



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 7.8.2003
COM(2003) 442 τελικό

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ,
ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ
ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ 2001**

{SEC(2003) 849}

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

| | |
|---|----|
| Σύνοψη : Συνολική εικόνα των ΔΕΔ το 2001 | 5 |
| 1. Πρόοδος σε ειδικά έργα | 12 |
| 1.1. Ενέργεια | 12 |
| 1.2. Τηλεπικοινωνίες | 12 |
| 1.3. Μεταφορές | 12 |
| 2. Νέες κατευθύνσεις και εξελίξεις· νομοθεσία· επιτροπές ΔΕΔ και κοινή ομάδα εργασίας | 15 |
| 2.1. Νέες κατευθύνσεις και εξελίξεις..... | 15 |
| 2.1.1. Ενέργεια | 15 |
| 2.1.2. Τηλεπικοινωνίες..... | 16 |
| 2.1.3. Μεταφορές | 16 |
| α) <i>Η Λευκή Βίβλος της Επιτροπής για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών</i> | 16 |
| β) <i>Διατροφικότητα των ΔΕΔ-σιδηροδρομικά δίκτυα</i> | 18 |
| γ) <i>Το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS)</i> ... | 19 |
| δ) <i>Η «δέσμη μέτρων για τη σιδηροδρομική υποδομή»</i> | 20 |
| ε) <i>Διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM)</i> | 21 |
| στ) <i>Αερολιμένες</i> | 22 |
| 2.2. Νομοθεσία..... | 22 |
| 2.2.1. Αναθεώρηση του κανονισμού χρηματοδότησης των ΔΕΔ..... | 22 |
| 2.2.2. Αναθεώρηση των κατευθύνσεων για τα ΔΕΔ-Ενέργειας | 23 |
| 2.2.3. Αναθεώρηση των κατευθύνσεων για τα ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών | 24 |
| 2.2.4. Αναθεώρηση των κατευθύνσεων για τα ΔΕΔ-Μεταφορών..... | 24 |
| 2.3. Επιτροπές ενέργειας, τηλεπικοινωνιών και μεταφορών· κοινή ομάδα εργασίας..... | 25 |
| 2.3.1. Ενέργεια | 25 |
| 2.3.2. Τηλεπικοινωνίες..... | 25 |
| 2.3.3. Μεταφορές | 25 |
| 2.3.4. Κοινή ομάδα εργασίας (μεταφορές/περιβάλλον)..... | 26 |
| 3. Χρηματοδότηση των ΔΕΔ | 27 |
| 3.1. Ενέργεια | 27 |
| 3.2. Τηλεπικοινωνίες..... | 27 |

| | | |
|--------|--|----|
| 3.3. | Μεταφορές | 28 |
| 3.4. | IDA..... | 30 |
| 3.5. | Διαρθρωτικά Ταμεία και Ταμείο Συνοχής..... | 30 |
| 3.5.1. | ΕΤΠΑ | 30 |
| 3.5.2. | Ταμείο Συνοχής..... | 30 |
| 3.6. | Δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ)..... | 32 |
| 3.7. | Χρηματοδότηση από τα κράτη μέλη..... | 34 |
| 3.8. | Χρηματοδότηση υποδομών σε τρίτες χώρες | 34 |
| 3.8.1. | PHARE..... | 34 |
| 3.8.2. | CARDS | 35 |
| 3.8.3. | TACIS | 35 |
| 3.8.4. | MEDA..... | 36 |
| 3.8.5. | ISPA | 36 |
| 4. | Χρηματοδότηση των ΔΕΔ: Άλλα θέματα | 40 |
| 4.1. | Πολυετές Ενδεικτικό Πρόγραμμα για τα ΔΕΔ-Μ (2001-2006)..... | 40 |
| 4.2. | Προϋπολογισμός ΔΕΔ-Μ εκτός του ΠΕΠ..... | 42 |
| 4.3. | Ο μηχανισμός κεφαλαίων επιχειρηματικού κινδύνου στα ΔΕΔ..... | 43 |
| 5. | Αξιολόγηση..... | 44 |
| 5.1. | Ενέργεια | 44 |
| 5.2. | Τηλεπικοινωνίες..... | 44 |
| 5.3. | Μεταφορές | 45 |
| 6. | Εξωτερικές σχέσεις..... | 46 |
| 6.1. | Ενέργεια | 46 |
| 6.2. | Μεταφορές | 47 |
| 7. | Άλλες πολιτικές της Ένωσης με διάσταση στα ΔΕΔ..... | 51 |
| 7.1. | Περιβάλλον | 51 |
| 7.2. | Έρευνα και ανάπτυξη..... | 51 |
| 7.3. | Ανταγωνισμός | 53 |

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

| | |
|---|----|
| Πίνακας 1: Κοινοτική χρηματοδότηση των ΔΕΔ το 2001 (σε εκατ. €)..... | 11 |
| Πίνακας 2: Αναλήψεις υποχρεώσεων για τα ΔΕΔ-Ενέργειας (σε εκατ. €) | 27 |
| Πίνακας 3: ΔΕΔ-Μεταφορών 2001 – Χρηματοδοτική συνδρομή και αριθμός δράσεων που προτάθηκαν ανά κατηγορία..... | 28 |
| Πίνακας 4: Δράσεις ΔΕΔ 2001 που προτάθηκαν και χρηματοδότηση ανά τύπο και μορφή... | 29 |
| Πίνακας 5: Τρόποι μεταφοράς | 29 |
| Πίνακας 6: Ύψος υποχρεώσεων που αναλήφθηκαν μέσω του Ταμείου Συνοχής για τη χρηματοδότηση των ΔΕΔ-Μεταφορών, ανά χώρα | 31 |
| Πίνακας 7: Αποφάσεις χρηματοδότησης των ΔΕΔ που ελήφθησαν το 2001 από το Ταμείο Συνοχής, ανά χώρα και ανά τρόπο μεταφοράς, επί τοις εκατό | 31 |
| Πίνακας 8: Δανειοδότηση της ΕΤΕπ για τα ΔΕΔ (εκατ. €) | 34 |
| Πίνακας 9: Προϋπολογισμός ISPA 2001 – Μεταφορές ανά υποτομέα..... | 37 |
| Πίνακας 10: Προϋπολογισμός ISPA 2001: Αναλήψεις υποχρεώσεων ανά χώρα | 37 |
| Πίνακας 11: Χρηματοδότηση ISPA σε έργα μεταφορών που αποφασίστηκαν το 2000 και το 2001 | 38 |
| Πίνακας 12: Πολυετές Ενδεικτικό Πρόγραμμα ΔΕΔ-Μ 2001-2006 - Απόφαση-πλαίσιο..... | 41 |

ΣΥΝΟΨΗ : ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΩΝ ΔΕΔ ΤΟ 2001

Η Επιτροπή υποβάλλει την "Ετήσια έκθεση του 2001 για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (ΔΕΔ)" στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών σύμφωνα με το άρθρο 16 του κανονισμού αριθ. 2236/95, όπως έχει τροποποιηθεί από τον κανονισμό αριθ. 1655/99 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων.

Το 2001 ήταν το πρώτο έτος εφαρμογής του Πολυετούς Ενδεικτικού Προγράμματος (ΠΕΠ) 2001-2006 για τα ΔΕΔ Μεταφορών, το οποίο καταρτίστηκε με βάση τον χρηματοδοτικό κανονισμό ΔΕΔ (κανονισμός αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου). Το ΠΕΠ καταρτίστηκε για να εκσυγχρονιστεί και να βελτιωθεί η διαχείριση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών: περιλαμβάνει τα εκτελούμενα έργα προτεραιότητας του «Έσπεν» μαζί με τις νέες πολιτικές προτεραιότητες, και συγκεκριμένα το έργο Galileo, την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης στο σιδηροδρομικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, διαμεθοριακά έργα και έξυπνα συστήματα μεταφορών για τις οδικές και τις αεροπορικές μεταφορές. Περισσότερες λεπτομέρειες για το ΠΕΠ δίνονται στο τμήμα 4.1 και το παράρτημα Χ.

1. ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗ ΠΡΟΟΔΟΣ ΣΕ ΕΙΔΙΚΑ ΕΡΓΑ

Ενέργεια: έως τα τέλη του 2001, ήταν σε λειτουργία 6 έργα προτεραιότητας, 1 υπό κατασκευή και 3 στο στάδιο επαναπροσδιορισμού/έγκρισης.

Τηλεπικοινωνίες: μεγάλη προσοχή δόθηκε στα επιχειρηματικά σχέδια μέσω του έργου στήριξη BPS (Υπηρεσίες επιχειρηματικού σχεδιασμού), το οποίο παρείχε εξειδικευμένες συμβουλές στους συμμετέχοντες του έργου με σκοπό να βοηθηθούν στην κάλυψη του ελλείμματος αυτού.

Μεταφορές: το 2001 μπορεί να περιγραφεί ως επιτυχημένο έτος στην εφαρμογή των 14 έργων που προσδιορίστηκαν από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Έσπεν. Δύο από τα έργα αυτά ολοκληρώθηκαν, τα περισσότερα δε από τα υπόλοιπα σημείωσαν πρόοδο σύμφωνα με το προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα και σε ορισμένα μόνον από αυτά συναντήθηκαν προβλήματα ή καθυστερήσεις.

Λεπτομέρειες δίνονται στο τμήμα 1 και στα παραρτήματα.

2. ΝΕΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ, ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ ΔΕΔ ΚΑΙ ΚΟΙΝΗ ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Στις 2 Οκτωβρίου, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση για τη τροποποίηση του χρηματοδοτικού κανονισμού ΔΕΔ, ήτοι του κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων.

Επίσης, μετά την ανακοίνωσή της για την ενεργειακή υποδομή (COM(2001) 775) η Επιτροπή εντόπισε ορισμένα κενά στο ενεργειακό διευρωπαϊκό δίκτυο. Αποφάσισε

λοιπόν να επεκτείνει την πρότασή της (καθώς και το ποσοστό ενίσχυσης σε 20% κατ' ανώτατο όριο) έτσι ώστε να περιληφθούν τα ενεργειακά έργα προτεραιότητας.

Ενέργεια:

Η Επιτροπή πρότεινε στις 20 Δεκεμβρίου 2001 αναθεώρηση της απόφασης 1254/96/EK για καθορισμό συνόλου προσανατολισμών σχετικά με τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα της ενέργειας.

Στις 20 Δεκεμβρίου 2001 υποβλήθηκε ανακοίνωση για την ευρωπαϊκή υποδομή ενέργειας (COM(2001) 775 τελικό).

Η επιτροπή χρηματοδοτικής συνδρομής των ΔΕΔ-Ε συνεδρίασε μόνο μία φορά το 2001.

Τηλεπικοινωνίες:

Η Επιτροπή ολοκλήρωσε την αξιολόγησή της για την εφαρμογή της απόφασης 1336/97/EK για την περίοδο από τον Ιούλιο του 1997 έως τον Ιούνιο του 2000. Στη βάση αυτή, η Επιτροπή υπέβαλε προτάσεις τροποποίησης των κατευθύνσεων για τα διευρωπαϊκά δίκτυα τηλεπικοινωνιών στις 10 Δεκεμβρίου 2001.

Η Επιτροπή χρηματοδοτικής συνδρομής των τηλεπικοινωνιών συνεδρίασε τρεις φορές.

Μεταφορές:

1. Νέες κατευθύνσεις και εξελίξεις:

- Η Λευκή Βίβλος της Επιτροπής για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών: τον Σεπτέμβριο του 2001, η Επιτροπή εξέδωσε τη Λευκή Βίβλο «Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010: η ώρα των επιλογών». Στη Λευκή Βίβλο προτείνεται πρόγραμμα 60 περίπου μέτρων, τα οποία θα επιτρέψουν βαθμιαία αποδέσμευση της αύξησης των μεταφορών από την αύξηση του ΑΕΠ, όπως συστάθηκε στην στρατηγική αειφόρου ανάπτυξης που συμφωνήθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Gothenburg τον Ιούνιο του 2001.
- Διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών δικτύων των ΔΕΔ-Μ: η διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών δικτύων είναι ένας από τους κύριους πολιτικούς μοχλούς ολοκλήρωσης των εθνικών συμβατικών σιδηροδρομικών συστημάτων με σκοπό να γίνουν πιο ανταγωνιστικά τα διεθνή δρομολόγια. Όσον αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας, η Κοινότητα εφάρμοσε τον στόχο αυτό το 1996 εκδίδοντας μια οδηγία για τη διαλειτουργικότητα του συστήματος υψηλής ταχύτητας. Βασικός σκοπός της οδηγίας 2001/16/EK, η οποία εκδόθηκε στις 19 Μαρτίου 2001, ήταν να επεκταθούν οι μηχανισμοί που δημιουργήθηκαν για το δίκτυο μεγάλης ταχύτητας στο συμβατικό σιδηροδρομικό δίκτυο, με κάποιες μεταβολές.
- Το Ευρωπαϊκό Σύστημα Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) είναι ένα σφαιρικό πρόγραμμα το οποίο συνδυάζει τρεις κύριους άξονες δραστηριότητας στα πεδία του ελέγχου/εντολών και σηματοδότησης (ERTMS/ETCS), στις τηλεπικοινωνίες (GSM-R) και στη διαχείριση της κυκλοφορίας

(ERTMS/ETML). Το έργο σημείωσε πρόοδο εν γένει το 2001 σε συγκεκριμένα σημεία τόσο από άποψη οριζόντια όσο και κάθετη.

- Η «δέσμη μέτρων για τη σιδηροδρομική υποδομή»: το 1998 η Επιτροπή υπέβαλε τρεις προτάσεις για τις σιδηροδρομικές υποδομές: τη «δέσμη μέτρων». Αυτές οι τρεις οδηγίες επικυρώθηκαν από το Συμβούλιο στις 20 Δεκεμβρίου 2000 και από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε «μικρή σύνοδο» του την 1^η Φεβρουαρίου 2001. Οι οδηγίες δημοσιεύτηκαν στις 15 Μαρτίου 2001 και τέθηκαν σε ισχύ την ίδια ημερομηνία. Τα κράτη μέλη διέθεταν δύο έτη για να τις μεταφέρουν στο εσωτερικό τους δίκαιο.
- Διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας: το πρόγραμμα ΔΕΔ-Μ είναι ένα σημαντικό χρηματοδοτικό μέσο, με το οποίο υποστηρίζεται η εφαρμογή ενός αποτελεσματικού διευρωπαϊκού δικτύου που περιλαμβάνει τα εθνικά συστήματα ΑΤΜ, με την προώθηση ιδίως της διαλειτουργικότητας, της διασύνδεσης και της τεχνικής προόδου.
- Αερολιμένες: με βάση τις πολιτικές προτεραιότητες που καθορίστηκαν για τους αερολιμένες, που περιλαμβάνονται και στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για τις μεταφορές, ελήφθη ιδιαίτερη μέριμνα να προωθηθεί η διατροπικότητα και να προστατευθεί το περιβάλλον. Όντως, πέντε από τα οκτώ έργα που άρχισαν πρόσφατα να χρηματοδοτούνται αφορούν την διατροπικότητα αεροπορικών/σιδηροδρομικών μεταφορών.

2. Νομοθεσία:

- Αναθεώρηση του χρηματοδοτικού κανονισμού για τα ΔΕΔ: για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που αναφέρονται λεπτομερώς στη Λευκή Βίβλο στο εγγύς μέλλον, στις 2 Οκτωβρίου 2001¹ η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση² κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων, με σκοπό να αυξηθεί το ανώτατο ποσοστό κοινοτικής χρηματοδότησης, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, από 10% σε 20%.
- Αναθεώρηση των κατευθύνσεων για τα ΔΕΔ-Μ: στις 2 Οκτωβρίου 2001, η Επιτροπή πρότεινε αναθεώρηση της απόφασης 1692/96/ΕΚ περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Η πρόταση, η οποία περιλαμβάνεται στη Λευκή Βίβλο, επικεντρώνει τις επενδύσεις σε ορισμένες οριζοντίου χαρακτήρα προτεραιότητες και σε περιορισμένο αριθμό ειδικών έργων.

3. Επιτροπή μεταφορών: η επιτροπή χρηματοδοτικής συνδρομής των μεταφορών συνεδρίασε τρεις φορές και η επιτροπή κατευθύνσεων για τα ΔΕΔ-Μ συνεδρίασε μία φορά μόνο το 2001.

¹ COM (2001) 545.

² Τροποποιήθηκε από το COM 2002/134. Τροποποιήθηκε από το ΕΚ σε πρώτη ανάγνωση τον Ιούλιο 2002. Η πρόταση είναι σήμερα υπό συζήτηση με τους οικονομικούς συμβούλους των Μόνιμων Αντιπροσωπειών στο Συμβούλιο.

Κοινή ομάδα εργασίας (μεταφορές/περιβάλλον): τον Ιούνιο του 1998, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Cardiff κάλεσε τα Συμβούλια Μεταφορών, Ενέργειας και Γεωργίας να καταστρώσουν στρατηγικές με σκοπό να προωθηθεί η περιβαλλοντική ολοκλήρωση και η αειφόρος ανάπτυξη στα αντίστοιχα πολιτικά τους πεδία. Ανταποκρινόμενο στο αίτημα αυτό, το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών κατέστρωσε μια στρατηγική του είδους αυτού στον τομέα των μεταφορών, η οποία εγκρίθηκε στη σύνοδο του Συμβουλίου τον Οκτώβριο του 1999. Το Συμβούλιο προέβλεψε τακτική επανεξέταση της στρατηγικής με βάση τις εκθέσεις της Επιτροπής, η δε πρώτη επανεξέταση ορίστηκε για τον Ιούνιο του 2001.

3. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔ

Οι πιστώσεις που χορηγήθηκαν με βάση τον προϋπολογισμό των ΔΕΔ για το 2001 ανέρχονται σε:

- Μεταφορές: 563 εκατ. ευρώ,
- Ενέργεια: 19 εκατ. ευρώ,
- Τηλεπικοινωνίες: 30,4 εκατ. ευρώ.

Για λεπτομερή ανασκόπηση της κοινοτικής χρηματοδότησης των ΔΕΔ το 2001, ανατρέξτε στους πίνακες 1-5.

Ορισμένες δράσεις στα ΔΕΔ χρηματοδοτήθηκαν από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής (πίνακες 6-7) και με δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) (πίνακας 8).

Χρηματοδότηση των υποδομών σε τρίτες χώρες: τα μέσα PHARE, CARDS, TACIS, MEDA και ISPA εξασφάλισαν τη χρηματοδότηση δράσεων σε υποψήφιες και τρίτες χώρες.

4. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔ: ΑΛΛΑ ΘΕΜΑΤΑ

Πολυετές Ενδεικτικό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) για τα ΔΕΔ-Μ (2001-2006): τον Σεπτέμβριο του 2001 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση αριθ. 2654 για το Πολυετές Ενδεικτικό Πρόγραμμα χρηματοδότησης των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών για την περίοδο 2001-2006. Μετά από αξιολόγηση όλων των προσφορών που παρέλαβε η Επιτροπή, χορήγησε ενδεικτικά 2.780 εκατ. ευρώ στα επιτυχή έργα. Το 50% αυτού του ποσού θα διατεθεί για τα μεγάλα έργα υποδομών που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Έσσεν το 1994, το 20% θα διατεθεί για το πρόγραμμα Galileo και το υπόλοιπο θα κατανεμηθεί στα διάφορα έργα εξάλειψης των σημείων συμφόρησης στις σιδηροδρομικές μεταφορές, τα διαμεθοριακά έργα και στα έξυπνα συστήματα μεταφοράς.

