



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 14.01.1999
COM(1998) 806 τελικό

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ,
ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

ΣΥΝΟΧΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Περιεχόμενα

- 1. Εισαγωγή**
- 2. Συνοχή και Μεταφορές**
 - 2.1 Η μείωση των διαπεριφερειακών ανισοτήτων και ο ρόλος των μεταφορών**
 - 2.2 Απασχόληση και Μεταφορές**
- 3. Πολιτικές για την ανάπτυξη της περιφερειακής προσπελασιμότητας και της συνοχής της Ευρώπης**
 - 3.1 Τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής της Ένωσης**
 - 3.2 Χωροταξικός σχεδιασμός σε ευρωπαϊκό επίπεδο: το ΣΑΚΧ**
 - 3.3 Συνοχή και Κοινή Πολιτική Μεταφορών**
- 4. Η μελλοντική πορεία**
 - 4.1 Ανταγωνιστικότητα και απασχόληση: μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας της κοινοτικής συνεισφοράς**
 - 4.2 Η διασύνδεση της Ένωσης: υλοποίηση των ΔΕΔ**
 - 4.3 Προώθηση προσιτών, αειφόρων μεταφορικών υπηρεσιών**

Στατιστικά παραρτήματα

- I. Δείκτες υποδομής και μέσων μεταφοράς**
- II. Η χρηματοδότηση του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης στον τομέα των μεταφορών**
 - A. Η περίοδος 1994-99**
 - B. Η περίοδος 1989-93 (Στόχος 1)**
- III. Η χρηματοδότηση της διευρωπαϊκής μεταφορικής υποδομής από το κονδύλιο του προϋπολογισμού για τα ΔΕΔ**
- IV. Η χρηματοδότηση της μεταφορικής υποδομής από το Ταμείο Συνοχής**
- V. Η χρηματοδότηση της μεταφορικής υποδομής από την ΕΤΕΠ**

1. Εισαγωγή

1. Οι μεταφορές διαδραματίζουν καίριο ρόλο στις προσπάθειες για τη μείωση των περιφερειακών και κοινωνικών ανισοτήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και για την ενδυνάμωση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της, όπως επιβεβαιώθηκε στην πρώτη έκθεση της Επιτροπής για τη Συνοχή (1996). Στόχος της παρούσας ανακοίνωσης είναι να εξεταστούν τρόποι, με τους οποίους η Κοινή Πολιτική Μεταφορών (ΚΠΜ) και οι κοινοτικές διαρθρωτικές πολιτικές που χρηματοδοτούνται κυρίως από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής μπορούν να προωθήσουν μια περισσότερο ισορροπημένη και αειφόρο ανάπτυξη του εδάφους της Ένωσης, ιδίως βελτιώνοντας την κατάσταση των περιφερειακών ή των ασθενέστερων περιοχών και των μειονεκτουσών κοινωνικών ομάδων¹.
2. Η Κοινή Πολιτική Μεταφορών αποσκοπεί στην προώθηση αποτελεσματικών και αειφόρων μεταφορικών συστημάτων, τα οποία καλύπτουν τις ανάγκες τόσο των ατόμων όσο και των επιχειρήσεων. Οι πολιτικές επιλογές, οι οποίες θέτουν το πλαίσιο σε επίπεδο Ένωσης για την ανάπτυξη της υποδομής μεταφορών και την παροχή υπηρεσιών, έχουν σαφείς επιπτώσεις στη σχετική προσπελασιμότητα των περιφερειών, καθώς και στην ανταγωνιστικότητά τους και τις προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης, και τα θέματα αυτά ενσωματώνονται στην ΚΠΜ. Η Κοινότητα συνεισφέρει επίσης στη δημιουργία και ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου υποδομής μεταφορών, μεταξύ άλλων και με την οικονομική στήριξη που παρέχεται από το κονδύλιο του προϋπολογισμού για τα ΔΕΔ-Μεταφορών. Ταυτόχρονα, μέσω των Διαρθρωτικών Ταμείων και του Ταμείου Συνοχής, καθώς και μέσω της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων στο πεδίο της δραστηριότητάς της, η Ένωση συμμετέχει άμεσα στην συγχρηματοδότηση επενδύσεων για την κατασκευή και τον εκσυγχρονισμό της μεταφορικής υποδομής και σε μέτρα για την εξασφάλιση της πλέον αποτελεσματικής χρήσης της στις ασθενέστερες περιφέρειές της, στο πλαίσιο ευρέων αναπτυξιακών προγραμμάτων για την προώθηση της περιφερειακής σύγκλισης². Τα μέτρα αυτά συμβάλλουν θεμελιακά στην ενοποίηση του ευρωπαϊκού εδάφους στο σύνολό του.

¹ Το άρθρο 129B δίνει έμφαση στον ρόλο των ΔΕΔ στην προσπάθεια να τεθούν στη διάθεση όλων των πολιτών της ΕΕ τα πλεονεκτήματα που δημιουργούνται από την εσωτερική αγορά, ιδίως μέσω της παροχής καλύτερων συνδέσεων από την περιφέρεια προς το κέντρο του εδάφους της ΕΕ. Η Συνθήκη του Άμστερνταμ ενισχύει την ανάγκη να δοθεί αυξημένη προσοχή στις ιδιαίτερα απομακρυσμένες περιφέρειες στο πλαίσιο των κοινοτικών πολιτικών.

² Αυτό αφορά ιδίως τις ασθενέστερες περιφέρειες (Στόχος 1), όπου υπάρχει αναπτυξιακή καθυστέρηση και όπου καταγράφονται τα χαμηλότερα επίπεδα κατά κεφαλή ΑΕΠ, εν γένει κάτω του 75% του κοινοτικού μέσου όρου. Η Ένωση ενισχύει επίσης περιοχές που πλήττονται από τη βιομηχανική παρακμή (Στόχος 2 των Διαρθρωτικών Ταμείων), αγροτικές προβληματικές περιοχές (Στόχος 5β) και περιοχές με ιδιαίτερα χαμηλή πυκνότητα πληθυσμού (Στόχος 6). Οι τελευταίες, οι οποίες βρίσκονται κυρίως στα ευπορότερα κράτη μέλη, έχουν πολύ μικρότερες ανάγκες από την άποψη της δημιουργίας υποδομής.

3. Η παρούσα ανακοίνωση υποδεικνύει τρόπους με τους οποίους μπορούν να συνδυαστούν οι προσπάθειες στα δύο πεδία πολιτικής, για να υπάρξει αποτελεσματικότερη συμβολή στην ανάπτυξη των ασθενέστερων περιφερειών και στην παροχή ευκαιριών στις μειονεκτούσες ομάδες, και ως εκ τούτου στη βελτίωση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Αφετηρία είναι η αναγνώριση της ανάγκης μεγαλύτερου συντονισμού στη μελλοντική ανάπτυξη της ΚΠΜ και των κοινοτικών περιφερειακών πολιτικών, αντιστοίχως, αρχίζοντας από το στάδιο του σχεδιασμού τους. Στη βάση αυτή, γίνονται ορισμένες συγκεκριμένες συστάσεις για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών, οι οποίες εστιάζονται στην επίτευξη των ακόλουθων στόχων:

- βελτίωση των προοπτικών οικονομικής ανάπτυξης, της ανταγωνιστικότητας και της απασχόλησης στις περιφέρειες·
- συμβολή στην ισόρροπη ανάπτυξη των Δεκαπέντε και δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την ενσωμάτωση νέων κρατών μελών·
- προώθηση της αειφόρου κινητικότητας και εξασφάλιση της διαθεσιμότητας μεταφορικών υπηρεσιών για όσους στερούνται της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων και για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα.

2. Συνοχή και Μεταφορές

2.1 Η μείωση των διαπεριφερειακών ανισοτήτων και ο ρόλος των μεταφορών

4. Οι γεωγραφικές ανισορροπίες στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι σημαντικές, με τη συγκέντρωση του πληθυσμού και της οικονομικής δραστηριότητας σε ορισμένες περιοχές - η οποία συνοδεύεται από υψηλό κόστος, λόγω συμφόρησης, ρύπανσης και επέκτασης των πόλεων - και φυγή του πληθυσμού σε άλλες. Ιδιαίτερα προβλήματα προσπελασιμότητας αντιμετωπίζουν οι απομακρυσμένες και νησιωτικές περιφέρειες της Ένωσης. Η πρώτη έκθεση για τη συνοχή επιβεβαίωσε την ισχυρή σύνδεση μεταξύ περιφερειακής γεωγραφικής θέσης και σχετικά χαμηλού βιοτικού επιπέδου, όπως αυτό μετράται από το περιφερειακό κατά κεφαλήν ΑΕΠ. Αυτή η σχέση επικρατεί σε ολόκληρη την Ένωση που απαρτίζεται από χώρες και περιφέρειες με πολύ διαφορετική ιστορική εμπειρία. Ενώ η εξήγηση είναι αναμφίβολα πολύπλοκη, φαίνεται σαφές ότι ακόμη και στην εποχή της πληροφορικής, οι μεταφορικές δυνατότητες για επιβάτες, αλλά και για εμπορεύματα είναι συχνά καίριας σημασίας για την περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και ευημερία.
5. Η μακροπρόθεσμη σχέση μεταξύ επιπέδου οικονομικής ανάπτυξης και μεταφορών γενικά δεν αμφισβητείται. Ένα αποτελεσματικό ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών είναι ουσιώδες για την οικονομική ανάπτυξη και για τη δυνατότητα των πολιτών της Ένωσης, των οικονομικών παραγόντων και των περιφερειακών και τοπικών κοινοτήτων να αντλήσουν πλήρως τα οφέλη ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα. Εντούτοις, ορισμένοι άλλοι παράγοντες υποδηλώνουν ότι η σχέση αυτή απαιτεί προσεκτική εξέταση. Πρώτον, για ορισμένα είδη οικονομικής δραστηριότητας, η μεταφορά εμπορευμάτων αντιπροσωπεύει σχετικά μικρό

μέρος του συνολικού κόστους παραγωγής³ και επομένως η επιρροή της στη χωροθέτηση της οικονομικής δραστηριότητας ενδεχομένως δεν είναι αποφασιστική.

