

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Αναθεώρηση του καταλόγου των έργων ΔΕΔ ενόψει του 2004»

(2004/C 10/15)

Στις 8 Απριλίου 2003, ο Μόνιμος Αντιπρόσωπος της Ιταλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, κ. Umberto Vattani, ζήτησε με επιστολή του από την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή να καταρτίσει γνωμοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 262 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση με το ανωτέρω θέμα.

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΕΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 4 Σεπτεμβρίου 2003 με βάση εισηγητική έκθεση του κ. Levaux.

Κατά την 402η σύνοδο ολομέλειας της 24ης και 25ης Σεπτεμβρίου 2003 (συνεδρίαση της 25ης Σεπτεμβρίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 90 ψήφους υπέρ, 6 ψήφους κατά και 6 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Αντικείμενο της παρούσας διερευνητικής γνωμοδότησης

1.1. Μετά τη Συνθήκη του Μάαστριχ (1993), η Επιτροπή χάραξε ένα γενικό πλαίσιο για την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών δικτύων, φιλοδοξία του οποίου είναι η επιτάχυνση της υλοποίησης της εσωτερικής αγοράς, η σύνδεση των απόκεντρων περιφερειών με το κέντρο της ΕΕ και το άνοιγμα της Ευρώπης προς τις γειτονικές χώρες. Το 1994, στο Έσσεν, οι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων προσδιόρισαν 14 έργα προτεραιότητας για τις μεταφορές. Το 1996, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο υιοθέτησαν μία απόφαση με την οποία θέτουν γενικότερους κοινοτικούς στόχους στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Η απόφαση αυτή κάλυπτε ένα σύνολο υποδομών κόστους 400 εκατομμυρίων EUR, που έπρεπε να κατασκευαστούν πριν από το 2010. Έξι χρόνια μετά την απόφαση αυτή, έχει υλοποιηθεί μόλις το 20 % των προβλεπόμενων έργων και, με βάση το σημερινό ρυθμό επενδύσεων, θα απαιτηθούν από 20 έως 25 χρόνια για να ολοκληρωθεί το δίκτυο της ΕΕ που περιγράφεται στα ευρωπαϊκά ρυθμιστικά σχέδια.

1.2. Συνεπώς, τα δημοσιονομικά μέσα που διέθεσαν τα κράτη μέλη και η Κοινότητα αποδεικνύονται τελείως ανεπαρκή σε σχέση με τους στόχους. Εξάλλου, διαπιστώθηκε ότι οι δημόσιες επενδύσεις μεταφορών μειώθηκαν από 1,5 % του ΑΕγχΠ τη δεκαετία του '80 σε λιγότερο από 1 % τη δεκαετία του '90. Ενδεικτικά, οι συγκριτικές καμπύλες ΑΕγχΠ και επενδύσεων στον τομέα των κατασκευών, συμπεριλαμβανομένων των υποδομών μεταφορών, απεικονίζουν αυτή τη σταδιακή μείωση.

1.3. Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι οι καθυστερήσεις πλήττουν κυρίως τα διασυνοριακά έργα υποδομών και τα σιδηροδρομικά έργα, δηλαδή δύο βασικούς προσανατολισμούς της κοινοτικής πολιτικής, που είναι:

- η εξασφάλιση της διασυνοριακής συνέχειας των δικτύων, και
- η εκτροπή της αναμενόμενης αύξησης των εμπορευματικών μεταφορών προς άλλους τρόπους μεταφοράς (σιδηρόδρομους, εσωτερικές πλωτές και θαλάσσιες οδούς).

1.4. Από το 1996 πολυάριθμα γεγονότα και διαπιστώσεις δικαιολογούν την αναθεώρηση των προσανατολισμών στον τομέα των ΔΕΔ-Μ.

— Εν πρώτοις, ο ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης που προέβλεπε το Συμβούλιο της Λισσαβώνας θα μπορούσε να οδηγήσει το 2010 σε αύξηση κατά 38 % των εμπορευματικών μεταφορών και κατά 24 % των επιβατικών μεταφορών σε σχέση με το 1998. Εξάλλου, η Επιτροπή, στη Λευκή Βίβλο που δημοσίευσε το 2001 με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010», τόνιζε ότι χωρίς σημαντική εξισορρόπηση των μεταφορών, οι εμπορευματικές μεταφορές θα αυξηθούν κατά 50 %. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με τις αναλύσεις της Επιτροπής γι' αυτή την εξέλιξη και υπογραμμίζει ότι, εάν σήμερα η οικονομική ανάπτυξη δεν συμφωνεί με τις προβλέψεις που έγιναν πριν από ορισμένα χρόνια, το γεγονός αυτό δε θα πρέπει σε καμία περίπτωση να αποτελέσει νέα αφορμή για να αναβολή της εκτέλεσης των αποφάσεων που έχουν ήδη ληφθεί ή των επιλογών σε ό,τι αφορά τις ΔΕΔ-Μ. Η προθεσμία κατασκευής και θέσης σε λειτουργία των υποδομών αυτών εκτείνεται σε μία περίοδο 10 έως 20 ετών και, όταν υπάρξει ανάκαμψη, το αποτέλεσμα θα είναι συμφόρηση της κυκλοφορίας.

— Κατά δεύτερο λόγο, το 2004 θα προσχωρήσουν στην ΕΕ δέκα νέα κράτη και τα επόμενα έτη θα προσχωρήσουν και άλλες υποψήφιες χώρες. Η κατάσταση αυτή επιβάλλει να ληφθούν υπόψη οι ανάγκες των νέων κρατών μελών, ώστε να τους επιτραπεί να προσαρμόσουν τις οικονομίες τους στην οικονομία της ΕΕ και να απορροφήσουν σε ικανοποιητικό βαθμό την αναπόφευκτη αύξηση της κυκλοφορίας. Η Επιτροπή εκτιμά ότι στους διαδρόμους που συνδέουν την ΕΕ με τα νέα αυτά κράτη μέλη, θα πρέπει να κατασκευαστούν ή να βελτιωθούν οδικά δίκτυα περίπου 20 000 χλμ, σιδηροδρομικά δίκτυα περίπου 30 000 χλμ και λιμένες και αεροδρόμια με κόστος που πλησιάζει τα 100 δις EUR. Η ΕΟΚΕ κρίνει απαραίτητο να συμπεριλάβει η Επιτροπή στα σχέδιά της, εκτός από τον διάδρομο VII που αφορά τον Δούναβη, και ορισμένες εσωτερικές πλωτές οδούς που, για πολλά κράτη μέλη, αποτελούν ιδιαίτερα κατάλληλες υποδομές μεταφορών, ειδικά με γνώμονα τις απαιτήσεις της βιώσιμης ανάπτυξης.