Προϋπολογισμός εκτός του ΠΕΠ: 53 έργα και μελέτες που αφορούν τις υποδομές μεταφορών επελέγησαν να συγχρηματοδοτηθούν μέσω του τακτικού ετήσιου μεριδίου του προϋπολογισμού για τα ΔΕΔ-Μ 2001 σύμφωνα με την απόφαση (ΕΚ) αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων.

Μηχανισμός κεφαλαίων επιχειρηματικού κινδύνου για τα ΔΕΔ: λόγω της δυναμικής του, ο μηχανισμός κεφαλαίων επιχειρηματικού κινδύνου των ΔΕΔ (Risk Capital

Facility - RCF) όχι μόνο θα παρέχει πρόσθετα μέσα σε έναν τομέα όπου παρατηρούνται αδυναμίες της αγοράς, αλλά θα στηρίζει επίσης την ανάπτυξη καινοτόμων χρηματοδοτικών μέσων σε έναν τομέα που κατά παράδοση χαρακτηρίζεται από επιχορηγήσεις. Σε αντίθεση με τις επιδοτήσεις επιτοκίου ή άλλες μορφές επιχορηγήσεων, οι συνεισφορές με βάση τον μηχανισμό αυτό θα είναι δυνατό να ανακτηθούν επίσης.

5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Ενέργεια: το 2001 ήταν ένα μεταβατικό έτος από άποψη αξιολόγησης του προγράμματος ΔΕΔ-Ενέργειας, καθόσον η ενδιάμεση αξιολόγηση πραγματοποιήθηκε το 1999 και η επόμενη προβλέπεται για το 2003/2004.

Τηλεπικοινωνίες: όλα τα έργα επανεξετάστηκαν τουλάχιστον μια φορά το 2001. Συνολικά, διαπιστώθηκε ότι επτά έργα ήταν ανεπαρκή είτε για τεχνικούς λόγους είτε διότι κρίθηκε ότι δεν υπάρχει προοπτική να προσφέρουν βιώσιμες υπηρεσίες, και αποφασίστηκε να λήξουν.

Μεταφορές: τα έργα που χρηματοδοτούνται από τον προϋπολογισμό των ΔΕΔ-Μ δεν εξετάζονται απλώς στο στάδιο της εφαρμογής· υπόκεινται επίσης σε διεξοδική ενδιάμεση και εκ των υστέρων αξιολόγηση με σκοπό να ελεγχθεί η συμμόρφωση προς τους αρχικούς στόχους.

Το 2001 ήταν και αυτό ένα μεταβατικό έτος, καθόσον η ενδιάμεση αξιολόγηση θα πραγματοποιηθεί το 2003/2004. Ωστόσο, κάθε χρόνο τα έργα ΔΕΔ-Μ εξετάζονται και αξιολογούνται μέσω της έκθεσης σχετικά με την κατάσταση κάθε μεμονωμένου έργου, την οποία υποβάλλουν οι ανάδοχοι με τη σύμφωνη γνώμη των αντίστοιχων κρατών μελών.

6. ΕΞΩΤΕΡΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

Σχετικά με την ανάπτυξη των δικτύων, η πρόταση της Επιτροπής για την αναθεώρηση των κατευθύνσεων των ΔΕΔ-Μ θα ενισχύσει την εξωτερική διάσταση της ΕΕ σε πέντε ηλεκτρικά έργα.

Οι διαπραγματεύσεις για τη διεύρυνση της Ένωσης προχωρούν καλά και κατά τη διάρκεια αυτών αποσαφηνίστηκαν οι σημαντικότερες ανάγκες των υποψηφίων χωρών στις μεταφορές³.

Το 2001 έγιναν μεγάλες επενδύσεις στους πανευρωπαϊκούς διαδρόμους.

7. ΑΛΛΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΜΕ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΔΕΔ

Περιβάλλον

Στη διάθεση του προϋπολογισμού ΔΕΔ για το έτος 2001, δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στη συμμόρφωση των συγχρηματοδοτούμενων δράσεων με την κοινοτική νομοθεσία για το περιβάλλον. Συγκεκριμένα, ζητήθηκε ειδική δήλωση από την αρχή του

³ Ενόψει της διεύρυνσης της ΕΕ το 2004, και με σκοπό την εκπόνηση της πρότασης για μείζονα αναθεώρηση των κατευθύνσεων των ΔΕΔ-Μ το 2003, συγκροτήθηκε μια ομάδα υψηλών αξιωματούχων υπό την προεδρία του πρώην Επιτρόπου κ. Karel Van Miert, με τη συμμετοχή όλων των κρατών μελών και, για πρώτη φορά, στελεχών από τις χώρες που πρόκειται να προσχωρήσουν τα οποία συμμετείχαν ως παρατηρητές.

κράτους μέλους που είναι αρμόδια για την παρακολούθηση των τοποθεσιών Natura 2000.

Έρευνα και Ανάπτυξη

Με βάση το πέμπτο πρόγραμμα-πλαίσιο έρευνας, τεχνολογικής ανάπτυξης και επίδειξης (1998-2002), πολλά έργα που συντελούν στην ανάπτυξη και την εφαρμογή των πολιτικών για τα ΔΕΔ-Μ είχαν ήδη αρχίσει με πολλές καίριες δράσεις και προγράμματα. Κατά τη διάρκεια του 2001 άρχισαν άλλα έργα τα οποία αναμένεται να δώσουν καλά αποτελέσματα στο εγγύς μέλλον.

Ανταγωνισμός

Προς το συμφέρον των καταναλωτών και της Κοινότητας εν γένει, η επιλογή και η διαχείριση των έργων ΔΕΔ γίνεται με τρόπο ώστε να λαμβάνονται πλήρως υπόψη τα πιθανά οφέλη του ανταγωνισμού. Στο σημείο αυτό, η ορθή πρόσβαση στα ΔΕΔ πρέπει να εξασφαλιστεί σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες στον αντίστοιχο τομέα.

Πίνακας 1: Κοινοτική χρηματοδότηση των ΔΕΔ το 2001 (σε εκατ. €)

| Τομέας | Τύπος συνδρομής | Χρηματοδοτικό μέσο | 1993-1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 ⁴ | |
|-------------------|--|--|-----------|-------|-------|-------|-------------------|------|--------------------|------|
| Μεταφορές | Δάνεια | ΕΤΕπ ⁵⁻⁶ | 7 666 | 3 504 | 4 943 | 4 415 | 5 977 | 4989 | 5161 | |
| | Εγγυήσεις δανείων | ΕΤΕ ⁵⁻⁶ | 161 | 303 | 55 | 71 | 256 | 55 | δδ | |
| | Επιχορηγήσεις | ΕΤΠΑ ⁶⁻⁷ | 999 | 2 639 | 527 | δδ | δδ | δδ | 2 200 ⁹ | |
| | | Ταμείο Συνοχής | | 2 995 | 1 221 | 1 251 | 1 337 | 444 | 1287 | 1318 |
| | Επιχορηγήσεις, επιδοτήσεις επιτοκίου, εγγυήσεις δανείων και συγχρηματοδότηση μελετών | Κονδύλι του προϋπολογισμού ΔΕΔ Β5-700 (- ειδικά έργα) | | 625 | 280 | 352 | 474 | 497 | 581 | 563 |
| Ενέργεια | Δάνεια | ΕΤΕπ ⁵⁻⁶ | 1992 | 1415 | 854 | 393 | 174 | 392 | 220 | |
| | Εγγυήσεις | ΕΤΕ ⁵⁻⁶ | 220 | 270 | 4 | 5 | 0 | 0 | δδ | |
| | Επιχορηγήσεις και συγχρηματοδότηση μελετών | Διαρθρωτικά Ταμεία | | 764 | 1 265 | 277 | δδ | 355 | δδ | δδ |
| | | Κονδύλι του προϋπολογισμού ΔΕΔ Β5-710 | | 12 | 9 | 24 | 19 | 29 | 14 | 19 |
| Τηλεπικοινωνίες | Δάνεια | ΕΤΕπ ⁵⁻⁶⁻⁹ | 4 295 | 1 626 | 1 880 | 3 434 | 2 126 | 2726 | 994 | |
| | Εγγυήσεις | ΕΤΕ ⁵⁻⁶⁻⁸ | 175 | 9 | 276 | 230 | 44 | 165 | δδ | |
| | Χρηματοδοτικές συνδρομές | Διαρθρωτικά Ταμεία | 295 | 173 | δδ | δδ | 387 ¹⁰ | δδ | δδ | |
| | Συγχρηματοδότηση μελετών σκοπιμότητας και επικύρωσης και αναπτυξιακά έργα | Κονδύλι του προϋπολογισμού ΔΕΔ Β5-720 | | 45 | 16 | 27 | 28 | 22 | 35 | δδ |
| Τηλεματικά δίκτυα | Επιχορηγήσεις | Κονδύλι του προϋπολογισμού ΔΕΔ Β5-721 | | 119 | 44 | 47 | 15 | 21 | 22 | δδ |

Υποσ.: δ.δ. = δεν διατίθεται

⁴ Δεσμευθέντα κονδύλια.

⁵ Υπογεγραμμένες συμβάσεις.

⁶ Έργα ΔΕΔ και συναφή έργα.

⁷ Συνήθως περιλαμβάνονται οι πιστώσεις που δεσμεύτηκαν για την περίοδο 1996-1999.

⁸ Συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας.

⁹ Εκτίμηση.

¹⁰ Μόνο έργα σχετιζόμενα με τα ΔΕΔ.

1. ΠΡΟΟΛΟΣ ΣΕ ΕΙΔΙΚΑ ΕΡΓΑ

1.1. Ενέργεια

Κατά τα τέλη του 2001, η κατάσταση των έργων προτεραιότητας του Έσσεν είχε ως εξής: έξι έργα προτεραιότητας είχαν ολοκληρωθεί (τα πέντε έργα φυσικού αερίου και η σύνδεση των ηλεκτρικών δικτύων Πορτογαλίας και Ισπανίας), ένα έργο προτεραιότητας ήταν υπό εκτέλεση (η σύνδεση των ηλεκτρικών δικτύων Ιταλίας και Ελλάδας) και τρία έργα προτεραιότητας ήταν στο στάδιο επαναπροσδιορισμού/έγκρισης (οι συνδέσεις ηλεκτρικών δικτύων Γαλλίας-Ισπανίας, Γαλλίας-Ιταλίας και Ανατολικής-Δυτικής Δανίας).

Στην πραγματικότητα, το έργο σύνδεσης των ηλεκτρικών δικτύων Ιταλίας-Ελλάδας εισήλθε στο στάδιο τελικής κατασκευής και δοκιμής κατά τη διάρκεια του 2001 και τέθηκε σε λειτουργία τον Ιούλιο του 2002.

1.2. Τηλεπικοινωνίες

Σε ενδιάμεση αξιολόγηση που πραγματοποίησαν ανεξάρτητοι σύμβουλοι¹¹ διαπιστώθηκε ότι, μολονότι ο κύριος στόχος των έργων στο στάδιο αυτό ήταν η κατάρτιση επιχειρηματικού σχεδίου, τελικά αυτά τα επιχειρηματικά σχέδια ήταν εν γένει το πλέον αδύναμο στοιχείο. Δόθηκε έτσι μεγαλύτερη προσοχή σε αυτή την πτυχή όλων των έργων μέσω του έργου στήριξης BPS (Υπηρεσία Επιχειρηματικού Σχεδιασμού), το οποίο παρείχε εξειδικευμένες συμβουλές στους μετέχοντες του έργου με σκοπό να βοηθηθούν στην κάλυψη της αδυναμίας αυτής.

1.3. Μεταφορές

Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών είναι ένα φιλόδοξο πρόγραμμα κατασκευής, εκσυγχρονισμού και διασύνδεσης των κύριων ευρωπαϊκών υποδομών μεταφορών.

A. Έργα προτεραιότητας του Έσσεν

Τα 14 έργα προτεραιότητας (ΕΠ) βρίσκονταν σε διαφορετικούς ρυθμούς υλοποίησης το 2001. Η πρόοδός τους μπορεί να συνοψιστεί ως εξής.

ΕΠ1 (Βερολίνο-Halle/Λειψία-Erfurt Νυρεμβέργη· Μόναχο-Βερόνα) (άξονας Brenner): μεγάλα έργα συνεχίστηκαν ιδίως στον κόμβο του Βερολίνου και στο τμήμα Νυρεμβέργης-Μονάχου. Οι τεχνικές μελέτες για το τμήμα Wörgl-Baumkirchen (οδός πρόσβασης της Αυστρίας στην προγραμματισμένη σήραγγα του Brenner-τμήμα Κάτω Κοιλιάδας του Inn) ολοκληρώθηκαν·οι διαπραγματεύσεις για την άδεια κατασκευής άρχισαν και αναμένεται να ολοκληρωθούν στις αρχές του 2002. Η τεχνική, οικονομική, γεωλογική και περιβαλλοντική μελέτη για το κρίσιμο τμήμα ολόκληρου του έργου προτεραιότητας - σήραγγα του Brenner - έχουν σημειώσει πρόοδο σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα·ο οργανισμός που έχει αναλάβει τις μελέτες αυτές - Brenner Base Tunnel European Economic Interest Grouping, που εδρεύει στο Ίνσμπρουκ- αναμένει ότι θα ολοκληρώσει το πρώτο στάδιο της μελέτης το 2002. Από την ιταλική πλευρά, κατασκευάστηκαν αρκετές μεγάλες σήραγγες για

¹¹ Ενδιάμεση αξιολόγηση της δράσης ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών, PLS Rambøll, Μάιος του 2001.

να βελτιωθεί η χάραξη των γραμμών και να μειωθούν τα τμήματα με μεγάλη κλίση. Συγκεκριμένα, η σήραγγα 'Fleres' (7,4 km) ολοκληρώθηκε το 2001 και η νέα χάραξη στο 'Ceraïno', η οποία τέθηκε σε λειτουργία το περασμένο έτος, επιτρέπει να αποφεύγονται παλαιότερα τμήματα της γραμμής που θα μπορούσαν να θεωρηθούν σημεία συμφόρησης.

ΕΠ 2 (σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας (Παρίσι-Βρυξέλλες-Κολωνία-Άμστερνταμ-Λονδίνο): τα έργα σε μήκος 175 km επί της νέας γραμμής Κολωνίας-Φρανκφούρτης προχωρούν όπως είχε προγραμματιστεί· αναμένεται ότι ο στόχος έναρξης λειτουργίας της γραμμής (θέρος του 2002) θα επιτευχθεί. Συνεχίζονται επίσης σύμφωνα με το πρόγραμμα τα έργα στο ολλανδικό, βρετανικό και βελγικό τμήμα (το νέο τμήμα Louvain-Λιέγη έχει προγραμματιστεί να τεθεί σε λειτουργία στα τέλη του 2002) έτσι ώστε η ολοκλήρωση του έργου PBKAL να επιτευχθεί έως το 2007.

ΕΠ3 (νότια σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας: Μαδρίτη-Βαρκελώνη-Perpignan-Montpellier-Μαδρίτη-Vitoria-Dax): στο μεσογειακό σκέλος, τα τμήματα Lleida-Βαρκελώνη και Βαρκελώνη-Περπινιάν προχωρούν σύμφωνα με τα αντίστοιχα χρονοδιαγράμματα· στο ατλαντικό σκέλος, η κατασκευή του τμήματος Valladolid-Μαδρίτη προχωρεί επίσης καλά, ενώ το τμήμα Valladolid-Vitoria-Μπιλμπάο-Dax είναι ακόμη στο στάδιο της μελέτης. Οι διαδικασίες διαγωνισμού για την ανάθεση του τμήματος Perpignan-Figueras, στο διεθνές τμήμα του νοτίου TGV, άρχισαν και η ανάθεση έχει προγραμματιστεί για τα μέσα του 2002.

ΕΠ 4 (ανατολική σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας: Παρίσι-Metz-Στρασβούργο-Appenweier-(Καρλσρούη) με τις διασταυρώσεις προς Metz-Saarbrücken-Mannheim και Metz-Λουξεμβούργο): γερμανικό τμήμα: τα έργα στο βόρειο σκέλος (Saarbrücken-Ludwigshafen) σημείωσαν μεγάλη πρόοδο όπως είχε προγραμματιστεί. Στο γαλλικό τμήμα άρχισαν οι πρώτες προπαρασκευαστικές εργασίες.

ΕΠ 5 (Συμβατικές σιδηροδρομικές/συνδυασμένες μεταφορές: Γραμμή Betuwe): τα έργα άρχισαν το 1997. Το τμήμα Dintelhaven ολοκληρώθηκε το 1999 και η σήραγγα Botkel θα περατωθεί το 2002.

ΕΠ 6 (σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας/συνδυασμένες μεταφορές: Γαλλία-Ιταλία, Λυών-Τορίνο): υπογράφηκε στο Τορίνο στις 29 Ιανουαρίου 2001 σύμβαση που δεσμεύει τη Γαλλία και την Ιταλία να κατασκευάσουν το τμήμα αυτό έως το 2015. Επίσης, η Γαλλία και η Ιταλία συμφώνησαν να αντικατασταθεί η ΕΕΙG "Alpetunnel" από την εταιρεία Lyon-Turin Ferroviaria (LTF) που έχει συσταθεί σύμφωνα με το γαλλικό δίκαιο, στην οποία συμμετέχουν εξίσου η RFF (Réseau Ferré de France) και η RFI (Rete Ferroviaria Italiana). Η εντολή της LTF είναι να επισπευθεί το στάδιο της μελέτης του έργου έτσι ώστε να αρχίσουν οι εργασίες το 2006 το αργότερο.

ΕΠ 7 (ελληνικοί αυτοκινητόδρομοι: ΠΑΘΕ και Εγνατία Οδός): τα έργα και στους δύο άξονες που συνθέτουν το έργο προχώρησαν καλά: 66 km της Εγνατίας Οδού και 34 km της ΠΑΘΕ ολοκληρώθηκαν το 2001. Κατά τα τέλη του 2001, επιτεύχθηκε το 50% της ολοκλήρωσης της Εγνατίας Οδού (περίπου 340 km από τα 680 που αποτελούν όλο το έργο), η δε ΠΑΘΕ ολοκληρώθηκε κατά 60% (περίπου 460 km από τα 774 που αποτελούν όλο το έργο).

ΕΠ 8 (πολυτροπική σύνδεση Πορτογαλίας/Ισπανίας με το υπόλοιπο της Ευρώπης): τα έργα σημείωσαν κανονική πρόοδο το 2001. Το ισπανικό τμήμα του οδικού διαδρόμου Λισαβόνας-Σεβίλλης θα ολοκληρωθεί το 2002 και θα συνδέει τη Σεβίλλη με τη La Coruña σε 7 ώρες. Ο κεντρικός οδικός διάδρομος Λισαβόνας-Valladolid αναμένεται ότι θα ολοκληρωθεί σε πολλά τμήματά του έως τα τέλη του 2006. Στις σιδηροδρομικές αρτηρίες, θα υπάρξει βελτίωση σε αρκετά υποτμήματα κατά το 2002 κυρίως στις βόρειες γραμμές και στη νότιο γραμμή (Λισαβόνα-Faro), όπως επίσης αναμένεται ότι θα ανοίξει στην κυκλοφορία η υπάρχουσα σιδηροδρομική γραμμή στη γέφυρα του Τάγου που συνδέει τη Λισαβόνα με την Coima.

ΕΠ 9 (συμβατική σιδηροδρομική γραμμή Cork-Δουβλίνου-Μπέλφαστ-Larne-Stranraer) ολοκληρώθηκε το 2001.

ΕΠ 10 (αερολιμένας Malpensa) ολοκληρώθηκε το 2001.