6. Δεύτερον, ενώ οι βελτιωμένες μεταφορικές δυνατότητες εν γένει καθιστούν μια λιγότερο ανεπτυγμένη περιφέρεια ελκυστικότερη για τις επενδύσεις, μέσω της βελτίωσης της προσπέλασης στις εισροές και στις αγορές για τις εκροές, και μέσω της διευκόλυνσης των επιχειρηματικών ταξιδιών, υπάρχουν περιπτώσεις όπου οι βελτιώσεις στις μεταφορές κατέστησαν ευκολότερο για τις επιχειρήσεις των περισσότερο ανεπτυγμένων περιφερειών να προμηθεύουν αγαθά και υπηρεσίες κατευθείαν στις πτωχότερες, με ενδεχόμενη την παρακώλυση των προοπτικών οικονομικής ανάπτυξης των τελευταίων (αν και είναι πάντοτε δύσκολο να εκτιμηθεί το επίπεδο ανάπτυξης το οποίο θα υπήρχε χωρίς τις επενδύσεις). Ένα ακραίο παράδειγμα περιοχής που συνδυάζει σχετικά υψηλή υποδομή μεταφορών με αναπτυξιακή καθυστέρηση είναι το Mezzogiorno, ενώ το αντίθετο θα μπορούσε να λεχθεί για την Ιρλανδία ή τις Σκανδιναβικές περιφέρειες⁴.
7. Είναι σαφές ότι μόνες οι επενδύσεις στις μεταφορές δεν θα οδηγήσουν στη μείωση των αναπτυξιακών ανισοτήτων. Η επιτυχία των βελτιώσεων στις μεταφορές εξαρτάται από συμπληρωματικές προσπάθειες, ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι μειονεκτούσες περιφερειακές οικονομίες θα βρεθούν σε καλύτερη θέση για να αξιοποιήσουν τις παρεχόμενες ευκαιρίες. Υπάρχουν αποδείξεις που υποδηλώνουν ότι στο πλαίσιο αυτό, προσεκτικά επιλεγμένες επενδύσεις σε υποδομή μεταφορών στην Ελλάδα, την Ισπανία, την Ιρλανδία και την Πορτογαλία είχαν θετικές μακροπρόθεσμες επιπτώσεις στις ιδιωτικές επενδύσεις και την οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών, αν και μπορεί να υπάρχουν ευρείες διαφοροποιήσεις ως προς την τελική επίπτωση.⁵

2.2 Απασχόληση και Μεταφορές

8. Οι μεταφορές μπορούν να συμβάλουν στην απασχόληση με πολλούς τρόπους. Πρώτον, οι επενδύσεις στην υποδομή των μεταφορών συμβάλλουν στην απασχόληση τόσο μακροπρόθεσμα όσο και βραχυπρόθεσμα. Οι βραχυπρόθεσμες επιπτώσεις, οι οποίες προκύπτουν κατά τη φάση της κατασκευής, είναι ευκολότερο να μετρηθούν. Αυτό είναι συχνά ένα από τα ελκυστικά στοιχεία για τις δημόσιες επενδύσεις στην υποδομή των μεταφορών. Ενώ η βραχυπρόθεσμη τόνωση της απασχόλησης είναι ευπρόσδεκτη, ιδίως σε περιφέρειες με υψηλή ανεργία, δεν είναι ο πρωταρχικός στόχος των επενδύσεων στην υποδομή

³ Στις περισσότερες περιπτώσεις το μεταφορικό κόστος αντιπροσωπεύει ποσοστό κατώτερο του 5% του συνολικού κόστους παραγωγής.

⁴ Στην Ιταλία προβλήθηκε το επιχείρημα ότι η βελτίωση των μεταφορών κατά τη δεκαετία του 1950 και η μείωση του κόστους παράδοσης μεταξύ Βορρά και Νότου εξάλειψαν ένα βασικό παράγοντα που προστάτευε τις επιχειρήσεις του Νότου από τον ανταγωνισμό του Βορρά και συνέβαλαν στην επιτάχυνση της αποβιομηχάνισης.

⁵ Βλέπε, π.χ., LSE: "Μελέτη για την κοινωνικοοικονομική επίπτωση των έργων που χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Συνοχής (1997). Μελέτη που χρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

μεταφορών, ο οποίος είναι να εξασφαλιστούν μακροπρόθεσμα οφέλη με τη μορφή αυξημένης ανταγωνιστικότητας και τη δημιουργία σταθερής απασχόλησης. Η τελευταία είναι το βασικό ζητούμενο των κοινοτικών πολιτικών συνοχής. Αυτό σημαίνει ότι, στο πλαίσιο των περιφερειακών προγραμμάτων, πρέπει να γίνεται προσεκτική εκτίμηση της συμβολής των επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών στην ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση, σε σύγκριση με εναλλακτικές επενδύσεις σε τομείς όπως οι ΜΜΕ, η Ε&Α και το ανθρώπινο δυναμικό.

9. Δεύτερον, τα αποτελεσματικά μεταφορικά συστήματα είναι ουσιώδη για τη λειτουργία της αγοράς εργασίας, εφόσον εξασφαλίζουν την ευρύτερη δυνατή πρόσβαση των εργαζομένων στην απασχόληση. Ένα μέρος της ανεργίας στην Ευρώπη απορρέει από τις τριβές στην αγορά εργασίας που προκύπτουν από κακοσχεδιασμένα μεταφορικά συστήματα, τα οποία μπορούν να αποτελέσουν εμπόδιο στην κινητικότητα των ανέργων ακόμη και σε συγκριτικά μικρές αποστάσεις, για παράδειγμα στο ίδιο πολεοδομικό συγκρότημα. Σε αυξανόμενο βαθμό αναγνωρίζεται ότι η κάλυψη των αναγκών όσων δεν χρησιμοποιούν ιδιωτικά αυτοκίνητα είναι θεμελιώδης από την άποψη αυτή, ενώ παράλληλα έχει σημαντικά οφέλη από την άποψη της αποτελεσματικότητας και του περιβάλλοντος. Εδώ το ζήτημα που ενδιαφέρει κυρίως είναι συχνά όχι η κατασκευή νέας μεταφορικής υποδομής, αλλά η παροχή μεταφορικών υπηρεσιών (ιδίως δημοσίων συγκοινωνιών).

3. Πολιτικές για την ανάπτυξη της περιφερειακής προσπελασιμότητας και της συνοχής της Ευρώπης

3.1 Τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής της Ένωσης και η ΕΤΕΠ

10. Η βελτίωση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής είναι ένας από τους βασικούς στόχους της Ένωσης. Από τη μεταρρύθμιση των Διαρθρωτικών Ταμείων το 1988, οδήγησε σε σημαντική αύξηση των πόρων της Ένωσης που διατίθενται για την προώθηση των επενδύσεων σε κεφάλαιο και ανθρώπινους πόρους με στόχο τη μείωση των αναπτυξιακών διαφορών. Τα στατιστικά στοιχεία αποδεικνύουν ότι οι ασθενέστερες περιφέρειες της Ένωσης - επιλέξιμες βάσει του Στόχου 1 των Διαρθρωτικών Ταμείων - έχουν σημαντικά επενδυτικά ελλείμματα σε σύγκριση με την υπόλοιπη Ένωση, με μείζονα κενά στην οικονομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών (βλ. παράρτημα). Ελλείμματα υποδομής υπάρχουν επίσης σε άλλες ενισχυόμενες περιφέρειες που βρίσκονται στα ευπορότερα κράτη μέλη, ιδίως στις πλέον απομακρυσμένες και περιφερειακές περιοχές.
11. Η στήριξη της Ένωσης προσπάθησε να καλύψει τα κενά, εντάσσοντας τις προσπάθειές της σε ευρέα, στρατηγικά αναπτυξιακά προγράμματα, τα οποία αποσκοπούν στην επιτάχυνση των επενδύσεων στις βασικές υποδομές, στη στήριξη των βελτιώσεων του ανθρώπινου δυναμικού και στη βελτίωση του γενικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος. Από το 1989, οι ενέργειες στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) - του μεγαλύτερου

από τα τέσσερα Διαρθρωτικά Ταμεία και βασικής πηγής κοινοτικής χρηματοδότησης για επενδύσεις σε υποδομή - συντονίζονται με τις αντίστοιχες στο πλαίσιο των άλλων Ταμείων για την υλοποίηση των αναπτυξιακών προγραμμάτων.

12. Από το 1993, τα Διαρθρωτικά Ταμεία συμπληρώθηκαν από το Ταμείο Συνοχής, το οποίο στηρίζει επενδυτικά σχέδια στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, όπως και επενδύσεις σε περιβαλλοντική υποδομή.
13. Το ΕΤΠΑ συμμετέχει στη χρηματοδότηση επενδύσεων σε μεταφορική υποδομή στις αναπτυξιακά καθυστερημένες περιφέρειες που χαρακτηρίζονται ως περιφέρειες του Στόχου 1 (όπου, κατά γενικό κανόνα, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ είναι κατώτερο από το 75% του κοινοτικού μέσου όρου). Η χρηματοδότηση αυτή συμπεριλαμβάνει άμεση συνεισφορά στην ανάπτυξη των ΔΕΔ.
14. Τα στρατηγικά σχέδια για τις ενισχυόμενες περιφέρειες, γνωστά ως Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης (ΚΠΣ), θέτουν τις προτεραιότητες και τις κατευθυντήριες γραμμές για τις επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών. Εκτός των ΚΠΣ, ορισμένα προγράμματα που οργανώνονται με πρωτοβουλία της Επιτροπής, όπως το REGIS (για τις ιδιαίτερα απομακρυσμένες περιφέρειες) ή το INTERREG (διασυνοριακή συνεργασία), στηρίζουν επίσης επενδύσεις σε υποδομή μεταφορών.
15. Κατά την πρώτη περίοδο προγραμματισμού, 1989-1993, στα ΚΠΣ του Στόχου 1 τα Διαρθρωτικά Ταμεία (ΕΤΠΑ) αφιέρωσαν περίπου 8 δισεκατ. ECU (σε τιμές 1994) για επενδύσεις σε υποδομή μεταφορών (σχεδόν 50% του συνολικού ποσού των 16,2 δισεκατ. ECU που διατέθηκε για επενδύσεις σε βασική υποδομή). Για την τρέχουσα περίοδο, 1994-99, 13,7 δισεκατ. ECU περίπου έχουν διατεθεί για επενδύσεις σε μεταφορές στις περιφέρειες του Στόχου 1. Από το ποσό αυτό, περίπου 70% προορίζεται για οδούς και αυτοκινητοδρόμους, 16% για σιδηροδρόμους, 3% για αεροδρόμια, 5% για λιμένες και 4,5% για άλλες συναφείς με τις μεταφορές ενέργειες (ανάπτυξη των διατροφικών μεταφορών, των δημοσίων συγκοινωνιών καθώς και μεταφορικές μελέτες).
16. Όσον αφορά το Ταμείο Συνοχής, περίπου το 50% των διαθέσιμων κονδυλίων στηρίζει έργα για τη βελτίωση της μεταφορικής υποδομής, αποκλειστικά στα ΔΕΔ σύμφωνα με τους όρους της Συνθήκης. Το Ταμείο Συνοχής σήμερα παρεμβαίνει σε τέσσερις χώρες (Ελλάδα, Ισπανία, Ιρλανδία και Πορτογαλία), επενδύοντας άνω των 5 δισεκατ. ECU μεταξύ 1993 και 1999 για την ανάπτυξη σημαντικών συνδέσεων των ΔΕΔ⁶ - περίπου 69% για οδούς και αυτοκινητοδρόμους, 23% για σιδηροδρόμους, 4,4% για αεροδρόμια, 3% για λιμένες και 0,5% για το VTS.
17. Χάρη στην προσπάθεια που καταβλήθηκε από το 1989, τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής υπήρξαν βασική πηγή χρηματοδότησης για την ανάπτυξη της μεταφορικής υποδομής της Ευρώπης, ενώ παράλληλα συμβάλλουν στη

⁶ Το Ταμείο Συνοχής και το ΕΤΠΑ συμβάλλουν στην ανάπτυξη των έργων προτεραιότητας των ΔΕΔ όσον αφορά τους ελληνικούς αυτοκινητοδρόμους, τις συνδέσεις πολλαπλών μέσων μεταφοράς Πορτογαλίας/Ισπανίας, τον οδικό άξονα Ιρλανδίας/ΗΒ/Μπενελούξ, τον νότιο κλάδο του TMT, τη σιδηροδρομική σύνδεση Κορκ/Δουβλίνου/Μπέλφαστ.

βελτίωση της προσπελασιμότητας των περιφερειακών και απομακρυσμένων περιοχών της, αν και η κάλυψη των ανισοτήτων θα παραμείνει μια μακροπρόθεσμη πρόκληση (βλ. στατιστικούς πίνακες). Ταυτόχρονα αναγνωρίζεται ότι οι μεταφορικές ανάγκες των ασθενέστερων περιφερειών της Ένωσης δεν ταυτίζονται με τις ανάγκες των ισχυρότερων περιφερειών· δεν είναι ούτε αναγκαίο ούτε επιθυμητό να επιδιωχθεί η αναπαραγωγή των μεταφορικών συστημάτων των τελευταίων στις πρώτες, για παράδειγμα, όσον αφορά την ισορροπία μεταξύ των διάφορων μέσων μεταφοράς. Η μείωση των δυσμενών περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεταφορών και η προώθηση της μετατόπισης προς τους πλέον φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς πρέπει επίσης να ενθαρρυνθούν στις περιφερειακές και απομακρυσμένες περιοχές.