1.5. Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή πρότεινε τον Οκτώβριο του 2001 την αναθεώρηση των προσανατολισμών για τα διευρωπαϊκά δίκτυα. Στα τέλη του 2003 και στις αρχές του 2004, θα παρουσιάσει νέα πρόταση με απώτερο σκοπό να συνεχίσει την πολιτική μεταρρύθμιση σε ό,τι αφορά τα ΔΕΔ-Μ για:

- τη σύνδεση των δικτύων των νέων κρατών μελών και των υποψήφιων χωρών, ιδιαίτερα στους διαδρόμους,
- την επίταση της προσπάθειας επιλογής και συγκέντρωσης σε πραγματικούς ευρωπαϊκούς στόχους όπως:
 - η εξάλειψη των συμφορήσεων,
 - τα διασυνοριακά έργα,
 - οι κύριες χερσαίες και θαλάσσιες οδοί·

πράγμα το οποίο θα έχει ως αποτέλεσμα τη διασφάλιση συνοχής σε ολόκληρη την ήπειρο, ενώ τα υφιστάμενα πρότυπα ΔΕΔ-Μ αποτελούν ορισμένες φορές συναρμογή εθνικών προτύπων, γεγονός που οδηγεί σε κατακερματισμό των κοινοτικών παρεμβάσεων. Η ΕΟΚΕ συμμερίζεται τον προσανατολισμό αυτό, γιατί η δράση της Κοινότητας στον τομέα των υποδομών δεν πρέπει να καλύπτει τις πολυάριθμες ανάγκες που εντοπίζονται και είναι ιδιαίτερες για κάθε επιμέρους κράτος μέλος, αλλά να συγκεντρώνεται σε διευρωπαϊκές προτεραιότητες που απαιτούν τη συνέχεια των δικτύων. Δεδομένου ότι πρόκειται για μία προτεραιότητα που είναι προς το γενικό συμφέρον της Ευρώπης, η τελευταία πρέπει να καλύψει σημαντικό μέρος του κόστους των κοινοτικών υποδομών στις περιοχές κυρίως εκείνες που δεν ευνοούνται από τη γεωγραφική τους θέση (π.χ., οι μεγάλες ορεινές ζώνες).

1.6. Για να καταρτίσει τις νέες προτάσεις της σε ό,τι αφορά τα ΔΕΔ-Μ, η Επιτροπή συνέστησε ένα μηχανισμό μελετών και έρευνας:

- Ανέθεσε στον κ. Karel Van Miert την προεδρία μιας ομάδας υψηλού επιπέδου για να εξετάσει λεπτομερώς τα έργα που πρέπει να περιληφθούν σε έναν ενημερωμένο κατάλογο με τα σπουδαιότερα μεγάλα έργα της διευρυμένης Ευρωπαϊκής Ένωσης⁽¹⁾.
- Συγκρότησε εσωτερική επιχειρησιακή ομάδα για να στηρίξει την ομάδα υψηλού επιπέδου στο έργο της ανάλυσης των 100 σχεδίων που υπέβαλαν τα κράτη μέλη, το οποίο θα βασιστεί κυρίως σε ενημερωμένες προβλέψεις κυκλοφορίας.

1.7. Η ΕΕ βρίσκεται στα πρόθυρα της διεύρυνσης. Θα είναι δύσκολο να καταρτιστεί ο προϋπολογισμός της για το 2007-2013 για την Ευρώπη των εικοσιπέντε καθώς θα πρέπει κυρίως να οριστούν οι προτεραιότητες μεταξύ των διευρωπαϊκών υποδομών. Η Επιτροπή θεώρησε, λοιπόν, ότι είναι απαραίτητο να εξεταστεί το μέλλον της κοινοτικής χρηματοδότησης και ιδιαίτερα ο προϋπολογισμός που προβλέπεται γι' αυτά τα διευρωπαϊκά δίκτυα. Στις

23 Απριλίου 2003, η Επιτροπή υπέβαλε ανακοίνωση που καθορίζει τα οικονομικά μέσα και τα καινοτόμα συστήματα διαχείρισης που είναι απαραίτητα για την εφαρμογή μεγάλων έργων υποδομής. Η ανακοίνωση αυτή εξετάζεται στο κεφάλαιο 4 της παρούσας γνωμοδότησης.

1.8. Η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών αποτελεί καθοριστικό στοιχείο για την ευρωπαϊκή οικοδόμηση, η οποία θα γίνει πραγματικότητα μόνον εάν η διακίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων είναι ευχερής. Υπενθυμίζει, επίσης, ότι από καιρό υποστηρίζει ότι η απαραίτητη αύξηση των μεταφορών πρέπει να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.

1.9. Σε ένα πρώτο στάδιο και, έως τα τέλη Ιουνίου 2003, ενώ αναμένονταν οι πληροφορίες σχετικά με τις εργασίες της ομάδας Van Miert, η ΕΟΚΕ:

- διαπίστωσε στα τέλη του 2002 την κατάσταση προόδου 14 έργων προτεραιότητας του Έσσην και των 6 νέων έργων που προστέθηκαν το 2001, με βάση το έγγραφο της Επιτροπής που δημοσιεύθηκε τον Φεβρουάριο του 2003: «Διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. ΔΕΔ-Μ — Έργα προτεραιότητας»
- κατήρτισε πρόβλεψη από την οποία προκύπτει ότι μέχρι το 2010 αναμένεται σφαιρική εκτέλεση των εν λόγω 14 έργων προτεραιότητας κατά 74 %
- εξέτασε τη μεθοδολογία που υιοθέτησε η ομάδα του κ. Karel Van Miert για την επιλογή των νέων έργων προτεραιότητας
- επανέλαβε τις προτάσεις της για τη χρηματοδότηση των έργων αυτών προτεραιότητας, μέσω ενός μηχανισμού που θα δημιουργήσει, έξω από τα κράτη μέλη, μία πηγή εσόδων «συνεχούς ροής» στο επίπεδο του προϋπολογισμού της ΕΕ, που θα επιτρέπουν τη διάθεση σημαντικότερων ενισχύσεων και θα εγγυώνται το δανεισμό. Ο νέος αυτός μηχανισμός θα μπορούσε να βοηθήσει τα κράτη μέλη και την ΕΕ να τηρούν τις προθεσμίες εκτέλεσης, δεδομένου ότι θα ελάφρυνε τους εθνικούς δημοσιονομικούς περιορισμούς.

1.10. Σε μία δεύτερη φάση, πριν τα τέλη του 2003 και αφού θα έχει διανεμηθεί η έκθεση της ομάδας VAN MIERT, η Επιτροπή θα ετοιμάσει τη νέα της πρόταση με σκοπό την αναθεώρηση των προσανατολισμών της πολιτικής για τα ΔΕΔ-Τ. Η πρόταση αυτή θα υποβληθεί στα διάφορα όργανα και οργανισμούς, σύμφωνα με την συνήθη διαδικασία, προκειμένου να λάβει, στις αρχές του 2004, την τελική έγκριση από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Η ΕΟΚΕ, μολονότι αποδέχεται τις προθεσμίες αυτές που είναι επιβεβλημένες εξαιτίας των εκλογών του Κοινοβουλίου στις αρχές του 2004 και της διεύρυνσης σε 25 μέλη τον Μάιο του 2004, εκφράζει τη λύπη της για την καθυστερημένη συνεργασία της Επιτροπής, η οποία επιθυμούσε οι εργασίες της ομάδας VAN MIERT να έχουν εμπιστευτικό χαρακτήρα (οι προτάσεις δεν ήταν δυνατό να αξιοποιηθούν παρά μόνον στις τελευταίες ημέρες).

(1) Βλέπε κεφάλαιο 3.

