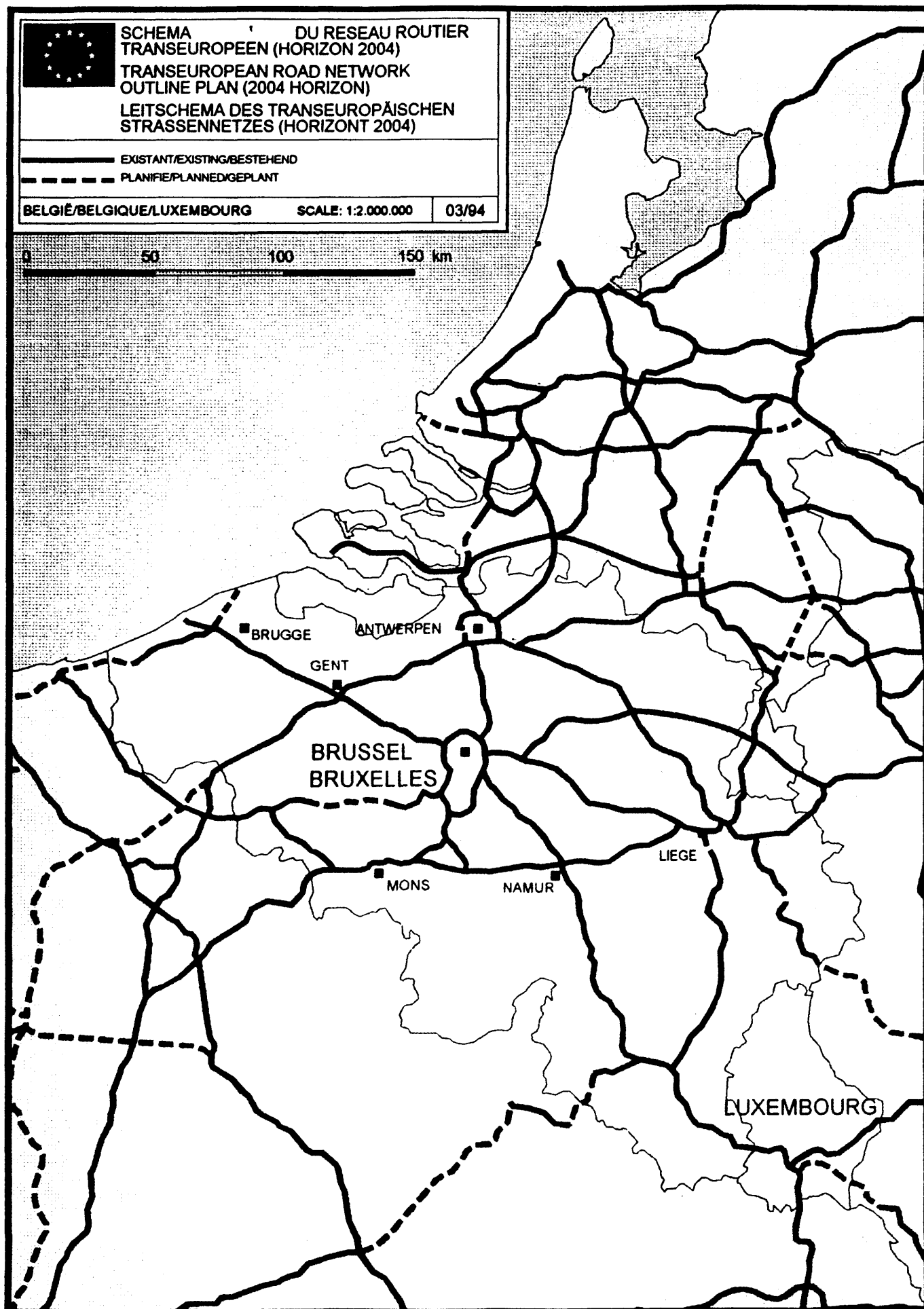
— EXISTANT/EXISTING/BESTEHEND
- - - PLANIFIE/PLANNED/GEPLANT

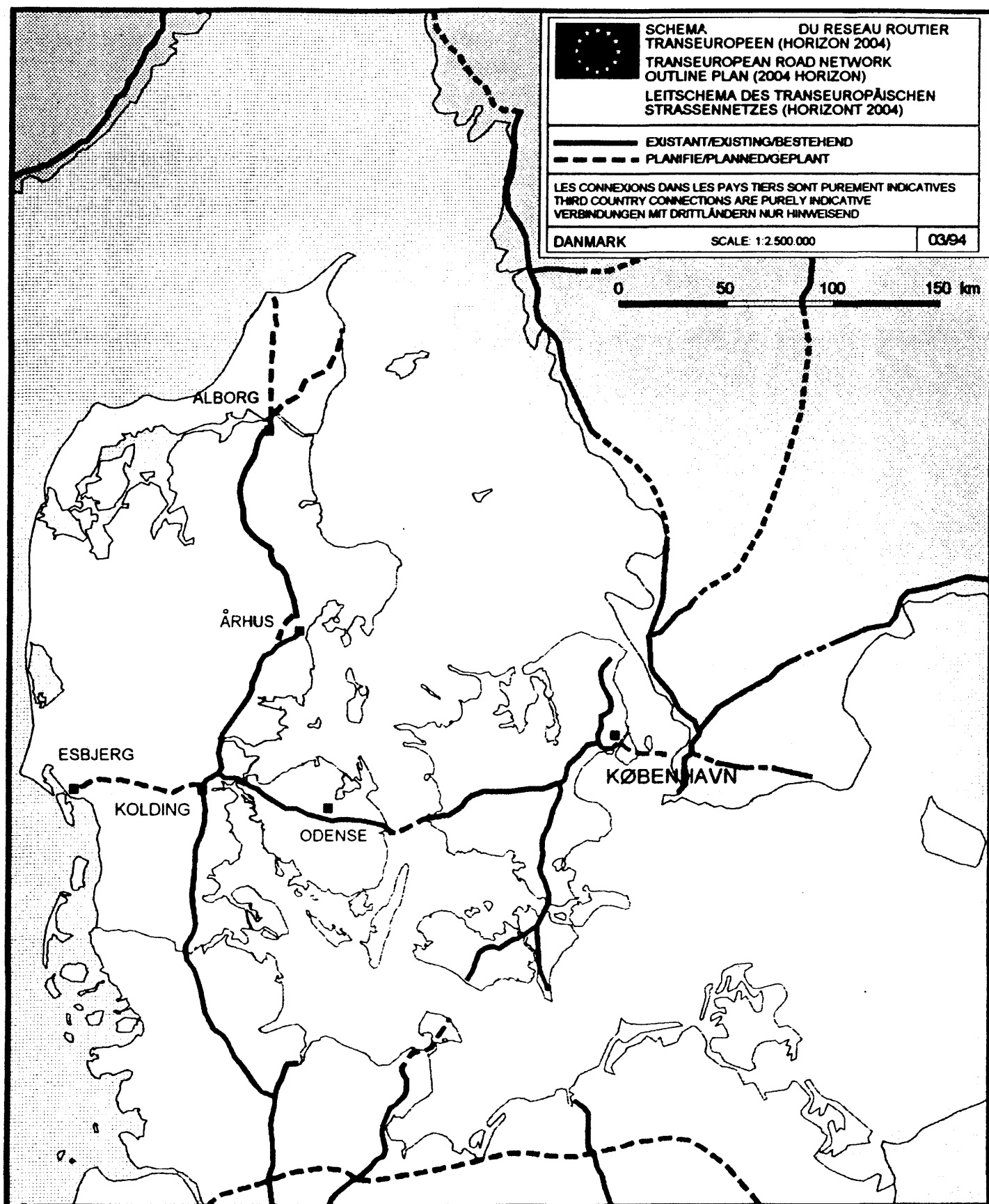
BELGIË/BELGIQUE/LUXEMBOURG

SCALE: 1:2.000.000

03/94

0 50 100 150 km







SCHEMA
TRANSEUROPEEN (HORIZON 2004)

TRANSEUROPEAN ROAD NETWORK
OUTLINE PLAN (2004 HORIZON)

LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN
STRASSENNETZES (HORIZONT 2004)

— EXISTANT/EXISTING/BESTEHEND

- - - PLANIFIE/PLANNED/GEPLANT

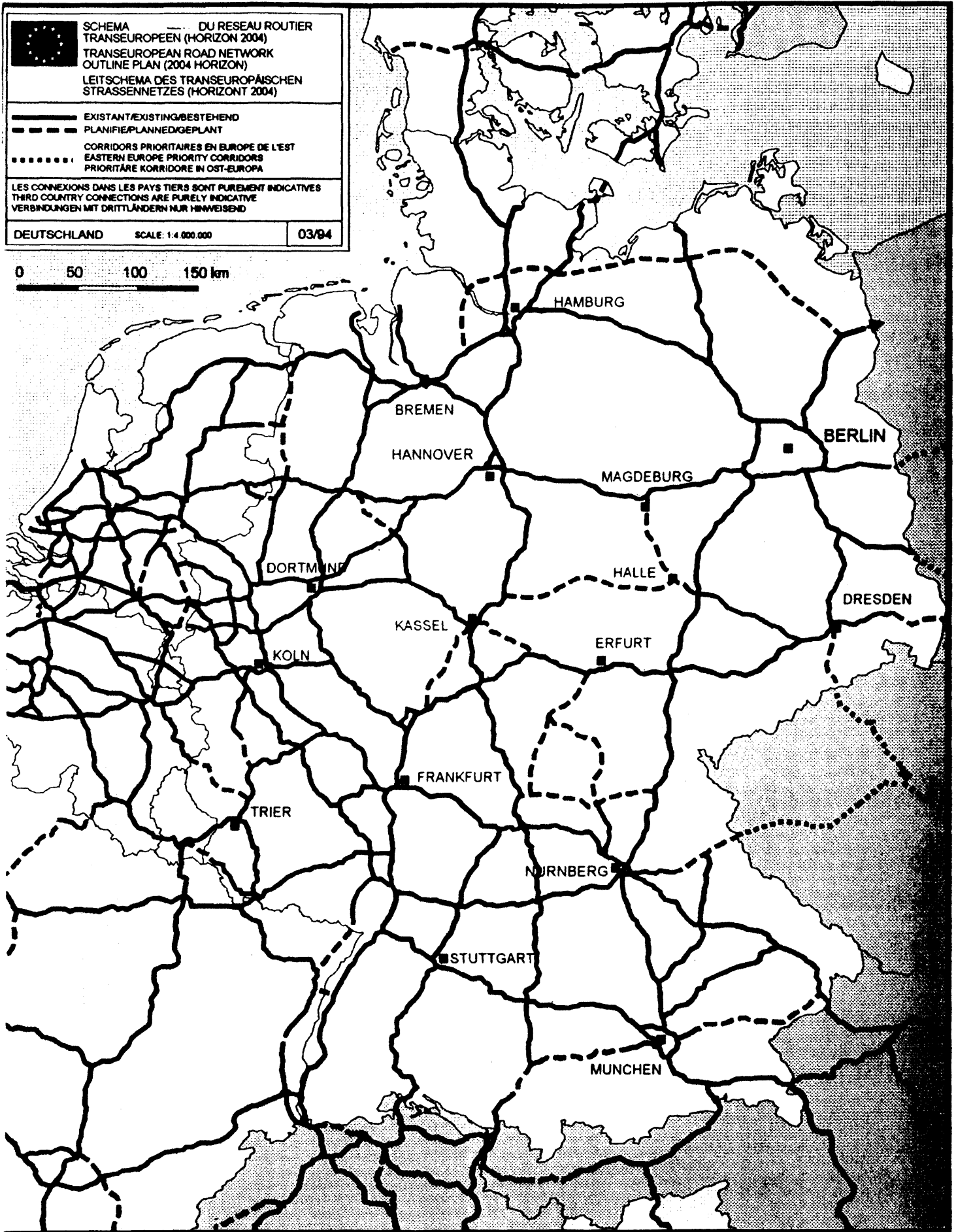
..... CORRIDORS PRIORITAIRES EN EUROPE DE L'EST
EASTERN EUROPE PRIORITY CORRIDORS
PRIORITÄRE KORRIDORE IN OST-EUROPA

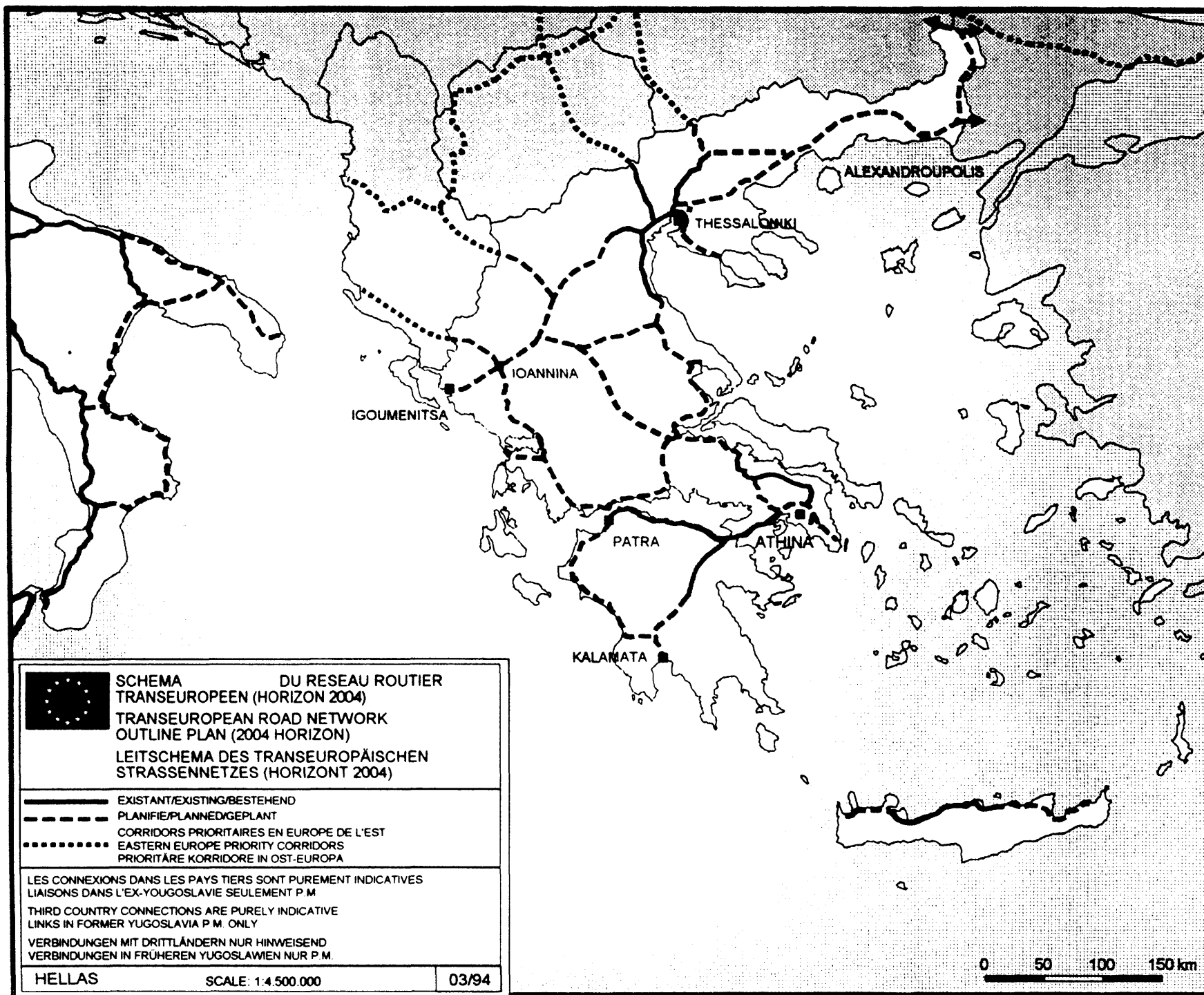
LES CONNEXIONS DANS LES PAYS TIERS SONT PUREMENT INDICATIVES
THIRD COUNTRY CONNECTIONS ARE PURELY INDICATIVE
VERBINDUNGEN MIT DRITTLÄNDERN NUR HINWEISEND