ΕΠ 11 (σταθερή σιδηροδρομική/οδική ζεύξη μεταξύ Δανίας και Σουηδίας), η ζεύξη Øresund τέθηκε σε λειτουργία όπως είχε προγραμματιστεί τον Ιούλιο του 2000 και μετά από ένα χρόνο λειτουργίας, η οδική κυκλοφορία μέσω της ζεύξης αυξήθηκε σημαντικά.

Το ΕΠ 12 στη σουηδική πλευρά σημείωσε πρόοδο σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα. Σχετικά με τη Φινλανδία, το τμήμα του αυτοκινητοδρόμου E 18 Paimio-Muurila, μήκους 35 km, προχώρησε και αναμένεται ότι θα παραδοθεί στο κοινό στα τέλη του 2003/αρχές του 2004.

Το ΕΠ 13 σημείωσε σημαντική πρόοδο σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης παρά τις κάποιες καθυστερήσεις.

Στο ΕΠ 14 (κύρια γραμμή της δυτικής ακτής) συναντήθηκαν ορισμένες δυσκολίες να διατηρηθεί το προβλεπόμενο κόστος και χρονοδιάγραμμα.

Λεπτομερείς πληροφορίες για τα έργα προτεραιότητας του Έσπεν στα ΔΕΔ-Μ δίνονται στο παράρτημα II.

B. Έξυπνα συστήματα μεταφορών

Το 2001, αρκετά στάδια των έργων που χρηματοδοτήθηκαν πριν εκδοθεί το ΠΕΠ είχαν ολοκληρωθεί, και τα έξι έργα που άρχισαν στο πλαίσιο του ΠΕΠ παράγγαγαν τα πρώτα τους αποτελέσματα. Τα έξι ευρωπαϊκά έργα που καλύπτουν σήμερα 14 κράτη μέλη οδήγησαν σε ανάπτυξη στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο (ΔΕΟΔ), μεταξύ άλλων, της κυκλοφορίας και των μετεωρολογικών συστημάτων, της ανταλλαγής δεδομένων και των εφαρμογών ελέγχου της κυκλοφορίας και ενημέρωσης του κοινού (π.χ. πινακίδες μεταβλητού σήματος). Ιδιαίτερη πρόοδος σημειώθηκε στο πεδίο των συστημάτων και των υπηρεσιών πληροφόρησης, με επίκεντρο την ανάπτυξη των υπηρεσιών πληροφόρησης μέσω του Διαδικτύου, τις οποίες παρέχουν στους χρήστες οι φορείς εκμετάλλευσης των αυτοκινητοδρόμων. Τα αποτελέσματα του 2001 δείχνουν επίσης ότι οι νέες πηγές συλλογής δεδομένων και παροχής υπηρεσιών σημείωσαν ουσιαστική ανάπτυξη και ότι έχουν δυνατότητες περαιτέρω χρήσης τους: παραδείγματος χάρη, πιλοτικές μελέτες που πραγματοποιήθηκαν είχαν ως αντικείμενο τη χρήση των κινητών τηλεφώνων για τον

υπολογισμό του χρόνου διαδρομής και την παροχή σχετικών υπηρεσιών στους αυτοκινητοδρόμους.

2. ΝΕΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ· ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ· ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ ΔΕΔ ΚΑΙ ΚΟΙΝΗ ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

2.1. Νέες κατευθύνσεις και εξελίξεις

2.1.1. Ενέργεια

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεώρησε ότι είναι σημαντικό να ασχοληθεί με τα θέματα ενεργειακής υποδομής και να εκτιμήσει την κατάσταση σήμερα, καθώς επίσης και να δώσει τη δέουσα πολιτική προσοχή στην ανάληψη δράσης στο πεδίο αυτό. Στις 20 Δεκεμβρίου 2001 υποβλήθηκε ανακοίνωση για την ευρωπαϊκή ενεργειακή υποδομή (COM(2001) 775) τελικό.

Από την ανάλυση που περιέχει η ανακοίνωση συνάγεται με σαφήνεια ότι η υπάρχουσα υποδομή φυσικού αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας στην εσωτερική αγορά δεν χρησιμοποιείται με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο. Τα πρώτα βήματα επομένως πρέπει να αφορούν τη διαφάνεια στη χρήση των δικτύων και να εξασφαλίσουν την παροχή κινήτρων για την εξάλειψη των σημερινών σημείων συμφόρησης. Ωστόσο, η πιο αποτελεσματική χρήση της υπάρχουσας υποδομής και μόνο δεν θα αρκήσει για να ελαττωθεί η συμφόρηση και να ικανοποιηθεί η αυξανόμενη ζήτηση φυσικού αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας. Είναι σαφές ότι απαιτείται πρόσθετη υποδομή.

Τα μέτρα που λαμβάνονται πάντως για να αντιμετωπιστούν αυτά τα σημεία συμφόρησης φαίνονται εν γένει ακατάλληλα και είναι ζωτικής σημασίας να ληφθεί περαιτέρω δράση τόσο σε εθνικό όσο και σε κοινοτικό επίπεδο.

Η Επιτροπή πρότεινε λοιπόν μια σειρά από πρωτοβουλίες, τις οποίες κρίνει αναγκαίες για να βελτιωθεί η κατάσταση της ενεργειακής υποδομής στην ΕΕ. Οι πρωτοβουλίες αυτές μπορούν να χωριστούν στις εξής πέντε κύριες κατηγορίες:

- (1) Δράση για τη βελτίωση στη χρήση της υπάρχουσας υποδομής.
- (2) Δράση για να εξασφαλιστεί σταθερό ρυθμιστικό περιβάλλον που θα ευνοεί τις επενδύσεις σε νέες υποδομές.
- (3) Δράση για την εκ νέου στοχοθέτηση της κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής σε έργα προτεραιότητας. Η δράση αυτή θα λάβει τη μορφή αναθεώρησης των κατευθύνσεων για τα ΔΕΔ-Ενέργειας με σκοπό να επικεντρωθούν οι προσπάθειες σε έναν μικρό κατάλογο 12 έργων προτεραιότητας ιδιαίτερου ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Χωρίς να αυξηθεί ο συνολικός προϋπολογισμός για τα ΔΕΔ-Ενέργειας, η Επιτροπή πρότεινε να αυξηθεί το ανώτατο όριο της δυνατής συγχρηματοδότησης ΕΕ από 10% σε 20% για το συνολικό επενδυτικό κόστος των έργων προτεραιότητας.
- (4) Δράση για να εξασφαλιστεί πολιτική επίγνωση και δέσμευση σε κοινοτικό και εθνικό επίπεδο.

- (5) Δράση για την εξασφάλιση μακροπρόθεσμου εφοδιασμού σε φυσικό αέριο στην Ευρώπη.

Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς προσδίδει στην ανάπτυξη των υποδομών μια σημαντική κοινοτική διάσταση. Είναι ουσιαστικό να υπάρχει πολιτική βούληση σε κοινοτικό και εθνικό επίπεδο για να προωθηθεί η συνεχής ανάπτυξη και η αποτελεσματική χρήση των υποδομών.

Είναι σημαντικό να εξακολουθήσουμε να παρακολουθούμε την ασφάλεια εφοδιασμού και την κατάσταση σε ό,τι αφορά την επάρκεια των ενεργειακών υποδομών. Η Επιτροπή πρότεινε λοιπόν να αναφέρει κάθε χρόνο στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο την κατάσταση των ενεργειακών υποδομών στην Ευρώπη και να καλεί εφόσον χρειασθεί σε πολιτική δράση για συνεχή προσφορά ενεργειακής υποδομής ως βάση για την παροχή ανεκτών οικονομικά υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και ασφάλειας εφοδιασμού στους καταναλωτές.

2.1.2. Τηλεπικοινωνίες

Η Επιτροπή ολοκλήρωσε την εκτίμησή της σχετικά με την εφαρμογή της απόφασης 1336/97/ΕΚ για την περίοδο από τον Ιούλιο του 1997 έως τον Ιούνιο του 2000, η οποία συνοδεύεται από μελέτη σχετικά με τις μελλοντικές απαιτήσεις σε διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα των τηλεπικοινωνιών. Στη βάση αυτή, στις 10 Δεκεμβρίου 2001 υπέβαλε πρόταση τροποποίησης των κατευθύνσεων των διευρωπαϊκών τηλεπικοινωνιακών δικτύων.

Κύρια ώθηση της πρότασης της Επιτροπής είναι να εστιαστεί η συνδρομή σε υπηρεσίες που συνήθως παρέχουν οι δημόσιες αρχές, σε πεδία όπου δεν έχει θέση ο ανταγωνισμός. Η πρόταση πραγματεύεται τις κυβερνητικές και διοικητικές υπηρεσίες άμεσης επικοινωνίας, τις υπηρεσίες προς τα άτομα με ειδικές ανάγκες και τους ηλικιωμένους, τις υπηρεσίες υγείας, τις εκπαιδευτικές και πολιτιστικές υπηρεσίες, τις υπηρεσίες γενικής φύσεως και τη διασύνδεση και διαλειτουργικότητα των δικτύων.

2.1.3. Μεταφορές

α) Η Λευκή Βίβλος της Επιτροπής για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών

Τον Σεπτέμβριο του 2001, η Επιτροπή εξέδωσε τη Λευκή Βίβλο «Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010: η ώρα των επιλογών». Εξαιτίας της επιδείνωσης που παρατηρείται στην κυκλοφοριακή συμφόρηση και του εξωτερικού κόστους των μεταφορών, προτείνεται αλλαγή στον προσανατολισμό της κοινής πολιτικής μεταφορών με την αποκατάσταση νέας ισορροπίας μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς που θα αποτρέψει την κυριαρχία των οδικών μεταφορών. Εάν δεν ληφθούν μέτρα, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές θα μπορούσαν να αυξηθούν κατά 50% μεταξύ 1998 και 2010, το δε σημερινό επίπεδο του κόστους οδικής συμφόρησης θα μπορούσε να διπλασιαστεί (ισοδύναμο με το 0,5% του ΑΕΠ).

Στη Λευκή Βίβλο προτείνεται ένα πρόγραμμα 60 περίπου μέτρων, τα περισσότερα από τα οποία μπορούν να ομαδοποιηθούν στις εξής κατηγορίες: εισαγωγή του ανταγωνισμού στους σιδηροδρόμους μέσω της ρύθμισης στο άνοιγμα της αγοράς· βελτίωση και καλύτερη εφαρμογή της νομοθεσίας σε ό,τι αφορά τα κοινωνικά θέματα και την ασφάλεια στον τομέα των οδικών μεταφορών· προώθηση της

διατροφικότητας ιδίως μέσω του προγράμματος Μάρκο Πόλο· στοχοθετημένες επενδύσεις στα ΔΕΔ για τους σιδηροδρόμους και άλλες εναλλακτικές λύσεις στις οδικές υποδομές, όπως προβλέπεται στην αναθεώρηση των κατευθύνσεων για τα ΔΕΔ-Μ· δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού· καθιέρωση δίκαιου συστήματος τιμολόγησης χρήσης των μεταφορών· βελτίωση της ασφάλειας στις μεταφορές, με στόχο να επιτευχθεί μείωση των θανάτων κατά 50% από οδικά ατυχήματα έως το 2010.

Τα μέτρα αυτά θα επιτρέψουν βαθμιαία αποδέσμευση της ανάπτυξης των μεταφορών από την αύξηση του ΑΕΠ, όπως συνιστάται στην αιεφόρο αναπτυξιακή στρατηγική αιεφόρου ανάπτυξης την οποία συμφώνησε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Gothenburg τον Ιούνιο του 2001.

Στη Λευκή Βίβλο εξαγγέλλεται επίσης ότι η Επιτροπή θα προτείνει οδηγία για τη διατροφικότητα των διοδίων έτσι ώστε να υποστηριχθεί μια γενική πολιτική τιμολόγησης, η οποία θα εφαρμοστεί μεταξύ 2001 και 2010. Η οδηγία αυτή είναι εξέχουσας σημασίας για τη διατροφικότητα και την αδιάκοπη παροχή υπηρεσιών στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο.

Τον Οκτώβριο του 2001, η Επιτροπή πρότεινε αναθεώρηση των κατευθύνσεων για το διευρωπαϊκό δίκτυο. Η πρόταση, της οποίας την έκδοση ζήτησε έως τον Δεκέμβριο του 2002 το Συμβούλιο της Βαρκελώνης, ενισχύει την προτεραιότητα που δίνεται στην πρώτη σειρά έργων και εξετάζει την πρόοδο που έχει επιτευχθεί, ανταποκρίνεται δε στις νέες προκλήσεις με σχέδια για έξι νέα έργα προτεραιότητας, μεταξύ των οποίων είναι η εγκατάσταση του δορυφορικού συστήματος Galileo και η σιδηροδρομική διέλευση από τα Πυρηναία.

Δεδομένα και στοιχεία

Προβλεπόμενο μέγεθος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών το 2010

- 75 200 χιλιόμετρα οδικών αξόνων
- 79 400 χιλιόμετρα σιδηροδρομικών γραμμών
- 430 αεροδρόμια
- 270 διεθνείς θαλάσσιοι λιμένες
- 210 λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας
- συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, πληροφόρηση των χρηστών και υπηρεσίες πλοήγησης

ΔΕΔ-Μ – κόστος και χρηματοδότηση

| | |
|---|---------------------------|
| συνολικό εκτιμώμενο κόστος | 400 δις € (εκτίμηση 1996) |
| συνολική εκτιμώμενη χρηματοδότηση | 16-20 € δις ανά έτος |
| Κοινοτική χρηματοδότηση το 2000-2006: | |
| προϋπολογισμός διευρωπαϊκών δικτύων | 4,2 δις € |
| Ταμείο Συνοχής | 9 δις € |
| Διαρθρωτικά Ταμεία | 4-6 δις € |
| ετήσια δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (το 2000) | 6,6 δις € |

β) *Διατροπικότητα των ΔΕΔ-σιδηροδρομικά δίκτυα*

Η διατροπικότητα των σιδηροδρομικών δικτύων αποτελεί έναν από τους κύριους μοχλούς της πολιτικής ενσωμάτωσης των εθνικών συμβατικών σιδηροδρομικών συστημάτων έτσι ώστε να καταστούν τα διεθνή δρομολόγια πιο ανταγωνιστικά. Η μεγαλύτερη διατροπικότητα, π.χ. η ικανότητα των τρένων να διέρχονται τα εθνικά δίκτυα χωρίς να σταματούν ή χωρίς να αντιμετωπίζουν τεχνικές διαφορές που δημιουργούν υπερβολικό κόστος, οδηγεί σε σημαντική αύξηση των επιδόσεων στις μεταφορές.

Στην περίπτωση των μεταφορών με τρέινα υψηλής ταχύτητας, η Κοινότητα επεδίωξε τον στόχο αυτό το 1996 με την της έκδοση οδηγίας για τη διατροπικότητα του συστήματος υψηλής ταχύτητας. Βασικός στόχος της οδηγίας 2001/16/EK που εκδόθηκε στις 19 Μαρτίου 2001 ήταν να επεκταθούν οι μηχανισμοί που δημιουργήθηκαν για το δίκτυο υψηλής ταχύτητας στο συμβατικό σιδηροδρομικό δίκτυο με κάποιες μετατροπές.

Οι οδηγίες αυτές εισήγαγαν κοινοτικούς μηχανισμούς για την κατάρτιση και έκδοση τεχνικών προδιαγραφών διατροπικότητας, καθώς και κοινών κανόνων αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις προδιαγραφές αυτές. Όπως και στην οδηγία για τα τρέινα υψηλής ταχύτητας, η οδηγία 2001/16 είναι διαρθρωμένη σε τρία σκέλη:

- την ίδια την οδηγία, με τις βασικές απαιτήσεις που πρέπει να πληροί το σύστημα·
- τις τεχνικές προδιαγραφές διατροπικότητας (ΤΠΔ)·
- όλες τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές προδιαγραφές, και ιδίως τα ευρωπαϊκά πρότυπα των ευρωπαϊκών οργανισμών τυποποίησης CEN, Cenelec και ETSI.

Σε ό,τι αφορά τη διατροπικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος υψηλής ταχύτητας, το 2001 είχαμε την πρώτη έκδοση των ΤΠΔ· τον Δεκέμβριο του 2001, η Επιτροπή υπέβαλε στη ρυθμιστική επιτροπή έξι προτάσεις αποφάσεων σχετικά με τις ΤΠΔ υψηλής ταχύτητας. Οι προδιαγραφές έτυχαν ομόφωνα ευνοϊκής γνώμης. Αυτές οι προτάσεις αποφάσεων αφορούν τα υποσυστήματα «ελέγχου/χειρισμού και σηματοδότησης», «ενέργειας», «υποδομής», «συντήρησης», «λειτουργίας» και «τροχαίου υλικού».

Σε ό,τι αφορά τη διατροπικότητα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος, η οδηγία 2001/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου εκδόθηκε στις 19 Μαρτίου 2001 (ΕΕ L 110, 20.04.2001, σ. 1). Η εντολή της ΑΕΙΦ (Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire – Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικής Διατροπικότητας) να καταρτιστεί η πρώτη ομάδα ΤΠΔ προτεραιότητας για τους συμβατικούς σιδηροδρόμους έτυχε ευνοϊκής γνώμης από τη ρυθμιστική επιτροπή τον Ιούνιο του 2001. Αυτές οι ΤΠΔ αφορούν τα εξής:

- τον έλεγχο/χειρισμό και τη σηματοδότηση,
- τις τηλεματικές εφαρμογές για τα εμπορευματικά δρομολόγια,
- τη λειτουργία και τη διαχείριση της κυκλοφορίας (καθώς και τα προσόντα των εργαζομένων στα διαμεθοριακά δρομολόγια),
- τις εμπορικές αμαξοστοιχίες,

- τα ηχητικά προβλήματα που προέρχονται από το τροχαίο υλικό και την υποδομή.

Επιπλέον, άρχισαν εργασίες για τη δημιουργία μιας αρχιτεκτονικής αντιπροσωπευτικής του συμβατικού δικτύου.

γ) *Το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS)*

Το ERTMS είναι ένα γενικότερο πρόγραμμα που συγκεντρώνει τρεις κύριους τομείς δραστηριότητας: τον έλεγχο/χειρισμό και τη σηματοδότηση (ERTMS/ETCS), τις τηλεπικοινωνίες (GSM-R) και τη διαχείριση της κυκλοφορίας (ERTMS/ETML). Οι εφαρμογές αυτές θα στραφούν στη διαχείριση επιβατών και εμπορευμάτων σε όλη την κλίμακα αξίας των σιδηροδρομικών μεταφορών, συμβάλλοντας στη δημιουργία ενός σταθερού υποβάθρου επάνω στο οποίο θα δημιουργηθούν διατροπικά δρομολόγια προστιθεμένης αξίας από πόρτα σε πόρτα. Η προσέγγιση αυτή θα οδηγήσει σε αισθητά μεγαλύτερη επαναφορά σε επενδύσεις που αφορούν κυρίως την ασφάλεια, ενώ ταυτόχρονα θα βελτιστοποιήσουν την εξυπηρέτηση μέσω των μεταφορών και την απόδοση της λειτουργίας των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Το πρόγραμμα έχει τριπλό στόχο:

- να συμβάλει στη διατροπικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου –όχι μόνο εντός των συνόρων της ΕΕ αλλά και σε μελλοντική ενσωμάτωση των δικτύων της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης·
- τη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς προμηθειών που θα οδηγήσει σε αισθητά μειωμένο κόστος εξοπλισμού και σε λογικές τιμές του εξοπλισμού σηματοδότησης τηλεπικοινωνιών υψηλής τεχνολογίας και θα επιτρέψει στην ευρωπαϊκή βιομηχανία του εξοπλισμού αυτού να κυριαρχήσει στις παγκόσμιες αγορές·
- να βελτιστοποιήσει τη λειτουργία των σιδηροδρομικών μεταφορών σε ευρωπαϊκή κλίμακα ενθαρρύνοντας την αναβάθμιση της αποδοτικότητας και της εξυπηρέτησης των πελατών και συμβάλλοντας στους γενικούς στόχους σε ό,τι αφορά το περιβάλλον, την ασφάλεια και την ενεργειακή απόδοση.