2. Τα τρέχοντα έργα προτεραιότητας: πρόοδος και χαρακτηριστικά

Η ΕΟΚΕ επιθυμεί να υπενθυμίσει ότι ήδη από το 1993 η Επιτροπή είχε δημοσιεύσει τη Λευκή Βίβλο «Μεταφορές» στην οποία παρουσίαζε τις προτεραιότητες με βάση τρία ρυθμιστικά σχέδια και επενδύσεις ύψους 300 δις EUR που έπρεπε να πραγματοποιηθούν πριν το 2010:

- Το ρυθμιστικό σχέδιο «Οδοποιία» για την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων μήκους 17 000 χλμ·
- Το ρυθμιστικό σχέδιο «τρένα μεγάλης ταχύτητας» για την κατασκευή νέων σιδηροδρομικών γραμμών μήκους 4 000 χλμ και την προσαρμογή σιδηροδρομικών γραμμών μήκους 3 600 χλμ·
- Το ρυθμιστικό σχέδιο για τις πλωτές οδούς.

Από τα έργα που εξετάστηκαν το 1993 από την ομάδα Christophersen και εντάχθηκαν στους προσανατολισμούς, ορισμένα εγκαταλείφθηκαν μονομερώς (ποτάμια σύνδεση Ρήνου — Ροδανού) και δεν περιλαμβάνονται πλέον μεταξύ των 14 έργων προτεραιότητας του Έσσην, ενώ άλλα τροποποιήθηκαν. Σε ό,τι αφορά τις προθεσμίες και το κόστος, σημειώνονται σημαντικές παρεκκλίσεις. Με βάση αυτή τη διαπίστωση και ενώ συμφωνεί με την τρέχουσα διαδικασία προσαρμογής των σχεδίων στα σύγχρονα δεδομένα που υιοθέτησε η Επιτροπή, η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει ότι έχει την πεποίθηση ότι η μη τήρηση των δεσμεύσεων, εκ μέρους των κρατών μελών, και η αμφισβήτηση των προτεραιοτήτων είναι αντιπαραγωγικές. Η αναθεώρηση ανά πενταετία του περιεχομένου των έργων προτεραιότητας των ΔΕΔ-Μ δεν θα διασφαλίσει μία αποδοτική βιώσιμη ανάπτυξη στην Ευρώπη, ούτε σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο ούτε σε περιβαλλοντικό. Η ΕΟΚΕ επιθυμεί να επισύρει επίσημως την προσοχή της Επιτροπής, του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, στη σημασία που θα έχουν οι αποφάσεις που πρόκειται να ληφθούν στον τομέα των ΔΕΔ-Μ, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τις δεσμεύσεις χρηματοδότησης, την έναρξη των έργων και τις προθεσμίες εκτέλεσής τους. Τη στιγμή της διεύρυνσης της ΕΕ σε εικοσιπέντε μέλη και ενόψει του οικονομικού αναπροσανατολισμού και της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, η παγίωση των κεκτημένων, μέσω της οργάνωσης του ευρωπαϊκού χώρου γύρω από σύγχρονες, συνεκτικές, και αποτελεσματικές δομές μεταφορών, αποτελεί μοναδική ευκαιρία από ιστορική άποψη.

2.1. Τα 14 έργα προτεραιότητας του Έσσην και τα 6 συμπληρωματικά έργα

Η Επιτροπή, σύμφωνα με το αίτημα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Βαρκελώνης τον Φεβρουάριο του 2003, δημοσίευσε έναν απολογισμό των δραστηριοτήτων της στο πλαίσιο των έργων προτεραιότητας του Έσσην. Από το φυλλάδιο με τίτλο «Διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών ΔΕΔ-Μ — Έργα προτεραιότητας», η ΕΟΚΕ συγκέντρωσε τις παρακάτω πληροφορίες που επιτρέπουν να εκτιμηθεί το εύρος των φιλοδοξιών. Το 2010, το σύνολο του

διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των ρυθμιστικών σχεδίων ΔΕΔ-Μ, θα πρέπει να απαρτίζεται, στην Ευρώπη των Δεκαπέντε, από:

- δρόμους μήκους 75 200 χλμ
- σιδηροδρομικές γραμμές μήκους 78 000 χλμ
- 330 αεροδρόμια
- 270 διεθνείς θαλάσσιους λιμένες
- 210 εσωτερικούς λιμένες
- συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, πληροφόρησης των χρηστών, και πλοήγησης.

Για τη χρηματοδότηση του δικτύου αυτού, το συνολικό κόστος υπολογίστηκε σε 400 εκατομμύρια EUR (τιμές του 1996) και η ετήσια κατά μέσο όρο χρηματοδότηση σε 19 δις EUR, που σημαίνει ότι η εκτέλεση του θα εκτείνεται σε μία εικοσαετία, πράγμα ασυμβίβαστο με την δεδηλωμένη φιλοδοξία το έργο να έχει ολοκληρωθεί μέχρι το 2010. Το παράρτημα 1 της παρούσας γνωμοδότησης αναφέρει υπό τη μορφή ανακεφαλαιωτικού πίνακα τα είκοσι έργα (14+6) με τα χαρακτηριστικά στοιχεία που παρουσίασε η Επιτροπή, όπως είναι οι προβλεπόμενες προθεσμίες εκτέλεσης, το συνολικό κόστος και η κατάσταση των εργασιών τον Σεπτέμβριο του 2002. Η εξέταση του καταλόγου αυτού παρουσιάζει τις εξής ασυνέπειες:

2.1.1. Σε ό,τι αφορά τις προθεσμίες, μολονότι το 2010 ελήφθη ως γενικό σημείο αναφοράς για την ολοκλήρωση των έργων προτεραιότητας, σύμφωνα με τις ενδείξεις της Επιτροπής πολλά από τα έργα αυτά δεν θα μπορέσουν να ολοκληρωθούν παρά μόνον μετά την ημερομηνία αυτή. Επίσης, η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι θα ήταν πιο ρεαλιστικό και αποτελεσματικό να είχαν προβλεφθεί έργα τα οποία θα ετίθεντο σε λειτουργία από το 2010 έως το 2020, όπως εξάλλου είχε προτείνει στη γνωμοδότησή της με θέμα «Το μέλλον του διευρωπαϊκού δικτύου πλωτών οδών — με ορίζοντα το 2020» (CES 24/2002), που υιοθετήθηκε τον Ιανουάριο του 2002. Αυτό, όμως, προϋποθέτει ότι θα υπάρχει η βούληση να τηρηθεί με κάθε μέσο η νέα προθεσμία και, για το σκοπό αυτό, η ΕΟΚΕ προτείνει στην Επιτροπή:

- να εξετάσει το ενδεχόμενο της σύστασης ενός οργάνου παρακολούθησης στο επίπεδο της Επιτροπής ο οποίος θα είναι υπεύθυνος, μαζί με τα κράτη μέλη, σύμφωνα με βασικούς άξονες, θα είναι υπεύθυνος για την παρακολούθηση της διαχείρισης των διαφόρων τμημάτων των διαδρόμων και των χρηματοδοτήσεων που προέρχονται από την ΕΤΕπ, την ΕΕ, τα κράτη μέλη, τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, κ.λπ.
- να συγκροτήσει ένα μηχανισμό που θα επιβάλλει βαριές κυρώσεις για τα κράτη μέλη που δεν θα τηρούν τις δεσμεύσεις τους. Ενδεικτικά, σε ό,τι αφορά τα σχέδια που χρηματοδοτούνται από τα ίδια τα κράτη μέλη προκειμένου να καταστούν σχέδια προτεραιότητας, οι κυρώσεις θα μπορούσαν να είναι οι εξής
- να μπορεί η ΕΕ να αφαιρεί από ένα κράτος ορισμένα μέρη της κυριότητας του έργου και να τα αναθέτει σε άλλα ενδιαφερόμενα από τη συγκεκριμένη διευρωπαϊκή σύνδεση κράτη