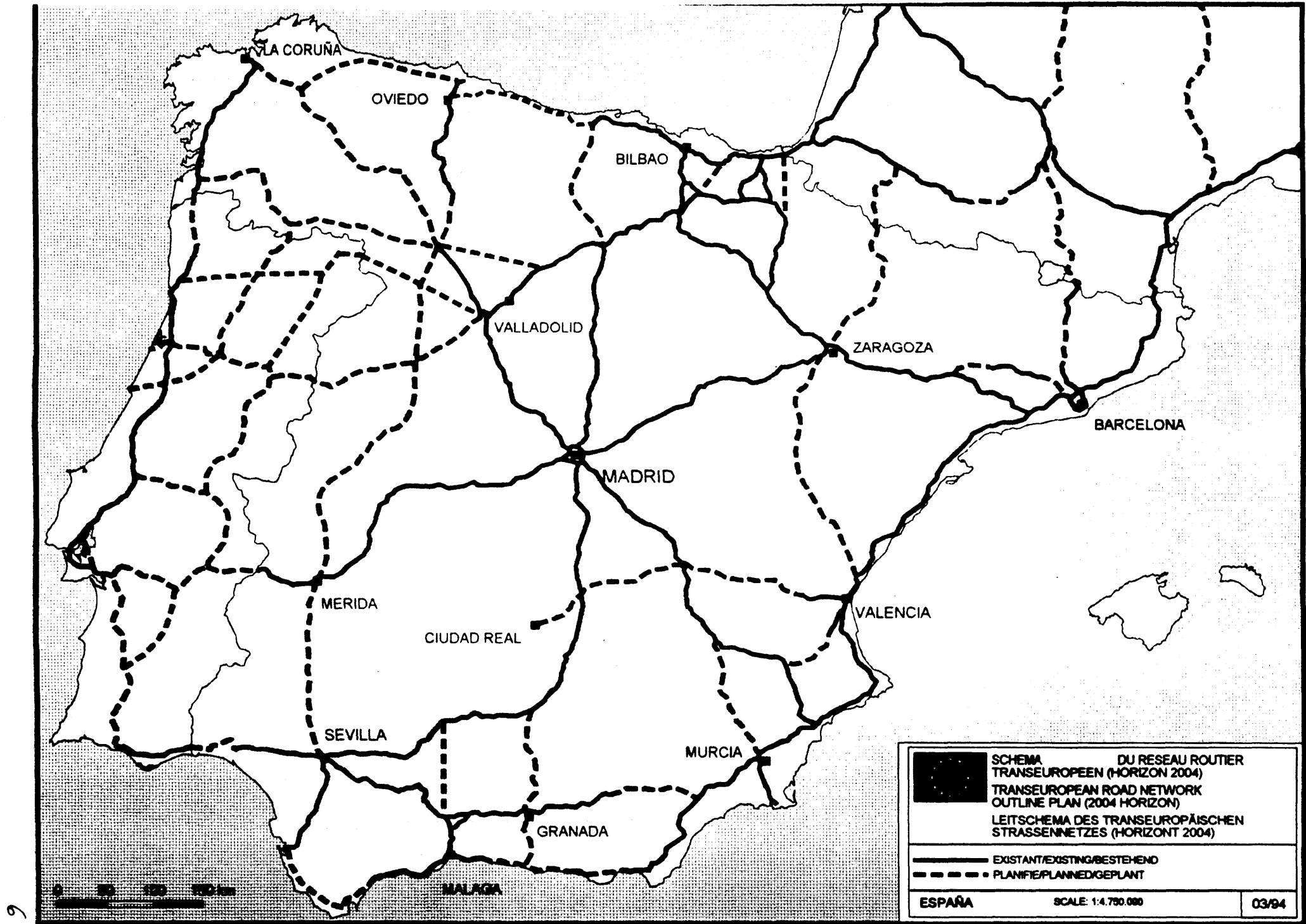
DEUTSCHLAND

SCALE 1:4 000 000

03/94









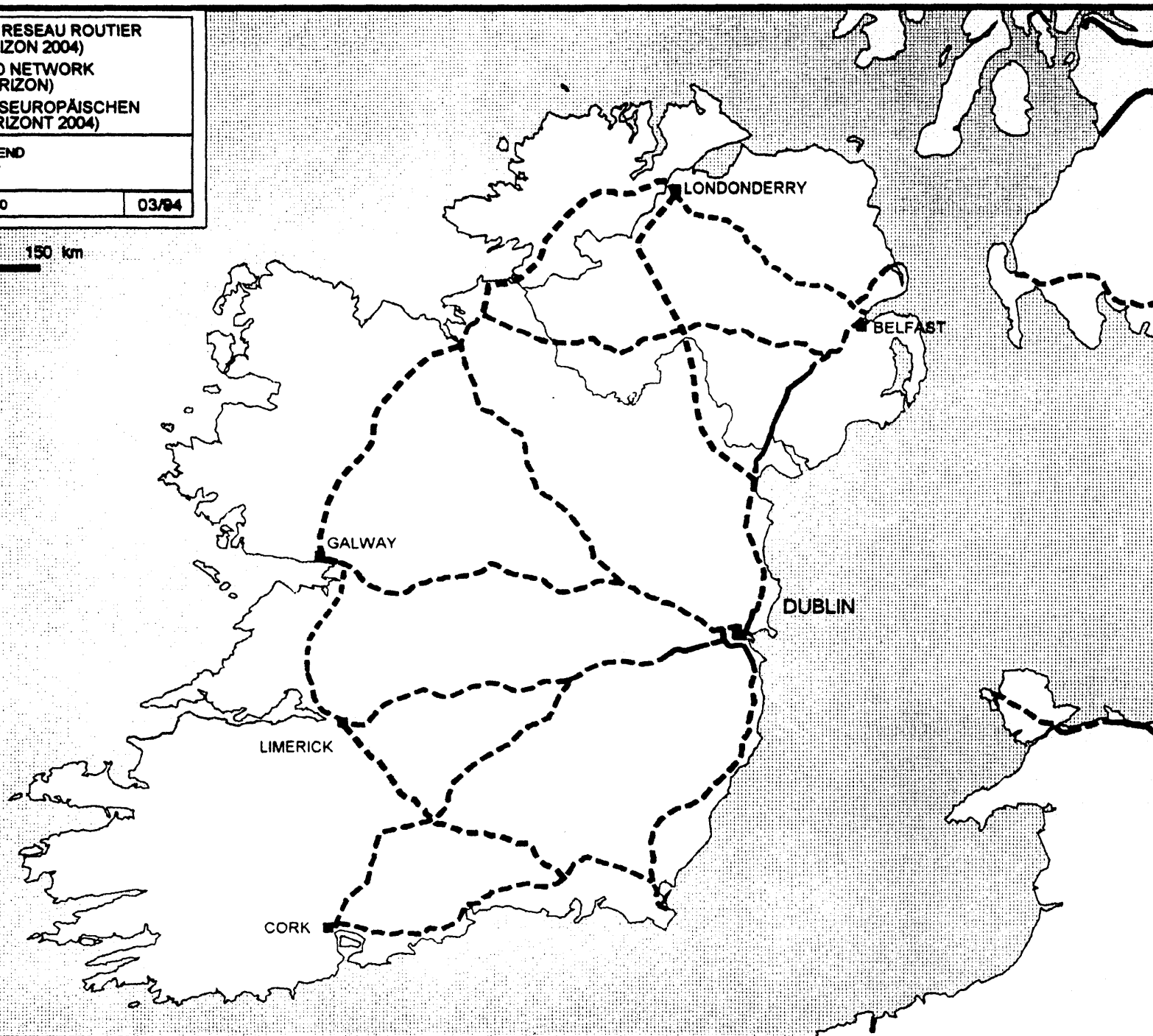


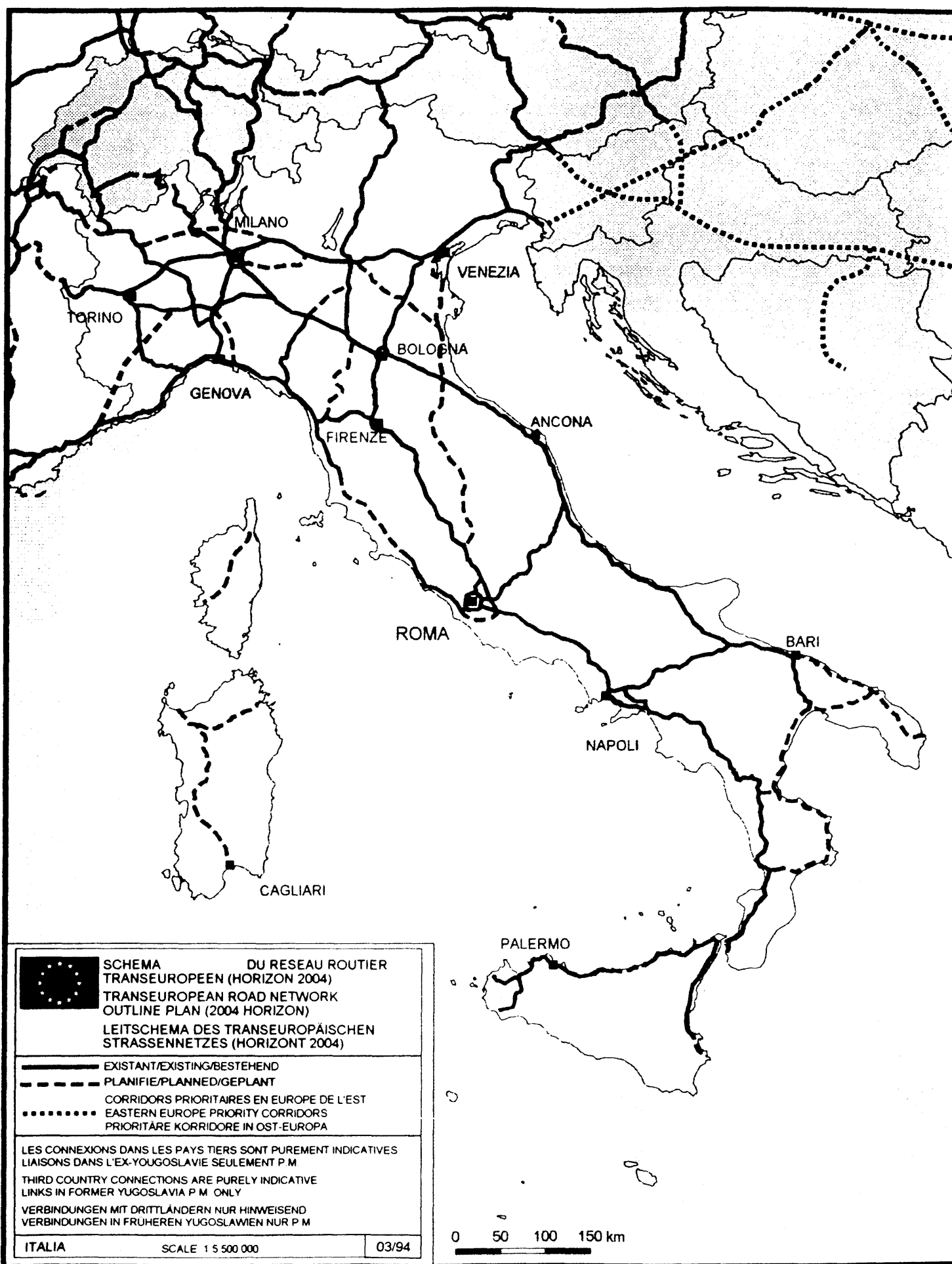
SCHEMA DU RESEAU ROUTIER
TRANSEUROPEEN (HORIZON 2004)
TRANSEUROPEAN ROAD NETWORK
OUTLINE PLAN (2004 HORIZON)
LEITSHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN
STRASSENNETZES (HORIZONT 2004)

————— EXISTANT/EXISTING/BESTEHEND
----- PLANIFIE/PLANNED/GEPLANT

IRELAND SCALE: 1:2 500 000 03/94

0 50 100 150 km







SCHEMA DU RESEAU ROUTIER
TRANSEUROPEEN (HORIZON 2004)
TRANSEUROPEAN ROAD NETWORK
OUTLINE PLAN (2004 HORIZON)
LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN
STRASSENNETZES (HORIZONT 2004)

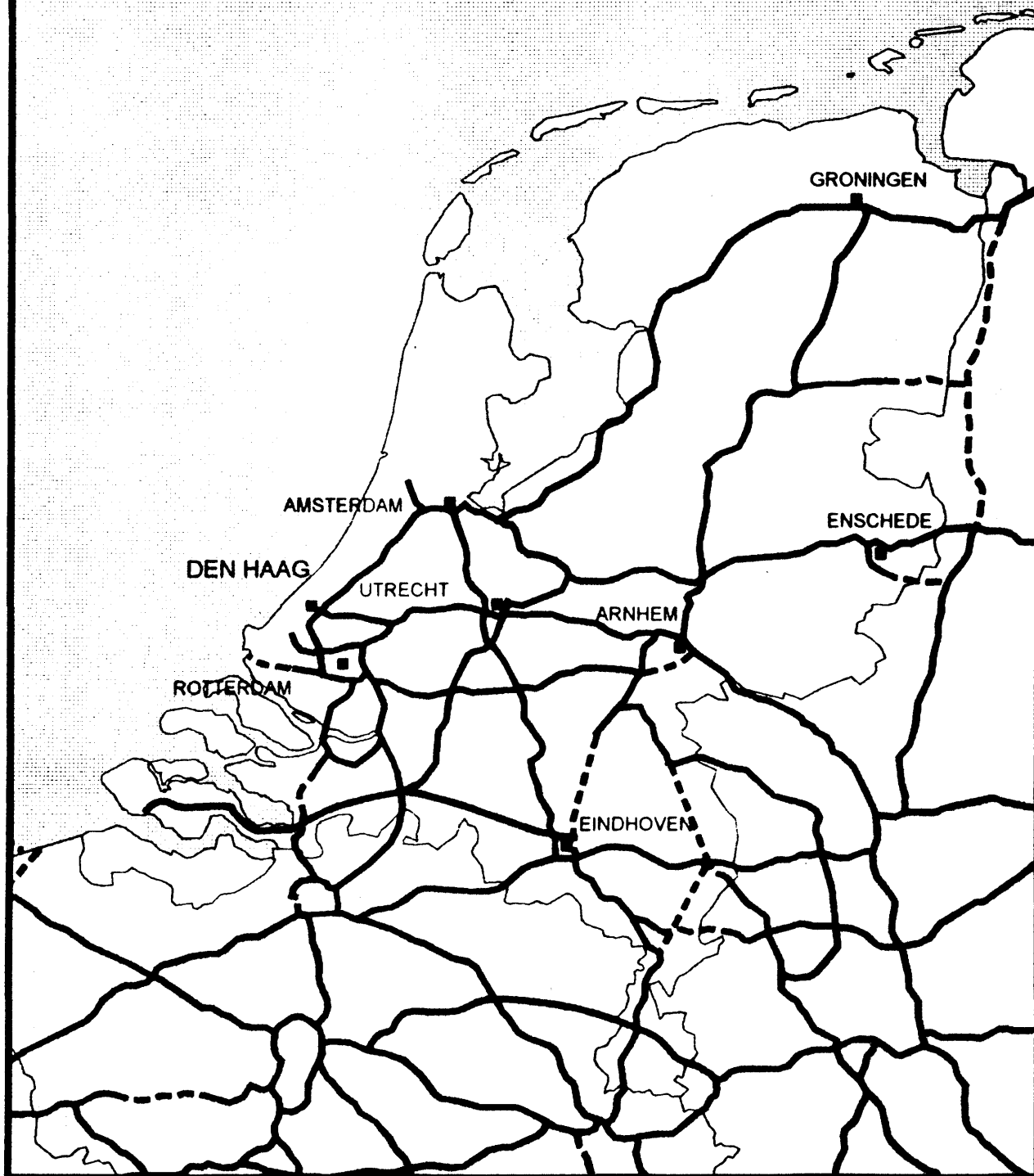
— EXISTANT/EXISTING/BESTEHEND
- - - PLANIFIE/PLANNED/GEPLANT

NEDERLAND

SCALE: 1:1.900.000

03/94

0 50 100 150 km





SCHEMA DU RESEAU ROUTIER
TRANSEUROPEEN (HORIZON 2004)
TRANSEUROPEAN ROAD NETWORK
OUTLINE PLAN (2004 HORIZON)
LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN
STRASSENNETZES (HORIZONT 2004)

————— EXISTANT/EXISTING/BESTEHEND
- - - - - PLANIFIE/PLANNED/GEPLANT

PORTUGAL

SCALE: 1:2 500 000

03/94

0 50 100 150 km

LISBOA

SETUBAL

PORTO

WISEU

COIMBRA

EVORA

FARO



SCHEMA DU RESEAU ROUTIER
TRANSEUROPEEN (HORIZON 2004)
TRANSEUROPEAN ROAD NETWORK
OUTLINE PLAN (2004 HORIZON)
LEITSCHMA DES TRANSEUROPAISCHEN
STRASSENNETZES (HORIZONT 2004)