Συνολικά, το 2001 οι εργασίες σημείωσαν σταθερή πρόοδο και οριζόντια και κάθετα. Οι εργασίες περιλάμβαναν τις δραστηριότητες εκείνες που αποσκοπούν στην κατάρτιση ενός συνόλου κοινών προδιαγραφών δοκιμής, την εκπόνηση κανονισμών λειτουργίας και διαδικασιών αξιολόγησης της ασφάλειας με σκοπό να χρησιμεύσουν ως σημείο αναφοράς για την αξιολόγηση και συμμόρφωση των προϊόντων ERTMS/ETCS, καθώς και ως βάση για να αρχίσουν οι εγκαταστάσεις ERTMS/ETCS να αποδίδουν. Η κάθετη πρόοδος περιλάμβανε την ολοκλήρωση των εγκαταστάσεων ελέγχου/χειρισμού στο έδαφος και επί των αμαξοστοιχιών, η οποία επέτρεψε την έναρξη της ολοκλήρωσης του συστήματος και των δοκιμών σε ώρα λειτουργίας στη Γαλλία, την Ολλανδία, την Ιταλία, την Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Οι βοηθητικές εργασίες περιλάμβαναν τη συνέχιση των μελετών σκοπιμότητας για την εφαρμογή των ERTMS/ETCS στο βελγικό σιδηροδρομικό δίκτυο, καθώς και την υποστήριξη παρόμοιων δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης υπό την αιγίδα του ISPA. Τέλος, συνεχίζονται οι εργασίες σε συνδυασμό με το επιτελούμενο νομοθετικό έργο για τη διατροπικότητα μεταξύ συστημάτων υψηλής ταχύτητας και συμβατικών σιδηροδρομικών δικτύων.

δ) Η «δέσμη μέτρων για τη σιδηροδρομική υποδομή»

- Νομοθετικό πλαίσιο

Το 1998 η Επιτροπή υπέβαλε τρεις προτάσεις για τις σιδηροδρομικές υποδομές: την «δέσμη μέτρων για τις υποδομές». Η πρώτη πρόταση οδηγίας μελετήθηκε με σκοπό να αυξηθεί η διαφάνεια στις διάφορες δραστηριότητες του σιδηροδρομικού τομέα, προβλέπει δε ανεξάρτητους λογαριασμούς για τη διαχείριση της υποδομής και τα σιδηροδρομικά δρομολόγια. Η δεύτερη πρόταση μελετήθηκε για να επεκταθούν οι διατάξεις της οδηγίας 95/18/EK στην έκδοση αδειας σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στη Κοινότητα, ανεξάρτητα από το γεγονός εάν παρέχουν τις υπηρεσίες που αναφέρονται στο άρθρο 10 της οδηγίας 91/440/EK, για να αποφευχθεί τουλάχιστον το ενδεχόμενο να αποτελέσουν οι άδειες φραγμό στην είσοδο των επιχειρήσεων στην αγορά. Η τρίτη πρόταση εκπονήθηκε για να αντικατασταθεί η οδηγία 95/19/EK για τη χορήγηση δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και τη χρέωση τελών υποδομής (τέλη υπολογιζόμενα με βάση το οριακό κόστος).

Οι οδηγίες επικυρώθηκαν από το Συμβούλιο στις 20 Δεκεμβρίου 2000 και από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε «μικρή σύνοδό» του την 1^η Φεβρουαρίου 2001. Δημοσιεύτηκαν στις 15 Μαρτίου 2001 και τέθηκαν σε ισχύ την ίδια ημερομηνία. Τα κράτη μέλη διέθεταν δύο χρόνια για να μεταφέρουν τις οδηγίες στο εσωτερικό τους δίκαιο:

- Οδηγία 2001/12/EK της 26^{ης} Φεβρουαρίου 2001 για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων·
- Οδηγία 2001/13/EK της 26^{ης} Φεβρουαρίου 2001 για τροποποίηση της οδηγίας 95/18/EK του Συμβουλίου σχετικά με την παροχή αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις·
- Οδηγία 2001/14/ΕΚ της 26^{ης} Φεβρουαρίου 2001 σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τις χρήσεις σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας.

Τα κύρια χαρακτηριστικά της «δέσμης μέτρων για τις υποδομές» είναι:

- άνοιγμα του δικτύου: στην αρχή, τα διεθνή εμπορευματικά δρομολόγια θα είναι ανοικτά στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό εμπορευματικό δίκτυο που καθορίζεται στην οδηγία 91/440, όπως έχει τροποποιηθεί. Συμφωνήθηκε ότι μετά από επτά χρόνια από την έναρξη ισχύος της οδηγίας οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα έχουν πρόσβαση σε όλο το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για τις διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων·
- εγγύηση για τα δικαιώματα πρόσβασης στο ευρωπαϊκό εμπορευματικό δίκτυο: τα δικαιώματα πρόσβασης θα είναι πλέον εγγυημένα για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που διαθέτουν άδεια, εφόσον τα ζητήσουν, και πληρούν τους όρους ασφαλείας, θα επαφίεται δε στα κράτη μέλη η επιλογή να χορηγούν ευρύτερα δικαιώματα πρόσβασης·
- διαχωρισμός βασικών λειτουργιών με βάση λεπτομερή και διεξοδικό κατάλογο των καθηκόντων που πρέπει να ανατίθενται σε αρχές άλλες εκτός των

σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, έτσι ώστε να μην εισάγονται διακρίσεις. Ο διαχωρισμός συνοδεύεται από το διορισμό ανεξάρτητου ρυθμιστικού φορέα σε κάθε χώρα.

Στο πλαίσιο αυτό, ελήφθησαν υπόψη οι ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν σε ορισμένα κράτη μέλη:

- επειδή το σιδηροδρομικό δίκτυο του Λουξεμβούργου είναι μικρό, κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου κατά την οποία δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί ο διαχωρισμός των βασικών λειτουργιών η συγκεκριμένη χώρα εξαιρείται από την υποχρέωση να ορίσει ανεξάρτητο ρυθμιστικό φορέα που θα διασφαλίζει το διαχωρισμό αυτό· η παρέκκλιση θα διαρκέσει έως τον Αύγουστο του 2004·
- επειδή η Ιρλανδία και η Ελλάδα είναι απομονωμένες από το υπόλοιπο ευρωπαϊκό δίκτυο, χορηγήθηκε στις εν λόγω χώρες παρόμοια παρέκκλιση (για πέντε χρόνια, ανανεώσιμη εφόσον εγκριθεί από την Επιτροπή)·
- καθορισμός τελών: αναγνωρίστηκε η αρχή είσπραξης τελών σε οριακό κόστος αλλά προβλέπονται συμπληρωματικά τέλη υπό τον όρο ότι το δέχεται η αγορά και με την προϋπόθεση ότι ο καθορισμός των τελών παραμένει διαφανής χωρίς να εισάγει διακρίσεις και ταυτόχρονα ότι εγγυάται την ανταγωνιστικότητα των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών. Στη συμφωνία επιβεβαιώνεται η αρχή ότι το κόστος υποδομής θα καλύπτεται από τον χρήστη, αναγνωρίζεται μάλιστα ταυτόχρονα ότι αυτό αποτελεί μακροπρόθεσμο στόχο ο οποίος εξαρτάται από την είσπραξη τελών σε άλλους τρόπους μεταφοράς. Η δυνατότητα αυτή επιτράπηκε επίσης για να μειωθούν τα βασικά τέλη έτσι ώστε να ενθαρρυνθεί η χρήση των γραμμών που υποχρησιμοποιούνται.
- ασφάλεια: το άρθρο 7 παράγραφος 2 της οδηγίας που τροποποιεί την οδηγία 91/440/ΕΟΚ ορίζει ότι οι κανόνες ασφαλείας καθορίζονται από φορείς ανεξάρτητους των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων αλλά εφαρμόζονται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

ε) *Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM)*

Το πρόγραμμα για τα ΔΕΔ-Μεταφορών είναι ένα σημαντικό χρηματοδοτικό μέσο, με το οποίο υποστηρίζεται η εφαρμογή ενός αποτελεσματικού διευρωπαϊκού δικτύου που περιλαμβάνει τα εθνικά συστήματα ATM και προωθείται ιδίως η διαλειτουργικότητα, η διασύνδεση και τα τεχνικά επιτεύγματα.

Η χρόνια περιορισμένη χωρητικότητα του δικτύου επιβάλλει να ληφθούν μέτρα για να ληφθούν υπόψη δύο ανεξάρτητοι αλλά παράλληλοι άξονες στην πρωτοβουλία για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό:

- εξάλειψη ή/και ανακούφιση των κύριων σημείων συμφόρησης του δικτύου, όποτε και όταν παρουσιάζεται έλλειψη χωρητικότητας· αυτή η άμεση, κατά τόπους και βραχυπρόθεσμη προσέγγιση συνεπάγεται την εφαρμογή εθνικών μελετών για την αναβάθμιση των μηχανισμών που ήδη υπάρχουν.
- ανάπτυξη και εφαρμογή των συνιστωσών νέας γενιάς του δικτύου έτσι ώστε να επιτευχθεί ομοιόμορφη και αισθητή αύξηση της χωρητικότητας· αυτή η προορατική, περιφερειακή και μακροπρόθεσμη προσέγγιση συνεπάγεται την

εφαρμογή προεπιχειρησιακών έργων και μελετών και ταυτόχρονα τη δημιουργία εγκαταστάσεων σε περιφερειακή βάση.

Από λειτουργική και τεχνική άποψη, επιτεύχθηκαν σημαντικές βελτιώσεις μέσω της προκαταρκτικής φάσης εφαρμογής του Mode S, ADS-B και VDL Mode 4.

στ) *Αερολιμένες*

Σύμφωνα με τις προτεραιότητες της πολιτικής για τους αερολιμένες, τις οποίες περιέχει επίσης η Λευκή Βίβλος της Επιτροπής για τις μεταφορές, ελήφθη ιδιαίτερη μέριμνα να προωθηθεί η διαλειτουργικότητα και η προστασία του περιβάλλοντος. Πράγματι, πέντε από τα οκτώ έργα που πρόκειται να χρηματοδοτηθούν αφορούν τη διαλειτουργικότητα αεροπορικών/σιδηροδρομικών μεταφορών. Καλά σχεδιασμένα και κατάλληλα διατροφικά τροφοδοτικά δρομολόγια προς αερολιμένες μπορούν να συμβάλουν σε αξιοσημείωτη πτώση της χρήσης των ατομικών μέσων μεταφοράς, σε μείωση της οδικής συμφόρησης και σε μείωση της ρύπανσης γύρω από τους αερολιμένες.

Η εξάλειψη των σημείων συμφόρησης είναι επίσης προτεραιότητα. Όντως, το 2001 τρία έργα είχαν ως στόχο την αύξηση της χωρητικότητας στους υπάρχοντες αερολιμένες, ενώ ένα έργο αφορούσε τη διατροφικότητα στο πλαίσιο ενός μελλοντικού νέου αερολιμένα.

2.2. Νομοθεσία

2.2.1. Αναθεώρηση του κανονισμού χρηματοδότησης των ΔΕΔ

Πρέπει ταυτόχρονα να προσεχθεί η μελλοντική κοινοτική χρηματοδότηση, και ιδίως ο προϋπολογισμός των διευρωπαϊκών δικτύων. Η Κοινότητα πρότεινε να αυξηθεί η χρηματοδοτική εισφορά από τον προϋπολογισμό των ΔΕΔ σε 20% κατ'ανώτατο όριο του συνολικού κόστους των κύριων έργων που πληρούν ορισμένους όρους. Άλλα θέματα που σχετίζονται με το μέγεθος των διαφόρων κοινοτικών προϋπολογισμών που διατίθενται για τις υποδομές μεταφοράς και τον συντονισμό τους μετά τη διεύρυνση της Ένωσης πρέπει επίσης να αντιμετωπιστούν. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή εξετάζει νέες λύσεις διευκόλυνσης της χρηματοδότησης των υποδομών. Κύρια πρόκληση θα αποτελέσει η δημιουργία νέων μηχανισμών που θα επιτρέψουν την πρόσφατη χρηματοδότηση μέσω της προώθησης των εταιρικών σχέσεων δημοσίου/ιδιωτικού τομέα και η δημιουργία νέων εσόδων από την καλύτερη κατανομή του κόστους των μεταφορών σε όλα τα μεταφορικά μέσα.

Για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που αναφέρονται στη Λευκή Βίβλο στο εγγύς μέλλον, στις 2 Οκτωβρίου 2001¹² η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση¹³ κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων, με σκοπό να αυξηθεί το μέγιστο ποσοστό κοινοτικής χρηματοδότησης, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, από 10% σε 20% για:

¹² COM (2001) 545.

¹³ Τροποποιήθηκε από το COM 2002/134. Τροποποιήθηκε από το ΕΚ σε πρώτη ανάγνωση τον Ιούλιο 2002. Η πρόταση είναι σήμερα υπό συζήτηση με τους οικονομικούς συμβούλους των Μόνιμων Αντιπροσωπειών στο Συμβούλιο.

- (1) διαμεθοριακά σιδηροδρομικά έργα που περιλαμβάνουν διέλευση από φυσικά σύνορα, τα οποία αποτελούν εμπόδιο στην ελεύθερη διακίνηση προσώπων και εμπορευμάτων και απαιτούν την κατασκευή μεγάλων σηράγγων/γεφυρών·
- (2) την εξάλειψη συγκεκριμένων σημείων συμφόρησης σε υποδομές που βρίσκονται σε σημεία κοντά σε μορες περιοχές με τις προσωρούσες.

Επιπλέον, μετά την ανακοίνωσή της για τις ενεργειακές υποδομές (COM(2001) 775) η Επιτροπή εντόπισε ορισμένα κενά στο διευρωπαϊκό ενεργειακό δίκτυο. Αποφασίστηκε λοιπόν να επεκταθεί η πρόταση (καθώς και το 20% ως μέγιστο ποσοστό χρηματοδότησης) για να περιληφθούν ενεργειακά έργα προτεραιότητας.

2.2.2. *Αναθεώρηση των κατευθύνσεων για τα ΔΕΔ-Ενέργειας*

Στις 20 Δεκεμβρίου 2001 η Επιτροπή πρότεινε αναθεώρηση της απόφασης 1254/96/ΕΚ που καθορίζει σειρά κατευθύνσεων για τα διευρωπαϊκά ενεργειακά δίκτυα.

Μεταξύ των οριζόντιων προτεραιοτήτων που προτάθηκαν για την ανάπτυξη των ενεργειακών δικτύων είναι:

- χρηματοδοτική συνδρομή για την ανταγωνιστική λειτουργία της εσωτερικής αγοράς ενέργειας·
- ενίσχυση της ασφάλειας στον ενεργειακό εφοδιασμό.

Σε αυτή τη βάση η Επιτροπή προσδιόρισε 12 άξονες προτεραιότητας (επτά για τα ηλεκτρικά δίκτυα και πέντε για τα δίκτυα φυσικού αερίου) τους οποίους θεώρησε ότι είναι κύριου ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Πρότεινε επίσης να αυξηθεί σε 20% η μέγιστη χρηματοδοτική συνδρομή που θα λάβουν βάσει του προγράμματος των διευρωπαϊκών δικτύων τα έργα που ανταποκρίνονται σε αυτούς τους 12 άξονες προτεραιότητας.

Επίσης προτάθηκαν αρκετές ειδικές προτεραιότητες για την ανάπτυξη των ενεργειακών δικτύων, όπως:

- η δημιουργία ενεργειακών δικτύων σε νησιωτικές, απομακρυσμένες και απομονωμένες περιφέρειες·
- η διαλειτουργικότητα με τα ενεργειακά δίκτυα υποψηφίων και άλλων τρίτων χωρών·
- η κατασκευή ηλεκτρικών δικτύων για να ενσωματωθεί/συνδεθεί η παραγωγή από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας·
- η κατασκευή δικτύων φυσικού αερίου για να ικανοποιηθεί η ζήτηση, και η διαφοροποίηση των πηγών φυσικού αερίου και των διαδρομών εφοδιασμού.

Η Επιτροπή πρότεινε επίσης επικαιροποίηση του καταλόγου των έργων, γενικότερη περιγραφή των έργων και μια ευέλικτη διαδικασία (διαδικασία επιτροπής αντί συναπόφασης) για να επικαιροποιηθεί η λεπτομερής περιγραφή των έργων.

Η Επιτροπή εξέδωσε στις 20 Δεκεμβρίου 2001 έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με την εφαρμογή των κατευθύνσεων για τα διευρωπαϊκά ενεργειακά δίκτυα για την περίοδο 1996-2001.

2.2.3. Αναθεώρηση των κατευθύνσεων για τα ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών

Η Επιτροπή ολοκλήρωσε την αξιολόγησή της για την εφαρμογή της απόφασης 1336/97/ΕΚ κατά την περίοδο από τον Ιούλιο του 1997 έως τον Ιούνιο του 2000. Στη βάση αυτή, η Επιτροπή υποβάλλει προτάσεις τροποποίησης των κατευθύνσεων για τα διευρωπαϊκά τηλεπικοινωνιακά δίκτυα στις 10 Δεκεμβρίου 2001.

2.2.4. Αναθεώρηση των κατευθύνσεων για τα ΔΕΔ-Μεταφορών

Στις 2 Οκτωβρίου 2001 η Επιτροπή πρότεινε αναθεώρηση της απόφασης 1692/96/ΕΚ σχετικά με τις κοινοτικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Η πρόταση, η οποία περιλαμβάνεται στη Λευκή Βίβλο, εστιάζει τις επενδύσεις σε λιγοστές οριζόντιες προτεραιότητες και σε έναν περιορισμένο αριθμό ειδικών έργων, επικαιροποιώντας τον κατάλογο των έργων που είχαν εγκρίνει τα Ευρωπαϊκά Συμβούλια του Έσσεν και του Δουβλίνου.

Οι νέες οριζόντιες προτεραιότητες για την ανάπτυξη του δικτύου περιλαμβάνουν:

- εστίαση των επενδύσεων στη δημιουργία ενός σιδηροδρομικού δικτύου στο οποίο θα πρωτεύουν οι εμπορευματικές μεταφορές, καθώς και οι συνδέσεις με τους λιμένες·
- ανάπτυξη ενός σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας για επιβάτες, και η ολοκλήρωση της μεταφορικής ικανότητας σιδηροδρομικών και αεροπορικών μεταφορών·
- δημιουργία έξυπνων συστημάτων μεταφοράς για να βελτιστοποιηθούν οι υπάρχουσες μεταφορικές.

Ο νέος κατάλογος ειδικών έργων περιλαμβάνει τα έργα που είχαν εγκριθεί στο Έσσεν και το Δουβλίνο τα οποία δεν έχουν ολοκληρωθεί, καθώς και έξι νέα έργα τα οποία προσδιόρισε η Επιτροπή. Τα νέα ειδικά έργα είναι: (1) το παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης και εντοπισμού θέσης Galileo, (2) η σιδηροδρομική σύνδεση μεγάλης μεταφορικής ικανότητας δια μέσου των Πυρηναίων, (3) το έργο σιδηροδρομικής γραμμής υψηλής ταχύτητας Στουτγάρδης-Μονάχου-Σάλτσμπουργκ/Λίντς-Βιέννης/συνδυασμένων μεταφορών για την Ανατολική Ευρώπη, (4) η βελτίωση της σύνδεσης μεταξύ Vilshofen και Straubing μέσω του ποταμού Δούναβη, (5) η σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα υψηλής ταχύτητας στην Ιβηρική Χερσόνησο και (6) η σταθερή ζεύξη Fehmarn Belt μεταξύ Γερμανίας και Δανίας. Η αναθεώρηση αυτή αποτελεί απλώς το πρώτο βήμα στην αναθεώρηση των κατευθύνσεων και είναι επομένως μεταβατική. Στο μέλλον θα προταθεί ουσιαστικότερη αναθεώρηση.