- σε περίπτωση που ένα κράτος εγκαταλείπει ένα έργο, οι ευρωπαϊκές ενισχύσεις που του έχουν χορηγηθεί για την κατάρτιση μελετών ή την αγορά γης, να επιστέφονται στην ΕΕ από το κράτος μέλος, το οποίο δεν φέρει σε πέρας το έργο ώστε να μην θίγονται τα οικονομικά συμφέροντα της ΕΕ
- όπως συμβαίνει και με τις ιδιωτικές συμβάσεις, οι καθυστερήσεις στην παράδοση του έργου να έχουν ως αποτέλεσμα την επιβολή, στο κράτος που ευθύνεται γι' αυτή, κύρωσης (μηχανισμός χρηματικών εγγυήσεων καλής πίστεως που χρησιμοποιούνται στον ιδιωτικό τομέα).

2.1.2. Σε ό,τι αφορά το κόστος των έργων, από τον πίνακα του παραρτήματος 1 προκύπτει ότι σύμφωνα με τους υπολογισμούς της Επιτροπής, οι συνολικές επενδύσεις για τα 20 έργα προτεραιότητας ΔΕΔ-Μ που αποφασίστηκαν και προτάθηκαν, ανέρχονται σε 173,993 δις EUR (ήτοι σε 173 993 εκατ. EUR). Παράλληλα, στο ίδιο έγγραφο, η Επιτροπή αναφέρεται σε συνολικό κόστος 400 δις EUR (400 000 εκατ. EUR), στο οποίο πρέπει να προστεθούν 100 δις EUR (100 000 εκατ. EUR) για τα έργα στο σύνολο των δικτύων των νέων κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων των έργων ΔΕΔ-Μ προτεραιότητας. Για να καταστούν σαφέστερες οι διάφορες εκτιμήσεις του 1996 και, στη συνέχεια, του 2001, καθώς και οι εκτιμήσεις που υπέβαλε η ομάδα Van Miert, η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει ότι:

- ο πιο κάτω πίνακας περιλαμβάνει στους καταλόγους 0 και 1 το υπόλοιπο των έργων ΔΕΔ-Μ προτεραιότητας του Έσεν και αυτά που προστέθηκαν το 2001, το κόστος των οποίων αυξήθηκε σημαντικά μετά την αναπροσαρμογή και την πραγματοποίηση ορισμένων επεκτάσεων στο εσωτερικό του διαδρόμου στον οποίο εντασσόταν το αρχικό σχέδιο (βλ. το παράδειγμα του Δούναβη, έργο αρ. 2 στον κατάλογο 1).

	σε δισεκατομύρια EUR		
	2004-2020	μερίδιο για την περίοδο 2004-2013	μερίδιο για την περίοδο 2014-2020
Κατάλογος 0	80	80	0
Κατάλογος 1	142	125	17
Κατάλογος 2	13	3	10
Κατάλογος 3/ χωρίς προτεραιότητα	22	20	2
Σύνολο	257	228	29

Απόσπασμα από την έκθεση Van Miert — § 6.6.2

- η ομάδα Van Miert προσδιόρισε το συνολικό ύψος της χρηματοδότησης σε 600 δις EUR για την κάλυψη, έως το 2020, του κόστους των έργων που περιλαμβάνονται στα σχέδια διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών (συμπεριλαμβανομένων των ΔΕΔ-Μ προτεραιότητας και των ΔΕΔ-Μ των νέων κρατών μελών).

- τα κράτη μέλη προσδιόρισαν σε 257 δις EUR (κατάλογος 0, 1, 2, και 3) το κόστος των σχεδίων και συνεπώς δικαιούνται κοινοτική επιδότηση·
- η Επιτροπή εκτιμά σε 100 δις EUR το κόστος των δικτύων που πρέπει να κατασκευαστούν στα 10 νέα κράτη μέλη.

2.1.3. Το ποσοστό κοινοτικής επιδότησης των ΔΕΔ-Μ προτεραιότητας (σήμερα, ανέρχεται σε 10 % του κόστους των έργων χωρίς φόρο) δεν επαρκεί ώστε να αποτελέσει κίνητρο. Η Επιτροπή, σε ορισμένες περιπτώσεις, εξετάζει το ενδεχόμενο να αυξήσει το ποσοστό σε 20 %, η ΕΟΚΕ όμως κρίνει ότι προκειμένου να αποτελέσει πραγματικό κίνητρο, ανάλογα με τη φύση και την παραμεθόρια τοποθέτηση ορισμένων έργων, η επιδότηση αυτή θα πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ 20 και 50 % του κόστους εκτός φόρου.

3. Η ομάδα εργασίας με πρόεδρο τον κ. Karel Van Miert

Το έργο της Επιτροπής να προτείνει νέους προσανατολισμούς για τα ΔΕΔ-Μ πριν από το 2004 είναι φιλόδοξο και δύσκολο να πραγματοποιηθεί, καθότι πρέπει ταυτόχρονα:

- να ληφθούν υπόψη οι συνέπειες της διεύρυνσης
- να κατασκευαστούν συνεκτικά δίκτυα σε σύντομες προθεσμίες χωρίς χρονικά χάσματα
- να λυθεί η «σπαζοκεφαλιά» της χρηματοδότησης
- να αλλάξει η νοοτροπία ώστε να δίδεται προτεραιότητα στο γενικό ευρωπαϊκό συμφέρον και όχι στο εθνικό.

Η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι η ομάδα υψηλού επιπέδου, έτσι όπως συστάθηκε από την Επιτροπή, θα διευκολύνει το εγχείρημα που ανέλαβε.

3.1. Σύνθεση της ομάδας

Υπό την προεδρία του κ. Karel Van Miert, η ομάδα αποτελείται από έναν αντιπρόσωπο ανά κράτος μέλος και από έναν παρατηρητή ανά χώρα της οποίας η προσχώρηση προβλέπεται να πραγματοποιηθεί το αργότερο το 2007 (δηλαδή οι 10 + Ρουμανία + Βουλγαρία + Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων). Η Επιτροπή έχει αναλάβει το έργο της γραμματείας.

3.2. Εντολή της ομάδας

- Εξέταση των σημερινών ή μελλοντικών προτάσεων έργων που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη, με σκοπό την ενσωμάτωσή τους στους καταλόγους των έργων προτεραιότητας που αποφασίστηκαν ή προτάθηκαν παλαιότερα και, κατά συνέπεια, τροποποίηση των προσανατολισμών των ΔΕΔ-Μ.
- Εξέταση των έργων για τα οποία δεν προβλέπεται χρηματοδότηση εκ μέρους ενός κράτους μέλους, τα οποία ωστόσο παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον σε διευρωπαϊκό επίπεδο.