18. Η ΕΤΕΠ συμβάλλει επίσης με τις δανειοδοτήσεις της στην υλοποίηση των στόχων της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της Κοινότητας. Η περιφερειακή ανάπτυξη είναι μια από τις κορυφαίες προτεραιότητες της ΕΤΕΠ από την ίδρυσή της. Τα δύο τρίτα των δανειοδοτήσεων της Τράπεζας κατευθύνονται σε περιφερειακούς στόχους, εκ των οποίων μεγάλο μέρος - περίπου το ένα τρίτο - στη χρηματοδότηση έργων μεταφορικής υποδομής (βλ. παράρτημα IV). Η δράση της ΕΤΕΠ υλοποιείται σε στενή συνεργασία με τα Διαρθρωτικά Ταμεία, το Ταμείο Συνοχής και τον προϋπολογισμό των ΔΕΔ. Ειδικότερα, το ένα τέταρτο των δανείων της ΕΤΕΠ για έργα περιφερειακής ανάπτυξης περιλαμβάνει εργασίες συγχρηματοδοτούμενες με τα Διαρθρωτικά Ταμεία.

3.2 Χωροταξικός σχεδιασμός σε ευρωπαϊκό επίπεδο: το ΣΑΚΧ

19. Οι περιφερειακές πολιτικές της Ένωσης συμβάλλουν στην υπερπήδηση του προβλήματος της άνισης ανάπτυξης στην Ευρώπη. Απαιτούνται εντούτοις επιπρόσθετες και συμπληρωματικές προσπάθειες σε υπερεθνικό επίπεδο, για να προωθηθεί μια περισσότερο ισορροπημένη ανάπτυξη στο σύνολο του εδάφους της. Αυτό ισχύει ιδίως για τις μεταφορές, όπου το ιστορικό της χωριστής εθνικής ανάπτυξης είχε ως αποτέλεσμα ένα δίκτυο με πολλές ανακολουθίες σε ευρωπαϊκό επίπεδο, που αφορά ασύμβατα συστήματα και τεχνικές προδιαγραφές καθώς και άσκοπες επαναλήψεις και σπατάλη πόρων. Η αναγκαιότητα ενός περισσότερο συνεκτικού μεταφορικού συστήματος σε ευρωπαϊκό επίπεδο, το οποίο ταυτόχρονα θα προωθεί την πλέον ισόρροπη χρήση του εδάφους, έχει αναγνωριστεί από την Ένωση στην ίδια την Συνθήκη όσον αφορά τα διευρωπαϊκά δίκτυα, όπως αναπτύσσεται στην ενότητα 3.3. παρακάτω.
20. Οι μεταφορές αποτελούν επίσης ουσιώδες στοιχείο του Σχεδίου Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ). Το πρώτο επίσημο σχέδιο εγκρίθηκε στην άτυπη συνάντηση των Υπουργών στο Noordwijk τον Ιούνιο 1997 ως έγγραφο αναφοράς που καθορίζει τις κατευθυντήριες γραμμές για μια ολοκληρωμένη και κοινή προσέγγιση στο χωροταξικό σχεδιασμό σε επίπεδο ΕΕ. Το ΣΑΚΧ ενδυναμώνει τους κοινοτικούς στόχους ως προς τις μεταφορές και τη συνοχή, προσδιορίζοντας την ανάγκη βελτιωμένης προσπελασιμότητας και αποτελεσματικότερης και πλέον αειφόρου χρησιμοποίησης της υποδομής και παρέχοντας στήριξη για την ανάπτυξη των ασθενέστερων περιφερειών της Κοινότητας.

21. Η συνεργασία μεταξύ όλων των επιπέδων διακυβέρνησης και του ιδιωτικού τομέα θεωρείται ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση της χρησιμότητας του ΣΑΚΧ, ως εργαλείου προαγωγής της ανάπτυξης. Η στρατηγική προσέγγιση στη χωρική ανάπτυξη που προτείνεται από το ΣΑΚΧ επιδιώκει να ασκήσει επιρροή στο μακροπρόθεσμο μέλλον. Για να είναι αποτελεσματική, όλοι οι σχετικοί φορείς πρέπει να συμμετάσχουν στη δημιουργία μιας συνεκτικής κοινής θεώρησης για την ανάπτυξη του εδάφους της Ευρώπης.

3.3 Συνοχή και Κοινή Πολιτική Μεταφορών

22. Η εξέλιξη της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών (ΚΠΜ) αποδεικνύει την αυξανόμενη αναγνώριση του ρόλου της στην περιφερειακή και κοινωνική ανάπτυξη και στην ευρωπαϊκή συνοχή. Η ΚΠΜ αρχικά καθοδηγείτο από την αναγνώριση του θεμελιώδους ρόλου των μεταφορών στην επίτευξη της εσωτερικής αγοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία προέβλεπε την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων και υπηρεσιών, εργαζομένων και κεφαλαίου πέραν των εθνικών συνόρων μεταξύ των κρατών μελών. Με την υπογραφή της συνθήκης του Μάαστριχτ, περισσότερη έμφαση δόθηκε στην ανάπτυξη ενός Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ), στη συμβολή στην οικονομική και κοινωνική συνοχή και στην αειφορία των μεταφορικών συστημάτων από περιβαλλοντική άποψη. Η ΚΠΜ μπορεί να συμβάλλει στη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και στη βελτίωση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής με πολλούς τρόπους, δημιουργώντας πολλές ευκαιρίες για την καθιέρωση θετικών συνεργιών με πολιτικές που χρηματοδοτούνται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής, όπως αναπτύσσεται στις επόμενες ενότητες.

Η πολιτική για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΕΔ)

23. Μια ενοποιημένη Ευρώπη με μια ενιαία αγορά απαιτεί ένα περιεκτικό δίκτυο σύγχρονων μεταφορικών συνδέσεων σε ολόκληρο το έδαφός της, το οποίο θα συνδέει όλα τα βασικά πληθυσμιακά κέντρα της, πράγμα που αντικατοπτρίζεται στο κεφάλαιο της Συνθήκης για τα ΔΕΔ. Η Συνθήκη επίσης τονίζει την ιδιαίτερη σημασία των εν λόγω διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών προκειμένου να "συνδεθούν οι νησιωτικές, οι μεσόγειες και οι περιφερειακές περιοχές με τις κεντρικές περιοχές της Κοινότητας". Η Ένωση στηρίζει έργα κοινού ενδιαφέροντος, συγχρηματοδοτώντας μελέτες σκοπιμότητας και παρέχοντας εγγυήσεις δανείων, επιδοτήσεις αμοιβών, επιδοτήσεις επιτοκίου και, υπό ορισμένες περιστάσεις, άμεσες επιχορηγήσεις. Έχει προγραμματιστεί η χορήγηση περίπου 1,8 δισεκατ. ECU για τα ΔΕΔ κατά την περίοδο 1995-1999.
24. Τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής αποτέλεσαν επίσης βασική πηγή χρηματοδότησης για την ανάπτυξη των ΔΕΔ. Κατά την τρέχουσα περίοδο προγραμματισμού, 1994-1999, το ΕΤΠΑ θα συνεισφέρει περίπου 3,5 δισεκατ. και το Ταμείο Συνοχής περίπου 5 δισεκατ. ECU για την υλοποίηση έργων των ΔΕΔ. Κατά την περίοδο 1994-1997, η ΕΤΕΠ συνήψε συμβάσεις χρηματοδότησης δανείων για έργα των ΔΕΔ μεταφορών συνολικού ύψους 14,2 δισεκατ. ECU. Εν τω μεταξύ, στο τέλος του 1997 το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων είχε παράσχει

από την αρχή της λειτουργίας του το 1994 510 εκατ. ECU σε εγγυήσεις για έργα των ΔΕΔ μεταφορών. Στις προτάσεις της που περιέχονται στο Πρόγραμμα Δράσης 2000 για τη δημιουργία του πλαισίου της μελλοντικής χρηματοδότησης των πολιτικών της Ένωσης, η Επιτροπή τόνισε ότι "η συνεχιζόμενη ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων θα χρησιμεύσει στην προώθηση τόσο της αειφόρου ανάπτυξης όσο και της εσωτερικής συνοχής της Ένωσης, δημιουργώντας στενότερους δεσμούς μεταξύ των περιφερειών"⁷.

25. Το 1996, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκριναν τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές ορίζουν το δίκτυο έτσι ώστε να καλύπτει ολόκληρο το έδαφος της Ένωσης. Αναμένεται να βελτιώσει την προσπελασιμότητα, εστιάζοντας στις συνδέσεις μεταξύ νησιωτικών, μεσόγειων και περιφερειακών περιοχών και των βασικών κέντρων, όπως απαιτεί η Συνθήκη, αλλά και να συνδέσει τα βασικά πολεοδομικά συγκροτήματα και τις περιφέρειες της Κοινότητας. Μια από τις προτεραιότητες είναι η ενσωμάτωση περιβαλλοντικών ζητημάτων στο σχεδιασμό και την ανάπτυξη του δικτύου. Ανταποκρινόμενη στην εντολή που της δίδεται με τις κατευθύνσεις για τα ΔΕΔ, η Επιτροπή εξετάζει επί του παρόντος τη μεθοδολογία για τη στρατηγική περιβαλλοντική αξιολόγηση των ΔΕΔ.
26. Οι ανάγκες των περιφερειακών περιοχών έχουν ληφθεί υπόψη κατά το σχεδιασμό του Διευρωπαϊκού Δικτύου. Ενόψει του βασικού ρόλου που διαδραματίζουν οι αερομεταφορές στις απομακρυσμένες περιφέρειες, έχει δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στα μικρότερα αεροδρόμια που βρίσκονται στα νησιά, ιδίως όσα εξαρτώνται από τον τουρισμό, και στις απομακρυσμένες περιοχές των σκανδιναβικών και των νότιων κρατών μελών. Πολλές από τις περιφερειακές περιοχές έχουν μακρές ακτογραμμές και νησιά, ώστε είναι ιδιαίτερα σημαντικό να ενσωματωθούν οι ναυτιλιακές μεταφορές σε ένα συνολικό ολοκληρωμένο μεταφορικό δίκτυο. Εντούτοις, το αδύνατο σημείο συχνά είναι η έλλειψη αποτελεσματικότητας στους λιμένες όπου πραγματοποιούνται οι διατροπικές συνδέσεις. Μια πρόταση για την ενίσχυση των λιμένων στα ΔΕΔ έχει υποβληθεί στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
27. Η ολοκλήρωση των ΔΕΔ μεταφορών σαφώς αποτελεί αναγκαία συνθήκη για την χωροταξική ολοκλήρωση και την αύξηση της προσπελασιμότητας. Εντούτοις, οι μελέτες επιβεβαιώνουν ότι, για να εξασφαλιστεί το μέγιστο όφελος από τα ΔΕΔ, η ανάπτυξή τους πρέπει να ενταχθεί σε μια ευρύτερη στρατηγική⁸. Μεταξύ των συμπερασμάτων που έχουν εξαχθεί για τις επιπτώσεις τους είναι:
 - οι μεσαίου μεγέθους πόλεις στις κεντρικές περιφέρειες που βρίσκονται επάνω στους κόμβους ή τους διαδρόμους των ΔΕΔ τείνουν να απολαμβάνουν τα μεγαλύτερα οφέλη προσπελασιμότητας. Πολλές πόλεις που βρίσκονται επί

⁷ Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1997) : "Πρόγραμμα Δράσης 2000: για μια ισχυρότερη και ευρύτερη Ευρώπη"

⁸ Μελέτη προσπελασιμότητας για τις περιφερειακές περιοχές του κοινοτικού εδάφους: Δείκτης ICON 1995 & 2020, MCRIT Βαρκελώνη, Νοέμβριος 1994

- δικτύων τρένων μεγάλης ταχύτητας και αυτοκινητοδρόμων μπορούν να αναμένουν σημαντική βελτίωση στην προσπελασιμότητά τους:
- οι κύριες μητροπολιτικές περιοχές επωφελούνται επίσης σημαντικά από την υλοποίηση των ΔΕΔ, αλλά σε μικρότερη έκταση από ό,τι οι πόλεις μεσαίου μεγέθους. Αυτό αντανακλά την ήδη ανεπτυγμένη μεταφορική υποδομή στις περιφέρειες αυτές·
 - για να αντλήσουν οι περιφερειακές και απομακρυσμένες περιοχές το μέγιστο όφελος από τα ΔΕΔ, θα απαιτηθεί συμπληρωματική επένδυση σε δευτερεύοντα δίκτυα.
28. Τα ζητήματα αυτά απασχόλησαν σημαντικά όσους ασχολήθηκαν με την προπαρασκευή ολοκληρωμένων κοινοτικών περιφερειακών προγραμμάτων στο πλαίσιο των Διαρθρωτικών Ταμείων, τα οποία επεδίωξαν να συνδυάσουν τη στήριξη για έργα ΔΕΔ στο έδαφος των ενισχυόμενων περιφερειών με τη στήριξη επενδύσεων στα τοπικά δίκτυα.