2.3. Επιτροπές ενέργειας, τηλεπικοινωνιών και μεταφορών· κοινή ομάδα εργασίας

2.3.1. Ενέργεια

Η επιτροπή χρηματοδοτικής συνδρομής των ΔΕΔ-Ενέργειας συνεδρίασε μία μόνο φορά το 2001 (λεπτομέρειες σχετικά με τις αποφάσεις που έλαβε για τη χρηματοδότηση δίνονται στη συνέχεια στο τμήμα 3.1). Η επιτροπή κατευθύνσεων για τα ΔΕΔ-Ενέργειας δεν συνεδρίασε.

2.3.2. Τηλεπικοινωνίες

Η επιτροπή χρηματοδοτικής συνδρομής για τις τηλεπικοινωνίες συνεδρίασε τρεις φορές.

Γνωμοδότησε γραπτώς επίσης σε μια περίπτωση, και συνολικά η επιτροπή γνωμοδότησε θετικά για την ανάληψη υποχρεώσεων 30 382 466 € (λεπτομέρειες για τις αποφάσεις χρηματοδότησης της επιτροπής δίνονται στη συνέχεια στο τμήμα 3.2).

2.3.3. Μεταφορές

Η επιτροπή χρηματοδοτικής συνδρομής στις μεταφορές συνεδρίασε τρεις φορές (λεπτομέρειες για τις αποφάσεις χρηματοδότησης της επιτροπής δίνονται στη συνέχεια στο τμήμα 3.3).

Η επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 18 των κατευθύνσεων (επιτροπή κατευθύνσεων των ΔΕΔ-Μ) συνεδρίασε μία φορά μόνο το 2001, στις 14 Νοεμβρίου. Συμφώνησε σχετικά με τα περιεχόμενα της έκθεσης για την εφαρμογή των κατευθύνσεων, καθώς και για τα υπόλοιπα δεδομένα που πρέπει να συλλεχθούν για την έκθεση αυτή, όπως απαιτείται από το άρθρο 18. Η επιτροπή αντάλλαξε επίσης απόψεις σχετικά με τα περιβαλλοντικά θέματα και ιδίως σχετικά με τα περιεχόμενα της νέας οδηγίας 2001/42/ΕΚ για την αξιολόγηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων στο περιβάλλον. Στην επιτροπή συζητήθηκαν πρόσφατα θέματα της εξέλιξης της πολιτικής μεταφορών, όπως επίσης και η αναπροσαρμογή της Λευκής Βίβλου και των προτάσεων τροποποίησης της απόφασης 1692/96/ΕΚ για τις κοινοτικές κατευθύνσεις της ανάπτυξης των ΔΕΔ-Μ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2236/95 περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων.

Ημερίδα εργασίας

Στις 15 Νοεμβρίου, πραγματοποιήθηκε ημερίδα για τους δείκτες των ΔΕΔ-Μ. Μεταξύ των συμμετεχόντων ήταν τα κράτη μέλη, αρκετές από τις υποψήφιες χώρες και εκπρόσωποι του κλάδου. Στόχος της ημερίδας ήταν να καθοριστεί ένα πλαίσιο παρακολούθησης των κατευθύνσεων για τα ΔΕΔ-Μ σήμερα και να προσδιοριστεί ένα σύνολο από κοινούς δείκτες. Στην ημερίδα παρουσιάστηκαν τα προσωρινά αποτελέσματα μιας μελέτης που πραγματοποιήθηκε κατ'εντολή της Επιτροπής. Στόχος της μελέτης ήταν να αναλυθούν οι δείκτες που χρησιμοποιούνται για να παρακολουθούνται τα εθνικά πρόγραμμα και να προσδιοριστούν σχετικοί δείκτες για να παρακολουθείται η εξέλιξη των ΔΕΔ-Μ. Η ημερίδα αποτέλεσε σημαντικό μέρος της διαδικασίας ελέγχου της εγκυρότητας των δεικτών. Συζητήθηκαν οι δείκτες για διάφορους τρόπους μεταφορών (σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές), και ανταλλάχθηκαν απόψεις για την εθνική πείρα στις πολιτικές υποδομής και τους δείκτες. Συμφωνήθηκε εν γένει ότι οι πιο συναφείς δείκτες

εντάσσονται στην οικονομία, το περιβάλλον, την ασφάλεια και τις κοινωνικές κατηγορίες και ότι οι πιλοτικές μελέτες για τους διαδρόμους πρέπει να πραγματοποιηθούν έτσι ώστε να εντοπιστούν σχετικοί δείκτες.

2.3.4. Κοινή Ομάδα Εργασίας (Μεταφορές/Περιβάλλον)

Τον Ιούνιο του 1998, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Cardiff κάλεσε τα Συμβούλια Μεταφορών, Ενέργειας και Γεωργίας να καταστρώσουν στρατηγικές για να προωθηθεί η περιβαλλοντική ολοκλήρωση και η αειφόρος ανάπτυξη στα αντίστοιχα πολιτικά τους πεδία. Ανταποκρινόμενο στο αίτημα αυτό, το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών κατέστρωσε μια τέτοια στρατηγική στον τομέα των μεταφορών, η οποία εγκρίθηκε στη σύνοδό του τον Οκτώβριο του 1999. Το υπόβαθρο αυτής της στρατηγικής αναπτύχθηκε σε μεγάλο βαθμό από μια ομάδα εμπειρογνομόνων, της οποίας προήδρευαν από κοινού η ΓΔ Μεταφορών και η ΓΔ Περιβάλλοντος. Τα μέλη της ομάδας εμπειρογνομόνων προέρχονταν από τα Υπουργεία Μεταφορών και Περιβάλλοντος των κρατών μελών.

Επανεξέταση της στρατηγικής

Το Συμβούλιο προέβλεψε τακτική επανεξέταση της στρατηγικής με βάση τις εκθέσεις της Επιτροπής, με πρώτη μάλιστα επανεξέταση τον Ιούνιο του 2001.

Τον Απρίλιο του 2001, το Συμβούλιο εξέδωσε ψήφισμα σχετικά με τη στρατηγική ολοκλήρωσης, στο οποίο επαναβεβαίωσε την προηγούμενη στρατηγική ολοκλήρωσης και ζήτησε από την Επιτροπή να προβεί σε περαιτέρω δράση. Ανταποκρινόμενη στο αίτημα αυτό, η Επιτροπή ζήτησε από την ομάδα εμπειρογνομόνων μεταφορών και περιβάλλοντος να εκπονήσει άλλη έκθεση, στην οποία οι εμπειρογνώμονες έπρεπε να κάνουν συστάσεις σχετικά με τη χρήση των περιβαλλοντικών στόχων στην πολιτική μεταφορών, ένα νομικό πλαίσιο για τον μηχανισμό αναφοράς στον τομέα των μεταφορών και του περιβάλλοντος (TERM) και τις επιπτώσεις του ηλεκτρονικού εμπορίου. Τρεις είναι οι ομάδες εργασίες που εκπόνησαν εκθέσεις με αντικείμενο τα εξής θέματα:

- Περιβαλλοντικοί στόχοι ειδικά για τον τομέα
- Δημιουργία κατάλληλης νομικής βάσης για το TERM
- Επιπτώσεις του ηλεκτρονικού εμπορίου στις μεταφορές και το περιβάλλον

3. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔ

Ο πίνακας 1 δίνει συνολική εικόνα της χρηματοδότησης των ΔΕΔ από την Ένωση.

3.1. Ενέργεια

Η επιτροπή χρηματοδοτικής συνδρομής των ΔΕΔ συνεδρίασε στις 19 Ιουνίου και ενέκρινε 13 μελέτες σκοπιμότητας και άλλου είδους, για τις οποίες η Επιτροπή πρότεινε χρηματοδοτική συνδρομή ύψους 18,9 εκατ. €. Η αντίστοιχη απόφαση της Επιτροπής ελήφθη στις 6 Αυγούστου. Περισσότερες λεπτομέρειες δίνονται στο παράρτημα V.

Πίνακας 2: Αναλήψεις υποχρεώσεων για τα ΔΕΔ-Ενέργειας (σε εκατ. €)

| | 1995-97 | | 1998 | | 1999 | | 2000 | | 2001 | |
|---------------------------|---------|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|
| | Ύψος | % | Ύψος | % | Ύψος | % | Ύψος | % | Ύψος | % |
| Ηλεκτρική ενέργεια | 14,4 | 42,8 | 10,8 | 58 | 7,9 | 27,4 | 7,3 | 53,7 | 8,4 | 44,4 |
| Φυσικό αέριο | 25,9 | 57,2 | 7,8 | 42 | 20,9 | 72,6 | 6,3 | 46,3 | 10,5 | 55,6 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 45,3 | 100 | 18,6 | 100 | 28,8 | 100 | 13,6 | 100 | 18,9 | 100 |

3.2. Τηλεπικοινωνίες

Η χρηματοδοτική επιτροπή των ΔΕΔ συνεδρίασε τρεις φορές με τη σύνθεσή της για τις τηλεπικοινωνίες, στις 27 Μαρτίου, στις 6 Ιουνίου και στις 3 Οκτωβρίου. Η συνεδρίαση του Οκτωβρίου ήταν άτυπη.

Στη συνεδρίασή της το Μάρτιο, η επιτροπή εξέδωσε ευνοϊκή γνώμη για την πρόταση της Επιτροπής να χορηγήσει κοινοτική ενίσχυση σε 35 έργα κοινού ενδιαφέροντος τα οποία επελέγησαν μεταξύ των έργων που είχαν προταθεί στην πρόσκληση υποβολής προτάσεων του 2000/2002. Η συνολική συνδρομή που προτάθηκε ήταν ύψους 29,5 εκατ. €. Η Επιτροπή ενημέρωσε την επιτροπή για την πρόθεσή της να καθιερώσει πάγιο ποσοστό γενικών εξόδων, το οποίο θα εφαρμόζεται στις συμβάσεις επιμερισμένου κόστους. Η επιτροπή συζήτησε το θέμα αυτό και ζήτησε ανάλυση των επιπτώσεων που θα υπάρξουν ενδεχομένως στους πιθανούς συμμετέχοντες στα έργα.

Στη συνεδρίασή της τον Ιούνιο, η Επιτροπή παρέδωσε στην επιτροπή την ανάλυσή της σχετικά με τις επιπτώσεις της αλλαγής στην επιστροφή γενικών εξόδων με σταθερό ποσοστό. Η ανάλυση έδειξε ότι η μεταβολή θα είναι ουδέτερη από άποψη κόστους εφόσον εφαρμοστεί στην υπάρχουσα επιλογή των έργων και μάλιστα ότι οι μεγαλύτεροι οργανισμοί δεν θα επηρεαστούν σημαντικά από την αλλαγή. Η επιτροπή στη συνέχεια συμφώνησε με την πρόταση της Επιτροπής, η οποία εφαρμόστηκε κατόπιν στην πρόσκληση υποβολής προτάσεων του 2001/2002.

Στη συνεδρίαση του Οκτωβρίου, η Επιτροπή υπέβαλε τα αποτελέσματα της πρόσκλησης υποβολής προτάσεων του 2001/2001. Από αυτή την πρόσκληση επελέγη μια πρώτη σειρά προτάσεων για κοινοτική χρηματοδότηση συνολικού ύψους 0,9 εκατ. €, οι οποίες στη συνέχεια υποβλήθηκαν στην επιτροπή προκειμένου να γνωμοδοτήσει γραπτώς για τις προτάσεις αυτές.

3.3. Μεταφορές

Σε ό,τι αφορά τις μεταφορές, η Επιτροπή παρέλαβε 439 αιτήσεις χρηματοδοτικής συνδρομής το 2001 (242 για τα ΠΕΠ και 197 για τα μη-ΠΕΠ, βλ. σημείο 4 στη συνέχεια για περαιτέρω λεπτομέρειες), ορισμένες δε από τις αιτήσεις αυτές αφορούσαν σχετικά μικρότερα ποσά χρηματοδότησης. Το μέτρο να περιοριστεί η χρηματοδοτική συνδρομή στα έργα μεταφορών σε ένα ελάχιστο ποσό 1 εκατ. € εφαρμόστηκε ευρέως το 2001 και βοήθησε να μειωθεί με επιτυχία ο αριθμός των αποφάσεων (μόνο 18 δράσεις έτυχαν χρηματοδότησης κάτω του 1 εκατ. €). Η συνολική συνδρομή που ζητήθηκε ήταν 2 270 εκατ. € (1 016 εκατ. € για τις δράσεις ΠΕΠ και 1 254 εκατ. € για τις δράσεις μη-ΠΕΠ). Η επιτροπή χρηματοδοτικής συνδρομής των ΔΕΔ-Μ συνεδρίασε τρεις φορές το 2001. Εξέδωσε δυο ευνοϊκές γνώμες για 137 έργα και μελέτες (53 μη-ΠΕΠ και 84 ΠΕΠ), για τις οποίες η Επιτροπή πρότεινε χρηματοδοτική συνδρομή συνολικού ύψους 563 εκατ. €. Όπως φαίνεται και από τον πίνακα 3, η Επιτροπή συνέχισε να επικεντρώνει μεγάλο μέρος των διαθέσιμων πόρων της (44%) στα 14 ειδικά έργα του Έσπεν. Ενώ άλλα έργα προτεραιότητας (τρία από τα οποία έχουν ολοκληρωθεί: αερολιμένας Malpensa, σιδηροδρομική γραμμή Cork–Δουβλίνου–Μπέλφαστ–Larne και η σταθερή ζεύξη του Øresund) και άλλα απορρόφησαν μικρότερο μερίδιο των πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων σε σύγκριση με τα προηγούμενα χρόνια, ενώ το μερίδιο για τις δράσεις ITS (έξυπνα συστήματα μεταφορών) αυξήθηκε.

Πίνακας 3: ΔΕΔ-Μεταφορών 2001 – Χρηματοδοτική συνδρομή και αριθμός δράσεων που προτάθηκαν ανά κατηγορία

| ΠΡΟΤΑΣΗ 2001 | Ειδικά έργα | | Διαχείριση της κυκλοφορίας | | Άλλα | | Σύνολο | |
|------------------------------------|-----------------|-------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------|-------------------------|-----------------|-------------------------|
| | Αριθμός δράσεων | Χρηματοδότηση (εκατ. €) | Αριθμός δράσεων | Χρηματοδότηση (εκατ. €) | Αριθμός δράσεων | Χρηματοδότηση (εκατ. €) | Αριθμός δράσεων | Χρηματοδότηση (εκατ. €) |
| | 37 ¹ | 247,5 ² | 24 | 155,5 ³ | 79 * | 160 ⁴ | 140 | 563 |
| | | 43,95% | | 27,59% | | 28,46% | | 100% |
| ΠΕΠ 2001 (εκατ. €) | 36 | 221,5 | 19 | 132,5 | 29 | 61 | 84 | 415 |
| Ετήσιος προϋπολογισμός 2001 | 1 | 26 | 5 | 22,5 | 50 | 99,5 | 56 * | 148 ** |

¹ Περιλαμβάνει μια δράση διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας

² Περιλαμβάνει 1 εκατ. € από το προηγούμενο έτος

³ Περιλαμβάνει 6 εκατ. € από το προηγούμενο έτος

⁴ Περιλαμβάνει 4 εκατ. € από το προηγούμενο έτος

* Περιλαμβάνει τρεις αποφάσεις από το προηγούμενο έτος

** Περιλαμβάνει το συνολικό ποσό των 11 εκατ. € από το προηγούμενο έτος

Πίνακας 4: Δράσεις ΔΕΔ 2001 που προτάθηκαν και χρηματοδότηση ανά τύπο και μορφή

| ΤΥΠΟΣ | Αριθμός δράσεων | Χρηματοδότηση (εκατ. €) | % |
|---|------------------------|--------------------------------|---------------|
| Μελέτες σκοπιμότητας / Μέτρα τεχνικής συνδρομής | 65 | 274 | 48,71% |
| Έργα | 77 | 289 | 51,28% |
| ΣΥΝΟΛΟ | 142 | 563 | 100% |
| ΜΟΡΦΗ | Αριθμός δράσεων | Χρηματοδότηση (εκατ. €) | % |
| Επιδοτήσεις επιτοκίου | 1 | 15 | 2,66% |
| Μελέτες σκοπιμότητας / Μέτρα τεχνικής συνδρομής | 65 | 274 | 48,70% |
| Άμεσες επιχορηγήσεις | 76 | 274 | 48,62 % |
| ΣΥΝΟΛΟ | 142 | 563 | 100,0% |

Πίνακας 5: Τρόποι μεταφοράς

| Τρόπος | ΠΕΠ | | Μη ΠΕΠ | | ΣΥΝΟΛΟ | | |
|-------------------------------------|-----------------|-------------------------|-----------------|-------------------------|-----------------|-------------------------|-------------|
| | Αριθμός δράσεων | Χρηματοδότηση (εκατ. €) | Αριθμός δράσεων | Χρηματοδότηση (εκατ. €) | Αριθμός δράσεων | Χρηματοδότηση (εκατ. €) | % |
| Αερολιμένες | 2 | 2.500 | 6 | 11.230 | 8 | 13,73 | 2,44% |
| Διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας | 3 | 5.800 | 3 | 5.170 | 6 | 10,97 | 1,95% |
| Συνδυασμένες μεταφορές | | | 1 | 1.000 | 1 | 1,00 | 0,17% |
| GNSS | 2 | 100.000 | 2 | 16.000 | 4 | 116,00 | 20,60% |
| Εσωτερική ναυσιπλοΐα | 1 | 1.000 | 6 | 9.810 | 7 | 10,81 | 1,91% |
| Πολυτροπικές μεταφορές | 1 | 0,300 | 2 | 2.500 | 3 | 2,8 | 0,49% |
| Οδικές μεταφορές | 10 | 39.500 | 11 | 28,5035 | 21 | 68,0035 | 12,07% |
| Διαχείριση της οδικής κυκλοφορίας | 12 | 25.293 | | | 12 | 25,293 | 4,49% |
| Λιμένες | | | 8 | 10.900 | 8 | 10,90 | 1,93% |
| Σιδηρόδρομοι | 52 | 239.871 | 18 | 38.090 | 70 | 277,9609 | 49,36% |
| Διαχείριση της σιδηρ. κυκλοφορίας | 1 | 0,6000 | 1 | 25.000 | 2 | 25,6 | 4,54% |
| ΣΥΝΟΛΟ | 84 | 414.864 | 53 | 148,2035 | 142 | 563.0674 | 100% |

Η αξιοσημείωτη συνδρομή για άλλα σημαντικά έργα αντανακλά τον αριθμό των εφαρμογών που παραλήφθηκαν από κράτη μέλη και επελέγησαν στη συνέχεια. Ελήφθησαν επίσης υπόψη οι σημειώσεις που περιείχε ο προϋπολογισμός του 2001 σχετικά με το ποσοστιαίο μερίδιο ανά τρόπο μεταφοράς και τη μέγιστη χρηματοδότηση για τα έργα προτεραιότητας. Εν γένει, οι σημειώσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τον προϋπολογισμό του 2001 τηρήθηκαν επίσης σε ό,τι αφορά την κατανομή ανά τρόπο μεταφοράς.