- γ) Κατάρτιση ενός περιορισμένου καταλόγου έργων που να καλύπτουν το σύνολο των μεγάλων περιοχών της διευρυμένης Ευρώπης.
- δ) Υιοθέτηση μεθόδου, διαδικασίας, και χρονοδιαγράμματος για τη μετέπειτα ενημέρωση του καταλόγου των έργων προτεραιότητας, καθώς και για την απόσυρση έργων λόγω εξαιρετικά μεγάλης καθυστέρησης ή λόγω σημαντικών τροποποιήσεων που επηρεάζουν την απόδοση και τη βιωσιμότητα του έργου.
- ε) Εξέταση των μέσων που θα μπορούσαν να διευκολύνουν και να επιταχύνουν την εφαρμογή των έργων του περιορισμένου καταλόγου.
- στ) Οριστικοποίηση των οριζόντιων προτεραιοτήτων που θα πρέπει να καλύπτουν οι προσανατολισμοί.
- δ) Δυνητική οικονομική βιωσιμότητα, με θετικά αποτελέσματα στο περιβάλλον και την οικονομική και κοινωνική συνοχή.
- Δεύτερη φάση:
- ε) Εκτίμηση της βιώσιμης ανάπτυξης του έργου στο διευρωπαϊκό δίκτυο, ειδικότερα της συμβολής του στη διαλειτουργικότητα με στόχο τη μετάβαση προς άλλους τρόπους μεταφορών (σιδηροδρομικές και ποτάμιες).
- στ) Εδαφική συνοχή των υποψήφιων χωρών και των μεγάλων απόκεντρων περιφερειών .
- ζ) Θετικά αποτελέσματα σε διακρατικό επίπεδο τα οποία να επηρεάζουν περισσότερο τα ενδοκράτη και εκτίμηση της ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας σε ποσοστά επί του συνόλου των διεθνών μεταφορών.

3.2.1. Η ΕΟΚΕ επικροτεί στο σύνολό του το περιεχόμενο της εντολής της ομάδας υψηλού επιπέδου. Ωστόσο, σε ό,τι αφορά την επιχειρηματολογία που αναπτύσσεται στο σημείο δ), η ΕΟΚΕ δεν συμμερίζεται την άποψη της Επιτροπής σχετικά με τη διαδικασία απόσυρσης των σχεδίων, διότι είναι σαν να προβλέπεται η αποτυχία τους. Το ίδιο ισχύει και για τα κράτη που δεν τηρούν τις δεσμεύσεις τους και συνεπώς βλάπτουν το γενικό ευρωπαϊκό συμφέρον, ιδιαίτερα δε, στην περίπτωση διασυννοριακών σχεδίων, τα γειτονικά τους κράτη. Καθώς η ΕΕ της έχει διαθέσει σημαντική επιδότηση, η Επιτροπή οφείλει, σε συμφωνία με το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, να λάβει, ενώπιον των κρατών μελών αυτών, μια πιο θεληματική στάση και να υιοθετήσει δεσμευτικές ρυθμίσεις, να προβλέψει δε τη σύσταση ενός οργάνου του τύπου «Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Υποδομών Μεταφορών» που να διαθέτει μέσα παρακολούθησης και, εάν αυτό είναι απαραίτητο, ελέγχου, κυρίως για τα 10 νέα κράτη μέλη, προκειμένου να αποφευχθεί το ενδεχόμενο αποσύρσεων αυτού του είδους. Επίσης, υπενθυμίζει ότι πρέπει απαραίτητα να επιβάλλονται κυρώσεις (βλέπε σημείο 2.1.1).

3.3. Γενικά κριτήρια αξιολόγησης έργων από την ομάδα Van Miert

Αυτά κατανέμονται σε δύο φάσεις:

— Πρώτη φάση:

- α) Σεβασμός της έννοιας των μεγάλων διευρωπαϊκών αξόνων που ονομάζονται «διάδρομοι».
- β) Δέσμευση των ενδιαφερόμενων κρατών μελών να εκτελέσουν το έργο — το κόστος του οποίου δεν θα είναι χαμηλότερο των 500 εκατομμυρίων EUR — μέσα σε συγκεκριμένο χρονικό πλαίσιο.
- γ) Επάρκεια του έργου σε σχέση με τους στόχους της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, κυρίως δε σε σχέση με τους στόχους της εξάλειψης των συμφορήσεων και της διασφάλισης των διασυννοριακών συνδέσεων.

3.3.1. Η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι τα προτεινόμενα γενικά κριτήρια είναι στο σύνολό τους ορθά. Ωστόσο, υπογραμμίζει:

- σημείο β): η ΕΟΚΕ υπενθυμίζει ότι μία δέσμευση των κρατών χωρίς κυρώσεις σε περίπτωση παράλειψης υποχρέωσης είναι απατηλή (βλ. παράγραφο 2.1.1.)
- σημείο δ): το κριτήριο της δυνητικής οικονομικής βιωσιμότητας δεν πρέπει να επιτρέπει την ματαιώση ενός έργου, η εκτέλεση του οποίου θα αποδεικνυόταν απαραίτητη. Στο παρελθόν, το σκεπτικό αυτό, όταν εφαρμόστηκε σε τμήματα ή μέρη δικτύων, είχε ως αποτέλεσμα να παρουσιαστούν ελλείψεις συνδέσεων, συμφορήσεις ή ασυνέχειες.
- σημείο ε), το οποίο αναφέρεται στην έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης: η ΕΟΚΕ τονίζει ότι τα σημερινά μέσα αξιολόγησης, τα οποία βασίζονται σε μελέτες προοπτικών, είναι σκόπιμο να γίνουν γνωστά, ενώ πρέπει επίσης να προσδιοριστούν σαφείς στόχοι.

3.3.2. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της που ένα ουσιαστικό κριτήριο, σημείο α), επιβάλλει την υποχρεωτική ένταξη ενός σχεδίου σε έναν διαρθρωτικό διάδρομο ή δίκτυο της ΕΕ, η συνέχεια του οποίου είναι εξασφαλισμένη από άκρο σε άκρο. Η Επιτροπή, συνεπώς, θα προσδιορίσει, κατά την κατάρτιση των οριστικών προτάσεων της, ένα σύνολο διαρθρωτικών δικτύων που θα αποτελέσουν τους κεντρικούς άξονες κυκλοφορίας και μεταφορών της διευρυμένης ΕΕ και θα την συνδέσουν με τις γειτονικές χώρες, εξασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό τη συνέχεια όλων αυτών των δικτύων, πράγμα που θα οδηγήσει αναπόφευκτα στην κάλυψη των κενών στις διασυνδέσεις.

4. Τρόποι χρηματοδότησης των έργων

Στις 23 Απριλίου 2003, η Επιτροπή δημοσίευσε ανακοίνωση με θέμα: «Ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών: καινοτόμος χρηματοδότης — Διαλειτουργικότητα τηλεδιοδίων» και, ταυτόχρονα, δημοσίευσε πρόταση οδηγίας για τη γενίκευση και τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων οδικών τηλεδιοδίων στην Κοινότητα. Αυτή τη στιγμή, η ΕΟΚΕ καταρτίζει ξεχωριστή γνωμοδότηση για την συγκεκριμένη πρόταση οδηγίας ⁽¹⁾.