Δημόσιες συγκοινωνίες

29. Οι τοπικές και περιφερειακές επιβατικές μεταφορές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην αποτελεσματική λειτουργία της αγοράς εργασίας και στην οικονομική ανάπτυξη αλλά και ως υπηρεσία προς τους καταναλωτές. Στις αστικές περιοχές της Ευρώπης οι δημόσιες συγκοινωνίες μπορούν να συμβάλουν στην επίτευξη των κοινοτικών περιβαλλοντικών στόχων, για παράδειγμα σε σχέση με τον θόρυβο και την ποιότητα της ατμόσφαιρας, και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και της κοινωνικής συνοχής, μειώνοντας την απομόνωση των υποβαθμισμένων περιοχών κατοικίας και βελτιώνοντας την προσπελασιμότητα των κέντρων των πόλεων που χρειάζονται αναζωογόνηση. Οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι επίσης ιδιαίτερα σημαντικές σε όσους ζουν σε αγροτικές περιοχές και δεν έχουν πρόσβαση σε ιδιωτικά αυτοκίνητα. Επιπλέον, οι προσπάθειες να καταστούν οι δημόσιες συγκοινωνίες περισσότερο φιλικές προς τον χρήστη συμβάλλουν στη διεύρυνση των επιλογών που διανοίγονται για τα άτομα με προβλήματα κινητικότητας.
30. Οι δημόσιες συγκοινωνίες επομένως μπορούν να διαδραματίσουν συμπληρωματικό ρόλο στις γενικές προσπάθειες της Ένωσης για την καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού. Εκτιμήσεις υποδεικνύουν ότι έως και 40% των ευρωπαϊκών νοικοκυριών δεν έχουν πρόσβαση σε ιδιωτικά αυτοκίνητα, έτσι ώστε η διαθεσιμότητα δημοσίων συγκοινωνιών είναι αναγκαία για την κινητικότητα μεγάλης μερίδας του πληθυσμού, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με προβλήματα κινητικότητας, και για την πρόσβαση σε ευκαιρίες απασχόλησης. Στο πλαίσιο αυτό, οι επενδύσεις στις δημόσιες συγκοινωνίες μπορούν να συμβάλουν στην ταυτόχρονη επίτευξη διαφορετικών στόχων πολιτικής (π.χ. βελτίωση της κινητικότητας ιδίως για τις μειονεκτούσες κοινωνικές ομάδες, μείωση της συμφόρησης και των εκπομπών CO₂) και πρέπει να τύχουν περισσότερης προσοχής, εάν χρειάζεται δε να στηριχθούν από τα Διαρθρωτικά Ταμεία.
31. Η ανακοίνωση και το πρόγραμμα δράσης για το δίκτυο των πολιτών υπογραμμίζει τη σημασία εναλλακτικών λύσεων ως προς τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου

και γενικότερα ως προς τους τρόπους και τα μέσα υλοποίησης των δυνατοτήτων για τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές στην Ευρώπη.

Δημόσιες υπηρεσίες

32. Η ελευθέρωση του τομέα των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση βάσει της ΚΠΜ, με στόχο τη δημιουργία μιας ανοικτής και ανταγωνιστικής αγοράς, έχει ενταχθεί σε ένα νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο επιδιώκει να παράσχει τις συνθήκες που θα εξασφαλίσουν τη διαθεσιμότητα και θα καταστήσουν οικονομικά προσιτές τις μεταφορικές υπηρεσίες για όλους τους ευρωπαίους πολίτες. Η ελευθέρωση των υπηρεσιών χωρίς να υπάρχει το κατάλληλο ρυθμιστικό πλαίσιο θα μπορούσε να οδηγήσει, πρώτον, στη μειωμένη παροχή υπηρεσιών στις αραιοκατοικημένες, αγροτικές ή απομακρυσμένες περιφέρειες και δεύτερον, στην καθιέρωση ενός συστήματος προτιμήσεων μεταξύ τρόπων μεταφοράς που είναι αναποτελεσματικό και μη διατηρήσιμο μακροπρόθεσμα. Υπάρχει έτσι ο κίνδυνος να υπονομευθούν οι προσπάθειες της Ένωσης στο πλαίσιο των περιφερειακών προγραμμάτων της να αναπτύξει νέες ευκαιρίες για τις περιοχές αυτές. Η Ένωση ανεγνώρισε ρητά στη νέα Συνθήκη που εγκρίθηκε στο Άμστερνταμ τον Ιούνιο 1997 ότι μόνες οι δυνάμεις της αγοράς δεν αρκούν πάντοτε, συμπεριλαμβάνοντας στη Συνθήκη μια αναφορά στη σημασία των υπηρεσιών γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος για "την προώθηση της κοινωνικής και εδαφικής συνοχής".
33. Από την άποψη της συνοχής, σημαντικό ζήτημα είναι να εξασφαλιστεί ότι η ΚΠΜ δημιουργεί πλαίσια, τα οποία καθιστούν δυνατή τη διατήρηση μεταφορικών υπηρεσιών που είναι λιγότερο κερδοφόρες από καθαρά οικονομική άποψη, αλλά έχουν υψηλή κοινωνικοοικονομική αξία. Στις περιπτώσεις που οι μεταφορικές υπηρεσίες δεν είναι ικανές να καλύψουν το κόστος λειτουργίας, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, ενδέχεται να είναι αναγκαίες συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για λόγους περιφερειακής ανάπτυξης ή για κοινωνικούς λόγους.
34. Ταυτόχρονα, είναι αναγκαία η σύνεση στον ορισμό των δημοσίων υπηρεσιών και την ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας. Οι συμβάσεις αυτές πρέπει να ανατίθενται με διαδικασίες που είναι διαφανείς, αντικειμενικές και από την άποψη της αναθέτουσας αρχής ουδέτερες. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η χορήγηση απεριόριστων και αποκλειστικών δικαιωμάτων σε μεμονωμένες επιχειρήσεις στον τομέα των χερσαίων μεταφορών δεν αποτέλεσε εγγύηση παροχής ποιοτικών υπηρεσιών.
35. Τα κοινοτικά πλαίσια για τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας που βρίσκονται σήμερα σε εφαρμογή περιλαμβάνουν τις συμβάσεις στον ναυτιλιακό τομέα για την παροχή συχνά λιγότερο κερδοφόρων υπηρεσιών στις νησιωτικές κοινότητες. Τα κράτη μέλη επιτρέπεται να συνδέουν τη χορήγηση δικαιωμάτων ενδομεταφορών με τη θέσπιση κανόνων δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίοι υποχρεώνουν τις ναυτιλιακές εταιρίες να εκτελούν τακτικά δρομολόγια από, προς ή μεταξύ των νησιών⁹. Στον

⁹ Κανονισμός αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου. Επιπλέον, οι κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις προς τις θαλάσσιες μεταφορές επιτρέπουν, υπό ορισμένους όρους, την άμεση ενίσχυση πλοιοκτητών για την κάλυψη λειτουργικών ζημιών που οφείλονται σε υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας για τακτικά δρομολόγια σε λιμένες που εξυπηρετούν τις περιφερειακές περιοχές της ΕΕ ή

τομέα των αερομεταφορών τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, για να εξασφαλίζουν την παροχή υπηρεσιών σε γραμμές που εξυπηρετούν περιφερειακές ή υπανάπτυκτες περιοχές ή σε άλλες μη κερδοφόρες γραμμές που κρίνονται ζωτικές για την οικονομική ανάπτυξη της συγκεκριμένης περιφέρειας¹⁰. Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας έχουν ήδη εφαρμοστεί σε περισσότερα από 120 μεμονωμένα δρομολόγια.

Δίκαιη και αποτελεσματική τιμολόγηση των μεταφορών

36. Σημαντικό ζήτημα είναι η τιμολόγηση των μεταφορικών υπηρεσιών. Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική κατανομή των πόρων, οι καταβαλλόμενες τιμές πρέπει να αντανακλούν το πραγματικό κόστος των πόρων που καταναλώνονται. Οι τιμές δεν πρέπει να αφορούν απλώς το σχετικό ιδιωτικό κόστος, αλλά να περιλαμβάνουν το εξωτερικό κόστος που συνδέεται με τις περιβαλλοντικές βλάβες λόγω των μεταφορών, τις ζημίες που οφείλονται στην κυκλοφοριακή συμφόρηση, σε ατυχήματα κ.λπ. (τις καλούμενες εξωτερικές οικονομίες). Αυτό αναγνωρίζεται στο Λευκό Βιβλίο της Επιτροπής για τη χρέωση της υποδομής των μεταφορών, το οποίο συνιστά τα τέλη χρήσης της υποδομής να αντανακλούν κανονικά το οριακό κόστος τη στιγμή της χρήσης και να λαμβάνεται υπόψη το εξωτερικό κόστος των μεταφορών μέσω των κατάλληλων συνδυασμών φόρων και διοδίων. Αυτό κρίνεται ως ο καλύτερος τρόπος για την εξασφάλιση αποτελεσματικών μεταφορών και αειφόρου κινητικότητας μακροπρόθεσμα προς όφελος όλων των περιφερειών και των οικονομιών της Ένωσης.
37. Η αποτελεσματικότερη χρήση των μεταφορών θα οδηγήσει σε μειωμένο μεταφορικό κόστος για ολόκληρη τη κοινωνία και σε μειωμένο κόστος για ορισμένους παραγωγούς. Εντούτοις, σε ορισμένες περιπτώσεις το μεταφορικό κόστος ενδέχεται να αυξηθεί. Αυτό ενδέχεται να αληθεύει ιδίως στην περίπτωση παραγωγών που βρίσκονται στις περιφερειακές περιοχές, εξαρτώνται από ένα και μόνο τρόπο μεταφοράς και πωλούν σε μεγάλες αποστάσεις στις μείζονες αγορές του κέντρου σε ανταγωνισμό με τοπικούς παραγωγούς. Ορισμένες περιφερειακές περιοχές ενδέχεται επομένως να επιθυμούν να λάβουν μέτρα για να προωθήσουν την ανταγωνιστική θέση των παραγωγών αυτών, βοηθώντας τους να προσαρμόσουν τις παραγωγικές διαρθρώσεις υπέρ προϊόντων με υψηλότερη σχέση αξίας προς βάρος και βελτιώνοντας τη ποιότητα και τη ποικιλία των βασικών μεταφορικών συστημάτων, με τη στήριξη, εάν χρειάζεται, των Διαρθρωτικών Ταμείων και του Ταμείου Συνοχής. Γενικά, πάντως, το Λευκό Βιβλίο, το οποίο λαμβάνει υπόψη τα ζητήματα συνοχής¹¹, εισηγείται, όπου

δρομολόγια με χαμηλή επιβατική κίνηση που θεωρούνται ζωτικά για την οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών αυτών.