3.4. IDA

Τα έργα IDA (κλαδικές και οριζόντιες δράσεις) χρηματοδοτούνται ανεξάρτητα από τον κανονισμό χρηματοδοτικής συνδρομής των ΔΕΔ.

3.5. Διαρθρωτικά Ταμεία και Ταμείο Συνοχής

Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το Ταμείο Συνοχής είναι οι κύριες πηγές κοινοτικών επιδοτήσεων των έργων ΔΕΔ. Κατά την περίοδο 2000-2006, θα δοθεί μεγάλη χρηματοδοτική ενίσχυση για τις υποδομές από τα Διαρθρωτικά Ταμεία στο πλαίσιο του στόχου 1, η οποία ανέρχεται συνολικά στο ένα τρίτο περίπου των διαθέσιμων πόρων, το ήμισυ δε αυτής της χρηματοδότησης θα διατεθεί για τη χρηματοδότηση των υποδομών μεταφοράς. Ταυτόχρονα το Ταμείο Συνοχής θα συμβάλει με 9 δις € στην ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών.

3.5.1. ΕΤΠΑ

Όσον αφορά τα Διαρθρωτικά Ταμεία, το 2001 χαρακτηρίστηκε κυρίως από την ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων με τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του στόχου 1, ο οποίος αποτελεί το 70% του προϋπολογισμού των Διαρθρωτικών Ταμείων για την περίοδο προγραμματισμού 2000-2006. Σε ό,τι αφορά την υλοποίηση, η έγκριση όλων των μεμονωμένων εγγράφων προγραμματισμού και των επιχειρησιακών προγραμμάτων επέτρεψε να αναληφθούν όλες οι προγραμματισμένες υποχρεώσεις.

Ωστόσο, το γεγονός ότι οι δαπάνες δεν αναλύονται μέσω του Περιφερειακού Ταμείου Ανάπτυξης ανα χρηματοδοτούμενο έργο ΔΕΔ, καθιστά πολύ δύσκολο να αναφερθούν ποσοτικά στοιχεία σχετικά με τις επενδύσεις στα έργα ΔΕΔ μέσω του ΕΤΠΑ. Η εξέταση των ετήσιων εκθέσεων για την εφαρμογή των κύριων προγραμμάτων χρηματοδότησης των υποδομών στο πλαίσιο του στόχου 1 μπορεί να δώσει απλώς μια εκτίμηση (2 δις €) της χρηματοδότησης του ΕΤΠΑ για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών το 2001.

3.5.2. Ταμείο Συνοχής

Το 2001, οι αναλήψεις υποχρεώσεων από το Ταμείο Συνοχής για τα ΔΕΔ στον τομέα των μεταφορών είχαν ύψος 1 318 εκατ. €, τα οποία κατανέμονταν μεταξύ των κρατών μελών ως εξής: 61,5% για τα έργα στην Ισπανία, 16,5% για τα έργα στην Πορτογαλία, 16,2% για τα έργα στην Ελλάδα και 5,7% για τα έργα στην Ιρλανδία.

Πίνακας 6: Ύψος υποχρεώσεων που αναλήφθηκαν μέσω του Ταμείου Συνοχής για τη χρηματοδότηση των ΔΕΔ-Μεταφορών, ανά χώρα

| | Αναλήψεις υποχρεώσεων έως το 1999 (εκατ. €) | Αναλήψεις υποχρεώσεων το 2000 (εκατ. €) | Αναλήψεις υποχρεώσεων το 2001 (εκατ. €) |
|---------------|---|---|---|
| Ελλάδα | 1 535 | 155 | 214 |
| Ισπανία | 4 606 | 852 | 810 |
| Ιρλανδία | 748 | 34 | 75 |
| Πορτογαλία | 1 446 | 246 | 218 |
| Σύνολο | 8 334 | 1 287 | 1 318 |

Η Επιτροπή έλαβε νέες αποφάσεις χρηματοδότησης που αντιπροσωπεύουν πολυετή ενίσχυση ύψους 1 958 εκατ. €. Η κατανομή της επιδότησης αυτής μεταξύ των τρόπων μεταφοράς δείχνει αυξημένη χρηματοδότηση των σιδηροδρόμων, σύμφωνα με τις πολιτικές κατευθύνσεις: η ενίσχυση των σιδηροδρομικών μεταφορών ανήλθε σε 55% του συνολικού ποσού, ενώ οι οδικές μεταφορές έλαβαν ενίσχυση 34% και οι θαλάσσιες μεταφορές 11%.

Πίνακας 7: Αποφάσεις χρηματοδότησης των ΔΕΔ που ελήφθησαν το 2001 από το Ταμείο Συνοχής, ανά χώρα και ανά τρόπο μεταφοράς, επί τοις εκατό

| | Οδικές μετ. | Σιδηρ. Μετ. | Αεροπ. Μετ. | Λιμένες |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Ελλάδα | 85,7 | 14,3 | 0 | 0 |
| Ισπανία | 13,9 | 68,0 | 0 | 18,1 |
| Ιρλανδία | 100,0 | 0 | 0 | 0 |
| Πορτογαλία | 0 | 92,6 | 0 | 7,4 |
| % ανά τρόπο | 33,6 | 55,1 | 0 | 11,3 |

Στην Ελλάδα, η πλειονότητα των αποφάσεων χρηματοδότησης το 2010 αφορούσαν ακόμη μια φορά τα έργα που συνδέονται με την κατασκευή του δικτύου αυτοκινητοδρόμων «ΠΑΘΕ/Εγνατίας Οδού», το οποίο είχε χαρακτηριστεί έργο προτεραιότητας αριθ. 7 στο Έσπεν. Ταυτόχρονα, οι σιδηρόδρομοι εξακολούθησαν να λαμβάνουν κοινοτική ενίσχυση με την έγκριση του έργου για τη νέα γραμμή Λιμένα Ικονίου.

Η Επιτροπή ενέκρινε δύο έργα αυτοκινητοδρόμων στην Ισπανία: μέρος του άξονα που διασχίζει την Καταλονία (μεταξύ Cervera και Santa María del Camí), και του δακτυλίου της Σαραγόσα, ο οποίος θα χρησιμεύσει για τη σύνδεση των διαφόρων κύριων αξόνων που συγκλίνουν στη Σαραγόσα, σύμφωνα με τις πιεστικές προτεραιότητες σύνδεσης των αξόνων με τη Γαλλία και τη σύνδεση με τα

διευρωπαϊκά οδικά δίκτυα. Σχετικά με τη σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας Μαδρίτης-Βαρκελώνης-γαλλικής Μεθορίου, καταβλήθηκε μεγάλη προσπάθεια να επεκταθεί το έργο προς τη Βαρκελώνη. Τελευταία, το Ταμείο Συνοχής παρείχε χρηματοδότηση για το έργο επέκτασης του λιμένα της Βαρκελώνης.

Στην Ιρλανδία, τα μικρά ποσά που διατέθηκαν δεν αρκούν για να εξασφαλιστεί αποκατάσταση ισορροπίας μεταξύ τρόπων μεταφοράς κάθε χρόνο. Το 2001 εγκρίθηκε μόνον ένα νέο έργο: η κατασκευή του νοτιοανατολικού αυτοκινητοδρόμου M50, μια σύνδεση που έλειπε στον παρακαμπτήριο αυτοκινητόδρομο του Δουβλίνου.

Όπως και το 2000, οι προσπάθειες του Ταμείου Συνοχής στη Πορτογαλία το 2001 επικεντρώθηκαν στις επενδύσεις στους σιδηροδρόμους, με προτεραιότητα δύο στρατηγικά σημαντικές γραμμές που αποτελούν μέρος του έργου προτεραιότητας αριθ. 8: η Βόρεια γραμμή και η γραμμή Algarve. Έτσι, οι σιδηρόδρομοι έλαβαν σχεδόν το 93% των επιχορηγήσεων που αποφασίστηκαν το 2001. Το υπόλοιπο αποτέλεσε την κοινοτική συνεισφορά στη βελτίωση των δρομολογίων στο λιμένα του Aveiro.

3.6. Δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ)

Η ανάπτυξη μεγάλων υποδομών κοινού ενδιαφέροντος, κύριο μέρος των οποίων αποτελεί το διευρωπαϊκό δίκτυο, παραμένει ένας από τους κύριους στόχους του ΕΤΕπ. Το 2001, το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΤΕπ ενέκρινε συνολικά 7 900 εκατ. € για τα ΔΕΔ και συναφή έργα της Ένωσης. Υπογράφηκαν συμβάσεις χρηματοδότησης συνολικού ύψους 6 375 εκατ. €, οι οποίες αποτελούν το 20% της δραστηριότητας της Τράπεζας στα κράτη μέλη. Τα στοιχεία αυτά είναι παρεμφερή με τα 8 597 εκατ. € που εγκρίθηκαν και τα 6 613 εκατ. € που υπογράφηκαν το 2000. Με άλλα λόγια, υπάρχει μικρή μείωση στις εγκρίσεις των έργων (-8%) και τις υπογραφές (-4%), η οποία αντανακλά κάποια επιβράδυνση στη χρηματοδότηση των έργων ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών.

Η ΕΤΕπ υπήρξε επίσης πολύ δραστήρια στις προσχωρούσες χώρες, με εγκριθέντα δάνεια ύψους 1 530 εκατ. € και υπογραφείσες συμβάσεις ύψους 1 383 εκατ. € που υπογράφηκαν για έργα διευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Όπως και στα κράτη μέλη, παρατηρείται κάποια μείωση της δραστηριότητας στις τηλεπικοινωνίες.

Από το 1993 η Τράπεζα έχει εγκρίνει δάνεια για τα ΔΕΔ συνολικού ύψους 74 426 εκατ. € και υπέγραψε συμβάσεις χρηματοδότησης συνολικού ύψους 57 308 εκατ. €. Το συνολικό επενδυτικό κόστος των αντίστοιχων έργων υπολογίζεται σε περίπου 250 δις €.

Η ΕΤΕπ έχει λάβει προορατικό ρόλο στην χρηματοοικονομική τεχνική των έργων ΔΕΔ, και ιδίως εκείνων που βασίζονται στις εταιρικές σχέσεις δημοσίου-ιδιωτικού τομέα, τα οποία συναντώνται κυρίως στον τομέα των μεταφορών. Το 2001, το 30% της χρηματοδότησης της ΕΤΕπ για έργα των ΔΕΔ-Μ αφορούσαν τις δομές των μηχανισμών εταιρικών σχέσεων δημοσίου-ιδιωτικού, στη Γερμανία, την Ελλάδα, τις Κάτω Χώρες, την Πορτογαλία και την Ισπανία. Η Τράπεζα πρωτοστάτησε επίσης στην ανάπτυξη καινοτόμων μέσων, όπως η ανάπτυξη των δομών αναχρηματοδότησης με σκοπό να δοθεί στους ιδιώτες χρηματοδότες καθορισμένη διέξοδος από την μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση. Η ΕΤΕπ διευκολύνει επίσης τη σύναψη εταιρικών σχέσεων δημοσίου-ιδιωτικού τομέα μεταφέροντας την πείρα που

έχει αποκτήσει στη χρηματοδότηση από εταιρικές σχέσεις δημοσίου-ιδιωτικού τομέα στους νέους χρηματοδότες στην ΕΕ και στις προσχωρούσες χώρες.

Τα δάνεια που ενέκρινε τη ΕΤΕπ το 2001 για τα ΔΕΔ στον τομέα των μεταφορών είχαν συνολικό ύψος 6 418 εκατ. € στην Ένωση (6 718 εκατ. € το 2000, ήτοι μείωση κατά 5%), οπότε τα συνολικά δάνεια που έχει εγκρίνει στον τομέα από το 1993 είναι συνολικού ύψους 50 000 εκατ. €. Οι συμβάσεις χρηματοδότησης που υπογράφηκαν ήταν συνολικού ύψους 5 161 εκατ. € το 2001 (4 010 εκατ. € το 2000, ήτοι αύξηση κατά 29%), οπότε το συνολικό ύψος των συμβάσεων που υπογράφηκαν από το 1993 ανέρχεται σε 35 680 εκατ. €. Η σημαντική αύξηση των συμβάσεων που υπογράφηκαν υπήρξε ιδιαίτερα εμφανής στα έργα προτεραιότητας που καθορίστηκαν από το Συμβούλιο του Έσσην, στα οποία η αύξηση είναι 130% σε σύγκριση με τα στοιχεία του 2000. Το γεγονός ότι το 2001 ήταν ασύγκριτα το έτος ρεκόρ σε υπογραφές των έργων προτεραιότητας του Έσσην, ενώ ταυτόχρονα χρειάστηκαν λιγότερες εγκρίσεις νέων δανείων, δείχνει πιθανόν κάποια ωριμότητα όλων των υπό κατασκευή έργων και για τα υπόλοιπα έλλειψη προόδου στη διαδικασία υλοποίησης με σημαντικές καθυστερήσεις σε ορισμένα από αυτά.

Στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, οι συμβάσεις που υπογράφηκαν από την Τράπεζα για έργα στους 10 διαδρόμους μεταφορών, τα οποία εγκρίθηκαν από τις Πανευρωπαϊκές Διασκέψεις Μεταφορών της Κρήτης και του Ελσίνκι, ανέρχονται σε 1 200 εκατ. €, ήτοι αύξηση 23% από το 2000.

Στον τομέα της ενέργειας, το 2001, εγκρίθηκαν νέα δάνεια ύψους 240 εκατ. €, από τα οποία τα 220 εκατ. € υπογράφηκαν για δύο έργα της ΔΕΔ-Φυσικού αερίου. Η Τράπεζα ενέκρινε επίσης 900 εκατ. € περίπου και υπέγραψε συμβάσεις για παρεμφερές ποσό για την ανάπτυξη εθνικών δικτύων μεταφοράς, δευτερευουσών γραμμών μεταφοράς και διανομής, αν και δεν είναι δυνατό να προσδιοριστεί το ποσό που διατέθηκε ειδικά για τα δίκτυα μεταφοράς. Στα ΔΕΔ-Ενέργειας, το συνολικό ποσό από το 1993 είναι 6 593 εκατ. € για εγκρίσεις και 5 440 εκατ. € για υπογραφές συμβάσεων.

Το 2001, η ΕΤΕπ παρείχε επίσης νέα δάνεια για τα τηλεπικοινωνιακά δίκτυα της ΕΕ, από τα οποία τα εγκρεκριμένα δάνεια αξίας είναι 1 241 εκατ. € (1 580 εκατ. € το 2000) και 994 εκατ. € τα υπογεγραμμένα δάνεια (2 211 εκατ. € το 2000). Η χρηματοοικονομική αναταραχή στον τομέα των τηλεπικοινωνιών εξηγεί τη σημαντική μείωση της δραστηριότητας. Οι συνολικές εγκρίσεις δανείων από το 1993 έφθασαν σε αξία 17 835 εκατ. €, από τα οποία υπογράφηκαν τα 16 190 εκατ. €.

Η συμβολή στην ανάπτυξη των ΔΕΔ εξακολουθεί να είναι ένας από τους μεσοπρόθεσμους πρωτεύοντες στόχους της ΕΤΕπ τόσο στα σημερινά όσο και στα μελλοντικά κράτη μέλη της ΕΕ. Προβλέπεται συστηματική αύξηση της δανειοδότησης στα ΔΕΔ, και κυρίως στα έργα προτεραιότητας και στις προσχωρούσες χώρες.

Πίνακας 8: Δανειοδότηση της ΕΤΕπ για τα ΔΕΔ (εκατ. €)

| | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | ΣΥΝΟΛΟ |
|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| ΕΕ | 3280 | 4754 | 5568 | 6522 | 7677 | 8242 | 8277 | 6613 | 6375 | 57308 |
| Μεταφορές | 1908 | 1939 | 3819 | 3505 | 4943 | 4415 | 5977 | 4010 | 5161 | 35677 |
| Έργα Έσσοεν | 1346 | 1137 | 1603 | 1189 | 1751 | 1142 | 1616 | 1224 | 2838 | 13846 |
| Ενέργεια | 367 | 715 | 910 | 1415 | 854 | 393 | 174 | 392 | 220 | 5440 |
| Έργα Έσσοεν | 207 | 315 | 523 | 695 | 300 | 100 | 75 | 25 | 0 | 2240 |
| Τηλεπικοινωνίες | 1005 | 2100 | 839 | 1602 | 1880 | 3434 | 2126 | 2211 | 994 | 16191 |
| ΧΚΑΕ | 579 | 777 | 400 | 668 | 774 | 1507 | 1456 | 1494 | 1383 | 9038 |
| Μεταφορές | 469 | 397 | 270 | 553 | 417 | 1357 | 1321 | 979 | 1200 | 6963 |
| Ενέργεια | | 80 | | | | | | | | |
| Τηλεπικοινωνίες | 110 | 300 | 130 | 115 | 357 | 150 | 135 | 515 | 183 | 1995 |

3.7. Χρηματοδότηση από τα κράτη μέλη

Η κοινοτική χρηματοδότηση των ΔΕΔ αντιπροσωπεύει στις περισσότερες περιπτώσεις ένα κάπως περιορισμένο ποσοστό του συνολικού κόστους, εξαιρουμένων των έργων στις χώρες «συνοχής». Ρόλος της κοινοτικής χρηματοδότησης είναι επίσης να ενεργεί ως καταλύτης για να υποκινούνται άλλες επενδυτικές πηγές. Το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης προέρχεται είτε από τις δημόσιες αρχές των κρατών μελών είτε, ειδικά στην ενέργεια και τις τηλεπικοινωνίες, από τον ιδιωτικό τομέα. Είναι δύσκολο να υπάρξουν ακριβή ή σημαίνοντα στοιχεία για τις δαπάνες των κρατών μελών στα ΔΕΔ, καθόσον τα κράτη μέλη δεν κάνουν πάντοτε διάκριση μεταξύ υποδομών ΔΕΔ και εκείνων που δεν ανήκουν στα ΔΕΔ.

3.8. Χρηματοδότηση υποδομών σε τρίτες χώρες

3.8.1. PHARE

Η ΕΕ βοήθησε τις πιθανές υποψήφιες χώρες της Κεντρικής Ευρώπης να προετοιμαστούν για την ένταξή τους στην Ένωση από το 1989, όταν θεσπίστηκε το πρόγραμμα PHARE (Poland and Hungary Assistance for the Reconstruction of the Economy=Χρηματοδοτική συνδρομή προς την Πολωνία και την Ουγγαρία για την αναδόμηση της οικονομίας τους). Μετά από απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Λουξεμβούργου το 1997 να αρχίσει επίσημα η διαδικασία της διεύρυνσης, το Phare απέκτησε νέες κατευθύνσεις και έναν ειδικά «προενταξιακό» στόχο το 1998. Το Phare επικεντρώνεται στη δημιουργία θεσμών (30%) και επενδύσεις σχετικά με το κεκτημένο (70%), καθώς και στις επενδύσεις που σχετίζονται με τη διαμεθοριακή

συνεργασία (CBC). Ο προϋπολογισμός του για το 2001 ήταν 1 641 εκατ. €, από τα οποία το μερίδιο για τις μεταφορές ήταν πολύ μικρό, περίπου 36 εκατ. €. Η χρηματοδότηση κατευθύνεται όλο και περισσότερο προς προγραμματισμένες δράσεις όπως του τύπου που διαχειρίζονται τα Διαρθρωτικά Ταμεία, με κυριότερη βαρύτητα στον τοπικό προγραμματισμό και διαχείριση (προγράμματα οικονομικής και κοινωνικής συνοχής - ESC).