— EXISTANT/EXISTING/BESTEHEND
- - - PLANIFIE/PLANNED/GEPLANT

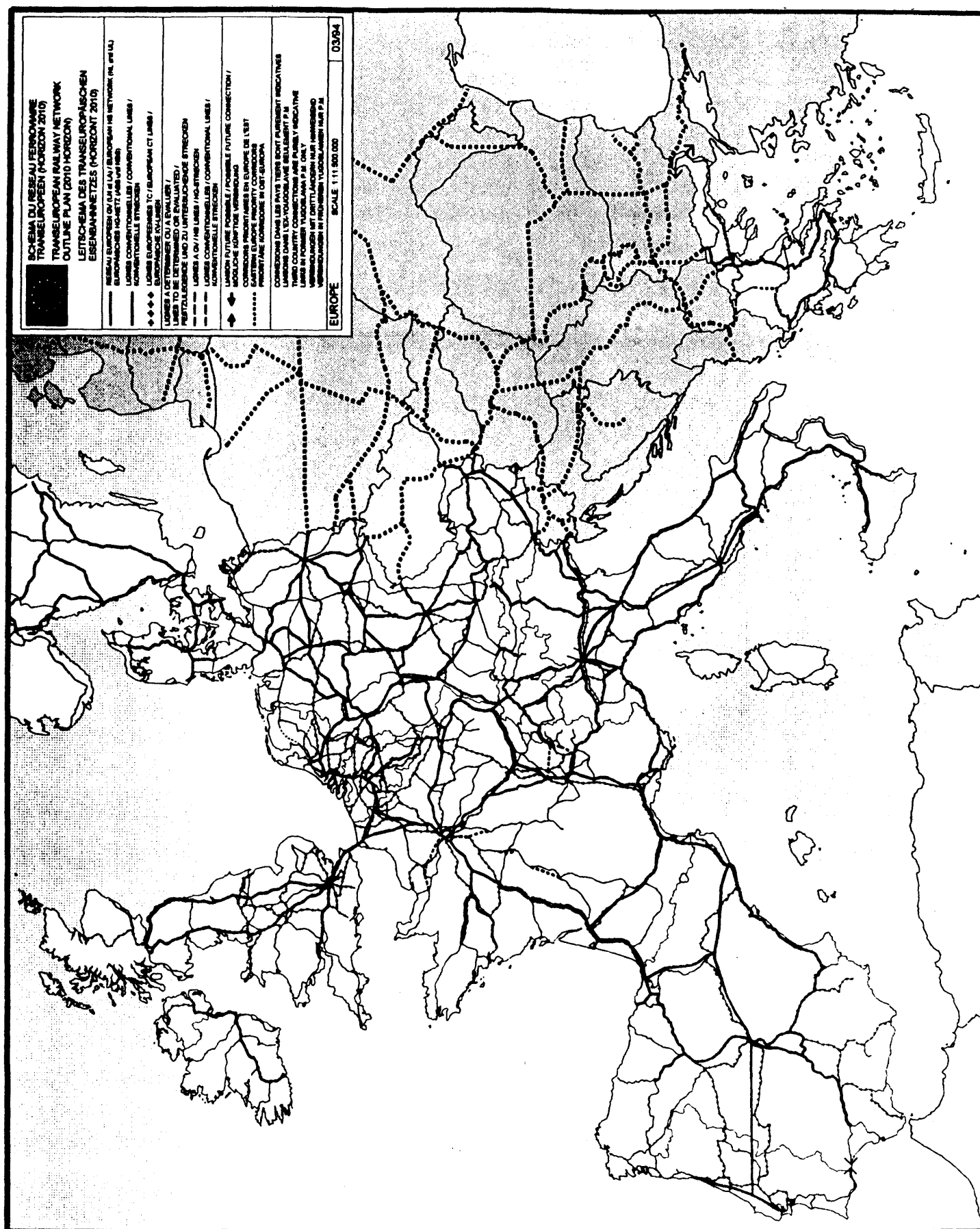
UNITED KINGDOM

SCALE 1:5 000 000

03/94

0 50 100 150 km







SCHEMA DU RESEAU FERROVIAIRE
TRANSEUROPEEN (HORIZON 2010)
TRANSEUROPEAN RAILWAY NETWORK
OUTLINE PLAN (2010 HORIZON)
LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN
EISENBAHNNETZES (HORIZONT 2010)

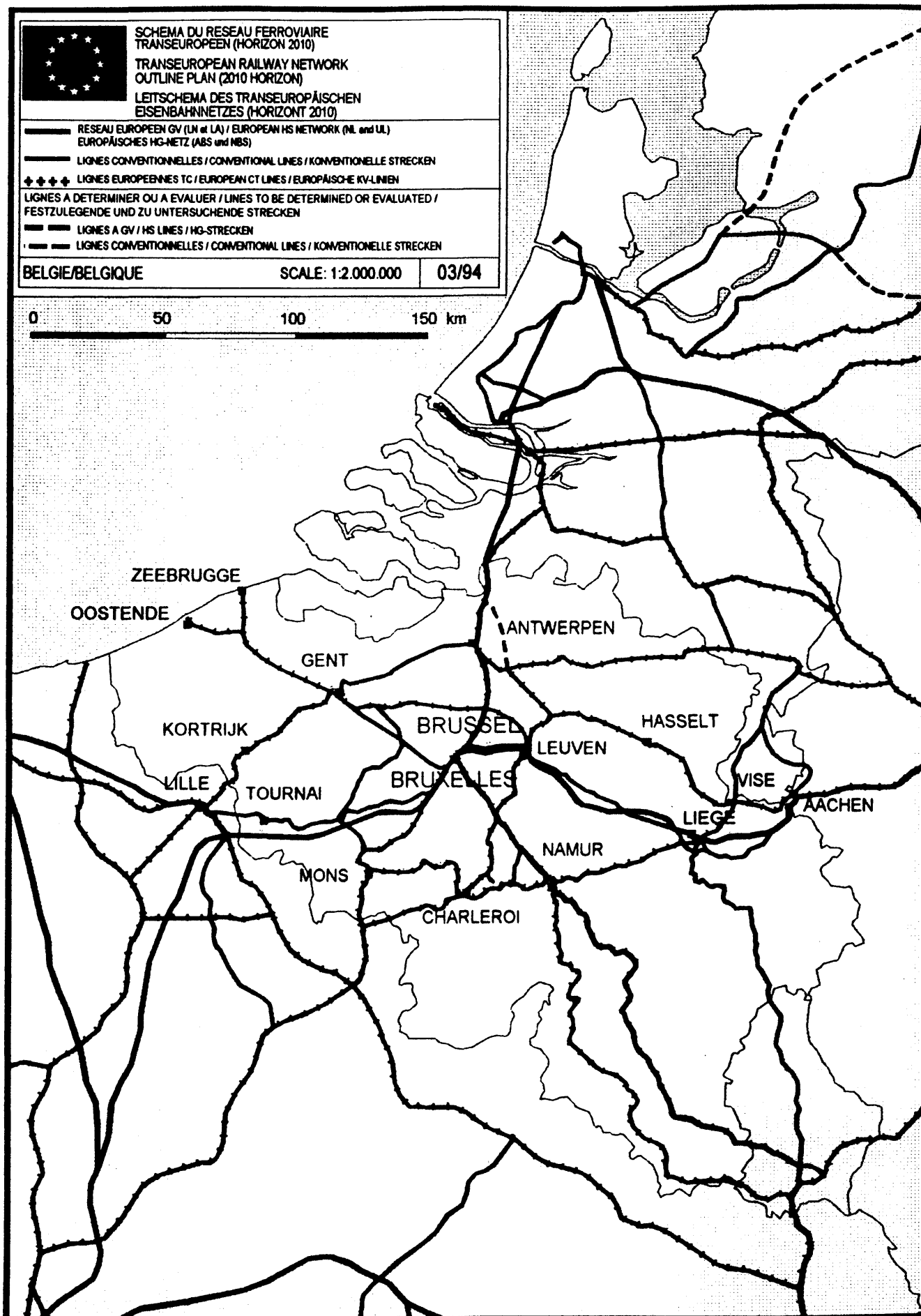
- RESEAU EUROPEEN GV (LN et LA) / EUROPEAN HS NETWORK (NL and UL)
EUROPÄISCHES HG-NETZ (ABS und MBS)
- LIGNES CONVENTIONNELLES / CONVENTIONAL LINES / KONVENTIONELLE STRECKEN
- ++++ LIGNES EUROPEENNES TC / EUROPEAN CT LINES / EUROPÄISCHE KV-LINIEN
- LIGNES A DETERMINER OU A EVALUER / LINES TO BE DETERMINED OR EVALUATED /
FESTZULEGENDE UND ZU UNTERSUCHENDE STRECKEN
- LIGNES A GV / HS LINES / HG-STRECKEN
- LIGNES CONVENTIONNELLES / CONVENTIONAL LINES / KONVENTIONELLE STRECKEN

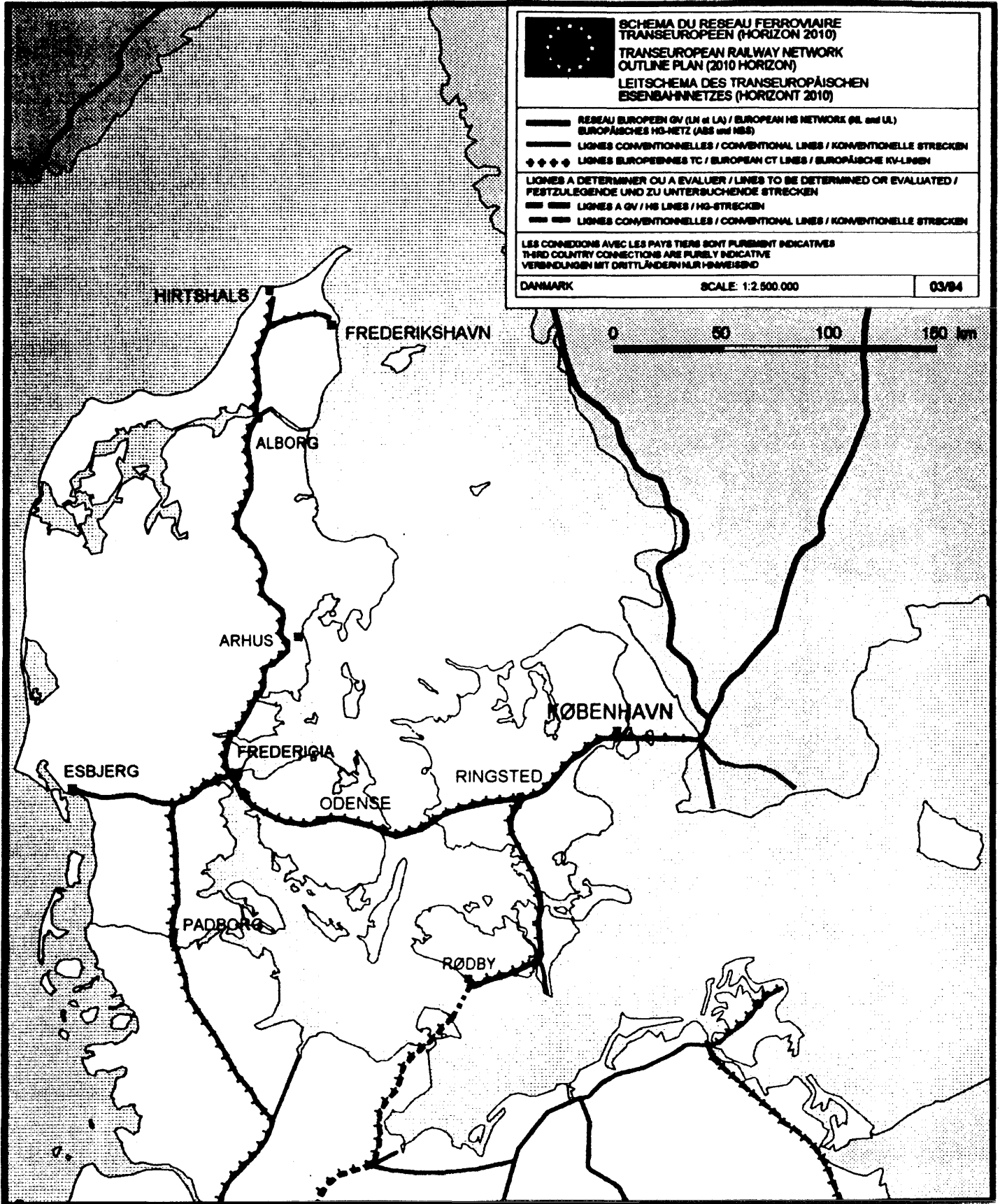
BELGIE/BELGIQUE

SCALE: 1:2.000.000

03/94

0 50 100 150 km





**SCHEMA DU RESEAU FERROVIAIRE
TRANSEUROPEEN (HORIZON 2010)
TRANSEUROPEAN RAILWAY NETWORK
OUTLINE PLAN (2010 HORIZON)
LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN
EISENBAHNNETZES (HORIZONT 2010)**

RESEAU EUROPEEN GV (EN AL) / EUROPEAN HS NETWORK (AL and UL)
EUROPÄISCHES HG-NETZ (ABS und HS)
LIGNES CONVENTIONNELLES / CONVENTIONAL LINES / KONVENTIONELLE STRECKEN
LIGNES EUROPEENES TC / EUROPEAN CT LINES / EUROPÄISCHE KV-LINIEN
LIGNES A DETERMINER OU A EVALUER / LINES TO BE DETERMINED OR EVALUATED /
FESTZULEGENDE UND ZU UNTERSUCHENDE STRECKEN
LIGNES A GV / HS LINES / HG-STRECKEN
LIGNES CONVENTIONNELLES / CONVENTIONAL LINES / KONVENTIONELLE STRECKEN

CORRIDORS PRIORITAIRES EN EUROPE DE L'EST
EASTERN EUROPE PRIORITY CORRIDORS
PRIORITY KORRIDORE IN OST-EUROPA

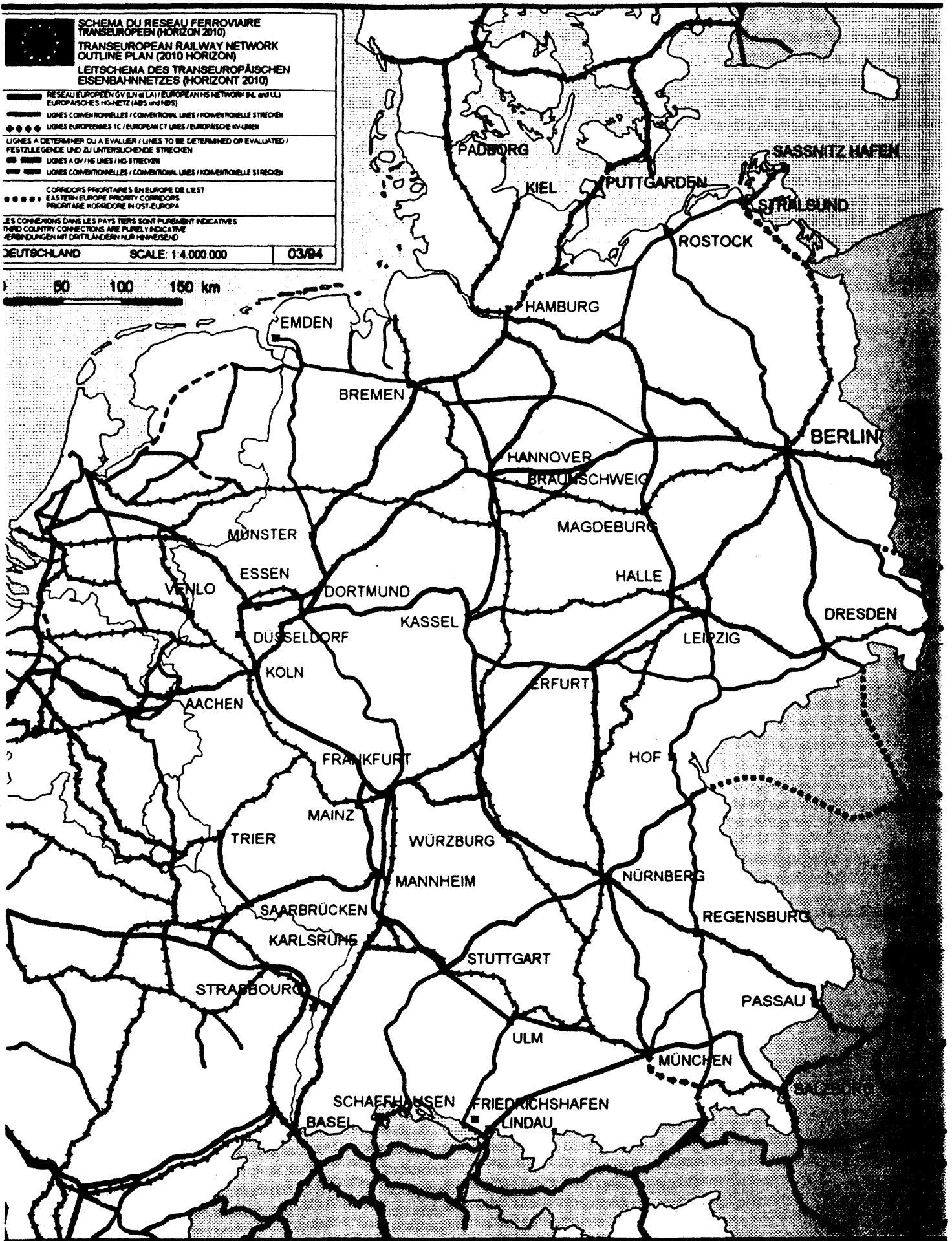
LES CONNEXIONS DANS LES PAYS TIERS SONT PUREMENT INDICATIVES
THIRD COUNTRY CONNECTIONS ARE PURELY INDICATIVE
VERBINDUNGEN MIT DRIITLÄNDERN NUR HINWEISEND