¹⁰ Κανονισμός αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου.

¹¹ Το Λευκό Βιβλίο αναγνωρίζει ότι πρέπει να εξεταστεί η επίπτωση των μεταβολών στις τιμές των μεταφορών επί των περιφερειακών ή υπανάπτυκτων περιοχών. Οι επιβαρύνσεις αυτές θα διαφοροποιούνται έτσι ώστε να επηρεάζονται λιγότερο οι περιφέρειες με τη μικρότερη συμφόρηση και ρύπανση. Στις περιπτώσεις όπου θα υπήρχε ζήτημα μήπως οι υψηλότερες επιβαρύνσεις για τους χρήστες των μεταφορών παρακωλύσουν την οικονομική ανάπτυξη των περιφερειακών ή υπανάπτυκτων περιοχών, θα μπορεί να προβλεφθεί η εύκαμπτη και σταδιακή υλοποίηση των τιμολογιακών μεταρρυθμίσεων.

υπάρχει μικρή υποδομή και συμφόρηση στις αγροτικές ή περιφερειακές περιοχές, οι επιβαρύνσεις που αντανakλούν το κόστος να είναι χαμηλές, ώστε δεν υπάρχει λόγος να πιστεύει κανείς ότι κατά γενικό κανόνα οι περιφερειακές και λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές θα επηρεαστούν αρνητικά από την εφαρμογή ενός καθεστώτος χρέωσης με βάση το οριακό κόστος. Επιπλέον, όπως τονίστηκε προηγουμένως, το σύστημα είναι πιθανό να παράγει σημαντικά γενικά οφέλη, τα οποία θα αποκομίζουν επίσης οι λιγότερο ανεπτυγμένες οικονομικά περιφέρειες.

Ολοκλήρωση του μεταφορικού συστήματος και διατροφικότητα

38. Βασικό χαρακτηριστικό ενός επιτυχούς μεταφορικού δικτύου είναι η ικανότητά του να συνδυάζει διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς σε ένα συνεκτικό μεταφορικό σύστημα για τη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων. Η γεωγραφική θέση των περισσότερων από τα πτωχότερα κράτη μέλη είναι τέτοια, ώστε συχνά χρειάζονται περισσότεροι από ένα τρόποι μεταφοράς, για να εξασφαλίσουν συνδέσεις με το κέντρο, ιδίως για τη διακίνηση εμπορευμάτων. Στην ανακοίνωσή της σχετικά με τις διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές (1997)¹², η Επιτροπή εντόπισε ευκαιρίες για την ανάπτυξη των διατροφικών μεταφορών, οι οποίες θα μπορούσαν να προσφέρουν νέες επιλογές σε επιχειρήσεις και μεταφορείς και μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα κόστους σε μεγάλες αποστάσεις. Πολλά από τα σημεία συμφόρησης που εντοπίζονται στο μεταφορικό σύστημα έχουν άμεση σημασία για τις περιφερειακές περιοχές της Ένωσης. Ως ένα περαιτέρω μέτρο για την προώθηση των διατροφικών μεταφορών, η Επιτροπή ενέκρινε μια πρόταση για την ένταξη θαλάσσιων λιμένων, λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και διατροφικών τερματικών σταθμών στο ΔΕΔ¹³.

Δημόσια και ιδιωτική χρηματοδότηση

39. Υπάρχει μια μακρά παράδοση δημόσιας χρηματοδότησης της μεταφορικής υποδομής και των συναφών υπηρεσιών, αν και η εμπειρία διαφέρει μεταξύ των κρατών μελών. Με την πάροδο του χρόνου, εντούτοις, υπήρξε μια τάση για μεγαλύτερη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, η οποία αντικατοπτρίζει την επιθυμία να εισαχθεί σε μεγαλύτερο βαθμό η πειθαρχία της αγοράς, ενίοτε μέσω ιδιωτικοποιήσεων, και να μειωθεί η πίεση στους δημόσιους προϋπολογισμούς. Μέσω της ανάμιξης δημόσιων και ιδιωτικών χρηματοδοτικών πόρων και διαχείρισης, η βιωσιμότητα των έργων μπορεί συχνά να αυξηθεί. Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα θα καθορίζεται από την προοπτική επίτευξης κατάλληλων εσόδων εντός αποδεκτών ορίων αβεβαιότητας και πρέπει να εξεταστεί προσεκτικά η κατανομή των κινδύνων μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα¹⁴.
40. Οι μεταφορικές υποδομές που συγχρηματοδοτούνται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής επεδίωξαν να μεγιστοποιηθεί η χρήση εναλλακτικών

¹² Com (97) 243 τελικό, της 29.5.97

¹³ Com (97) 681

¹⁴ π.χ. η ιδιωτική εταιρία κατασκευάζει την υποδομή και το κράτος (ή ο χρήστης ή και οι δύο) πληρώνει τη χρήση της υποδομής, κατ' αναλογία προς τον όγκο της κυκλοφορίας επί της οδού.

λύσεων ως προς τις επιχορηγήσεις, συμπεριλαμβανομένων των δανείων της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, για να αυξηθεί η μόχλευση που επιτυγχάνεται από τους σπάνιους πόρους της Ένωσης και να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα. Όταν τα έργα δεν αποφέρουν έσοδα ή όταν οι αποδόσεις αποκομίζονται μακροπρόθεσμα, συνθήκες που συχνά παρουσιάζονται στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες, ενδεχομένως υπάρχουν λίγες εναλλακτικές λύσεις στη κλασική χρηματοδότηση με επιχορήγηση. Η Επιτροπή, από κοινού με την ΕΤΕΠ, το ΕΤΑΕ και άλλους, εξετάζει με ποιο τρόπο μπορεί να επεκταθεί η χρήση ιδιωτικής χρηματοδότησης σε όλες τις περιοχές, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που έχουν περιορισμένη εμπειρία σε αυτό το είδος χρηματοδότησης.

Μεταφορές, περιβάλλον και συνοχή

41. Η προστασία του περιβάλλοντος είναι κοινός στόχος των πολιτικών μεταφορών και συνοχής - όπως και πολλών άλλων - σε επίπεδο ΕΕ. Για τις πολιτικές συνοχής της ΕΕ, το περιβάλλον αναγνωρίζεται τόσο ως παράγων προσέλκυσης νέων επενδύσεων στις περιφέρειες όσο και σαν πηγή νέων ευκαιριών μέσω, για παράδειγμα, της ανάπτυξης καθαρών τεχνολογιών. Κατά την εφαρμογή των διαρθρωτικών πολιτικών της ΕΕ, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των έργων, συμπεριλαμβανομένων των έργων στον τομέα των μεταφορών, πρέπει να εκτιμώνται σύμφωνα με τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης και σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο.
42. Εν τω μεταξύ, η κοινοτική πολιτική μεταφορών δίνει σε αυξανόμενο βαθμό έμφαση στην αειφόρο κινητικότητα, η οποία είναι συνεπής με το γενικό στόχο της συνοχής όπως έχουν τονίσει διαδοχικά Πράσινα και Λευκά Βιβλία¹⁵. Τα περισσότερα από τα προβλήματα περιβαλλοντικής ρύπανσης και συμφόρησης παρουσιάζονται στις κεντρικές ευρωπαϊκές περιφέρειες - αν και πολλά από τα αστικά κέντρα και τις τουριστικές περιοχές στις πτωχότερες περιφέρειες αντιμετωπίζουν επίσης σημαντικά προβλήματα. Οι περιφερειακές και λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές γενικά απολαμβάνουν μοναδικών περιβαλλοντικών πλεονεκτημάτων, τα οποία θα μπορούσαν να διατηρηθούν, αρκεί να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της βελτίωσης των δημόσιων συγκοινωνιών και της διαχείρισης της κυκλοφορίας, παράλληλα με προσεκτικά επιλεγμένη ανάπτυξη υποδομής.

¹⁵ Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1996): Στρατηγική για την ανασυγκρότηση των σιδηροδρόμων της Κοινότητας. Λευκό Βιβλίο. COM(96)421.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1997): Ανακοίνωση για τις διευρωπαϊκές σιδηροδρομικές αρτηρίες (Freeways) μεταφοράς εμπορευμάτων, COM(97)242.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1997): Ανακοίνωση για την "διατροφικότητα και διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση - Μια συστηματική προσέγγιση των εμπορευματικών μεταφορών - Στρατηγικές και δράσεις για την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας, των υπηρεσιών και της αειφορίας", COM(97)243.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1995): Ανακοίνωση για την "ανάπτυξη των ακτοπολικών μεταφορών στην Ευρώπη: Προοπτικές και προκλήσεις", COM(95)317.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1995): "Προς ένα δίκαιο και αποτελεσματικό καθορισμό των τιμών στις μεταφορές - Πολιτικές επιλογές για την εσωτερική των εξωτερικών στοιχείων κόστους των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση" - Πράσινο Βιβλίο, COM(95)691.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1997): Πράσινο Βιβλίο σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές, COM(97)678.

43. Ο όγκος της οδικής κυκλοφορίας και για επιβάτες και για εμπορεύματα έχει αυξηθεί υπέρμετρα τα τελευταία 25 έτη και ακόμη αυξάνεται¹⁶. Η κυκλοφορία αυτή υπήρξε βασική πηγή ρύπανσης¹⁷. Οι σιδηρόδρομοι, οι εσωτερικές πλωτές οδοί και οι θαλάσσιες μεταφορές τείνουν να έχουν σχετικά χαμηλότερα επίπεδα εκπομπών. Οι εκπομπές από τις αερομεταφορές αυξάνονται με ταχύ ρυθμό παράλληλα με τη ζήτηση. Ο περιορισμός των περιβαλλοντικών επιπτώσεων θα μπορούσε επομένως να ενισχυθεί με τη στροφή σε μορφές μεταφορών περισσότερο φιλικές προς το περιβάλλον. Αυτό θα απαιτήσει έναν συνδυασμό διαφόρων μέτρων πολιτικής, όπως αναπτύσσεται στην ενότητα 4 παρακάτω.
44. Ιδιαίτερη προτεραιότητα έχει η επίτευξη της αποτελεσματικότερης χρησιμοποίησης της υφιστάμενης δυναμικότητας σε ολόκληρο το μεταφορικό σύστημα, η οποία είναι αναγκαία όχι μόνο για λόγους αποτελεσματικότητας, αλλά και για να εξασφαλιστεί η αειφορία.

Η εξωτερική διάσταση: σχέσεις με τις χώρες ΚΑΕ και της Μεσογείου

45. Η διεύρυνση της Ένωσης προς ανατολάς είναι μια από τις κορυφαίες πολιτικές προτεραιότητές της, η οποία καθοδηγεί τις δραστηριότητές της σε όλους τους τομείς. Εν τω μεταξύ, η Ένωση αναπτύσσει νέες σχέσεις με τις γειτονικές χώρες, ιδίως στη νότια ακτή της Μεσογείου. Με την ανάπτυξη στενότερων εξωτερικών δεσμών, νέες προκλήσεις εμφανίζονται για τη βελτίωση της χωρικής ολοκλήρωσης και της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.
46. Στην πορεία προς τη διεύρυνση, και πέραν αυτής, αναμένεται σημαντική αύξηση του κυκλοφοριακού όγκου μεταξύ των νέων χωρών μελών και της Ένωσης. Για τις ίδιες τις ΧΚΑΕ, η πρόκληση είναι να ενσωματωθούν επιτυχώς στην Ένωση στις αρχές του επόμενου αιώνα, επιτυγχάνοντας την κατάλληλη ισορροπία μεταξύ τρόπων μεταφοράς. Για τις ΧΚΑΕ, όπως και για τις γειτονικές χώρες της νότιας ακτής της Μεσογείου, οι μεταφορές θα αποτελέσουν βασικό παράγοντα για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης των εμπορικών σχέσεων.
47. Όσον αφορά τις μελλοντικές συνδέσεις με τις ΧΚΑΕ, οι βασικοί προσανατολισμοί για την ανάπτυξη ενός πανευρωπαϊκού μεταφορικού δικτύου ήταν το θέμα κοινής συμφωνίας στο Ελσίνκι (στην τρίτη Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών το 1997), η οποία καθόρισε 10 μεταφορικούς διαδρόμους

¹⁶ Η μεταφορά εμπορευμάτων αυξήθηκε κατά 70% και η μεταφορά επιβατών κατά 110% από το 1970. Αυτό ήταν αποτέλεσμα της μεγάλης ανάπτυξης των μεταφορών με φορτηγά (+156%), ενώ το σιδηροδρομικό φορτίο μειώθηκε κατά 22% μεταξύ 1970 και 1995. Ενώ το μερίδιο των οδικών μεταφορών στην κατανομή μεταξύ τρόπων μεταφοράς αυξήθηκε από 48,5% το 1970 σε 72,3% το 1995 και ακόμη αυξάνεται, το ποσοστό των σιδηροδρομικών μεταφορών μειώθηκε από 31,8 σε 14,4% την ίδια περίοδο [πηγή: EUROSTAT, Οι μεταφορές στην ΕΕ σε αριθμούς, αριθ. 2/1997].