Η Επιτροπή είχε προβλέψει ήδη από την έναρξη της διαδικασίας αναθεώρησης των ΔΕΔ-Μ την αναζήτηση λύσεων για τη χρηματοδότηση των έργων, δεδομένου ότι πρόκειται, πράγματι, για ένα θέμα ουσιώδες και αναπόφευκτο. Όλοι γενικά συμφωνούν ότι «δεν υπάρχουν ανταγωνιστικές οικονομίες χωρίς αποδοτικά δίκτυα μεταφορών». Η διαπίστωση αυτή, όμως, είναι περιττή αφού παρατηρείται ότι «οι μεταφορικές υποδομές εξακολουθούν να παρουσιάζουν προβλήματα χρηματοδότησης, λόγω έλλειψης επαρκών χρηματοδοτικών μέσων και απουσίας ενός ευνοϊκού περιβάλλοντος για επενδύσεις».

Η Επιτροπή εκθέτει τους λόγους για τους οποίους το διευρωπαϊκό δίκτυο παραμένει στάσιμο:

- υπάρχει έλλειψη πολιτικής βούλησης εκ μέρους των πολιτικών ιδιωνόντων των κρατών μελών,
- οι χρηματοδοτικοί πόροι που διατίθενται για το διευρωπαϊκό δίκτυο είναι ανεπαρκείς,
- οι υπεύθυνοι για τα έργα φορείς είναι κατακερματισμένοι.

Στη συνέχεια, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το μέρος του ΑΕγχΠ (λιγότερο του 1 %) που αφιερώνεται στην κατασκευή υποδομών μεταφορών, δεν παύει να μειώνεται με την πάροδο των δεκαετιών, ενώ οι ανάγκες και η κυκλοφορία αυξάνονται.

Η ΕΟΚΕ συμμερίζεται αυτές τις διαπιστώσεις και εκφράζει τη λύπη της. Κατά συνέπεια, έλαβε με ενδιαφέρον γνώση των λύσεων που προτείνει η Επιτροπή, οι οποίες στηρίζονται σε δύο κεντρικούς άξονες:

- στον καλύτερο συντονισμό της δημόσιας και της ιδιωτικής χρηματοδότησης των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών·
- στην ύπαρξη, παράλληλα, μιας αποτελεσματικής Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων.

(1) Γνωμοδότηση υπό κατάρτιση της ΕΟΚΕ σχετικά με την «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη γενίκευση και τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων οδικών τηλεδιοδίων στην Κοινότητα — ΕΟΚΕ 716/2003».

4.1. Η ΕΟΚΕ επικροτεί, βεβαίως, τη φιλοδοξία της Επιτροπής να επιτύχει τον καλύτερο συντονισμό των περιφερειακών, εθνικών, και κοινοτικών χρηματοδοτήσεων. Και στην περίπτωση αυτή, η ΕΟΚΕ φρονεί ότι η Επιτροπή θα ήταν σκόπιμο, στηριζόμενη από την ΕΤΕ, να έχει στη διάθεσή της επιπλέον μέσα ώστε να βοηθήσει ορισμένες χώρες να οργανώσουν τους χρηματοδοτικούς τους πόρους και να ξεπεράσουν τις δυσκολίες που είναι εγγενείς σε μία πολιτική συγχρηματοδότησης υποδομών, στην οποία ο καθένας διαπραγματεύεται τη συμμετοχή του σε σχέση με τα συμφέροντα που εκπροσωπεί και όχι σε σχέση με το γενικό ευρωπαϊκό συμφέρον. Η ΕΟΚΕ κρίνει, συνεπώς, ότι είναι απαραίτητο η ΕΤΕ να στηρίξει την «Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Υποδομών Μεταφορών» που πρόκειται να συσταθεί, καθώς και να ενισχυθούν και να συντονιστούν καλύτερα τα υφιστάμενα συστήματα χρηματοδότησης προκειμένου να βελτιστοποιηθούν.

4.2. Εφόσον πρόκειται για κοινοπραξία δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, η ΕΟΚΕ συμμερίζεται την ανάλυση της Επιτροπής σχετικά με τους περιορισμούς των χρηματοδοτήσεων υποδομών μεγάλου μεγέθους που προέρχονται αποκλειστικά από τον ιδιωτικό τομέα. Ωστόσο, η μικτή χρηματοδότηση δεν θα μπορούσε να αποτελεί τη μοναδική λύση, αφού οι ιδιωτικοί επενδυτές απαιτούν, δικαίως, εγγυήσεις και απόδοση ανάλογη των επενδύσεών τους, με αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους. Επιπλέον, πρέπει να ληφθούν υπόψη δύο ακόμη επιχειρήματα:

- κάθε σχέδιο ΔΕΔ-Μ προτεραιότητας το οποίο αφορά περισσότερες της μιας ευρωπαϊκές χώρες, θα ήταν σκόπιμο να υλοποιηθεί μέσω της σύστασης μιας νομικής δομής «Ευρωπαϊκή Εταιρεία», ώστε να υπάρχει η απαραίτητη διαφάνεια σε ό,τι αφορά τη χρηματοδότηση του αντίστοιχου σχεδίου·
- η συγκρότηση μιας κοινοπραξίας δημόσιου-ιδιωτικού τομέα λογικά νοείται μόνο στο πλαίσιο ισορροπίας της των πόρων του δημοσίου τομέα και του ιδιωτικού τομέα. Δύσκολα θα μπορούσε να φανταστεί κανείς μία κοινοπραξία δημόσιου-ιδιωτικού τομέα στην οποία θα μειωηφόουσε ο ιδιωτικός τομέας. Επίσης, δεν θα ήταν ρεαλιστικό να φανταστεί κανείς ότι ο ιδιωτικός τομέας δύναται να παράσχει την απαραίτητη χρηματοδότηση για την εκτέλεση της πλειονότητας των έργων·
- πρέπει να καθοριστούν όρια προκειμένου να αποφευχθούν οι απρόβλεπτες συνέπειες που θα είχε η σταδιακή εγκατάλειψη της κυρίαρχης εξουσίας, που παραδοσιακά ανήκει στα κράτη ή στη δύναμη του δημοσίου τομέα σε ό,τι αφορά τη χωροταξία και τις σημαντικές συλλογικές υποδομές.

Η ΕΟΚΕ φρονεί ότι, σε ό,τι αφορά τη χρηματοδότηση υποδομών μεταφορών, η κοινοπραξία δημόσιου-ιδιωτικού τομέα αποτελεί αναμφίβολα ενδιαφέρουσα προσέγγιση για ορισμένες περιπτώσεις, αλλά οπωσδήποτε δεν αποτελεί πανάκεια.

4.3. Ίδρυση Ευρωπαϊκού Ταμείου Υποδομών Μεταφορών

4.3.1. Εκτός των Διαρθρωτικών Ταμείων, η ΕΕ δεν διαθέτει ούτε στον προϋπολογισμό της για τον τομέα των μεταφορών, ούτε στα διάφορα ταμεία που διαχειρίζεται, επαρκείς πόρους ώστε να μπορεί να χορηγεί αξιόλογες επιδοτήσεις (αντίστοιχες του 10 % — 50 % του κόστους των εργασιών) οι οποίες να είναι παρακινητικές και να καθιστούν τις δεσμεύσεις μη αναστρέψιμες. Εξάλλου, η αρχή της επικουρικότητας αποτελεί σημαντική τροχοπέδη, εφόσον κάθε κράτος διατηρεί τη δυνατότητα να αμφισβητεί ή να διαφοροποιεί τις δεσμεύσεις που έχει αναλάβει. Για το λόγο αυτό, η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει την πρότασή της να ιδρυθεί, έξω από τα κράτη μέλη, ένα Ευρωπαϊκό Ταμείο Υποδομών Μεταφορών, το οποίο θα χρηματοδοτείται με σταθερούς πόρους από τον κοινοτικό προϋπολογισμό και θα «αφιερωθεί» αποκλειστικά στην εκτέλεση έργων ΔΕΔ-Μ προτεραιότητας, ενώ η διαχείρισή του θα διασφαλιζόταν σε κοινοτικό επίπεδο.