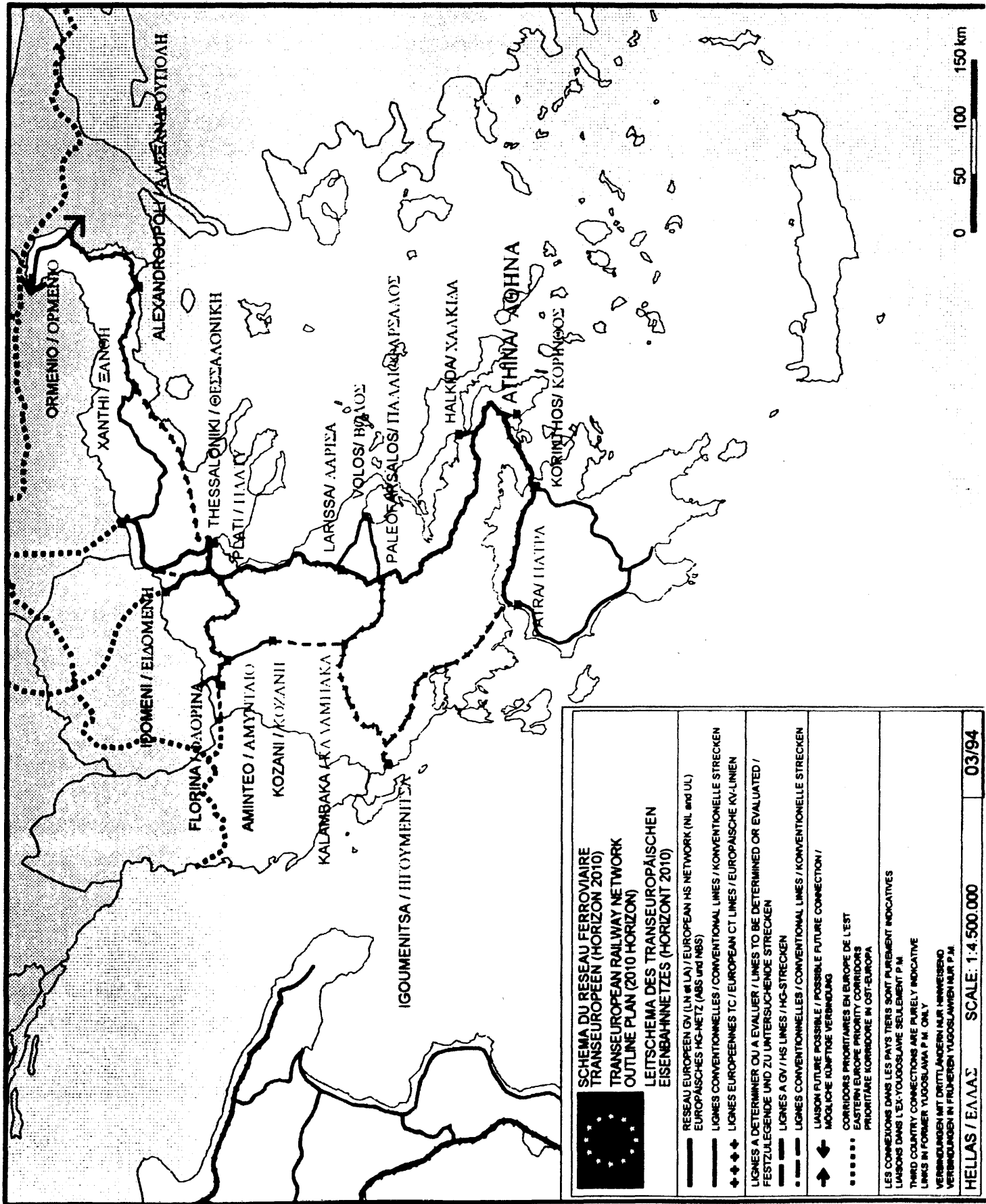
DEUTSCHLAND

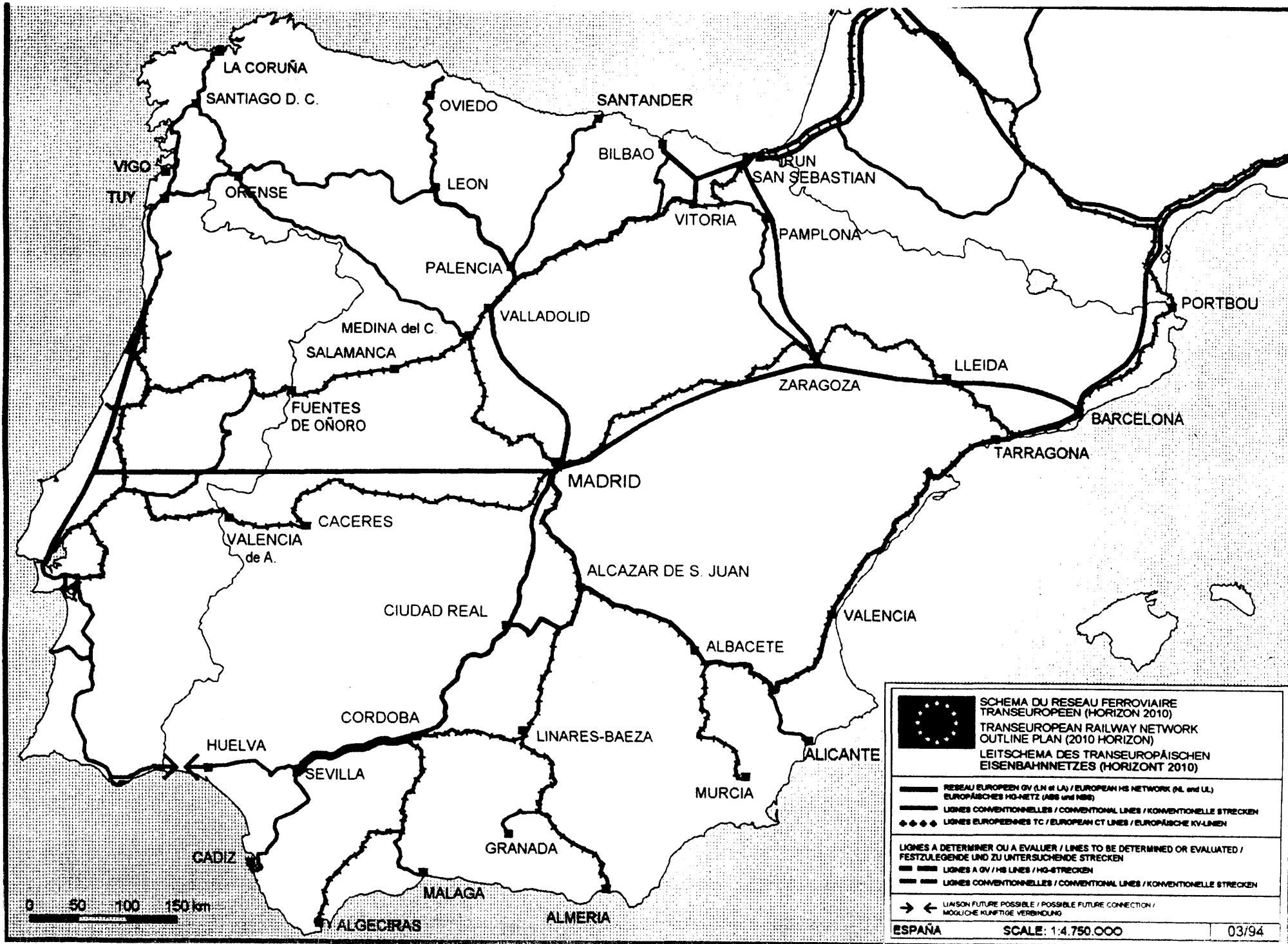
SCALE: 1:4 000 000

03/94

50 100 150 km







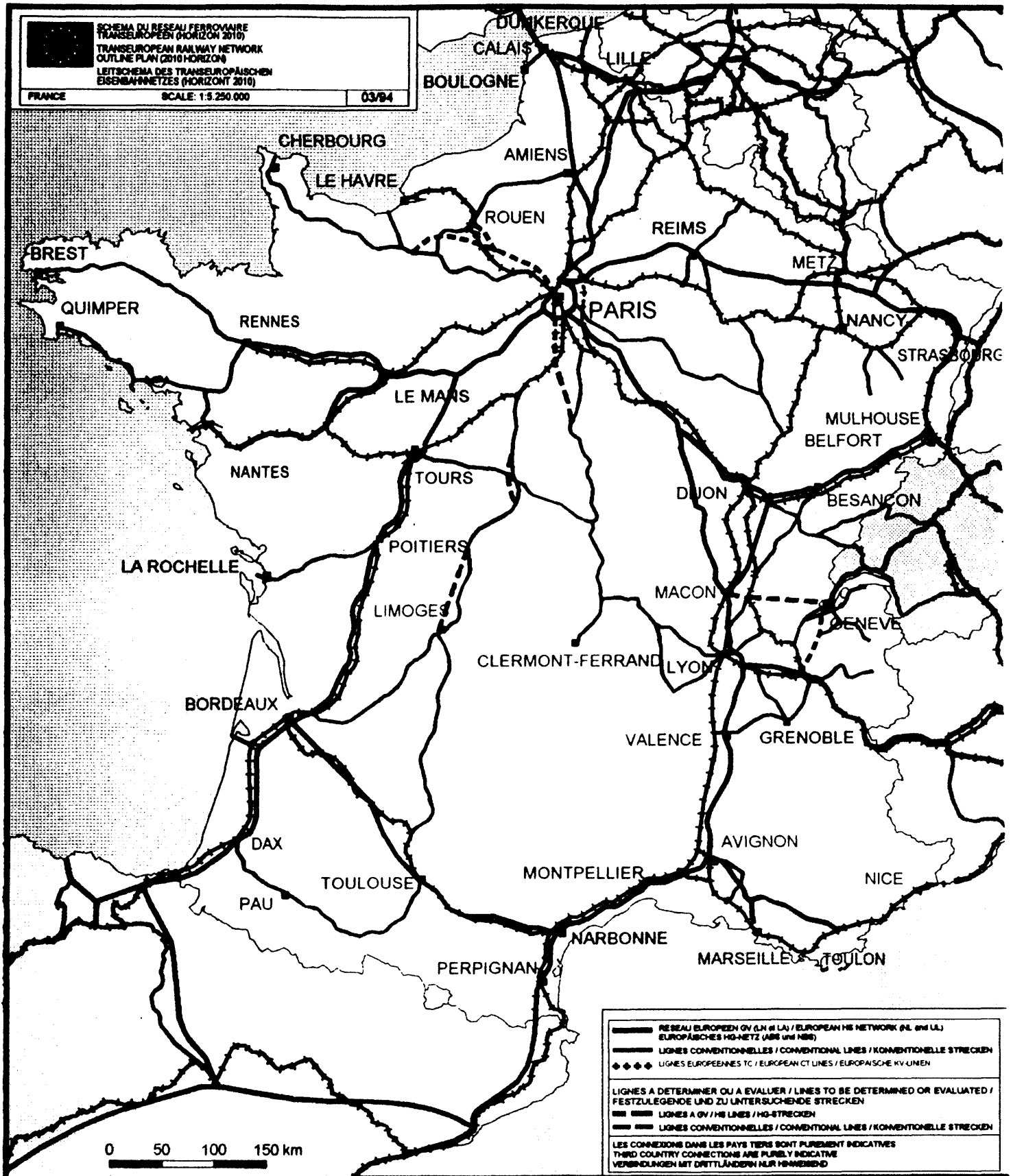
ESPAÑA **SCALE: 1:4.750.000** **03/94**

SCHEMA DU RESEAU FERROVIAIRE
TRANSEUROPEEN (HORIZON 2010)
TRANSEUROPEAN RAILWAY NETWORK
OUTLINE PLAN (2010 HORIZON)
LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN
EISENBAHNNETZES (HORIZONT 2010)