¹⁷ Εκτιμάται ότι οι μεταφορές ευθύνονται για το 25% της παραγωγής διοξειδίου του άνθρακα στην ΕΕ, η οποία είναι ο σημαντικότερος παραγωγός των αερίων "θερμοκηπίου" (η κυκλοφορία ιδιωτικών αυτοκινήτων αντιπροσωπεύει το 12-13%). Οι εκπομπές αυτές αυξήθηκαν κατά 76% τη δεκαετία του 1980 και αναμένεται να αυξηθούν κατά 25% την τρέχουσα δεκαετία. Αλλά οι εκπομπές άλλων αερίων και σωματιδίων, όπως τα οξείδια του αζώτου είναι επίσης ρυπαντές (οι μεταφορές συμβάλλουν κατά 58% στις συνολικές εκπομπές).

προτεραιότητας που συνδέουν Ανατολή και Δύση και βελτίωσε τις συνδέσεις στο εσωτερικό της περιοχής των ΧΚΑΕ. Με τη διεύρυνση, οι διάδρομοι αυτοί θα αποτελέσουν τη βάση των διευρυμένων ΔΕΔ, για τα οποία εκτελούνται προπαρασκευαστικές εργασίες στο πλαίσιο της εξελισσόμενης αποτίμησης των αναγκών σε μεταφορική υποδομή (Transport Infrastructure Needs Assessment ("TINA")). Έχει ολοκληρωθεί μια ενδιάμεση έκθεση, η οποία καθορίζει ένα περίγραμμα του δικτύου. Εν τω μεταξύ, στο πλαίσιο των διαρθρωτικών πολιτικών, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο πρόταση για ένα νέο μέσο διαρθρωτικής ενίσχυσης των νέων κρατών μελών κατά την προενταξιακή περίοδο (ΜΠΔΠ - ISPA), το οποίο θα συγκεντρώνει τους πόρους σε έργα υποδομής - και κατ'αναλογία προς το Ταμείο Συνοχής - στον τομέα των μεταφορών και του περιβάλλοντος κατά την παρούσα φάση. Η συνεισφορά του ΜΠΔΠ θα στηρίζει έργα υποδομής μεταφορών για την προώθηση της αιεφόρου κινητικότητας. Θα περιλαμβάνει τη διασύνδεση και τη διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων και του ΔΕΔ, καθώς και τη βελτίωση της προσπέλασης στα εν λόγω δίκτυα. Τα νέα μεταφορικά έργα θα σχεδιαστούν με τρόπο που να συμβάλουν στη διευκόλυνση της πλήρους ενσωμάτωσης των νέων μελών στην Ένωση στις αρχές του επόμενου αιώνα και στην ενίσχυση της ανάπτυξης ανταγωνιστικών οικονομιών της αγοράς. Θα υποβοηθήσει επίσης τις υποψήφιες χώρες να εξοικειωθούν με τις διαδικασίες της Ένωσης στο πλαίσιο των διαρθρωτικών πολιτικών.

4. Η μελλοντική πορεία

4.1 Ανταγωνιστικότητα και απασχόληση: μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας της κοινοτικής συνεισφοράς

48. Οι κοινοτικές διαρθρωτικές πολιτικές θα εξακολουθήσουν να εστιάζονται στην προώθηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, και μια από τις σημαντικές συνιστώσες τους θα είναι τα αιεφόρα μεταφορικά συστήματα και υπηρεσίες. Οι επιχειρήσεις πρέπει να έχουν πρόσβαση στις αγορές, τις προμήθειες και σε ένα καλώς εκπαιδευμένο εργατικό δυναμικό, τα δε άτομα χρειάζονται καλές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, για να έχουν πρόσβαση σε εργασία, κατάρτιση και κοινωνικές δραστηριότητες. Εντούτοις, όπως ορίζεται στον προτεινόμενο από την Επιτροπή νέο κανονισμό για το ΕΤΠΑ, η έμφαση στις μεταφορές θα διαφοροποιείται. Οι επενδύσεις σε μείζονα μεταφορικά έργα στις περιφέρειες όπου υπάρχουν σημαντικά κενά υποδομής (ιδίως στις χώρες συνοχής, τις περιφέρειες του Στόχου 1 και τις απομακρυσμένες περιφέρειες) θα συνεχιστούν. Αλλά οι δαπάνες των Διαρθρωτικών Ταμείων για τις μεταφορές στις άλλες περιφέρειες ενδέχεται να εστιαστούν περισσότερο σε μικρή υποδομή συνδεδεμένη με την ανάπτυξη των επιχειρήσεων και με την αναβάθμιση και βελτίωση της χρήσης των υφισταμένων εγκαταστάσεων. Σε όλες τις περιπτώσεις, η προτεραιότητα που θα δίνεται στην ανάπτυξη μεταφορικών συστημάτων με τη βοήθεια των Διαρθρωτικών Ταμείων πρέπει να αξιολογείται ανάλογα με την επίπτωσή τους στην ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα, το περιβάλλον και τη δημιουργία ευκαιριών σταθερής απασχόλησης στο πλαίσιο ολοκληρωμένων αναπτυξιακών προγραμμάτων για τις ενδιαφερόμενες περιφέρειες. Στο πλαίσιο αυτό, θα αναληφθούν πρωτοβουλίες από το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής στην

Ευρώπη των 15 για την προώθηση αυξημένου ποσοστού επενδύσεων στους σιδηροδρόμους, τις συνδυασμένες μεταφορές, τους λιμένες, τις θαλάσσιες μεταφορές και τις δημόσιες συγκοινωνίες, λαμβάνοντας σε μεγαλύτερο βαθμό υπόψη τους στόχους της πολιτικής περιβάλλοντος και της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών και με τον τρόπο αυτό βελτιώνοντας την κατανομή μεταξύ τρόπων μεταφοράς που αντανακλάται στη τρέχουσα διαμόρφωση της κατανομής των δαπανών¹⁸. Στην αξιολόγηση των προτάσεων που υποβάλλουν τα κράτη μέλη για προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης, η Επιτροπή θα προωθήσει περαιτέρω τις διατροφικές μεταφορές όπως και τις αστικές δημόσιες συγκοινωνίες.

49. Η συνολική μακροπρόθεσμη οικονομική και κοινωνική απόδοση - δίνοντας το κατάλληλο βάρος στις επιπτώσεις στην απασχόληση - θα εξακολουθήσει να αποτελεί προϋπόθεση για τη στήριξη της Επιτροπής σε έργα μεγάλης κλίμακας στο πλαίσιο των Διαρθρωτικών Ταμείων και κατά την εκτίμηση των έργων στο πλαίσιο του Ταμείου Συνοχής. Για να εξασφαλιστούν τα καλύτερα αποτελέσματα, οι περιφερειακές προτεραιότητες ως προς τις μεταφορές πρέπει να καθορίζονται στο πλαίσιο εταιρικής σχέσης με τους σχετικούς φορείς σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.
50. Μπορούν να γίνουν περισσότερα για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των κοινοτικών μέσων και η Επιτροπή θα επιδιώξει:
- να ενισχύσει τη μόχλευση των επιχορηγήσεων της ΕΕ από τα Διαρθρωτικά Ταμεία, το Ταμείο Συνοχής και τον προϋπολογισμό των ΔΕΔ, προωθώντας τη χρήση μορφών χρηματοδότησης άλλων πλην των επιχορηγήσεων, ενθαρρύνοντας τη μεγαλύτερη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων και δανείων. Πρέπει να εξεταστούν περαιτέρω καινοτόμοι τρόποι οργάνωσης της δημόσιας στήριξης για τις μεταφορές, με βάση τις εργασίες που έχουν ήδη εκτελεστεί από την ομάδα υψηλού επιπέδου για τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στην χρηματοδότηση των έργων ΔΕΔ, η οποία εξέτασε με ποιο τρόπο οι συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτών (PPP) θα μπορούσαν να επιταχύνουν την υλοποίηση των ΔΕΔ. Η Επιτροπή καθόρισε τον τρόπο υλοποίησης των συστάσεων αυτών με μια ανακοίνωση¹⁹, η οποία εγκρίθηκε από το Συμβούλιο τον Οκτώβριο 1997.
 - να προωθήσει μια ισόρροπη προσέγγιση ως προς τις προτεραιότητες μεταφορικής υποδομής και να λάβει με τον ενδεδειγμένο τρόπο υπόψη τις διαπεριφερειακές επιπτώσεις. Για την εξέταση του θέματος θα διοργανωθούν συζητήσεις στρογγυλής τραπέζης με αρχή το 1999, όπου θα συμμετάσχουν αρμόδιοι σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Η εργασία αυτή θα μπορούσε να παράσχει χρήσιμες πληροφορίες για την προπαρασκευή της επόμενης γενεάς των στρατηγικών περιφερειακής ανάπτυξης που στηρίζονται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και θα λάβει υπόψη τις εργασίες που εκτελούνται για το Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου. Στο πλαίσιο αυτό, το ΣΑΚΧ έχει δώσει έμφαση στην διατροφικότητα και στα

¹⁸ βλέπε στατιστικά παραρτήματα

¹⁹ COM (97) 453 της 10ης Σεπτεμβρίου 1997

συστήματα συνδυασμένων μεταφορών, αλλά και αναγνωρίζει τις ευκαιρίες που προσφέρουν οι ευρωπαϊκοί λιμένες για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές·

- όπως προβλέπεται στο Πρόγραμμα Δράσης 2000, να βελτιώσει τον συντονισμό μεταξύ των μέσων του κοινοτικού προϋπολογισμού, τόσο για την Ευρώπη των 15 (Ταμείο Συνοχής, Διαρθρωτικά Ταμεία και κονδύλιο προϋπολογισμού για τα ΔΕΔ μεταφορών) όσο και στο ευρύτερο ευρωπαϊκό και εξωευρωπαϊκό πλαίσιο (PHARE, TACIS, MEDA, ΜΠΔΠ-ISPA), καθώς και με τα άλλα κοινοτικά μέσα που χρηματοδοτούν την υποδομή μεταφορών στους Δεκαπέντε και στο εξωτερικό (ΕΤΕΠ και ΕΤΑΕ).

4.2 Η διασύνδεση της Ένωσης: υλοποίηση των ΔΕΔ

51. Η ανάπτυξη ενός μεταφορικού δικτύου που να υποστηρίζει τη συνοχή της Ένωσης, με ιδιαίτερη έμφαση στις απομακρυσμένες και περιφερειακές περιοχές, θα παραμείνει θέμα προτεραιότητας σε ολόκληρη την Ένωση, όχι μόνο για τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής, αλλά και για το κονδύλιο του προϋπολογισμού για το ΔΕΔ-μεταφορών, το οποίο δεν έχει γεωγραφικούς περιορισμούς.