4.3.2. Τη στιγμή της διεύρυνσης, προσφέρεται στην ΕΕ μία ιστορική ευκαιρία να ολοκληρώσει την οικοδόμησή της εξασφαλίζοντας για λογαριασμό της επί πολλές δεκαετίες τα κατάλληλα μέσα που θα της επιτρέψουν να δημιουργήσει τα δίκτυα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, που είναι απαραίτητα για τη διασφάλιση της βιώσιμης ανάπτυξής της κατά τις επόμενες δεκαετίες. Ο χωροταξικός σχεδιασμός στη διευρυμένη Ευρώπη και η κατασκευή υποδομών επικοινωνίας αποτελούν προτεραιότητες που επιβάλλουν την εξέλιξη συμπεριφορών και την ανάπτυξη κανόνων, την πραγματοποίηση φιλόδοξων μεταρρυθμίσεων και, κατ'επέκταση, την αποδοχή μιας μεταβίβασης αρμοδιοτήτων από τα κράτη προς την ΕΕ. Το ευρωπαϊκό αυτό ταμείο υποδομών μεταφορών θα χρηματοδοτείται από μία εισφορά αλληλεγγύης ύψους 1 λεπτού ανά λίτρο καυσίμου που θα καταναλώνεται στους δρόμους της ΕΕ από το σύνολο των ιδιωτικών ή επαγγελματικών οχημάτων (πάρτημα 4 «Κατανάλωση καυσίμων το 2001»). Όσον αφορά τη χρηματοδότηση των υποδομών στον τομέα των μεταφορών, η ΕΟΚΕ θα διατυπώσει την άποψή της αναλυτικότερα και εκτενέστερα στη σχετική γνωμοδότησή της επί του συγκεκριμένου θέματος.

4.3.3. Η ΕΟΚΕ υπενθυμίζει ότι το 2003 (1) είχε προτείνει δυο φορές την ίδρυση του εν λόγω Ταμείου και ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, επίσης, έχει ταχθεί υπέρ ενός παρομοίου μέσου. Τα κύρια χαρακτηριστικά του προτεινόμενου ταμείου είναι τα ακόλουθα:

- Ευρωπαϊκό Ταμείο για τα έργα ΔΕΔ-Μ προτεραιότητας·
- σταθερά έσοδα 1 λεπτού ανά λίτρο καυσίμου (βενζίνη, πετρέλαιο κίνησης, υγραέριο) που καταναλώνεται σε όλες τις οδικές εμπορευματικές ή επιβατικές μεταφορές (δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης)·

(1) ΕΕ C 85 της 8.4.2003, σ. 133: (γνωμοδότηση για την προσέγγιση των ειδικών φόρων κατανάλωσης επί της βενζίνης και του πετρελαίου ντίζελ κίνησης) και σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τις σήραγγες του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου.

- συγκέντρωση από τα κράτη μέλη και καταβολή στο άρτιο, ετησίως, 3 περίπου δις EUR για τα 300 εκατ. τόνων καυσίμων που καταναλώνονται, στο σχετικό ταμείο του κοινοτικού προϋπολογισμού·
- ανάθεση της διαχείρισης του ταμείου στην Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων προκειμένου να χορηγεί υπέρ των έργων ΔΕΔ-Μ προτεραιότητας που θα προτείνει η Επιτροπή και θα εγκρίνουν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο:
 - πολύ μακροπρόθεσμα δάνεια (30 έως 50 έτη)
 - επιδοτήσεις δανείων που συνάπτονται για τα εν λόγω έργα
 - χρηματοπιστωτικές εγγυήσεις για τις κοινοπραξίες δημοσίου-ιδιωτικού τομέα
 - μετά από εξουσιοδότηση της ΕΕ, επιχορηγήσεις 10 έως 50 % ανάλογα με τη φύση των έργων.

5. Η έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου

Το δεύτερο εξάμηνο 2003, η Επιτροπή θα υποβάλει στο Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο οριστικές προτάσεις βασισμένες στην πρόταση που θα έχει διατυπώσει η ομάδα με πρόεδρο τον κ. Van Miert.

Η ΕΟΚΕ, αφού λάβει γνώση των οριστικών προτάσεων της Επιτροπής οι οποίες θα έχουν βασιστεί στην έκθεση Van Miert, και τις συζητήσει, θα μπορέσει να ολοκληρώσει τις παρατηρήσεις της που θα ενσωματωθούν σε μια σφαιρικότερη γνωμοδότηση πρωτοβουλίας με θέμα «Το μέλλον των ευρωπαϊκών υποδομών μεταφορών».

6. Συμπεράσματα

6.1. Η αναθεώρηση του καταλόγου των έργων ΔΕΔ-Μ προτεραιότητας, με ορίζοντα το 2004, πραγματοποιείται τη στιγμή της μετάβασης από την Ευρώπη των 15 στην Ευρώπη των 25. Αυτό το ιστορικό γεγονός αποτελεί μοναδική ευκαιρία για την Ευρώπη να αποκτήσει ένα διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών που θα μπορεί να ανταποκριθεί στις σημαντικές προκλήσεις που προβλέπονται για τις προσεχείς δεκαετίες.

6.2. Τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών πρέπει οπωσδήποτε να διασφαλίσουν τη συνέχεια της κυκλοφορίας. Συνεπώς, πρέπει να δοθεί απόλυτη προτεραιότητα στους διευρωπαϊκούς άξονες ή διαδρόμους και στην εξάλειψη των συμφορήσεων και των κενών στις διασυνδέσεις. Το ποσοστό των επιδοτήσεων πρέπει να είναι ενδεικτικό, κυρίως για τα διασυνοριακά σχέδια, και, ανάλογα με τη φύση του σχεδίου, πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ 10 % έως 50 % του κόστους των εργασιών.

6.3. Οι υπάρχοντες μηχανισμοί δεν επαρκούν για τη διασφάλιση, στην ΕΕ, της συνεχούς ροής της χρηματοδότησης των έργων τα ΔΕΔ-Μ προτεραιότητας. Η ΕΟΚΕ προτείνει την ίδρυση, στο επίπεδο του προϋπολογισμού της ΕΕ, ειδικού ευρωπαϊκού Ταμείου αποκλειστικά για τις υποδομές μεταφορών, με σταθερούς χρηματοδοτικούς πόρους. Το Ταμείο αυτό, του οποίου αποκλειστικό έργο

θα είναι η εκτέλεση σχεδίων ΔΕΔ-Μ προτεραιότητας, θα εισπράττει εισφορά 1 λεπτού ανά κάθε λίτρο καυσίμου που θα καταναλώνεται στους δρόμους της ΕΕ, ήτοι περίπου 3 δις EUR ετησίως, με βάση, το 2006, μια κατανάλωση 300 εκατ. τόνων. Η χρηματοδότηση αυτή αποτελεί για τις μελλοντικές γενεές μία ελάχιστη εισφορά αλληλεγγύης εκ μέρους όλων των Ευρωπαίων.