FRANCE

SCALE: 1:5 250 000

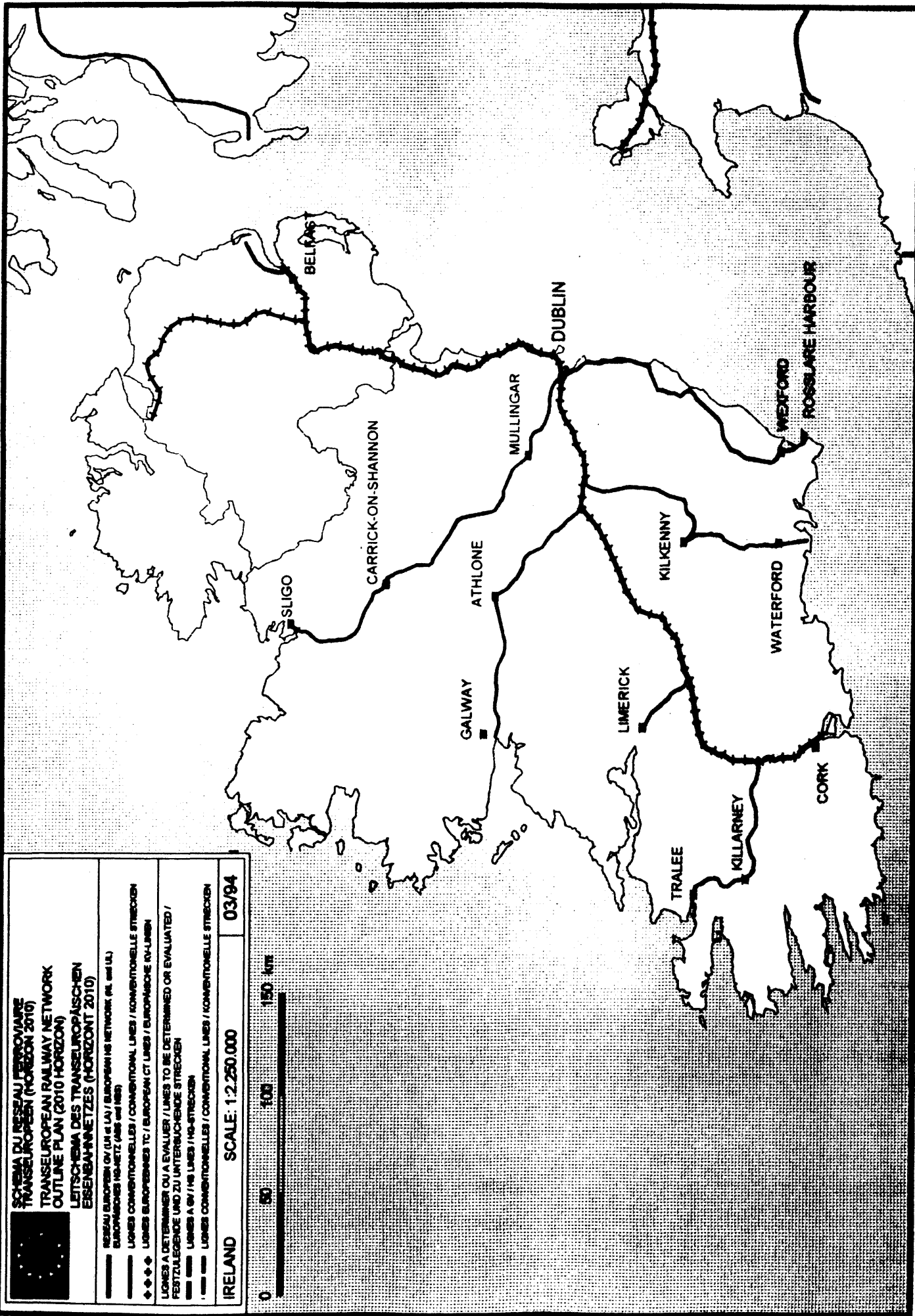
03/94

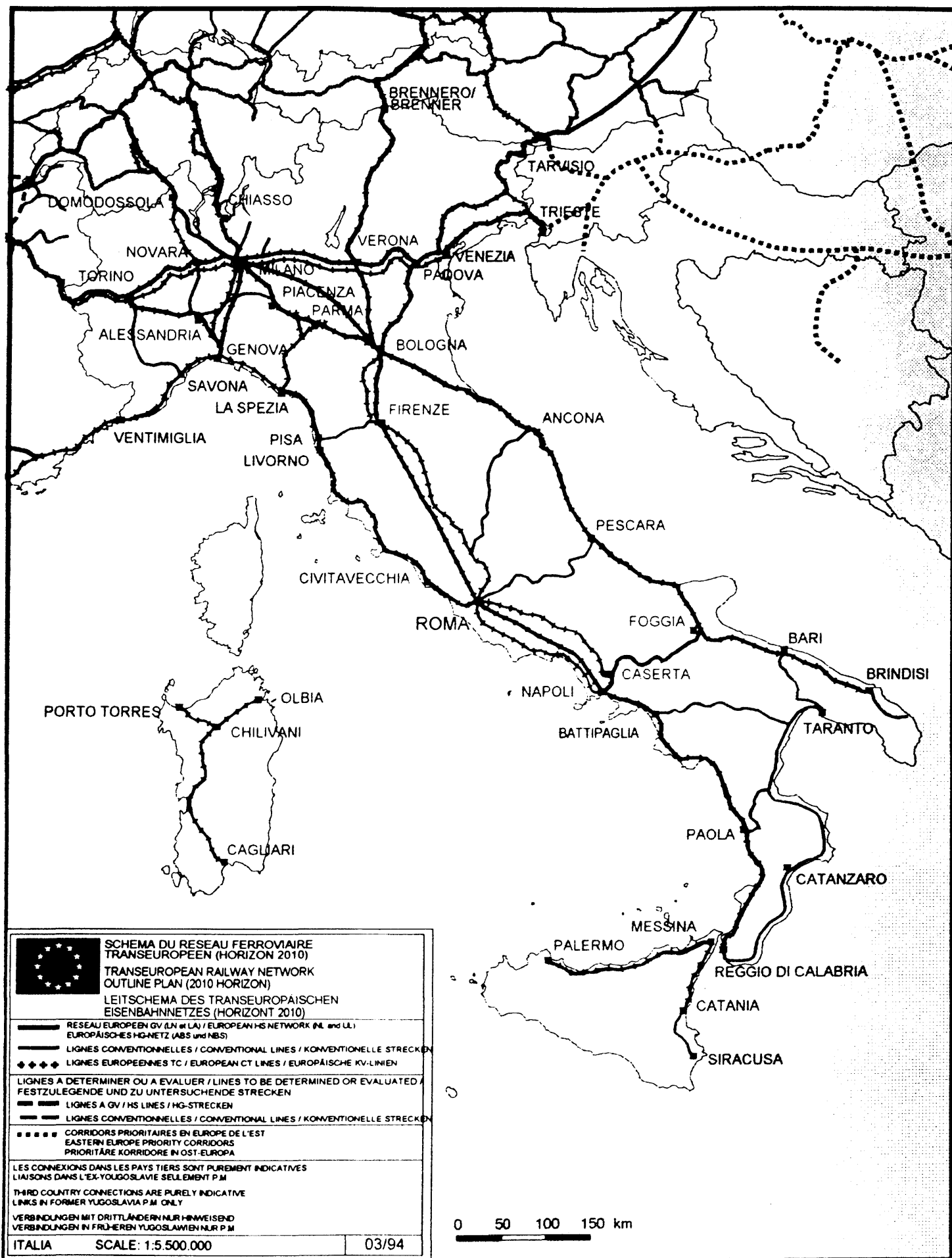


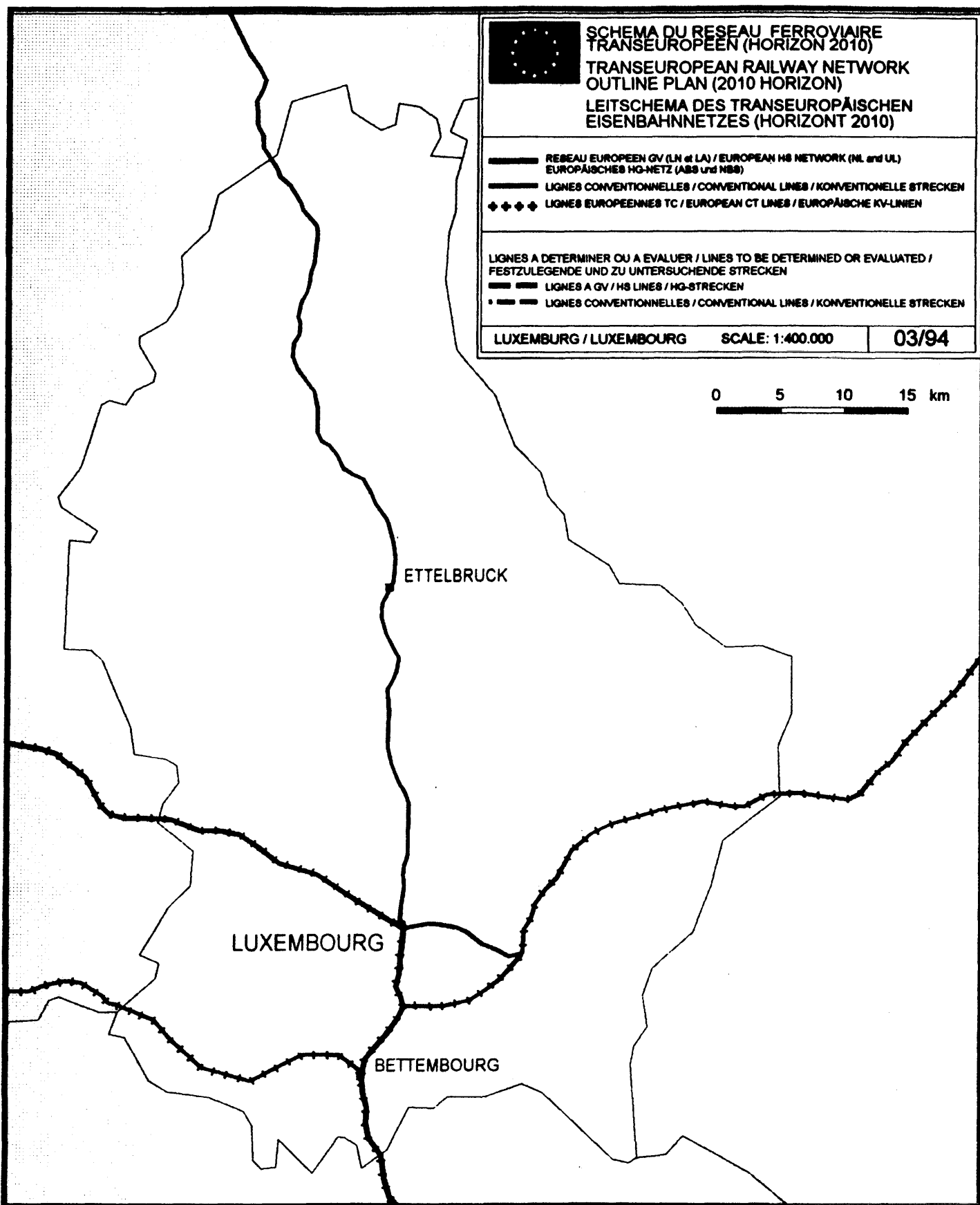
SCHEMA DU RESEAU FERROVIAIRE
TRANSEUROPEEN (HORIZON 2010)
OUTLINE PLAN (2010 HORIZON)
LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN
EISENBAHNNETZES (HORIZONT 2010)

- RESEAU EUROPEEN OV (L1 & L2) / EUROPEAN HS NETWORK (L1 and L2)
- EUROPEANHS HSN-NETZ (L1 und L2)
- LIGNES CONVENTIONNELLES / CONVENTIONAL LINES / KONVENTIONNELLE STRECKEN
- LIGNES EUROPEENES TC / EUROPEAN CT LINES / EUROPAISCHE RV-LINIEN
- LIGNES A DETERMINER OU A EVALUER / LINES TO BE DETERMINED OR EVALUATED / FESTZULEGENDE UND ZU UNTERSUCHENDE STRECKEN
- LIGNES A OV / HS LINES / HS-STRECKEN
- LIGNES CONVENTIONNELLES / CONVENTIONAL LINES / KONVENTIONNELLE STRECKEN

IRELAND SCALE: 1:250,000 03/94









SCHEMA DU RESEAU FERROVIAIRE
TRANSEUROPEEN (HORIZON 2010)
TRANSEUROPEAN RAILWAY NETWORK
OUTLINE PLAN (2010 HORIZON)
LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN
EISENBAHNNETZES (HORIZONT 2010)

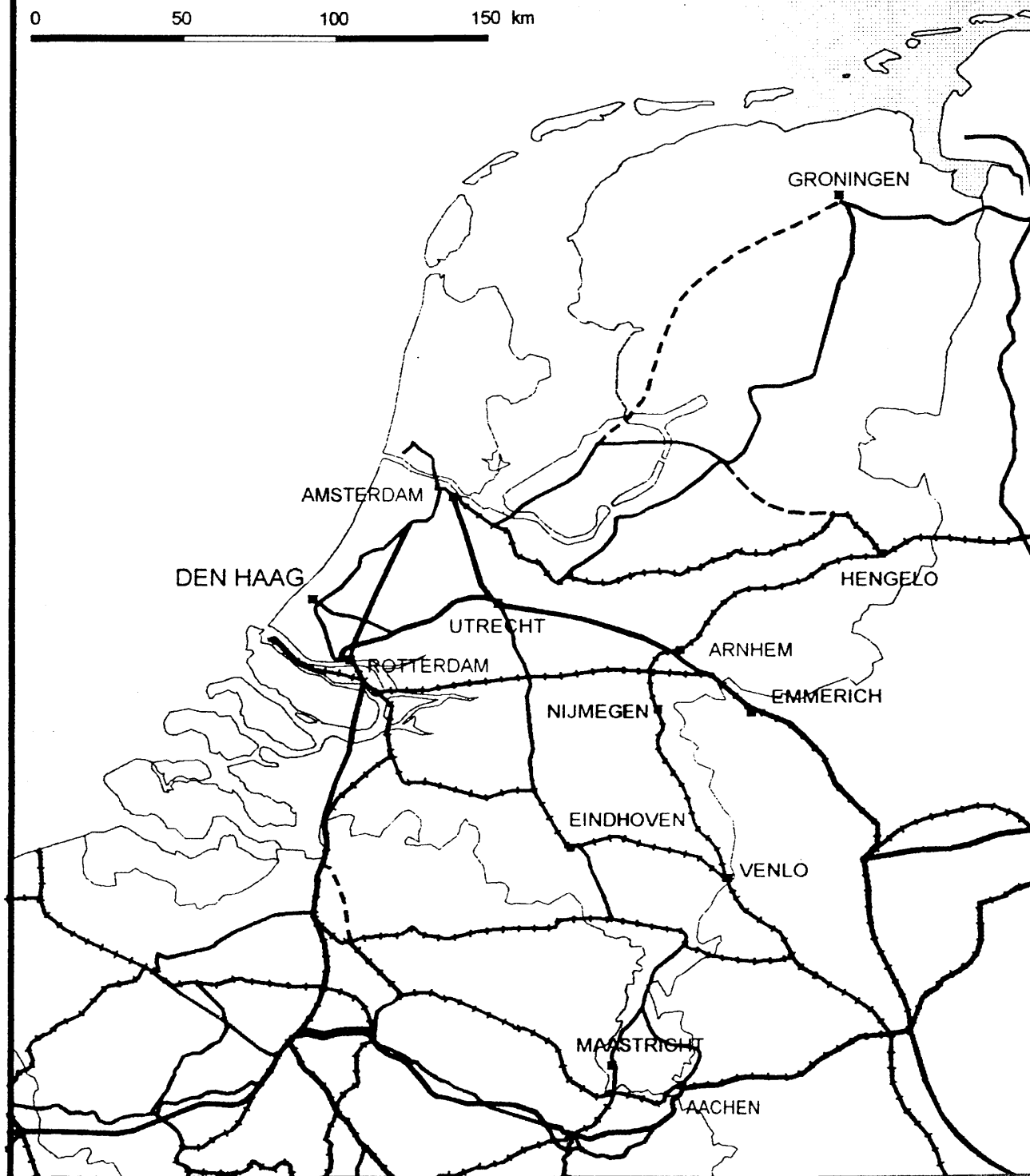
- RESEAU EUROPEEN GV (LN et LA) / EUROPEAN HS NETWORK (NL and UL)
EUROPÄISCHES HG-NETZ (ABS und NBS)
— LIGNES CONVENTIONNELLES / CONVENTIONAL LINES / KONVENTIONELLE STRECKEN
++++ LIGNES EUROPEENNES TC / EUROPEAN CT LINES / EUROPÄISCHE KV-LINIEN
— LIGNES A DETERMINER OU A EVALUER / LINES TO BE DETERMINED OR EVALUATED /
FESTZULEGENDE UND ZU UNTERSUCHENDE STRECKEN
— LIGNES A GV / HS LINES / HG-STRECKEN
• — LIGNES CONVENTIONNELLES / CONVENTIONAL LINES / KONVENTIONELLE STRECKEN

NEDERLAND

SCALE: 1:1.900.000

03/94

0 50 100 150 km





SCHEMA DU RESEAU FERROVIAIRE
TRANSEUROPEEN (HORIZON 2010)
TRANSEUROPEAN RAILWAY NETWORK
OUTLINE PLAN (2010 HORIZON)
LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN
EISENBAHNNETZES (HORIZONT 2010)

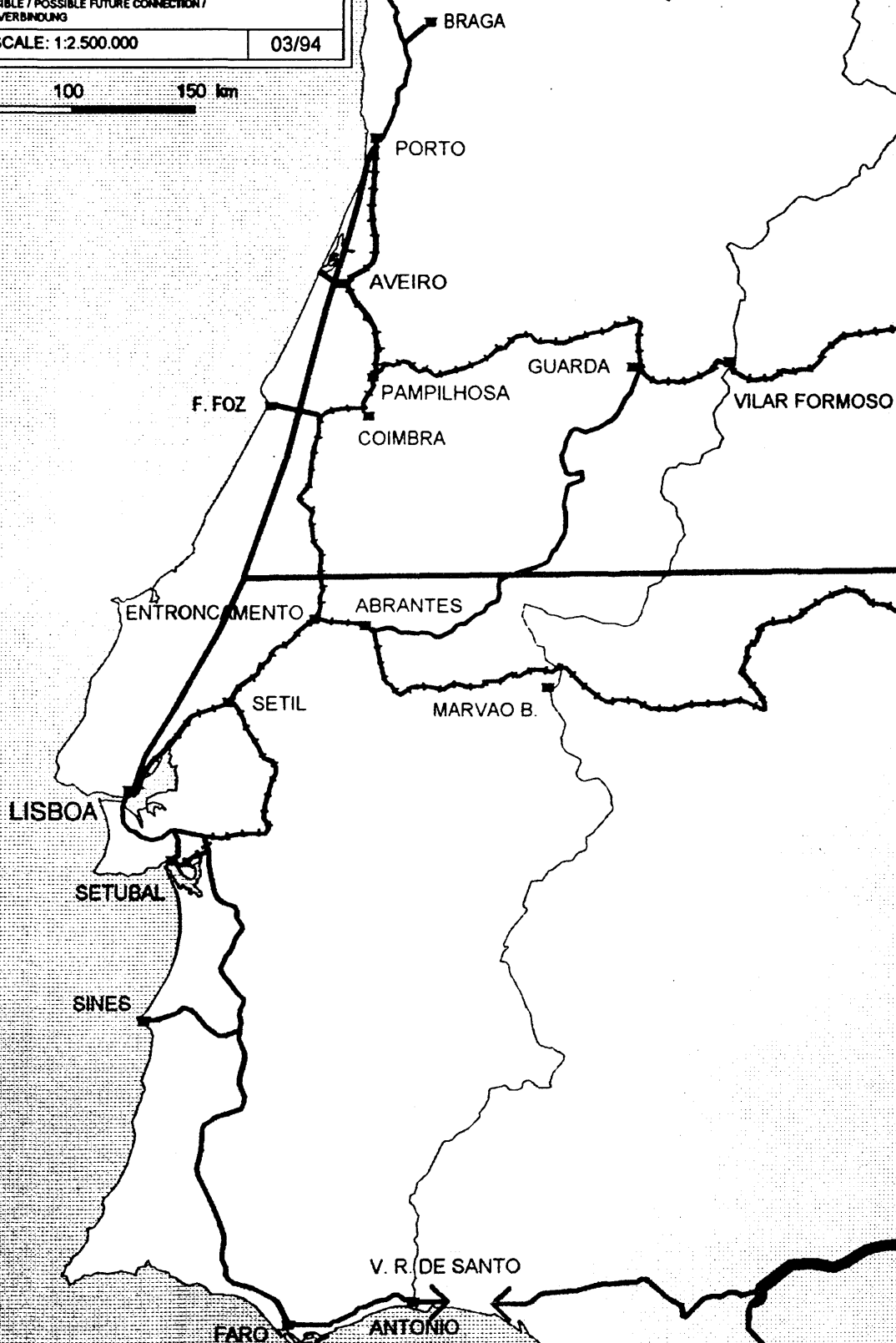
- RESEAU EUROPEEN GV (LN et LA) / EUROPEAN HS NETWORK (NL and UL)
EUROPÄISCHES HG-NETZ (ABS und HBS)
- LIGNES CONVENTIONNELLES / CONVENTIONAL LINES / KONVENTIONELLE STRECKEN
- ++++ LIGNES EUROPEENNES TC / EUROPEAN CT LINES / EUROPÄISCHE EA-LINIEN
- LIGNES A DETERMINER OU A EVALUER / LINES TO BE DETERMINED OR EVALUATED /
FESTZULEGENDE UND ZU UNTERSUCHENDE STRECKEN
- LIGNES A GV / HS LINES / HG-STRECKEN
- LIGNES CONVENTIONNELLES / CONVENTIONAL LINES / KONVENTIONELLE STRECKEN
- ← LIAISON FUTURE POSSIBLE / POSSIBLE FUTURE CONNECTION /
MÖGLICHE KÜNFTIGE VERBINDUNG

PORTUGAL

SCALE: 1:2.500.000

03/94

0 50 100 150 km





SCHEMA DU RESEAU FERROVIAIRE
TRANSEUROPEEN (HORIZON 2010)
TRANSEUROPEAN RAILWAY NETWORK
OUTLINE PLAN (2010 HORIZON)
LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN
EISENBAHNNETZES (HORIZONT 2010)

RESEAU EUROPEEN GV (LN et LA) / EUROPEAN HS NETWORK (NL and UL)
EUROPÄISCHES HG-NETZ (ABS und NBS)
LIGNES CONVENTIONNELLES / CONVENTIONAL LINES / KONVENTIONELLE STRECKEN
LIGNES EUROPEENNES TC / EUROPEAN CT LINES / EUROPÄISCHE KV-LINIEN