Η αποτελεσματικότητα με την οποία οι περιφερειακές περιοχές συνδέονται με το ΔΕΔ εξαρτάται όχι μόνο από τις επενδύσεις στη συγκεκριμένη περιοχή, αλλά και στις γειτονικές περιοχές και χώρες, από τις οποίες πρέπει να διέλθουν αποτελεσματικές συνδέσεις. Εκ φύσεως, το κονδύλιο του προϋπολογισμού για το ΔΕΔ-μεταφορών προβλέπεται να λάβει υπόψη καταστάσεις αυτού του είδους, συμβάλλοντας στη χρηματοδότηση υποδομής σε μια χώρα, στις περιπτώσεις όπου ορισμένα από τα βασικά οφέλη αποκομίζονται από την Κοινότητα στο σύνολό της. Αυτό θα έχει προτεραιότητα για την επόμενη χρηματοδοτική περίοδο, 2000-2006, για την οποία η Επιτροπή προβλέπει ανάγκες του κοινοτικού προϋπολογισμού για τα ΔΕΔ ύψους 5 δισεκατ. ECU περίπου.

52. Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότερη χρήση της υποδομής, θα αφιερωθούν ιδιαίτερες προσπάθειες στο να εξασφαλιστεί ότι τα συστήματα μεταφορικής υποδομής είναι συμβατά μεταξύ τους (ή "διαλειτουργικά") και ότι οι διάφοροι τρόποι μεταφοράς συνδυάζονται σε ενιαίο σύνολο. Ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί στην "ευφυή" χρήση της υποδομής και στις συνδέσεις μεταξύ των ΔΕΔ μεγάλων αποστάσεων και των τοπικών, δευτερευόντων δικτύων. Τα θέματα αυτά θα έχουν προτεραιότητα στην έκθεση για την αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών για τα ΔΕΔ, η οποία πρόκειται να εκδοθεί το επόμενο έτος.

Για τα νησιά και πολλές περιφερειακές περιοχές, οι λιμένες αντιπροσωπεύουν ουσιαστικό στοιχείο ενός πολυτροπικού δικτύου, και η πρόταση της Επιτροπής για την αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών για τα ΔΕΔ, η οποία έχει υποβληθεί στο Συμβούλιο και στο ΕΚ, θα ενσωματώνει τους λιμένες πληρέστερα στο ΔΕΔ-μεταφορών.

Επέκταση των ΔΕΔ σε μια διευρυμένη Ένωση

53. Στο έγγραφό της Πρόγραμμα Δράσης 2000, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η επιτυχής ενσωμάτωση των νέων κρατών μελών στην ενιαία αγορά της Ένωσης

θα εξαρτηθεί κατά μέγα μέρος από την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών δικτύων τους. Ένα μακροπρόθεσμο πρόγραμμα επενδύσεων θα έχει προτεραιότητα, αρχίζοντας ήδη κατά την προενταξιακή φάση. Από την άποψη αυτή, το Πρόγραμμα Δράσης 2000 ανέφερε ότι, αν και οι εθνικοί προϋπολογισμοί θα χρειαστεί να επιβαρυνθούν με το μεγαλύτερο μερίδιο, σημαντικό ρόλο θα διαδραματίσουν και οι διεθνείς χρηματοδοτικοί οργανισμοί, ενώ θα χρειαστεί επίσης ουσιαστική στήριξη με επιχορηγήσεις από την Ένωση, ιδίως για διαδρόμους συνδεδεμένους με το ΔΕΔ.

Έως το 1997, το πρόγραμμα PHARE είχε ήδη χορηγήσει περίπου 1 δισεκατ. ECU για μεταφορική υποδομή. Από το 1998, η διευκόλυνση υποδομών μεγάλης κλίμακας που εντάσσεται στον αναπροσανατολισμό του προγράμματος PHARE θα αρχίσει να στηρίζει επενδυτικά σχέδια που έχουν προτεραιότητα στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Όπως αναφέρθηκε, η Επιτροπή έχει προτείνει τη δημιουργία ενός προενταξιακού διαρθρωτικού μέσου που θα λειτουργεί από το έτος 2000 (ΜΠΔΠ-ISPA), το οποίο θα χρηματοδοτεί την υποδομή μεταφορών (κυρίως, αλλά όχι αποκλειστικά, το διευρυμένο ΔΕΔ) και το περιβάλλον. Οι προσπάθειες αυτές θα συμβάλουν στην ανάπτυξη του πανευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών στις ΧΚΑΕ, και παράλληλα στη συνοχή της μείζονος Ευρώπης.

4.3 Προώθηση προσιτών, αειφόρων μεταφορικών υπηρεσιών

54. Για να διασφαλιστεί η περιφερειακή συνοχή, σημαντικό είναι να υπάρχει εγγύηση για τη διαθεσιμότητα των μεταφορικών υπηρεσιών, οι οποίες έχουν υψηλή κοινωνικοοικονομική αξία για τις περιφέρειες, ακόμη και αν οι σχετικές υπηρεσίες είναι λιγότερο κερδοφόρες από καθαρά οικονομική άποψη. Για το λόγο αυτό η Ένωση αποδίδει μεγάλη σημασία στη διατήρηση υπηρεσιών γενικού ενδιαφέροντος, πράγμα που απηχεί και η Συνθήκη του Άμστερνταμ. Το ίδιο σκεπτικό ισχύει επίσης ως προς τη θέση της μεγάλης μερίδας του κοινού που δεν έχει πλήρη πρόσβαση σε ιδιωτικά αυτοκίνητα, οπότε η εύκολη και οικονομικά προσιτή πρόσβαση στις δημόσιες επιβατικές μεταφορές είναι ουσιαστικής σημασίας για την πλήρη συμμετοχή στην κοινωνία - τόσο για την εργασία όσο και την αναψυχή. Η προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και των μη μηχανοκίνητων μορφών μεταφοράς (με ποδήλατο και πεζή) αποφέρει επίσης περιβαλλοντικά οφέλη, τα οποία ενδεχομένως θα ωφελούν δυσανάλογα τις χαμηλές εισοδηματικές ομάδες, διότι αυτές εξαρτώνται από τις εν λόγω μορφές μεταφοράς για την κινητικότητά τους και διότι αυτές είναι πιθανότερο να ζουν στα κέντρα των πόλεων, σε εγγύτητα με πολυσύχναστες οδούς, και να υποφέρουν επομένως από τις συνέπειες της ατμοσφαιρικής και της ηχητικής ρύπανσης και των ατυχημάτων.
55. Ενόψει των σχετικών θεμελιωδών περιφερειακών και κοινωνικών ζητημάτων, η Επιτροπή θα εξασφαλίσει ότι η αρχή των δημόσιων υπηρεσιών εν γένει, και των δημόσιων συγκοινωνιών ειδικότερα, αναγνωρίζονται πλήρως στις πολιτικές της²⁰. Ειδικότερα, η Επιτροπή:

²⁰ Όπως αναπτύσσεται, για παράδειγμα, στο "Δίκτυο των Πολιτών - Αξιοποίηση του δυναμικού των δημόσιων επιβατικών μεταφορών στην Ευρώπη" - Πράσινο Βιβλίο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, COM(95)601.

- θα συνεχίσει τις προσπάθειές της για την εισαγωγή νέων συμβατικών ρυθμίσεων για δημόσιες υπηρεσίες, ενημερώνοντας τις προηγούμενες ρυθμίσεις που επιτρέπουν εξαιρέσεις ως προς τις κρατικές ενισχύσεις για τη στήριξη των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 77 της Συνθήκης. Οι συμβάσεις πρέπει να επιτρέπουν τη δημόσια στήριξη ζημιογόνων υπηρεσιών, οι οποίες είναι σημαντικές για περιφερειακούς ή κοινωνικούς λόγους, χωρίς να παραβιάζονται οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, αλλά υπό σαφώς καθορισμένες προϋποθέσεις: η δημόσια συνεισφορά πρέπει να περιορίζεται στα πρόσθετα στοιχεία του κόστους της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, ενώ τα αποκλειστικά δικαιώματα λειτουργίας πρέπει να τηρούν την αναγκαία διαφάνεια και αντικειμενικότητα της διαδικασίας. Η Επιτροπή εξετάζει τον τρόπο επέκτασης της προσέγγισης αυτής στα μέσα χερσαίων μεταφορών·
- θα παρακολουθεί την αποτελεσματικότητα των κανόνων δημόσιας υπηρεσίας στις μεταφορές, ενόψει της ανάγκης να επιτευχθεί ισορροπία μεταξύ της άρσης των απομενόντων εμποδίων στον ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς και της εξασφάλισης των καταλλήλων επιπέδων εξυπηρέτησης προς όφελος της ισότητας ευκαιριών και της συνοχής·
- θα χρησιμοποιήσει τα πορίσματα της μελέτης που πραγματοποιεί για τους υφιστάμενους κανόνες δημόσιας υπηρεσίας και τις πρακτικές στις χερσαίες μεταφορές, για να υποβάλει προτάσεις για ένα περισσότερο διαφανές, αποτελεσματικό και στοχοθετημένο σύστημα, το οποίο θα εξυπηρετεί καλύτερα τις ανάγκες των λιγότερο ευνοημένων περιφερειών και κοινωνικών ομάδων·
- θα εξασφαλίσει ότι οι προτάσεις σχετικά με τους κανόνες δημόσιας υπηρεσίας θα αντανakλούν τη σημασία των μεταφορικών δικτύων τα οποία θα παρουσιάζουν συνοχή ως προς όλους τους τρόπους μεταφοράς·
- θα ενθαρρύνει τα κράτη μέλη, κατά την προπαρασκευή των περιφερειακών σχεδίων των Διαρθρωτικών Ταμείων, να εξετάζουν τις δυνατότητες που προσφέρουν περισσότερο αειφορικά τοπικά και περιφερειακά μεταφορικά συστήματα, συμπεριλαμβανομένης της ισορροπίας μεταξύ των διάφορων τρόπων μεταφοράς.