6.4. Για τον καλύτερο συντονισμό της έναρξης των έργων, της χρηματοδότησης, της παρακολούθησης της εκτέλεσης και της επιτήρησης των νέων κρατών μελών, η Επιτροπή πρέπει να διαθέτει

ορισμένα μέσα στο πλαίσιο ενός νέου οργάνου του τύπου «Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Υποδομών Μεταφορών».

6.5. Για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο ορισμένα κράτη να εγκαταλείψουν έργα που έχουν χρηματοδοτήσει προκειμένου αυτά να χαρακτηριστούν ως έργα προτεραιότητας ή να μην τηρούν τις καθορισμένες προθεσμίες, η Επιτροπή οφείλει (πράγμα που συμβαίνει στην περίπτωση ιδιωτικών σχεδίων) να προβλέψει βαριές κυρώσεις ή ποινές, σε περίπτωση που δεν γίνεται σεβαστό το γενικό ευρωπαϊκό συμφέρον και μένουν ακάλυπτες οι ανάγκες των άλλων κρατών που επωφελούνται από το αντίστοιχο έργο.

Βρυξέλλες, 25 Σεπτεμβρίου 2003.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής
Επιτροπής

Roger BRIESCH

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

στη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Τα ακόλουθα αποσπάσματα της γνωμοδότησης που έλαβαν πάνω από το ένα τέταρτο των εκπεφρασμένων ψήφων, απαλείφθηκαν

Σημείο 4.3.1

Έχει καταδειχθεί ότι οι υφιστάμενοι τρόποι χρηματοδότησης δεν επιτρέπουν την ολοκλήρωση των ευρωπαϊκών έργων υποδομών μέσα σε ικανοποιητικές τεχνικές συνθήκες και προθεσμίες. Τα αίτια είναι γνωστά. Βασίζονται κυρίως στο γεγονός ότι η εκτέλεση των έργων παραμένει στην αρμοδιότητα των κρατών. Σε μία δύσκολη – για λόγους που σχετίζονται με τα δημόσια οικονομικά ή την πολιτική κατάσταση – οικονομική συγκυρία, τα κράτη μέλη θα είναι υποχρεωμένα να δίνουν προτεραιότητα στα άμεσα προβλήματα, προκειμένου να σέβονται τα κριτήρια του Μάαστριχτ, δηλαδή να ευνοούν μία μικρή μείωση των λειτουργικών δαπανών και μία σημαντική μείωση των επενδυτικών δαπανών. Η πραγματοποίηση επενδύσεων στα έργα ΔΕΔ-Μ προτεραιότητας που, μετά από πρόταση της Επιτροπής, το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποφάσισαν για τις αρχές του 2004, ανταποκρίνεται στην ανάγκη να ολοκληρωθεί η Ενιαία Αγορά το ταχύτερο δυνατό προκειμένου να ευνοηθεί η ανταγωνιστικότητα και συνεπώς η οικονομική ανάπτυξη και η απασχόληση. Στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας υπέρ της οικονομικής ανάπτυξης που πρότεινε η Ιταλική Προεδρία, Η ΕΟΚΕ προτείνει το ποσό που θα διατεθεί υπέρ «ενάρσεων» επενδύσεων αποκλειστικά στα έργα ΔΕΔ-Μ προτεραιότητας, να μην ληφθεί υπόψη όταν θα εξετάζεται κατά πόσον τηρούνται τα κριτήρια του Μάαστριχτ, εφόσον το ενδιαφερόμενο κράτος έχει εφαρμόσει μία πολιτική μείωσης του χρέους του.

Σημείο 6.4

Για να ενισχύσει την «πρωτοβουλία υπέρ της οικονομικής ανάπτυξης» της Ιταλικής Προεδρίας της ΕΕ κατά την περίοδο αυτή στασιμότητας και σημαντικών, σε ορισμένες χώρες, δημοσιονομικών ελλειμμάτων, η ΕΟΚΕ προτείνει το ύψος των «ενάρσεων» επενδύσεων που θα είναι αφιερωμένες αποκλειστικά σε έργα ΔΕΔ-Μ προτεραιότητας, να μην λαμβάνεται υπόψη κατά τον υπολογισμό των δημοσιονομικών ελλειμμάτων σύμφωνα με τα κριτήρια του Μάαστριχτ.

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 48, ψήφοι κατά: 41, αποχές: 8.

Οι ακόλουθες τροπολογίες, που έλαβαν πάνω από το ένα τέταρτο των εκπεφρασμένων ψήφων, απορρίφθηκαν από την Ολομέλεια:

Σημείο 4.4

Να διαγραφεί.

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 37, ψήφοι κατά: 53, αποχές: 10.

Σημείο 6.3

Να διαγραφεί.

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 25, ψήφοι κατά: 51, αποχές: 3.

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών Πολιτική για την καινοτομία: επικαιροποίηση της προσέγγισης της Ένωσης με βάση τη στρατηγική της Λισσαβώνας»

(COM(2003) 112 τελικό)

(2004/C 10/16)

Στις 12 Μαρτίου 2003, και σύμφωνα με το άρθρο 262 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω ανακοίνωση.

Το ειδικευμένο τμήμα «Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΕΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 3 Σεπτεμβρίου 2003, με βάση εισηγητική έκθεση του κ. Soares.

Κατά την 402η σύνοδο ολομέλειας της 24ης και 25ης Σεπτεμβρίου 2003 (συνεδρίαση της 25ης Σεπτεμβρίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 66 ψήφους υπέρ, ουδεμία ψήφο κατά και 1 αποχή την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Περίληψη

1.1. Η ΕΟΚΕ υποδέχεται ευνοϊκά την Ανακοίνωση της Επιτροπής και επικροτεί το στόχο της ενίσχυσης των ικανοτήτων καινοτομίας, σύμφωνα με τη στρατηγική που όρισε το Συμβούλιο της Λισσαβώνας.

1.2. Η ενίσχυση των δραστηριοτήτων καινοτομίας στην Ευρώπη, ως σημαντική συμβολή για την ανάπτυξη της οικονομίας και της απασχόλησης, είναι ιδιαίτερα επίκαιρη σε μια στιγμή όπου

οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει η ανάκαμψη της ευρωπαϊκής οικονομίας επιδεινώνονται από τις αβεβαιότητες και τους πολιτικούς κινδύνους.

1.3. Η ΕΟΚΕ συμμερίζεται με την Επιτροπή τη συστηματική θεώρηση της διαδικασίας καινοτομίας και την πεποίθηση ότι η καινοτομία μπορεί να λάβει διάφορες μορφές, ότι όμως τη βάση της διαδικασίας αυτής συνιστούν οι δεξιότητες του ανθρώπινου δυναμικού — που στηρίζονται στην εκπαίδευση και την κατάρτιση — σχετικά με τις δραστηριότητες καινοτομίας στις επιχειρήσεις. Η ΕΟΚΕ είναι πεπεισμένη ότι η οικοδόμηση καλών σχέσεων,