LIGNES A DETERMINER OU A EVALUER / LINES TO BE DETERMINED OR EVALUATED /
FESTZULEGENDE UND ZU UNTERSUCHENDE STRECKEN

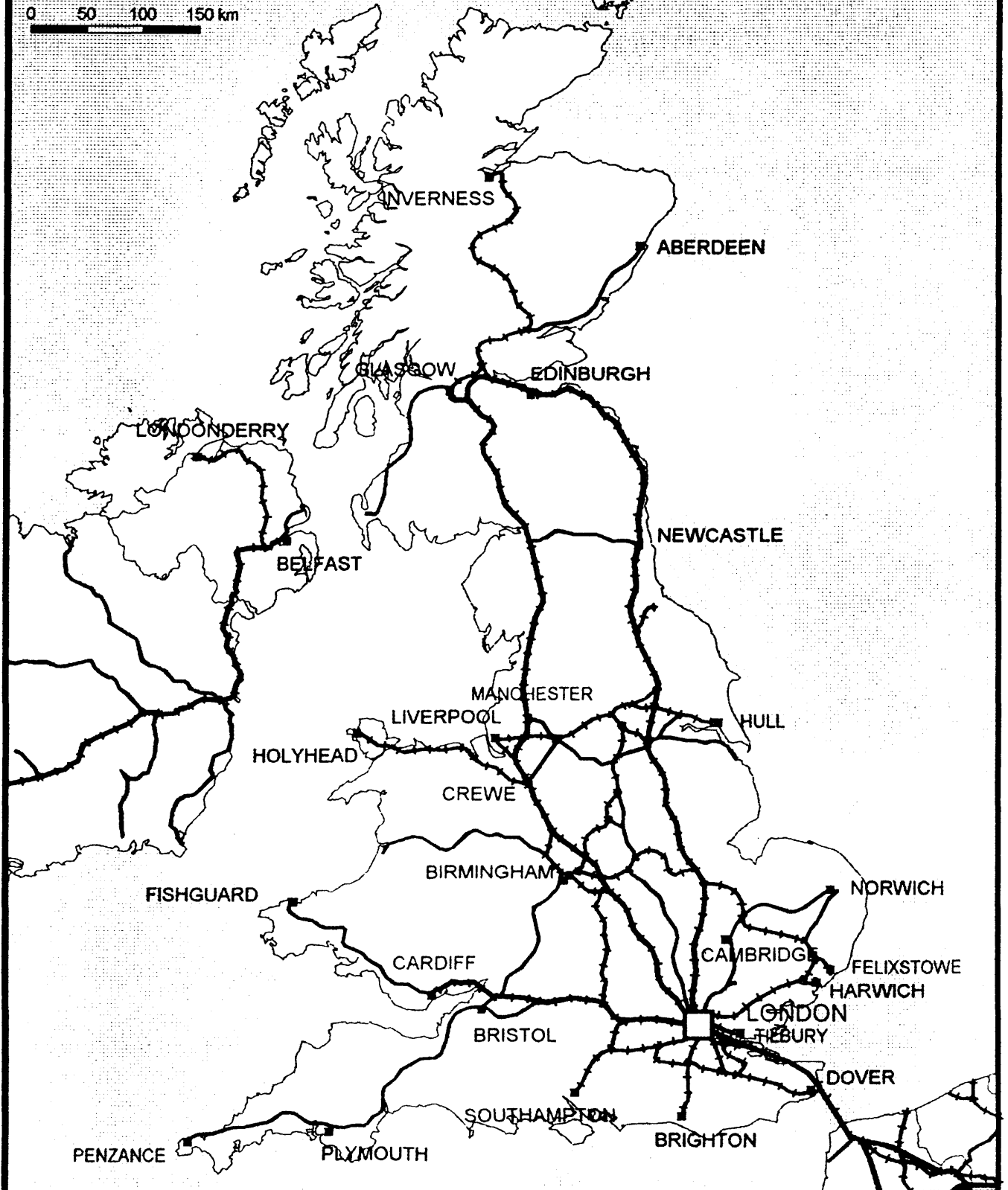
LIGNES A GV / HS LINES / HG-STRECKEN
LIGNES CONVENTIONNELLES / CONVENTIONAL LINES / KONVENTIONELLE STRECKEN

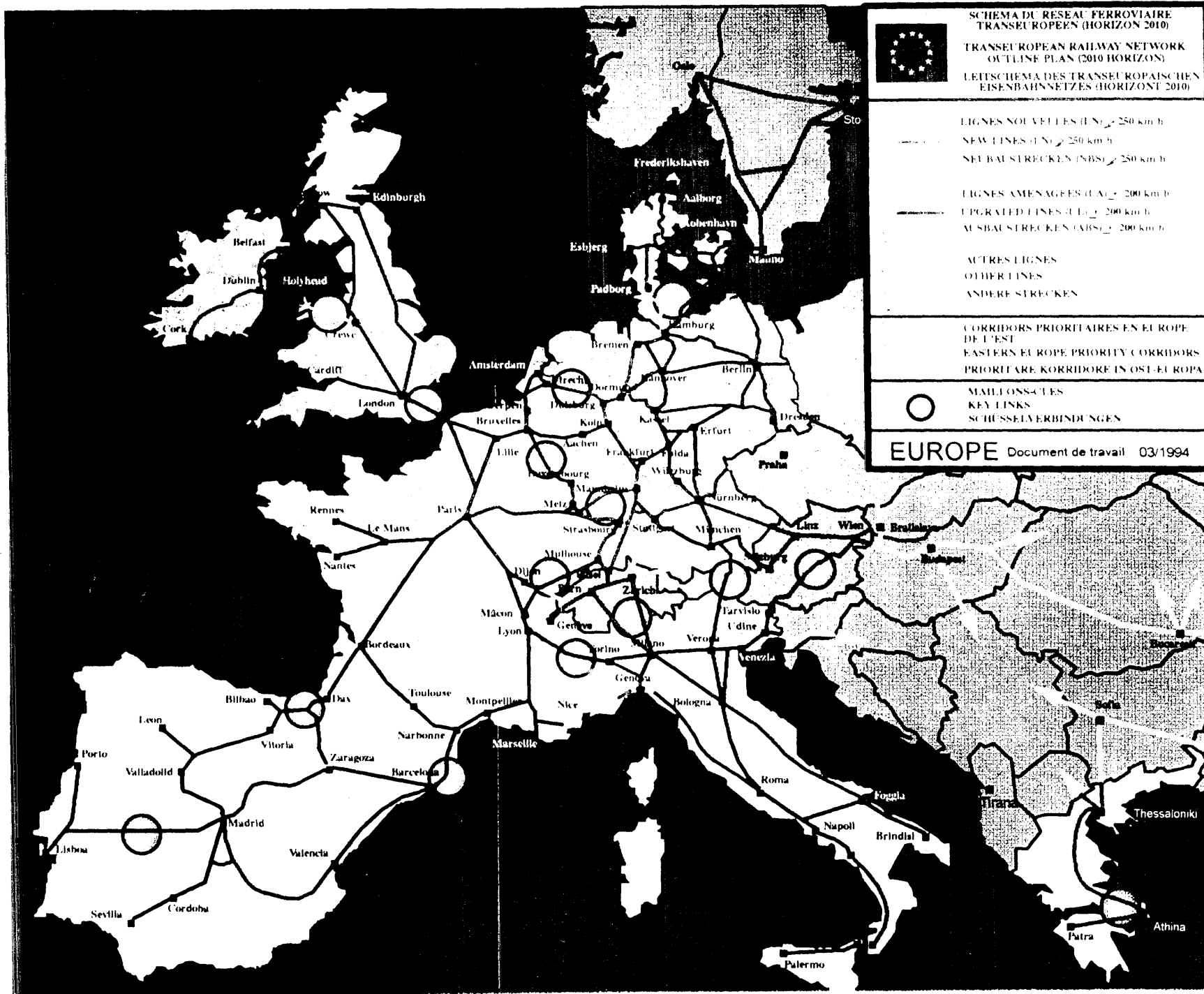
UNITED KINGDOM

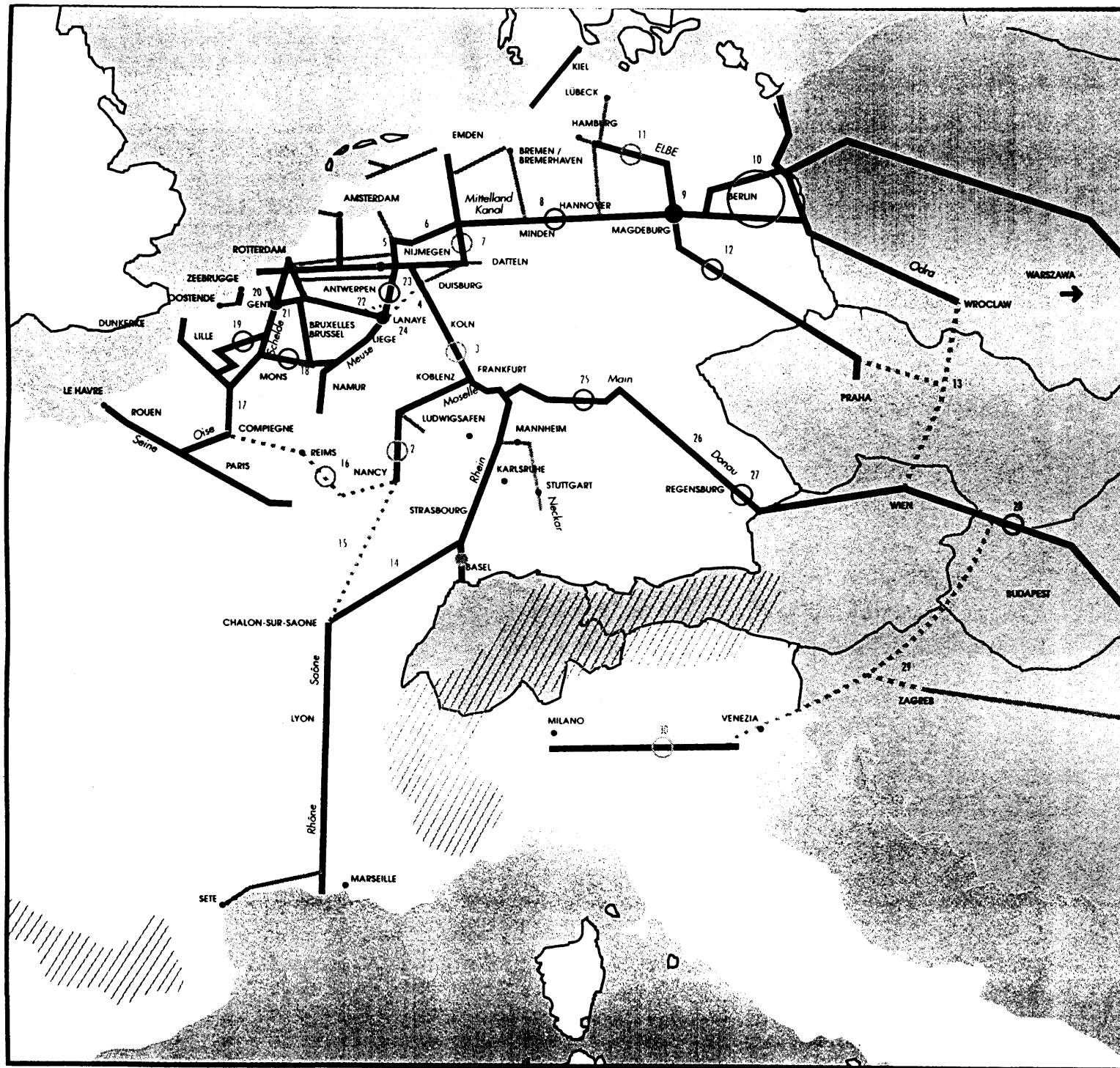
SCALE: 1:5.000.000

03/94

0 50 100 150 km







COMMUNAUTES EUROPEENNES
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

EUROPEAN COMMUNITIES
TRANSPORT INFRASTRUCTURE

EUROPAISCHE GEMEINSCHAFTEN
VERKEHRSINFRASTRUKTUR

SCHEMA DIRECTEUR DES VOIES NAVIGABLES
D'INTERET COMMUNAUTAIRE

OUTLINE PLAN OF EUROPEAN INLAND
WATERWAYS NETWORK

LEITSCHHEMA DES EUROPAISCHEN
BINNENWASSERSTRASSENNETZES

PROJETS PRIORITAIRES
PRIORITAETEN



Chanson manquant
Missing link
Lücke

Goulet d'étranglement
Bottleneck
Engpass

AUTRES PROJETS
OTHERS PROJECTS
ANDERE PROJEKTE



BASSIN DU RHIN / RHINE AND TRIBUTARIES / RHEINBECKEN

- 1 - Canal latéral au Rhin (Kembs)
- 2 - Moselle (Nancy - Koblenz)
- 3 - Mittelrhein (Köln - Koblenz)
- 4 - Rhein / Meuse
- 5 - Waal (Nijmegen)

AXES EST-OUEST / EAST- WEST ROUTES / OST-WEST AXEN

- 6 - Twentekanaal / Mittellandkanal
- 7 - Dortmund-Ems-Kanal (Datteln/Bergeshovede)
- 8 - Mittellandkanal (Hannover-Minden)
- 9 - Elbe - Mittellandkanal (Magdeburg)
- 10 - Elbe/Oder
- 11 - Elbe (Hamburg/Magdeburg)
- 12 - Elbe (Magdeburg/CS)
- 13 - Elbe/Oder/Danau (*)

AXES NORD-SUD / NORTH-SOUTH ROUTES / NORD-SUD AXEN

- 14 - Liaison Rhin/Rhône - Rhin/ Rhone Link - Rhein/Rhone-Verbindung
- 15 - Moselle/Saône
- 16 - Seine/Moselle
- 17 - Seine/Escaut
- 18 - Canal du centre (Mons/La Louvière)
- 19 - Douer/Is
- 20 - Zeebrugge/Gent
- 21 - Gent (Evergem)
- 22 - Cabergkanaal
- 23 - Julianakanaal
- 24 - Lanaye

AXE SUD-EST / SOUTH-EST ROUTE / SUD-OST AXHSE

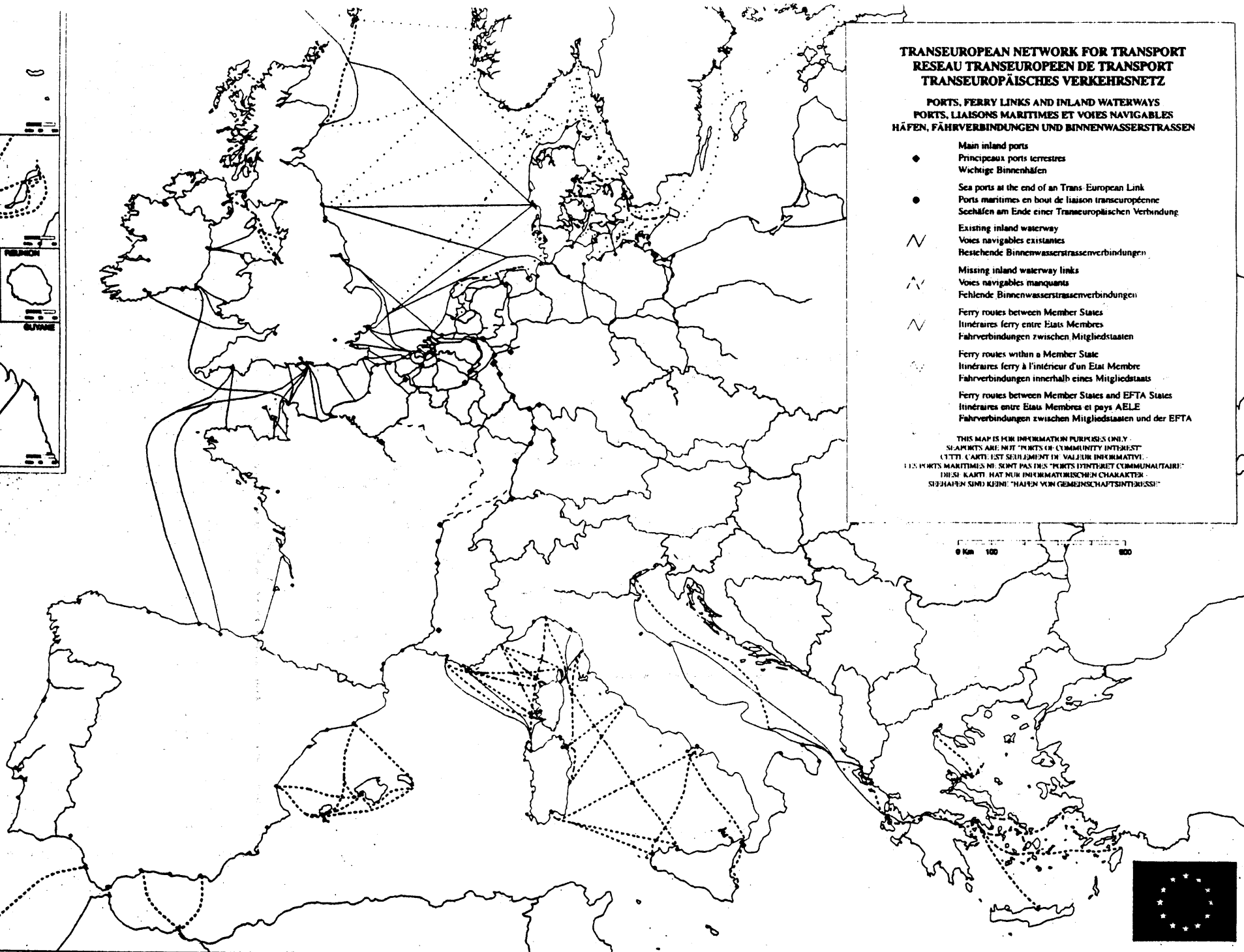
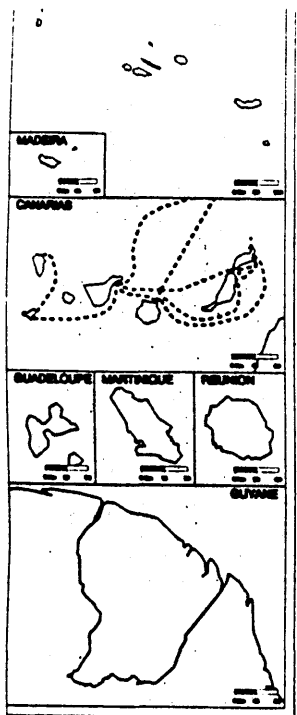
- 25 - Main/Main-Donaukanal
- 26 - Main-Donaukanal
- 27 - Donau (Straubing/Vilshofen)
- 28 - Donau (Wien/Budapest) (*)