3.8.2. CARDS

Το 2001 ήταν το πρώτο έτος εφαρμογής του νέου κανονισμού CARDS που εκδόθηκε στις 5 Δεκεμβρίου 2000. Το έγγραφο περιφερειακής στρατηγικής και κρατικής στρατηγικής για την Αλβανία, τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη, την Κροατία, την FYROM και την πρώην Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας, τα οποία κάλυπταν την περίοδο 2002-2006, εγκρίθηκαν το τελευταίο τρίμηνο του 2001. Ένας από τους ειδικούς στόχους περιφερειακής συνεργασίας της περιφερειακής στρατηγικής CARDS είναι “*οι χώρες που μετέχουν στη Διαδικασία Σταθεροποίησης και Σύνδεσης να επανεταχθούν στα ευρωπαϊκά δίκτυα υποδομών, και ιδίως των μεταφορών, της διαμεθοριακής διαχείρισης και ενέργειας*” παρέχοντάς τους βοήθεια στην “*κατάστροφη αναλυτικών στρατηγικών για τις υποδομές με διεθνή διάσταση στις μεταφορές και την ενέργεια.*”

Η χρηματοδοτική συνδρομή επικεντρώνεται στην κατάστροφη στρατηγικών και την εκπόνηση προπαρασκευαστικών μελετών, καθώς και στη δημιουργία καταλυτικών επενδύσεων έτσι ώστε να επανασυνδεθούν οι υποδομές μεταφορών, ενέργειας και περιβάλλοντος των χωρών αυτών με τα πανευρωπαϊκά δίκτυα. Μια καίρια παραδοχή είναι ότι οι ΔΧΟ είναι οι πλέον κατάλληλοι να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις χρηματοδότησης των επενδύσεων σε υποδομές. Μεγάλες επενδύσεις θα συνεχιστούν ωστόσο στην περίπτωση της πρώην Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας και του Κοσσυφοπεδίου για να ολοκληρωθούν οι εργασίες ανακατασκευής που έχουν ήδη αρχίσει. Μπορούν επίσης να χρηματοδοτηθούν μέσω των ολοκληρωμένων προγραμμάτων διαμεθοριακής διαχείρισης κάποια έργα διαμεθοριακών υποδομών. Τέλος, το πρόγραμμα CARDS, επικεντρώνόμενο ουσιαστικά στη δημιουργία θεσμών, ανταποκρίνεται επίσης στις μεγάλες ανησυχίες που αφορούν την ανάπτυξη των υποδομών.

3.8.3. TACIS

Ο νέος κανονισμός για το Tacis άρχισε να ισχύει στις 21 Ιανουαρίου 2000. Καλύπτει την περίοδο 2000-2006 και έχει συνολικό προϋπολογισμό 3 318 εκατ. €. Ο νέος κανονισμός αύξησε το ποσοστό του ετήσιου προϋπολογισμού που διατίθεται για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων από 10% σε 20% κατ'ανώτατο όριο.

Πρωτεύων τομέας για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων παραμένει η διαμεθοριακή συνεργασία, καθώς και οι μεθοριακές υποδομές. Για να διευκολυνθεί το εμπόριο, και τα συστήματα είσπραξης των εσόδων στα σύνορα, η Επιτροπή εξακολουθεί να προσδίδει ιδιαίτερη σημασία στη λειτουργία των σημείων διέλευσης των συνόρων.

Προτεραιότητα δίνεται σε εκείνες τις διελεύσεις συνόρων που αποτελούν μέρος του Πανευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και συγκεκριμένα οι διάδρομοι I, II, III, V και IX. Έως και το 2001 η Επιτροπή διέθεσε περισσότερα από 90 εκατ. € προς το σκοπό

αυτό, 15 εκατ. € από τα οποία προέρχονταν από τον προϋπολογισμό του προγράμματος Tacis 2001.

3.8.4. MEDA

Οι δαπάνες μέσω του προγράμματος MEDA για τη στενότερη σύνδεση των χωρών της λεκάνης της Μεσογείου με την Ένωση έχει προς το παρόν περιοριστεί σε μικρό αριθμό μελετών σκοπιμότητας.

3.8.5. ISPA

Το ISPA (Μέσο Προενταξιακών Διαρθρωτικών Πολιτικών), ένα από τα τρία προενταξιακά μέσα, έχει διαμορφωθεί σύμφωνα με το μοντέλο του Ταμείου Συνοχής και αποσκοπεί, με το 50% του προϋπολογισμού του, στην αναβάθμιση του δικτύου μεταφορών διευρωπαϊκού ενδιαφέροντος σε δέκα χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης που είναι υποψήφιες να προσχωρήσουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το υπόλοιπο 50% διατίθεται σε περιβαλλοντικά έργα. Κατά την περίοδο από το 2000 έως το 2006, θα διατεθούν συνολικά 1 040 εκατ. € ανά έτος (σε τιμές 1999) σε έργα υποδομών στο πεδίο του περιβάλλοντος και των μεταφορών, π.χ. περίπου 520 εκατ. € ανά έτος σε έργα μεταφορών.

Το 2000 και το 2001, η Επιτροπή αποφάσισε για 169 έργα που προτάθηκαν από τις υποψήφιες χώρες, συνολικού κόστους 6,6 δις €, τα οποία η ΕΕ θα χρηματοδοτήσει κατά 3,9 δις € ή 59%. Άνω του ημίσεως της χρηματοδοτικής συνδρομής μέσω του ISPA που αποφασίστηκε θα διατεθεί για σιδηροδρομικά έργα, και περίπου το 47% σε οδικές υποδομές.

Από αυτές τις 169 παρεμβάσεις κατά τα δύο πρώτα χρόνια του ISPA, οι 64 σχετίζονται με έργα μεταφορών που αντιστοιχούν σε συνολικό κόστος 4,1 δις €, τα 2,4 δις € από τα οποία χορηγούνται μέσω επιδοτήσεων του ISPA. Στις επιδοτήσεις αυτές συμπεριλαμβάνονται 16 έργα τεχνικής συνδρομής, κυρίως για προπαρασκευαστικές εργασίες των έργων. Το 2001, 29 έργα μεταφορών αποφασίστηκαν με συνολική επιχορήγηση από το ISPA ύψους 1,3 δις €.

Στόχος του ISPA στον τομέα των μεταφορών είναι να βοηθήσει στη δημιουργία του μελλοντικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Το μέσο χρηματοδοτεί έργα μεταφορικών υποδομών που προωθούν τη βιώσιμη κινητικότητα με βάση τα κριτήρια της απόφασης αριθ. 1692/96 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 (κοινοτικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών). Τα μέτρα θα επιτρέψουν στις δικαιούχους χώρες να συμμορφωθούν προς τους στόχους των εταιρικών σχέσεων προσχώρησης και θα διασφαλίσουν τη διασύνδεση και τη διαλειτουργικότητα εντός των εθνικών δικτύων, όπως και μεταξύ των δικτύων αυτών και της ΕΕ.

Στην προετοιμασία των έργων χρειάζεται να ληφθούν υπόψη οι δέκα πολυτροπικοί πανευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών, τους οποίους ενέκρινε η Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών στο Ελσίνκι τον Ιούνιο του 1997. Τα έργα που θα χρηματοδοτηθούν μέσω του ISPA κατά προτεραιότητα πρέπει να αποτελούν μέρος του κύριου κορμού του δικτύου, όπως αυτός προσδιορίζεται από την ΤΙΝΑ (Εκτίμηση Αναγκών σε Μεταφορικές Υποδομές), μπορούν όμως επίσης να συνδέονται με έργα και στο υπόλοιπο μέρος του δικτύου ΤΙΝΑ. Τα κονδύλια ISPA για τις μεταφορές διατίθενται κυρίως για την επέκταση και τη βελτίωση του δικτύου

ΤΙΝΑ, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η σύνδεση μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των προσχωρουσώντων χωρών.

Πίνακας 9: Προϋπολογισμός ISPA 2001 – Μεταφορές ανά υποτομέα

| Υποτομέας | | |
|---|--------------------|------------------------|
| | Κονδύλιο ISPA σε € | % κονδυλίων ISPA/τομέα |
| Οδικές | 303 699 301 | 57,25% |
| Σιδηροδρομικές | 210 662 746 | 39,71% |
| Αερολιμένες | 12 000 000 | 2,26% |
| Σιδ./Οδικές | 4 158 400 | 0,78% |
| Συνολικός προϋπολογισμός ISPA στον τομέα των Μεταφορών | 530 520 447 | 47,83% |

Πίνακας 10: Προϋπολογισμός ISPA 2001: Αναλήψεις υποχρεώσεων ανά χώρα

| Χώρα | Κονδύλια ISPA σε € |
|--------------------|--------------------|
| Βουλγαρία | 61 898 400 |
| Τσεχική Δημοκρατία | 40 271 315 |
| Εσθονία | 12 228 287 |
| Ουγγαρία | 48 171 347 |
| Λεττονία | 21 663 645 |
| Λιθουανία | 14 483 464 |
| Πολωνία | 177 561 679 |
| Ρουμανία | 122 812 000 |
| Σλοβακία | 24 698 070 |
| Σλοβενία | 6 732 240 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 530 520 447 |

Ο πίνακας δίνει στοιχεία για τις αναλήψεις υποχρεώσεων για έργα που αποφασίστηκαν το 2001 και για τη δεύτερη δέσμη χρηματοδότησης για έργα που αποφασίστηκαν το 2000, των οποίων τα κονδύλια διατίθενται από τον κοινοτικό προϋπολογισμό επί αρκετά έτη.

Άνω του ημίσεως του προϋπολογισμού ISPA για τις μεταφορές το 2001 διατέθηκε σε οδικά έργα που αφορούν νέες κατασκευές ή βελτιώσεις έτσι ώστε να πληρούνται τα πρότυπα μεταφορικής ικανότητας και ασφαλείας της ΕΕ. Το 40% περίπου της χρηματοδότησης χρησιμοποιήθηκε σε σιδηροδρομικά έργα, τα οποία αφορούν κυρίως την αποκατάσταση και την αναβάθμιση της υπάρχουσας υποδομής σύμφωνα με τα πρότυπα ΕΕ.

Πίνακας 11: Χρηματοδότηση ISPA σε έργα μεταφορών που αποφασίστηκαν το 2000 και το 2001

| ΤΥΠΟΣ ΕΡΓΟΥ | Αριθμός έργων | Συνολικό κόστος έργου σε € | Συνολικά κονδύλια ISPA που αποφασίστηκαν σε € | Αναλήψεις υποχρεώσεων σε € το 2000 | Αναλήψεις υποχρεώσεων σε € το 2001 |
|--------------------------------|---------------|----------------------------|---|------------------------------------|------------------------------------|
| Αερολιμένες | 1 | 148 756 000 | 50 000 000 | 28 000 000 | 12 000 000 |
| Σιδηρόδρομοι | 32 | 2 154 232 540 | 1 230 824 787 | 283 584 312 | 210 662 746 |
| Σιδηρόδρομοι και οδικοί άξονες | 2 | 6 080 000 | 5 198 000 | 0 | 4 158 400 |
| Οδικοί άξονες | 29 | 1 756 680 109 | 1 139 915 934 | 224 790 797 | 303 699 301 |
| Σύνολο τομέα | 64 | 4 065 748 649 | 2 425 938 721 | 536 375 109 | 530 520 447 |

Ο πίνακας δείχνει τα συνολικά κονδύλια ISPA που αναλήφθηκαν και αποφασίστηκαν το 2000 και το 2001 για έργα μεταφορών (64 έργα), καθώς και το συνολικό κόστος των έργων αυτών.

Κονδύλια ISPA 2000-2001

| Τύπος έργου | Αριθμός έργων | Συνολική συνδρομή ISPA | % ανά τομέα |
|--------------------------------|---------------|------------------------|---------------|
| ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ | | | |
| Αερολιμένες | 1 | 50 000 000 | 2.06% |
| Σιδηρόδρομοι | 32 | 1 230 824 787 | 50.74% |
| Σιδηρόδρομοι και οδικοί άξονες | 2 | 5 198 000 | 0.21% |
| Οδικοί άξονες | 29 | 1 139 915 934 | 46.99% |
| Σύνολο τομέα | 64 | 2 425 938 721 | 61.61% |

Έργα ανά διάδρομο, συνολική συνδρομή ISPA 2000-2001

| Διάδρομος | Οδικοί άξονες | Σιδηρόδρομοι |
|------------------|----------------------|---------------------|
| Διάδρομος I | 32 600 556 | |
| Διάδρομος II | | 161 746 249 |
| Διάδρομος III | 320 411 250 | 92 837 250 |
| Διάδρομος IV | 366 491 403 | 383 680 941 |
| Διάδρομος V | | 92 110 300 |
| Διάδρομος VI | 233 695 790 | 160 945 224 |
| Διάδρομος IX | 152 036 430 | 87 311 201 |
| Σύνολο | 1 105 235 429 | 978 631 165 |

Έργα ανά χώρα 2000-2001

| Χώρα | Αερολιμένες | Σιδηρόδρομοι | Οδικοί άξονες | Σιδηρόδρομοι και οδικοί άξονες | Σύνολο |
|--------------------|--------------------|----------------------|----------------------|---------------------------------------|----------------------|
| Βουλγαρία | 50 000 000 | 153 000 000 | 30 000 000 | 4 998 000 | 237 998 000 |
| Τσεχική Δημοκρατία | | 45 207 500 | 57 931 474 | 200 000 | 103 338 974 |
| Εσθονία | | 1 350 000 | 34 173 021 | | 35 523 021 |
| Ουγγαρία | | 191 442 575 | 20 149 540 | | 211 592 115 |
| Λεττονία | | 101 843 476 | 19 961 541 | | 121 805 017 |
| Λιθουανία | | 24 314 780 | 50 957 600 | | 75 272 380 |
| Πολωνία | | 344 498 499 | 510 744 750 | | 855 243 249 |
| Ρουμανία | | 232 329 441 | 409 926 024 | | 642 255 465 |
| Σλοβακία | | 96 996 000 | 27 149 200 | | 124 145 200 |
| Σλοβενία | | 18 765 300 | | | 18 765 300 |
| Σύνολο | 50 000 000 | 1 209 747 571 | 1 160 993 150 | 5 198 000 | 2 425 938 721 |

4. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔ: ΆΛΛΑ ΘΕΜΑΤΑ

4.1. Πολυετές Ενδεικτικό Πρόγραμμα για τα ΔΕΔ-Μ (2001-2006)

Τον Σεπτέμβριο του 2001, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση σχετικά με το Πολυετές Ενδεικτικό Πρόγραμμα χρηματοδότησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών για την περίοδο 2001-2006. Αφού αξιολόγησε όλες τις προσφορές που παρέλαβε, η Επιτροπή διέθεσε ενδεικτικά 2 780 εκατ. € για τα έργα που σημείωσαν επιτυχία στον διαγωνισμό. Το 50% του ποσού αυτού θα διατεθεί σε μεγάλα έργα υποδομών, τα οποία αποφασίστηκαν από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Έσσεν το 1994, το 20% θα διατεθεί για το πρόγραμμα Galileo και το υπόλοιπο θα διατεθεί για τα διάφορα σημεία συμφόρησης στις σιδηροδρομικές μεταφορές, τα διαμεθοριακά έργα και τα έξυπνα συστήματα μεταφορών. *"Τα έργα που επελέγησαν θα συμβάλουν να αντιμετωπιστεί μία καίρια πρόκληση στην πολιτική μεταφορών, όπως υπογραμμίζεται στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για τις μεταφορές που εκδόθηκε στις 12 Σεπτεμβρίου¹⁴: να αποκατασταθεί η ισορροπία μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, να καταπολεμηθούν τα σημεία συμφόρησης και να τεθεί η ποιότητα και η ασφάλεια στο επίκεντρο της κοινής πολιτικής μεταφορών,"* είπε η Αντιπρόεδρος κα Loyola de Palacio, Επίτροπος Ενέργειας και Μεταφορών.

Σύμφωνα με τους στόχους που ορίζονται στη Λευκή Βίβλο για την πολιτική μεταφορών, τα έργα που επελέγησαν θα έχουν ως στόχο να εξαλειφθούν τα σημεία συμφόρησης στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και να αποκατασταθεί η ισορροπία μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς.

Το συνολικό ποσό που προτείνεται για το πρόγραμμα 2001-2006, ύψους 2 780 εκατ. €, κατανέμεται ως εξής:

- άνω των 1 300 εκατ. € (47%) σε έργα υποδομής που έχουν αποφασιστεί από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Έσσεν το 1994·
- άνω των 550 εκατ. € (20%) για το έργο Galileo·
- σχεδόν 640 εκατ. € (23%) για τα σημεία σιδηροδρομικής συμφόρησης και τα διαμεθοριακά έργα·
- σχεδόν 280 εκατ. € (10%) για έργα έξυπνων συστημάτων μεταφοράς (ITS) στις οδικές και τις αεροπορικές μεταφορές.

Με στόχο την ανασυγκρότηση των σιδηροδρόμων που περιέχει η Λευκή Βίβλος, σχεδόν τα δύο τρίτα της προγραμματισμένης χρηματοδοτικής συνδρομής διατέθηκαν στους σιδηροδρόμους. Παρά το γεγονός ότι οι μελέτες θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην περαιτέρω δαπανηρή τεχνική, περιβαλλοντική και γεωλογική προετοιμασία των μεγάλων έργων, όπως είναι οι σιδηροδρομικές σήραγγες διέλευσης των Άλπεων και των Πυρηναίων, θα κορυφωθεί η κατασκευή των περισσότερων "έργων του Έσσεν" που αφορούν τις επιβατικές σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας και αναμένεται ότι θα είναι έτοιμα κατά τα τέλη του 2006. Σύμφωνα με τον στόχο της Λευκής Βίβλου να τεθούν στην υπηρεσία του μεταφορικού συστήματος της Ένωσης και των χρηστών του οι νέες τεχνολογίες, το

¹⁴ http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html

πρόγραμμα Galileo απέκτησε εξέχοντα ρόλο. Τέλος, με βάση τον στόχο να αντιμετωπιστεί η συμφόρηση και να βελτιωθούν οι συνδέσεις με την περιφέρεια, διατέθηκε σημαντική χρηματοδοτική συνδρομή για την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και τη δημιουργία των ελλειπουσών συνδέσεων τόσο μέσα στην Ένωση όσο και με τις τρίτες χώρες.