Στατιστικά παραρτήματα

I. Δείκτες υποδομής και μέσων μεταφοράς

ΔΕΙΚΤΕΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΛΟΙΠΩΝ ΚΜ (1)	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΧΩΡΩΝ ΣΥΝΟΧΗΣ (2)	ΕΕ-15
ΥΠΟΔΟΜΗ			
Αυτοκινητόδρομοι [(km/km ²)*10 ³]	16,3	11,7	15,2
Σιδηρόδρομοι [(km/ km ²)*10 ³]	56,0	24,5	48,2
Σιδηρόδρομοι (km/εκατ. κατοίκων)	441,3	309,4	418,8
Δίκτυο Τρένου Μεγ. Ταχ. [(km/km ²)*10 ⁶]	794,9	590,5	744,5
Εσωτερικές πλωτές οδοί [(km/km ²)*10 ³]	12,4	0,0	9,3
ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ			
Μηχανοκίνηση (αριθ. αυτοκ./1000 κάτοικοι)	450,6	316,8	428,0
Λεωφορεία (μονάδες /1000 κάτοικοι)	64,6	134,4	71,7
Φορτηγά οχήματα [(μον./ ΑΕΠ μον.) *10 ³]	2,2	6,9	2,7
Σιδηροδρομικά οχήματα (μον./ΑΕΠ μον.)	94,6	67,0	91,7

(1) όλα τα ΚΜ πλην των χωρών συνοχής

(2) οι τέσσερις χώρες συνοχής: Ιρλανδία, Ισπανία, Πορτογαλία και Ελλάδα

[πηγή: ΓΔ XVI με βάση την έκδοση της EUROSTAT "Οι μεταφορές στην ΕΕ σε αριθμούς - 2ο τεύχος 1997]

II. Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Α. Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1994-1999
(ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ)
Πίνακας 1

ΣΤΟΧΟΣ 1(1)

(σε εκατ. ECU)

Κράτη μέλη	Γερμανία (D)	%	Γαλλία (F) ⁽²⁾	%	Ην. Βασίλειο (UK)	%	Ιρλανδία (IRL)	%	Ισπανία (E)	%	Ιταλία (I)	%	Ελλάδα (GR)	%	Πορτογαλία (P)	%	Βέλγιο (B)	%	Κάτω Χώρες (NL)	%	Σύνολο	%
Όλοι και αυτοκινητόδρομοι	129,00	100,00	175,00	60,98	40,80	29,35	906,90	64,48	5 006,70	82,44	707,68	38,64	1 950,00	78,13	846,00	60,91	60,95	69,85	28,00	96,55	9 722,03	70,76
εκ των οποίων ΔΕΔ					40,80	29,35	316,65	22,51			249,00	13,59	907,00	36,34								
Σιδηρόδρομοι			5,00	1,74	61,80	44,46	72,45	5,15	526,80	8,67	971,50	53,04	329,00	13,18	337,71	24,31	5,31	6,08			2 309,57	16,81
εκ των οποίων ΔΕΔ					61,80	44,46	72,45	5,15			791,00	43,19	215,00	8,61								
Αεροδρόμια			57,00	19,86	4,20	3,02	47,78	3,40	212,90	3,51	5,00	0,27	16,00	0,64			12,95	14,84			355,83	2,59
εκ των οποίων ΔΕΔ							47,78	3,40			5,00	0,27	1,20	0,05								
Λιμένες			50,00	17,42	17,00	12,23	93,21	6,63	298,70	4,92	40,00	2,18	145,00	5,81	68,38	4,92					712,29	5,18
εκ των οποίων ΔΕΔ							72,19	5,13					40,00	1,60								
Λοιπά (2)					5,40	3,88	279,16	19,85	28,30	0,47	107,40	5,86	6,00	0,24	134,50	9,68	8,06	9,24	1,00	3,45	569,82	4,15
Κατάρτιση																						
Τεχνική βοήθεια					9,80	7,05	7,03	0,50							2,41	0,17					69,24	0,50
Μη κατανεμημένα μέτρα																						
Σύνολο μεταφορών	129,00	100,00	287,00	100,00	139,00	100,00	1 406,53	100,00	6 073,40	100,00	1 831,58	100,00	2 496,00	100,00	1 389,00	100,00	87,26	100,00	29,00	100,00	13 738,77	100,00

(1) αναλήψεις υποχρεώσεων στο πλαίσιο του προγραμματισμού για την περίοδο 1994-99 (εκτίμηση)

(2) δημόσιες συγκοινωνίες, διατροπικότητα κλπ.
(3) συμπεριλαμβανομένης της κοινοτικής πρωτοβουλίας REGIS

(πηγή: ΓΔ XVI)

Πίνακας 2

ΣΤΟΧΟΣ 2(1)

(σε
εκατ.
ECU)

Κράτη μέλη	Γερμανία (D)	%	Ισπανία (Ε)	%	Γαλλία (F)	%	Ιταλία (I)	%	Αυστρία (A)	%	Σουηδία (S)	%	Φινλανδία (FI)	%	Δανία (DK)	%	Βέλγιο (B)	%	Κάτω Χώρες (NL)	%	Σύνολο	%
Οδοί και αυτοκινητόδρομοι			326,66	65,50	60,00	45,80						3,82			0,12	3,82			9,80	19,92	396,58	51,26
Εκ των οποίων ΔΕΔ												3,82			0,12	3,82					0,12	0,02
Σιδηρόδρομοι			80,49	16,14	13,00	9,92													2,30	4,68	95,79	12,38
Εκ των οποίων ΔΕΔ																						
Αεροδρόμια	13,50	41,21										6,37			0,20	6,37	5,00	56,09			18,70	2,42
Λιμένες			33,02	6,62	52,00	39,69	24,64	70,30				89,81			2,82	89,81	3,92	43,91	1,05	2,13	117,44	15,18
Λοιπά (2)	19,26	58,79	58,54	11,74	6,00	4,58	10,40	29,70	3,00	100,00									33,72	68,55	130,93	16,92
Κατάρτιση																						
Τεχνική βοήθεια																						
Μη κατανοημένα μέτρα																			2,32	4,72	14,22	1,84
Σύνολο μεταφορών	32,76	100,00	498,71	100,00	131,00	100,00	35,04	100,00	3,00	100,00	4,90		7,00	100,00	3,14	100,00	8,92		49,19	100,00	773,66	100,00

(1) όπου υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων των τελικών αναλήψεων υποχρεώσεων 1994-96 και των αναλήψεων υποχρεώσεων στο πλαίσιο του αρχικού προγράμματος 1997-99

(2) δημόσιες συγκοινωνίες, διατροπικότητα κλπ.

(πηγή:
ΓΔ
XVI)

Πίνακας 3
ΣΤΟΧΟΣ 5β(1)

(σε εκατ.
ECU)

Κράτη μέλη	Γερμανία (D)	%	Γαλλία (F)	%	Σουηδία (S)	%	Φινλανδία (FI)	%	Σύνολο	%
Οδοί και αυτοκινητόδρομοι	15,84	100,00	43,00	100,00					58,84	82,51
εκ των οποίων ΔΕΑ										
Σιδηρόδρομοι										
εκ των οποίων ΔΕΑ										
Αεροδρόμια										
Λιμένες										
Λοιπά (2)										
Κατάρτιση										
Τεχνική βοήθεια										
Μη κατανοημένα μέτρα					4,90	100,00	7,57	100,00	12,47	17,49
Σύνολο μεταφορών	15,84	100,00	43,00	100,00	4,90	100,00	7,57	100,00	71,31	100,00

(1) εκτίμηση των αναλήψεων υποχρεώσεων για την περίοδο, όπου υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία.
(2) δημόσιες συγκοινωνίες, διατροπικότητα κ.λπ.

(πηγή:
ΓΔ ΧΥ)

Πίνακας 4
ΟΛΟΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ (1)
(ΧΩΡΙΣ ΚΑΤΑΝΟΜΗ)

(σε εκατ.
ECU)

Κράτη μέλη	Γερμανία (D)	Αυστρία (A)	%	Σουηδία (S)	%	Φινλανδία (FI)	%	Σύνολο	%
Οδοί και αυτοκινητόδρομοι	44,20		81,82					44,20	68,67
εκ των οποίων ΔΕΔ									
Σιδηρόδρομοι	1,74		3,22					1,74	2,70
εκ των οποίων ΔΕΔ									
Αεροδρόμια									
Λιμένες									
Λοιπά (2)	5,66		10,48					5,66	8,79
Κατάρτιση									
Τεχνική βοήθεια									
Μη κατανεμημένα μέτρα	2,42	1,48	4,48	4,90	100,00	3,96	100,00	12,76	19,83
Σύνολο μεταφορών	54,02	1,48	100,00	4,90	100,00	3,96	100,00	64,36	100,00

(1) Διεξαγωγή εκτίμηση των αναληφθέντων υποχρεώσεων για την περίοδο, η οποία μπορεί να περιλαμβάνει τις κοινοτικές πρωτοβουλίες, όπως την INTERREG IIA ή προγράμματα για τα οποία τα στοιχεία δεν καταγράφονται κατά στόχους.

(2) Δημόσιες συγκοινωνίες, διατροπικότητα κ.λπ.

(πηγή:
ΓΔ XVI)

Β. Η χρηματοδότηση του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης στον τομέα των μεταφορών: η περίοδος 1989-1993

Στόχος 1 (Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης)

(δαπάνες σε εκατ. ECU και τιμές 1994)

Κράτος μέλος	Πληρωμές 1989-93		
	Επενδύσεις σε υποδομή μεταφορών	Σύνολο δαπανών ΕΤΠΑ	Μεταφορές ως % του συνόλου
ΙΣΠΑΝΙΑ	3 290,0	10 115,0	32,5
ΕΛΛΑΔΑ	1 500,0	8 245,0	18,2
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	1 415,0	8 910,0	15,9
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	832,0	4 588,5	18,1
ΙΤΑΛΙΑ	511,0	8 531,5	6,0
ΗΒ	314,0	1 516,5	20,7
ΓΑΛΛΙΑ	220,0	1 218,5	18,1
ΣΥΝΟΛΟ	8 082,0	43 125,0	18,7

[Πηγή: ΓΔ XVI, ΚΠΣ 1994-99]

**III. Η χρηματοδότηση της διευρωπαϊκής μεταφορικής υποδομής από το
κονδύλιο του προϋπολογισμού για τα ΔΕΔ**

Τρόποι μεταφοράς	Στήριξη στην περίοδο 1995-1998 (εκατ. ECU)	%
Σιδηρόδρομοι (συμπεριλαμβανομένων συνδυασμένων μεταφορών)	827	62
Οδοί	175	13
Εσωτερικές πλωτές οδοί	14	1
Θαλάσσιοι λιμένες	24	2
Αεροδρόμια	56	4
Διαχείριση κυκλοφορίας (όλοι οι τρόποι)	248	18
ΣΥΝΟΛΟ	1344	100

[Πηγή: DG VII]

IV. Η χρηματοδότηση της μεταφορικής υποδομής από το Ταμείο Συνοχής
(Αναλήψεις υποχρεώσεων για έργα μεταφορών των ΔΕΔ ανά κράτος μέλος και τρόπο μεταφοράς)

Κράτος μέλος	Τομέας μεταφορών	Αναλήψεις υποχρεώσεων 1993-97	
		εκατ. ECU	%
ΙΣΠΑΝΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ	3 059,8	100,0
	οδοί	2 214,8	72,4
	σιδηρόδρ.	746,2	24,4
	λιμένες	0,0	0,0
	αεροδρ.	73,2	2,4
	VTΣ (1)	25,3	0,8
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ	1013,8	100,0
	οδοί	742,2	73,2
	σιδηρόδρ.	158,2	15,6
	λιμένες	51,4	5,1
	αεροδρόμ.	62,0	6,1
	VTΣ (1)	0,0	0,0
ΕΛΛΑΔΑ	ΣΥΝΟΛΟ	884,4	100,0
	οδοί	456,9	51,7
	σιδηρόδρ.	253,4	28,7
	λιμένες	71,0	8,0
	αεροδρόμ.	103,0	11,6
	VTΣ (1)	0,0	0,0
ΙΡΑΝΔΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ	510,5	100,0
	οδοί	377,8	74,0
	σιδηρόδρ.	91,0	17,8
	λιμένες	36,5	7,1
	αεροδρόμ.	3,3	0,6
	VTΣ (1)	2,0	0,4
ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	5 468,2	100,0
	οδοί	3 791,7	69,3
	σιδηρόδρ.	1 248,8	22,8
	λιμένες	158,9	2,9
	αεροδρόμ.	241,5	4,4
	VTΣ (1)	27,3	0,5

(1) VTΣ: συστήματα κυκλοφορίας σκαφών για ναυτιλιακή επιτήρηση

Πηγή: Ετήσια Έκθεση του Ταμείου Συνοχής 1997

V. Η χρηματοδότηση της μεταφορικής υποδομής από την ΕΤΕΠ
(ατομικά δάνεια και πιστώσεις για συνολικά δάνεια)

Έτος	Τομέας	εκατ. ECU	%
1989-93	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	17 809,0	100,0
	Στόχος 1	5 598,0	31,4
	Στόχος 2 + 5β	5 016,0	28,2
	Σύνολο 1+2+5β	10 614,0	59,6
1994-1997	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	25 035,0	100,0
	Στόχος 1	7 820	31,2
	Στόχος 2+ 5β+6	8 222	32,8
	Σύνολο 1+2+5β+6	16 042	64,0

Πηγή: ΕΤΕΠ

COM(98) 806 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07 13 01 09

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-98-810-GR-C

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
L-2985 Λουξεμβούργο