AXE PÔ ADRIATIQUE - DANUBE/PÔ - ADRIATIC-DANUBE/PO-ADRIA-DONAU

- 29 - Adriatico/Danubio (*) (*) Projet non communautaire / No community project / Aübergemeinschaftliches Projekt
- 30 - Pô

04.93

ORCA DESIGN



**TRANSEUROPEAN NETWORK FOR TRANSPORT
RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT
TRANSEUROPAISCHES VERKEHRSNETZ**

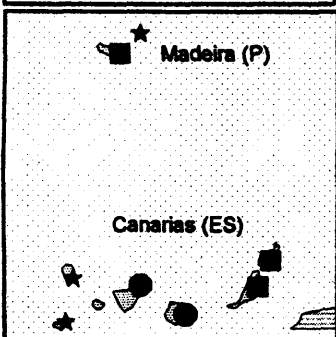
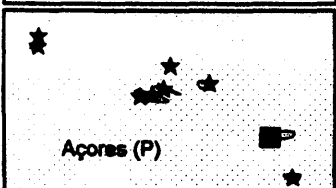
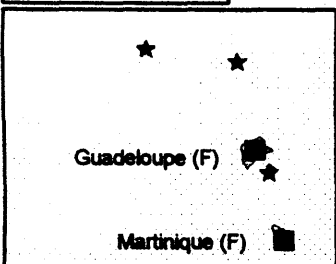
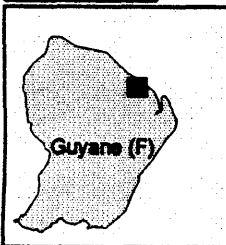
**PORTS, FERRY LINKS AND INLAND WATERWAYS
PORTS, LIAISONS MARITIMES ET VOIES NAVIGABLES
HÄFEN, FAHRVERBINDUNGEN UND BINNENWASSERSTRASSEN**

- Main inland ports
Principaux ports terrestres
Wichtige Binnenhäfen
- Sea ports at the end of a Trans-European Link
Ports maritimes en bout de liaison transeuropéenne
Seehäfen am Ende einer Transeuropäischen Verbindung
- ~ Existing inland waterway
Voies navigables existantes
Bestehende Binnenwasserstrassenverbindungen
- ~ Missing inland waterway links
Voies navigables manquantes
Fehlende Binnenwasserstrassenverbindungen
- ~ Ferry routes between Member States
Itinéraires ferry entre Etats Membres
Fahrverbindungen zwischen Mitgliedstaaten
- ~ Ferry routes within a Member State
Itinéraires ferry à l'intérieur d'un Etat Membre
Fahrverbindungen innerhalb eines Mitgliedstaats
- ~ Ferry routes between Member States and EFTA States
Itinéraires entre Etats Membres et pays AELE
Fahrverbindungen zwischen Mitgliedstaaten und der EFTA

THIS MAP IS FOR INFORMATION PURPOSES ONLY.
NEA PORTS ARE NOT "PORTS OF COMMUNITY INTEREST".
CETTE CARTE EST SEULEMENT DE VALEUR INFORMATIVE.
LES PORTS MARITIMES NE SONT PAS DES "PORTS D'INTERET COMMUNAUTAIRE".
DIESER KARTEN HAT NUR INFORMATIONSCHARAKTER.
SEEHÄFEN SIND KEINE "HÄFEN VON GEMEINSCHAFTSINTERESS".

0 Km 100 200





Trans-European airport network

Network components

Réseau aéroportuaire transeuropéen
Composantes du réseau

Transeuropäisches Flughafenetz
Netzkomponenten

- Community connecting points
Composantes communautaires
Gemeinschaftskomponenten
- Regional connecting points
Composantes régionales
Regionale Komponenten
- Accessibility points
Composantes d'accessibilité
Zugangskomponenten
- Airport systems
Systèmes aéroportuaires
Flughafensysteme
- EU/UE/EU
- EEA/EEE/EWR

Indicative map on the basis of 1992 airport data
Carte indicative sur la base des données aéroportuaires 1992
Karte zur Information auf der Basis von Flughafenaten 1992



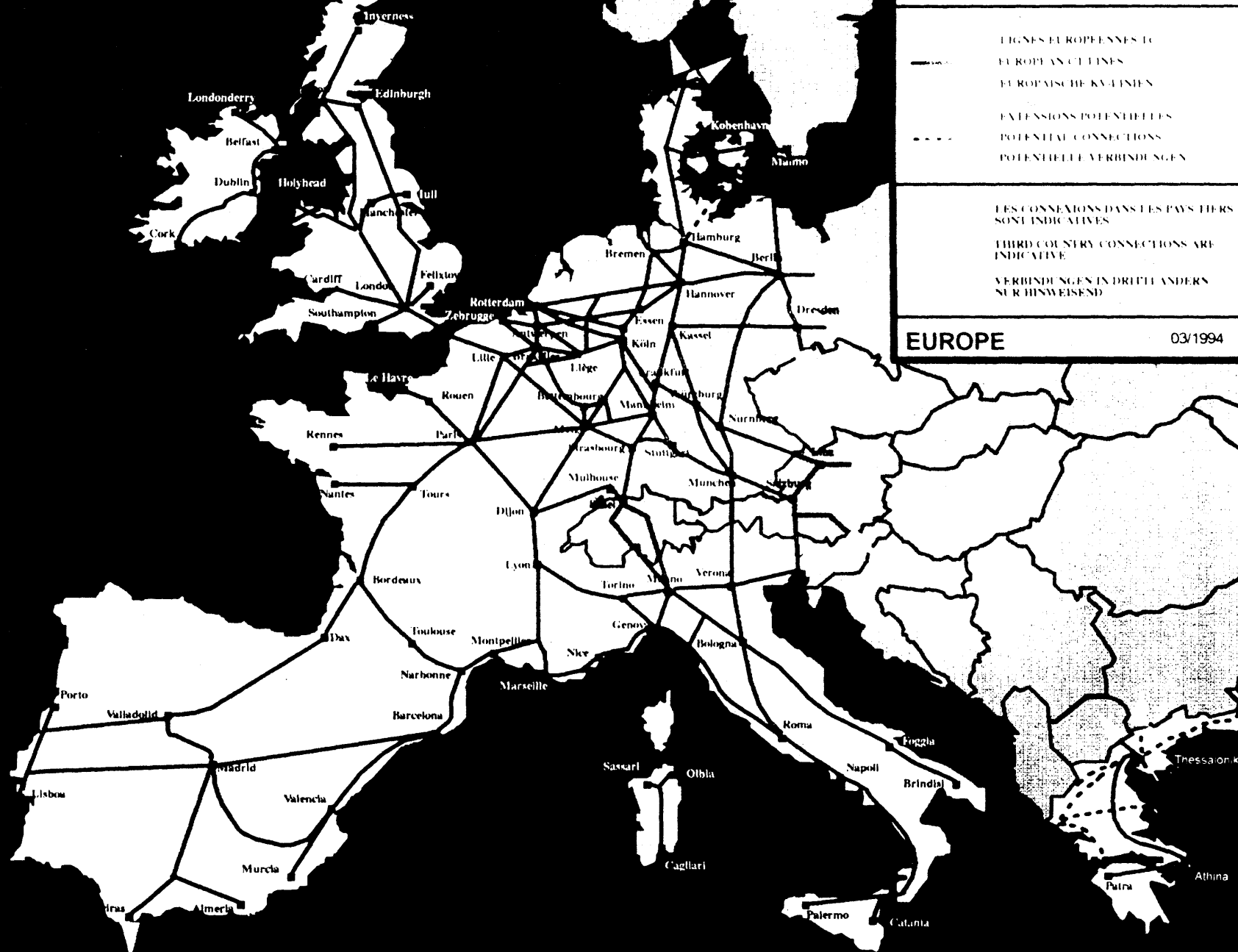
PROJEKT DES NEUEN VERBUNDNETZES
TRANSEUROPEEN (HORIZON 2010)
TRANSEUROPEAN RAILWAY NETWORK
OUTLINE PLAN (2010 HORIZON)
UEFSCHMA DES TRANSEUROPAISCHEN
EISENBHNNETZES (HORIZON 2010)

LIGNES EUROPEENNES TC
EUROPEAN C.T. LINES
EUROPÄISCHE KV-LINIEN
EXTENSIONS POTENTIELLES
POTENTIAL CONNECTIONS
POTENTIELLE VERBINDUNGEN

LES CONNEXIONS DANS LES PAYS TIERS
SONT INDICATIVES
THIRD COUNTRY CONNECTIONS ARE
INDICATIVE
VERBINDUNGEN IN DRITTLÄNDERN
SIND HINWEISEND

EUROPE

03/1994



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος αφορούν

- τις συνδέσεις και τα στοιχεία δικτύου που περιγράφονται στο
 - τμήμα 2: οδικό δίκτυο
 - τμήμα 3: σιδηροδρομικό δίκτυο
 - τμήμα 4: δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών
- τα κριτήρια και/ή τις προδιαγραφές των υποδομών μέσω μεταφοράς που περιγράφονται στο
 - τμήμα 5: λιμένες
 - τμήμα 6: αερολιμένες
- τα σιδηροδρομικά τμήματα του δικτύου συνδυασμένων μεταφορών που περιγράφονται στο
 - τμήμα 7: δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών
- όλες τις συνδέσεις και τους άξονες των σχεδίων δικτύου που περιγράφονται στο παράρτημα Ι για τα έργα διαλειτουργικότητας, διαχείρισης και ελέγχου της κυκλοφορίας.

Τμήμα 2: οδικό δίκτυο

Συνδέσεις Βορρά-Νότου

Letterkenny-Sligo-Galway-Limerick-Waterford
Vigo-Braga-Porto-Lisboa-Faro
Ponte do Freixo και προσβάσεις
Figueira da Foz-Viseu-Vila Real-Chaves-(Verin)
Ourique-Evora-Estremoz-Castelo Branco-Guarda-Bragança
Londonderry-Omagh-Ballygawley-Monaghan-Ardee
La Coruña-Benavente
Larne-Μπέλφαστ-Δουβλίνο-Wexford-Rosslare
Σεβίλη-Mérida-Benavente-Oviedo
Inverness-Γλασκώβη-Carlisle
Εδιμβούργο-Carlisle
Κόρδοβα-Μάλαγα
Santander-Burgos-(Μαδρίτη)-Bailén-Γρανάδα-Motril
Inverness-Aberdeen-Dundee-Εδιμβούργο-Newcastle-Leeds-
Peterborough-Λονδίνο
Urbina-Máizaga
Pamplona-Irún
Murcia-Albacete
Pau-Oloron-Huesca-Σαραγόσα-Sagunto
Caen-Rennes-Nantes-Niort-La Rochelle-Saintes
Χερβούργο-Caen-Le Mans
Abbeville-Rouen-Le Mans-Tours
Vierzon-Toulouse-Puymorens-Βαρκελώνη
Zeebrugge-Jabbeke-Veurne-Δουνκέρκη-Καλαί-Βουλώνη-Αμιένη-Παρίσι
Λίλη-Αμιένη
Παρίσι-Nevers
Clermont-Ferrand-Béziers
Dinteloord-Bergen-op-Zoom
Bouillon-Charleville-Reims-Troyes-Auxerres
Dijon-Dôle-Grenoble-Sisteron-Aix-Σύνδεση A51-A8
Λιέγη-Bastogne
Λιέγη-Malmedy-Bitburg-Wittich-Trier
Boxmeer-Venlo-Maasbracht
(Γενεύη)-Annecy
Αυτοκινητόδρομος Chablais
Venlo-Mönchengladbach
Λουξεμβούργο-Saarbrücken
Emden-Rheine-Bielefeld-Osnabrück
Νίκαια-Cuneo-Asti
Στρασβούργο-Ludwigshafen
Κολωνία-Blankenheim-Daun(A1)-Trier
Bastia-Ajaccio
Sassari-Olbia-Κάλιαρι
Sestri Levante-Tortona
Kassel-Φρανκφούρτη
Hirtshals/Frederikshavn-Aalborg-Randers
-Aarhus (παράκαμψη Aarhus)
Lubeck-Fehmarn
Erfurt-Bamberg
Erfurt-Würzburg
Πάρμα-Βερόνα
Civitavecchia-Λιβόρνο-Lucca-Μοντένα
Μαγδεμβούργο-Halle
Ρώμη-Περούτζια-Ραβέννα-Βενετία
Δρέσδη-(Πράγα)
Κατάνια-Σηρακούσες
Μπρίντζι-Τάραντο-Sibari-Καταντζάρο-Lamezia
Μπάρι-Μπρίντζι-Οτράντο

Θεσσαλονίκη-Μουδανιά
Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Σέρρες-(Σόφια)
Καβάλα-Σέρρες-(Σόφια)
Αλεξανδρούπολη-Φέρρες-ελληνο/βουλγαρο/τουρκικά σύνορα

Συνδέσεις Ανατολής-Δύσης

Esbjerg-Kolding-Great Belt(Storebæltsforbindelsen)
-Oeresundsforbindelsen (Δανία-Σουηδία)
Letterkenny-Londonderry-Μπέλφαστ-Larne-Stranraer—Carlisle-Newcastle
Sligo-Enniskillen-Μπέλφαστ
Sligo-Kinnegad-Δουβλίνο
Galway-Meppen
Nord-Ost-Umfahrung Hamburg-Lübeck-Rostock-(Szczecin)
Limerick-Portlaoise-Δουβλίνο
Holyhead-Μπέρμινχαμ-Καίμπριτζ-Felixstowe/Harwich
Enschede-Münster
Fishguard/MilfordHaven-Carmarthen-Cardiff-Seven Bridge-Οξφόρδη-Felixstowe/Harwich
Swansea-Raglan
Cork-Portlaoise
Cork-Wexford
Göttingen-Halle
Roermond-Mönchengladbach
Πλύμουθ-Exeter-Λονδίνο-Felixstowe/Harwich
Kassel-Wommen
Bad Hersfeld-Görlitz
Βουλώνη-St. Omer
Λίλη-Tournai-Halle-Βρυξέλλες
Le Havre-Αμιένη-St. Quentin
Schweinfurt-Bayreuth
Νυρεμβέργη-(Πράγα)
Στρασβούργο-Kehl
Troyes-Παρίσι
Ορλεάνη-Sens
Vannes-Nantes-Angers-Tours-Vierzon
Μπορντώ-Clermont-Ferrand
Μόναχο-Memmingen-Wangen
Μόναχο-Pocking
Λυών-σήραγα Fréjus
Balbigny (A72)-Λυών
Μπέργκαμο-Κόμο-Βαρέζε-Ivrea
Brescia-Μιλάνο
Porto Garibaldi-Φερράρα-Βερόνα
Aries-Salon-Μασσαλία
Pau-Toulouse
La Coruña-Oviedo-Santander
Palencia-Benavente-Vigo
Porto-Vila Real-Bragança-Zamora-Valladolid
Aveiro-Viseu-Guarda-Σαλαμάνκα-Valladolid
Βαρκελώνη-Lérida
Alcanena-Abrantes-Castelo Branco
Ηγουμενίτσα-Ιωάννινα-Μέτσοβο-Θεσσαλονίκη-Καβάλα-Αλεξανδρούπολη-(Κωνσταντινούπολη)
Μέτσοβο-Λάρισα-Βόλος
Ciudad Real-N.IV-N.III-Βαλένθια
Albacete-Βαλένθια
Αντίρριο-Λαμία
Λισσαβόνα-Evora-Estremoz-(Μαδρίτη)
Μεσσήνα-Παλέρμο
Ελευσίνα-Σταυρός-Σπάτα-Λαύριο

Καλαμάτα-Πάτρα-Ιωάννινα-(Dures)
Λαμία-Τρίκαλα-Σιάτιστα-(Τίρανα)
Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα
Ελευσίνα-Θήβα
Θεσσαλονίκη-(Σκόπια)
Άξονας βόρειας Κρήτης

Γρανάδα-Murcia
Σεβίλλη-Huelva-Ayamonte-Faro
Almeria-Motril-Μάλαγα-Algeciras-Κάντιζ
Άξονας Βόρειας Κρήτης

Τμήμα 3: Σιδηροδρομικό δίκτυο

1. Άξονας Brenner: σιδηροδρομική γραμμή μέσω των Άλπεων
2. Παρίσι-Βρυξέλλες-Κολωνία-Άμστερνταμ-Λονδίνο (PBKAL): γραμμή τρένων υψηλής ταχύτητας Βέλγιο -
3. Παρίσι-Βρυξέλλες, Κολωνία-Άμστερνταμ-Λονδίνο (PBKAL): γραμμή τρένων υψηλής ταχύτητας Κάτω Χώρες -
4. Παρίσι-Κολωνία-Άμστερνταμ-Λονδίνο (PBKAL): γραμμή τρένων υψηλής ταχύτητας - Λονδίνο-πρόσβαση στη σήραγγα υπό τη Μάγχη
5. Μαδρίτη-Βαρκελώνη-Περπινιάν: γραμμή τρένων υψηλής ταχύτητας -
6. Διάπλους Fehmarn-Belt, κατασκευή σταθερής ζεύξης μεταξύ Δανίας και Γερμανίας και αναβάθμιση των σιδηροδρομικών γραμμών πρόσβασης
7. γραμμή τρένων TGV - τρένα υψηλής ταχύτητας - Παρίσι-Στρασβούργο
8. Ανατολικό TGV - τρένα υψηλής ταχύτητας - Καρλσρούη-Φρανκφούρτη-Βερολίνο
9. Ρόττερνταμ-γραμμή Betuwe (Κολωνία-Φρανκφούρτη-Καρλσρούη (Ελβετία-Ιταλία) - σιδηροδρομική γραμμή -
10. Λυών-Τορίνο - τρένα υψηλής ταχύτητας/συνδυασμένες μεταφορές
11. Αστικές παρακάμψεις για διαδρομές συνδυασμένων μεταφορών

Τμήμα 4: Δίκτυο πλωτών οδών

Συνδέσεις προς ολοκλήρωση

Άξονας Ρήνου

1. Διώρυγα παραπλεύρως του Ρήνου (Kembs)
2. Moselle (Nancy-Koblez)
3. Neckar (άνωθεν του Heilbronn)
4. Mittelrhein (Κολωνία-Koblenz)
5. Rhein/Meuse
6. Waal (Nijmegen)

Άξονας Ανατολής-Δύσης

7. Ντόρτμουντ - Ems - Kanal (Dattein/Bergeshövede)
8. Έλβας (Αμβούργο/Μαγδεμβούργο)
9. Saale

Άξονας Βορρά-Νότου

10. Moselle/Saône
11. Σηκουάνας/Moselle
12. Zeebrugge/Γάνδη
13. Caberkanaal

Δευτερεύον δίκτυο

14. Πάδος (Cremona/Αδριατική)
15. Duoro
16. Tage
17. Guadiana
18. Διώρυγες Weaver/Bridgewater (τομή)

Συνδέσεις προς κατασκευή εντός δεκαετίας

Άξονας Ανατολής-Δύσης

1. βελτίωση του Mittellandkanal και διέλευση του Έλβα στο Μαγδεμβούργο
2. βελτίωση της πλοιμότητας του Έλβα μεταξύ Μαγδεμβούργου και τσεχικών συνόρων
3. βελτίωση των συνδέσεων μεταξύ Έλβα και Όδερ
4. σύνδεση Twentekanaal-Mittellandkanaal

Άξονας Βορρά-Νότου/Άξονας Ρήνου

5. σύνδεση Ρήνου-Ροδανού

Άξονας Βορρά-Νότου

6. σύνδεση Σηκουάνας-Εσκό στη Γαλλία και Εσκό στο Βέλγιο
7. βελτίωση της σύνδεσης Εσκό-Ρήνου
- α) βελτίωση του άξονα Αμβέρσα-Βρυξέλλες-Σαρλερουά
- β) βελτίωση του ανατολικού βραχίονα προς την κατεύθυνση του Ρήνου μέσω της διώρυγας του κέντρου (Canal du Centre), του Meuse και της διώρυγας Lanaye στο Βέλγιο και της διώρυγας Juliana στις Κάτω Χώρες

Άξονας Νότου-Ανατολής

8. βελτίωση της πλοιμότητας του Μάιν και του Δούναβη μεταξύ Straubing και Vilshofen

Τμήμα 5: Λιμάνια

1. Κατηγορίες λιμενικών και συναφών έργων κοινού ενδιαφέροντος

Τα έργα λιμενικών ή συναφών υποδομών πρέπει να εμπίπτουν σε μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κατηγορίες:

- A. Θαλάσσιες ή ποτάμιες προσβάσεις λιμένων
- B. Λιμενική υποδομή στο εσωτερικό της λιμενικής ζώνης
- Γ. Υποδομές χερσαίων μεταφορών στο εσωτερικό της λιμενικής ζώνης
- Δ. Υποδομές χερσαίων μεταφορών που συνδέουν το λιμάνι με τα διάφορα στοιχεία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών

2. Στόχοι των έργων

Τα λιμενικά και συναφή έργα κοινού ενδιαφέροντος πρέπει να έχουν ως μοναδικό ή κοινό στόχο:

- να διευκολύνουν την ανάπτυξη των ενδοκοινοτικών ανταλλαγών και των ανταλλαγών της Κοινότητας με τον υπόλοιπο κόσμο,
- να συμβάλλουν στην εδραίωση της κινητικότητας, διευκολύνοντας την αποσυμφόρηση των χερσαίων διαδρόμων και στη μείωση του εξωτερικού κόστους των ευρωπαϊκών μεταφορών αυξάνοντας, για παράδειγμα, το μερίδιο των θαλασσίων μεταφορών επί της συνολικής κυκλοφορίας,

- να βελτιώσουν την πρόσβαση και να ενισχύσουν την οικονομική και κοινωνική συνοχή της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, αναπτύσσοντας τις ενδοκοινοτικές θαλάσσιες συνδέσεις και παρέχοντας ιδιαίτερη προσοχή στις νησιωτικές και περιφερειακές περιοχές της Κοινότητας.

3. Ειδικές προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται

Η αξιοπιστία των έργων πρέπει να επιβεβαιώνεται με χρηματοοικονομική ανάλυση ή, ελλείψει αυτής, με ανάλυση κόστους/κοινωνικών ωφελειών, η οποία διεξάγεται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 26

Τα έργα πρέπει επίσης να συμβάλλουν:

- στην ένταξη της κυκλοφορίας σε ένα διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών ή αλυσίδα πολλαπλών μεταφορών ή
- στην ανάπτυξη της χρήσης μέσων μεταφοράς που δεν ρυπαίνουν το περιβάλλον.

Τμήμα 6: Αερολιμένες

I. Κριτήρια επιλογής των αερολιμένων κοινού ενδιαφέροντος

Οι αερολιμένες κοινού ενδιαφέροντος πρέπει να ανταποκρίνονται στα κριτήρια μίας από τις παρακάτω συνιστώσες:

(i) Οι κοινοτικές συνιστώσες περιλαμβάνουν

κάθε αερολιμένας ή σύστημα αερολιμένων, του οποίου ο ετήσιος όγκος επιβατικής κίνησης είναι μεγαλύτερος ή ίσος

- 5.000.000 όγκος επιβατικής κίνησης μείον 10% ή
- 100.000 όγκος κίνησης εμπορικών αεροσκαφών ή
- 150.000 τόνων όγκος εμπορευμάτων ή
- 1.000.000 όγκος κίνησης επιβατών τρίτων χωρών

ή κάθε νέος αερολιμένας που κατασκευάζεται προκειμένου να αντικαταστήσει μία υπάρχουσα κοινοτική συνιστώσα που δεν μπορεί πλέον να αναπτυχθεί στο σημείο αυτό.

(ii) Οι περιφερειακές συνιστώσες περιλαμβάνουν

κάθε αερολιμένας ή σύστημα αερολιμένων, του οποίου ο ετήσιος όγκος επιβατικής κίνησης κυμαίνεται

- μεταξύ 1.000.000 μείον 10% και 4.499.999 επιβατικής κίνησης ή
- μεταξύ 50.000 και 149.999 τόνων κίνησης εμπορευμάτων ή
- μεταξύ 500.000 και 899.999 επιβατικής κίνησης, όπου η μη εθνική κίνηση αποτελεί τουλάχιστον το 30%
- μεταξύ 300.000 και 899.999 επιβατικής κίνησης και βρίσκεται εκτός της ηπειρωτικής Ευρώπης σε απόσταση 500 χλμ. από την πλησιέστερη κοινοτική συνιστώσα.

(iii) Οι συνιστώσες πρόσβασης περιλαμβάνουν κάθε αερολιμένα

- του οποίου ο ετήσιος όγκος επιβατικής κίνησης κυμαίνεται μεταξύ 500.000 και 899.999, όπου η μη εθνική κίνηση αποτελεί τουλάχιστον το 30%
- του οποίου ο ετήσιος όγκος επιβατικής κίνησης κυμαίνεται μεταξύ 250.000 μείον 10% και 499.999 ή
- του οποίου ο ετήσιος όγκος εμπορευμάτων κυμαίνεται μεταξύ 10.000 και 49.999 τόνων ή

- βρίσκεται σε νησί κράτους μέλους ή
- βρίσκεται σε μεσογειακή περιοχή της Κοινότητας και παρέχει εμπορικές υπηρεσίες αεροσκαφών με μέγιστη μάζα κατά την απογείωση μεγαλύτερη των 10 τόνων.

Ένας αερολιμένας θεωρείται ότι βρίσκεται σε μεσογειακή περιοχή όταν βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερης των 100 χλμ. σε ευθεία γραμμή από την πλησιέστερη κοινοτική ή περιφερειακή συνιστώσα. Η απόσταση αυτή μπορεί να μειωθεί στα 75 χλμ. κατ'εξαίρεση λόγω πραγματικών δυσκολιών πρόσβασης που οφείλονται στη μορφολογία του εδάφους ή στην κατάσταση των υποδομών χερσαίων μεταφορών.

* σύστημα αερολιμένων: ΕΕ αριθ. L 240/14, 24 Αυγούστου 1992

II. Τεχνικά χαρακτηριστικά των έργων κοινού ενδιαφέροντος που σχετίζονται με το δίκτυο αερολιμένων

Όλα τα έργα που πληρούν τις παρακάτω προδιαγραφές κατατάσσονται στα έργα κοινού ενδιαφέροντος

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΡΓΟΥ	ΕΙΔΟΣ
I. Βελτιστοποίηση της δυναμικότητας των υφιστάμενων αερολιμένων	
Μέτρο 1 - Βελτιστοποίηση της υπάρχουσας δυναμικότητας από άποψη κίνησης αεροσκαφών, της επιβατικής ή εμπορευματικής κίνησης, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού αεροπλοΐας, ανάλογα με τον αερολιμένα	Κοινοτικό σημείο σύνδεσης Περιφερειακό σημείο σύνδεσης Σημείο πρόσβασης
Μέτρο 2 - Βελτίωση της ασφάλειας των αερολιμένων	Κοινοτικό σημείο σύνδεσης Περιφερειακό σημείο σύνδεσης Σημείο πρόσβασης
Μέτρο 3 - Προσαρμογή των υφιστάμενων υποδομών, η οποία καθίσταται απαραίτητη εξαιτίας της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς και στην πράξη λόγω των μέτρων που διέπουν την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων στην Ένωση	
II. Ανάπτυξη της δυναμικότητας των νέων αερολιμένων	
Μέτρο 4 - Ανάπτυξη της υποδομής και του εξοπλισμού που καθορίζουν τη δυναμικότητα ενός αερολιμένα από άποψη κίνησης αεροσκαφών, επιβατικής ή εμπορευματικής κίνησης, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού αεροπλοΐας ανάλογα με τον αερολιμένα	Κοινοτικό σημείο σύνδεσης Περιφερειακό σημείο σύνδεσης
Μέτρο 5 - Κατασκευή νέου αερολιμένα για την αντικατάσταση υπάρχοντος αερολιμένα ή συστήματος αερολιμένων που δεν μπορεί να αναπτυχθεί περαιτέρω στο σημείο αυτό	Κοινοτικό σημείο σύνδεσης
III. Βελτίωση της προστασίας κατά των οχλήσεων που δημιουργούν οι δραστηριότητες αερολιμένων	
Μέτρο 6 - Βελτίωση της περιβαλλοντικής συμβατότητας όσον αφορά το θόρυβο και την κατεργασία των αποβλήτων του αερολιμένα	Κοινοτικό σημείο σύνδεσης
IV. Βελτίωση ή ανάπτυξη της πρόσβασης αερολιμένων	
Μέτρο 7 - Βελτίωση ή ανάπτυξη διασυνδέσεων μεταξύ αεροδρομίων και δομών πρόσβασης	Κοινοτικό σημείο σύνδεσης Περιφερειακό σημείο σύνδεσης
Μέτρο 8 - Βελτίωση και ανάπτυξη διασυνδέσεων με άλλα δίκτυα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου του σιδηροδρομικού δικτύου	Κοινοτικό σημείο σύνδεσης

Τμήμα 7: Σιδηροδρομικές συνδέσεις συνδυασμένων μεταφορών

Συνδέσεις που θα κατασκευαστούν εντός πενταετίας

1. Ταυλον - Βόρεια Γιουτλάνδη
2. Αμβούργο - Padborg - Ταυλον - Κοπεγχάγη
3. Αμβούργο - Βερολίνο
4. Αννόβερο - Βερολίνο
5. Νυρεμβέργη - Βερολίνο
6. Βερολίνο - Δρέσδη
7. Φρανκφούρτη - Würzburg
8. Γραμμή Betuwe (Ρόττερνταμ-Ruhr) και οι συνδέσεις με τις Κάτω Χώρες προς Hengelo και Vento
9. Ρόττερνταμ - Αμβέρσα/Zeebrugge - Βρυξέλλες - Λουξεμβούργο - Bettembourg
10. Αμβέρσα - Άαχεν
11. Ρόττερνταμ - Αμβέρσα - Βρυξέλλες - Αιινογέ
12. Άαχεν - Λιέγη - Erquelinnes
13. Porto - Λισσαβώνα - Μαδρίτη - Βαρκελώνη
14. Λισσαβώνα - Burgos - Irun - γαλλο/ισπανικά σύνορα
15. Port-Bou - Βαρκελώνη - Βαλένθια - Murcia
16. Μαδρίτη - Almeria/Algésiras
17. Le Havre - Παρίσι
18. Dijon - Modane
19. Παρίσι - Στρασβούργο
20. Kehl - Dijon
21. Nancy - Avignon
22. Μασσαλία - Γένοβα
23. Avignon - Narbonne
24. Παρίσι - Dijon
25. Παρίσι - Hendaye
26. Aulnoye - Metz
27. Tarvis - Udine - Μπολόνια
28. Άξονας Brenner - Μπολόνια
29. Udine - Τεργέστη
30. Iselle - Τορίνο/Μιλάνο - Μπολόνια

31. Modane - Τορίνο - Μιλάνο
32. Chiasso - Μιλάνο
33. Βερόνα - Τεργέστη
34. La Spezia - Fidenza
35. Λίνουμπε - Φλωρεντία
36. Πάτρα - Αθήνα
37. Αθήνα - Λάρισα (Βόλος) - Θεσσαλονίκη - βόρεια σύνορα (πρώην Γιουγκοσλαβία και Βουλγαρία)

Συνδέσεις που θα κατασκευαστούν εντός δεκαετίας

1. Μαδρίτη - Albacete - Βαλένθια
2. Μαδρίτη - Irun - Γαλλία
3. Μπολόνια - Μπάρι/Μπρίντζι - Ελλάδα
4. Ηγουμενίτσα - Πάτρα
5. Πάτρα - Αθήνα
6. Αθήνα - Λάρισα (Βόλος) - Θεσσαλονίκη - βόρεια σύνορα (πρώην Γιουγκοσλαβία, Βουλγαρία και Αλβανία)
7. Ηγουμενίτσα - Βόλος
8. Ηγουμενίτσα - Θεσσαλονίκη
9. Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο (ελληνο/τουρκικά - ελληνο/βουλγαρικά σύνορα)
10. Μπολόνια - Ρώμη - Νάπολι
11. Νάπολι - Reggio Calabria - Μεσσήνα - Παλέρμο/Κατάνια
12. Γένοβα - Λίνουμπε - Ρώμη
13. Civitavecchia - Olbia - Sassari - Κάλιαρι
14. Αμβέρσα - Ρουρ
15. Hengelo - Osnabrück
16. Venlo - Κολωνία
17. Βερολίνο - Φρανκφούρτη/Όδερ - γερμανο/πολωνικά σύνορα
18. Βερολίνο - Stralsund
19. Δρέσδη - γερμανο/τσεχικά σύνορα
20. Δρέσδη - Görlitz - γερμανο/πολωνικά σύνορα

ISSN 0254-1483

COM(94) 106 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-94-122-GR-C

ISBN 92-77-67053-3

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
L-2985 Luxembourg