Πίνακας 12: Πολυετές Ενδεικτικό Πρόγραμμα ΔΕΔ-Μ 2001-2006 - Απόφαση-πλαίσιο

| Ε/Ο | Ονομασία έργου | Προτεινόμενη χρηματοδοτική συνδρομή (σε εκατ. €) | | | | | | |
|------|--|--|---------|--------|----------|----------|---------|--|
| | | 2001 | 2002 | 2003 | 2004-06 | Σύνολο | | |
| E1 | Σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας Βορρά-Νότου (Βερολίνο-Halle/Λειψία-Erfurt-Nuremberg Μόναχο-Βερόνα) | 33 | 46,5 | 61,5 | 117 | 258 | 9,28% | |
| E2 | Σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας Παρισίων-Βρυξελλών-Κολωνίας/Φρανκφούρτης-Άμστερνταμ-Λονδίνου | 61 | 49,5 | 36 | 145 | 291,5 | 10,48% | |
| E3 | Σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας Νότου (Μαδρίτη-Βαρκελώνη-Perpignan-Montpellier και Μαδρίτη-Vitoria -Dax) | 15,1 | 22,1 | 34,7 | 66 | 137,9 | 4,96% | |
| E4 | Ανατολική σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας | 45 | 36,5 | 52 | 34,5 | 168 | 6,04% | |
| E5 | Γραμμή Betuwe | 20 | 10 | 12 | 380 | 80 | 2,88% | |
| E6 | Σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας Γαλλίας-Ιταλίας | 11 | 16,5 | 54 | 88,9 | 170,4 | 6,13% | |
| E7 | Ελληνικοί αυτοκινητόδρομοι - ΠΑΘΕ και Εγνατία Οδός | 12,5 | 12 | 5,5 | - | 30 | 1,08% | |
| E8 | Πολυτροπική σύνδεση Πορτογαλίας-Ισπανίας-υπολοίπου της Ευρώπης | 3,3 | 3,2 | 4,35 | 2 | 12,85 | 0,46% | |
| E9 | Συμβατική σιδηροδρομική γραμμή Cork-Δουβλίνου-Μπέλφαστ-Larne-Stranraer | - | - | - | - | - | 0,00% | |
| E10 | Αερολιμένας Malpensa | - | - | - | - | - | 0,00% | |
| E11 | Σταθερή ζεύξη Øresund | - | - | - | - | - | 0,00% | |
| E12 | Πολυτροπικός διάδρομος σκανδιναβικού τριγώνου | 12,05 | 16 | 14,95 | 42,5 | 85,5 | 3,07% | |
| E13 | Οδικός διάδρομος Ιρλανδίας-HB-Μπένελουξ | 13 | 8 | 7 | 2,8 | 30,8 | 1,11% | |
| E14 | Κύρια γραμμή Δυτικής Ακτής | 7 | 3 | 3 | 31 | 44 | 1,58% | |
| | Υποσύνολο έργων | 232,95 | 223,3 | 285 | 567,7 | 1 308,95 | 47,07% | |
| E15 | Διευρωπαϊκό Δορυφορικό Σύστημα Πλοήγησης (GALILEO) | 100 | 170 | 80 | 200 | 550 | 19,78% | |
| O1/2 | Εξάλειψη σημείων συμφόρησης στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο | 51,125 | 67,825 | 75,25 | 196,9 | 391,1 | 14,06% | |
| O3 | Διαμεθοριακά έργα | 13,95 | 21,51 | 32,28 | 186,76 | 254,5 | 9,15% | |
| O4 | Έξυπνα συστήματα μεταφοράς στις οδικές μεταφορές | 28,3 | 30,8 | 33 | 99,9 | 192 | 6,90% | |
| O5 | Έξυπνα συστήματα μεταφοράς στις αεροπορικές μεταφορές | 7,99 | 25,8 | 26,03 | 24,67 | 84,49 | 3,04% | |
| | Υποσύνολο ομάδων | 101.365 | 145.935 | 166,56 | 508,23 | 922,09 | 33,16% | |
| | Σύνολο ΠΕΠ | 434.315 | 539.235 | 531,56 | 1 275,93 | 2 781,04 | 100,00% | |

Λεπτομέρειες στο παράρτημα ΙΧ

Ενώ μεταξύ 1995 και 2000, η ΓΔ Μεταφορών και Ενέργειας προώθησε την ανάπτυξη των ITS στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο συνεισφέροντας με περισσότερα από 125 εκατ. € στη χρηματοδότηση των έργων διαχείρισης της οδικής κυκλοφορίας, το 2001 το ετήσιο πρόγραμμα χρηματοδότησης των ΔΕΔ-Μ αντικαταστάθηκε από το Πολυετές Ενδεικτικό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Επιλέγηκαν έξι έργα ITS που καλύπτουν 14 κράτη μέλη (εκτός της Ελλάδας), για τα οποία θα διατεθούν 192 εκατ. € κοινοτικής χρηματοδότησης, ενώ το 2001 οι 12 σχετικές χρηματοδοτικές αποφάσεις έφθαναν σε ύψος τα 25,3 εκατ. €.

- ARTS (P/E/F): 3,5 εκατ. €
- CENTRICO (NL/D/B/L/F/UK): 7 εκατ. €
- CORVETTE (D/A/IT): 4 εκατ. €
- SERTI (D/F/IT/E): 3,5 εκατ. €
- STREETWISE (UK/IR): 1,8 εκατ. €
- VIKING (FI/SW/DK/D): 5,5 εκατ. €

Τα χρηματοδοτούμενα έργα έχουν μελετηθεί για να μειωθεί η συμφόρηση με την παροχή συνεχούς πληροφόρησης στους χρήστες του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου. Εστιάζονται κυρίως στην επίσπευση της ανάπτυξης συστημάτων και υπηρεσιών προς τους ταξιδιώτες και στην αντιμετώπιση των διαμεθοριακών προβλημάτων μέσω της συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών στα έργα.

4.2. Προϋπολογισμός ΔΕΔ-Μ εκτός του ΠΕΠ

Επελέγησαν 53 έργα μεταφορικών υποδομών και μελέτες για να συγχρηματοδοτηθούν μέσω του τακτικού ετήσιου μεριδίου του προϋπολογισμού ΔΕΔ-Μ το 2001 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων.

Οι αποφάσεις αυτές - συνολικού ύψους 137,2 εκατ. €¹⁵ - αποσκοπούσαν στη συμπλήρωση των κονδυλίων που διατέθηκαν το 2001 στο πλαίσιο του Πολυετούς Ενδεικτικού Προγράμματος (ΠΕΠ), για το οποίο η Επιτροπή εξέδωσε απόφαση-πλαίσιο. Οι συγχρηματοδοτούμενες δράσεις επελέγησαν σύμφωνα με τις προτεραιότητες που είχαν καθοριστεί στη Λευκή Βίβλο για την πολιτική μεταφορών, την οποία εξέδωσε η Επιτροπή στις 12 Σεπτεμβρίου 2001. Πιο συγκεκριμένα οι αποφάσεις που αφορούσαν τομείς υπο-εκπροσωπημένους στο ΠΕΠ (π.χ. εσωτερική ναυσιπλοΐα, λιμένες, αερολιμένες και οδικοί άξονες) και έργα τα οποία συμπληρώθηκαν με δράσεις συγχρηματοδοτούμενες από το ΠΕΠ (π.χ. δυνατότητα πρόσβασης στο κύριο δίκτυο, αναβάθμιση κόμβων). Προέβλεπαν επίσης πρόσθετη χρηματοδοτική συνδρομή για σημαντικά ευρωπαϊκά έργα όπως το ERTMS και το

¹⁵ Το συνολικό ύψος συγχρηματοδότησης το 2001 εκτός του ΠΕΠ ήταν 148 εκατ. €. 11 εκατ. € για έργα που επελέγησαν το 2000 δεν αναλήφθηκαν έως το 2001 λόγω διαδικαστικών καθυστερήσεων.

EGNOS, τα οποία είχαν χρηματοδοτηθεί ήδη κατά τα προηγούμενα έτη. Η επιτροπή χρηματοδοτικής συνδρομής ΔΕΔ-Μεταφορών, στη συνεδρίασή της στις 7 Ιουνίου 2001, εξέφρασε ευνοϊκή γνώμη για την επιλογή αυτή.

4.3. Ο μηχανισμός κεφαλαίων επιχειρηματικού κινδύνου στα ΔΕΔ

Η αναγκαιότητα αυτού του μέσου αναδείχθηκε από το έργο της ομάδας εργασίας ειδημόνων Kinnock για τις εταιρικές σχέσεις δημοσίου/ιδιωτικού τομέα στις μεταφορές, της οποίας τα συμπεράσματα ενστερνίστηκε πλήρως η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της τον Σεπτέμβριο 1997. Η δυνατότητα διάθεσης αυτών των κονδυλίων στην Ευρώπη είναι προς το παρόν πολύ περιορισμένη και η ανεύρεσή τους εφόσον πρέπει να ενθαρρυνθεί η υλοποίηση των έργων ΔΕΔ με τέτοιες εταιρικές σχέσεις. Σκοπός είναι να χρησιμοποιηθούν περιορισμένα ποσά δημοσίων πόρων έτσι ώστε να τονωθούν αυτές οι επενδύσεις κεφαλαίων επιχειρηματικού κινδύνου, οι οποίες έχουν σημαντικό ρόλο να διαδραματίσουν στις εταιρικές σχέσεις δημοσίου-ιδιωτικού τομέα για την άντληση μεγάλων ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων μακροπρόθεσμα. Για λόγους αποτελεσματικότητας και απόδοσης, το καλύτερο είναι να χρησιμοποιηθούν επενδυτικά κεφάλαια ή παρεμφερή χρηματοδοτικά μέσα με σκοπό να συγκεντρωθούν κεφάλαια επιχειρηματικού κινδύνου για έργα ΔΕΔ.

Επενεργώντας σε μεγάλο βαθμό ως μοχλός, ο μηχανισμός κεφαλαίων επιχειρηματικού κινδύνου για τα ΔΕΔ (RCF) δεν θα παρέχει μόνον πρόσθετα μέσα σε έναν τομέα όπου παρατηρούνται αστοχίες της αγοράς αλλά θα υποστηρίξει επίσης την ανάπτυξη καινοτόμων χρηματοδοτικών μέσων σε έναν τομέα κατά παράδοση επιχορηγούμενο. Αντίθετα με τις επιδοτήσεις επιτοκίου ή άλλες μορφές επιχορηγήσεων, οι χρηματοδοτικές συνδρομές με βάση τον μηχανισμό αυτόν θα μπορούν συν τοις άλλοις να ανακτηθούν.

Ο χρηματοδοτικός κανονισμός ΔΕΔ¹⁶ προβλέπει περιορισμένο μερίδιο των διαθέσιμων κοινοτικών δημοσιονομικών πόρων για τα ΔΕΔ για να χρησιμοποιηθεί ως *“συμμετοχή σε επιχειρηματικά κεφάλαια που προορίζονται για ταμεία επενδύσεων ή ανάλογους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς που έχουν ως προτεραιότητα τη χορήγηση επιχειρηματικών κεφαλαίων, για την υλοποίηση σχεδίων διευρωπαϊκών δικτύων, και περιλαμβάνουν σημαντική επένδυση εκ μέρους του ιδιωτικού τομέα: οι εν λόγω συμμετοχές σε επιχειρηματικά κεφάλαια δεν πρέπει να υπερβαίνουν το 1% των δημοσιονομικών πόρων [...], το όριο αυτό μπορεί να αυξηθεί έως 2% από το 2003, υπό το πρίσμα της επανεξέτασης [...] της λειτουργίας του μέσου αυτού.”*¹⁷ Το ύψος των πόρων αυτών έχει καθοριστεί για την περίοδο 2000 έως 2006 σε 4 600 εκατ. €. Κατά συνέπεια, το δυνατό διαθέσιμο ποσό για τον RCF έως το 2006 είναι 46 εκατ. €, με δυνατότητα αύξησής του σε 92 εκατ. € από το 2003 κατόπιν επανεξέτασης που θα υποβάλει η Επιτροπή στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

Σύμφωνα με τον κανονισμό, η διαχείριση της κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής σε κεφάλαια επιχειρηματικού κινδύνου θα εξασφαλιστεί από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων, και οι όροι εφαρμογής του σχεδίου θα καθοριστούν με συμφωνία συνεργασίας μεταξύ της Επιτροπής και του ΕΤΕ. Μετά τη μεταρρύθμιση του ΕΤΕ το

¹⁶ Κανονισμός αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό αριθ. 1655/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Ιουλίου 1999.

¹⁷ Άρθρο 4 στοιχείο (ε) του κανονισμού.

2000, η δραστηριότητά του που αφορούσε τα ΔΕΔ μεταβιβάστηκε στην ΕΤΕπ. Έτσι συνήφθη τριμερής συμφωνία συνεργασίας μεταξύ Επιτροπής, ΕΤΕπ και ΕΤΕ τον Ιούνιο του 2001. Τον Ιούλιο του 2001 δημοσιεύτηκε το Σημείωμα εφαρμογής του μηχανισμού στην Επίσημη Εφημερίδα¹⁸ έτσι ώστε να επιτραπεί στα ενδιαφερόμενα επενδυτικά ταμεία να υποβάλουν επίσης αιτήσεις στην ΕΤΕπ ενόψει της επιλογής των επενδύσεων που θα χρηματοδοτηθούν με αυτό το μέσο. Η πρώτη χρηματοδοτική απόφαση σχετικά με τη διάθεση κονδυλίων από τον προϋπολογισμό των ΔΕΔ στα κεφάλαια επιχειρηματικού κινδύνου αναμένεται να ληφθεί το 2002¹⁹.

5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Στο πλαίσιο του προγράμματος "SEM (Χρηστή και Αποτελεσματική Διαχείριση) 2000", η Επιτροπή προσδίδει μεγάλη προτεραιότητα στην αξιολόγηση των δράσεων της.

5.1. Ενέργεια

Το 1999, ανεξάρτητοι εμπειρογνώμονες πραγματοποίησαν μεσοπρόθεσμη αξιολόγηση του ενεργειακού προγράμματος ΔΕΔ για λογαριασμό της Επιτροπής. Οι περισσότερες από τις συστάσεις τους ελήφθησαν υπόψη από τις υπηρεσίες της Επιτροπής στην υλοποίηση του προγράμματος. Η επόμενη ανεξάρτητη αξιολόγηση έχει προγραμματιστεί για τα έτη 2003/2004.

5.2. Τηλεπικοινωνίες

Όλα τα έργα επανεξετάστηκαν τουλάχιστον μια φορά το 2001. Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στην πρόοδο που έχει σημειωθεί για την εκπόνηση επιχειρηματικών σχεδίων, καθόσον είχαν διαπιστωθεί ιδιαίτερες αδυναμίες στο πεδίο αυτό. Συνολικά, διαπιστώθηκε ότι επτά έργα ήταν ανεπαρκή είτε για τεχνικούς λόγους είτε διότι δεν παρουσίαζαν προοπτικές βιώσιμων υπηρεσιών, και έτσι ελήφθη απόφαση να λήξουν τα έργα αυτά.

Ενδιάμεση αξιολόγηση της δράσης ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών

Η μελέτη που είχε ζητήσει η Επιτροπή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 14 της απόφασης για τις κατευθύνσεις ολοκληρώθηκε στις αρχές του 2001. Στην τελική έκθεση διαπιστώνεται ότι τα ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών είναι ένα πρόγραμμα που μπορεί να κάνει τη διαφορά στην αγορά. Στρατηγικά είναι σε καλή θέση για να προαγάγει τα διευρωπαϊκά έργα υψηλού κινδύνου (επιχειρηματικά) και τα αποτελέσματα των ερευνητικών έργων στο σημείο της εφαρμογής τους με ουσιαστική συμμετοχή των ΜΜΕ. Το σχετικά μικρό μέγεθος του προγράμματος δεν θεωρήθηκε μειονέκτημα αλλά μάλλον μέσο σε ένα μεταβαλλόμενο περιβάλλον, ιδίως σε ό,τι αφορά το νεοδημιουργούμενο πλαίσιο της eEurope.

¹⁸ Σημείωμα εφαρμογής των σχεδίων κεφαλαίων επιχειρηματικού κινδύνου για τις υποδομές ΔΕΔ βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο (ε) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2236/95, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1655/1999 (2001/С 188/05).

¹⁹ Η πρώτη χρηματοδοτική απόφαση σχετικά με τη διάθεση κονδυλίων από τον προϋπολογισμό για τα TEN-T στα κεφάλαια επιχειρηματικού κινδύνου, όπως αναμενόταν, ελήφθη το 2002.

Η μελέτη έδειξε ότι μολονότι τα έργα που επελέγησαν για κοινοτική ενίσχυση ήταν εν γένει υψηλού κινδύνου, πολλά απέδειξαν ότι έχουν μεγάλες δυνατότητες εκμετάλλευσης μετά το τέλος της χρηματοδοτούμενης από το πρόγραμμα φάσης.

Ωστόσο, το ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων που θα μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν από το πρόγραμμα οδήγησε σε διασπορά των πόρων, γεγονός που μείωσε τις γενικές επιπτώσεις τους. Η Επιτροπή αντιμετώπισε αυτή την αδυναμία στην πρότασή της για τροποποίηση των κατευθύνσεων στο πεδίο των τηλεπικοινωνιών μειώνοντας τον αριθμό των αξόνων δράσης στο πρόγραμμα από δεκαοκτώ σε επτά.

Η μελέτη έδειξε επίσης ότι υπάρχει αδυναμία στην παραγωγή επιχειρηματικών σχεδίων. Η Επιτροπή αναγνώρισε το πρόβλημα και ελήφθησαν δύο πρωτοβουλίες με σκοπό την αντιμετώπισή του. Παρασχέθηκε άμεση συνδρομή στα έργα από το χρηματοδοτικό έργο BPS, το οποίο παρήγε συμβουλές για την εκπόνηση και υποβολή επιχειρηματικών σχεδίων, και πραγματοποιήθηκε επανεξέτάσή τους με σκοπό την έγκαιρη διάγνωση πιθανών προβλημάτων στο πεδίο αυτό έτσι ώστε να αναληφθεί διορθωτική δράση.

5.3. Μεταφορές

Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 1687/2001 της Επιτροπής, όλα τα πολυετή προγράμματα πρέπει να υποβληθούν σε εκ των προτέρων, ενδιάμεση και εκ των υστέρων αξιολόγηση.

Σε ό,τι αφορά τα ΔΕΔ, η απόφαση-πλαίσιο για το ΠΕΠ καλύπτει την περίοδο 2000-2006.

Το 2001, η χρηματοδοτική ενίσχυση μέσω του ΠΕΠ μόλις άρχιζε. Τα συνολικά αποτελέσματα της παρέμβασης και η προστιθέμενη αξία της κοινοτικής συμμετοχής θα εκτιμηθούν μεσοπρόθεσμα. Η ενδιάμεση αξιολόγηση προγράμματος θα έχει προγραμματιστεί για το 2003/2004.

Ωστόσο, οι αξιολογήσεις ορισμένων ειδικών προγραμμάτων (μέρος των ΔΕΔ-Μ) έχουν ήδη πραγματοποιηθεί: τα "ΔΕΔ-Μ: έργα διαχείρισης της οδικής κυκλοφορίας", η γενική αρχιτεκτονική του "Galileo" και η "Φάση I του σχεδίου δράσης".

Επίσης, εκδίδονται ετησίως εκθέσεις για την κατάσταση στην οποία βρίσκονται όλα τα έργα που συγχρηματοδοτούνται από τον προϋπολογισμό για τα ΔΕΔ. Οι εκθέσεις αυτές επιτρέπουν να παρακολουθείται συστηματικά η πρόοδος που σημειώνεται σε κάθε έργο.

Σε ό,τι αφορά τα ITS (διαχείριση οδικής κυκλοφορίας), το 2001, η Επιτροπή αξιολόγησε οκτώ έργα με τη βοήθεια εξωτερικών εμπειρογνομόνων. Το μοντέλο αυτό θα χρησιμοποιηθεί στο μέλλον στα υπόλοιπα έργα μεταφορών. Τα αποτελέσματα των αξιολογήσεων, με βάση λεπτομερή ανάλυση των τελικών τεχνικών εκθέσεων που εκπόνησαν οι εταίροι, ήταν εν γένει θετικά. Η ανάπτυξη των συστημάτων ITS προοδεύει στα περισσότερα κράτη μέλη σύμφωνα με τα εθνικά σχέδια. Σε ορισμένες περιπτώσεις, σημειώθηκαν καθυστερήσεις, οι οποίες σχετίζονται με κάποιες δραστηριότητες που δεν αφορούσαν τον κύριο κορμό των έργων. Όπως και σε άλλα πεδία, οι δραστηριότητες που χρειάζονται καλό συντονισμό, όπως είναι ο συντονισμός των μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας, η

ανταλλαγή διαμεθοριακών δεδομένων, εφαρμόζεται από τα κράτη μέλη αλλά με κάπως πιο αργό ρυθμό.

6. ΕΞΩΤΕΡΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

6.1. Ενέργεια

Σε ό,τι αφορά την ανάπτυξη των δικτύων, η πρόταση της Επιτροπής να αναθεωρηθούν οι κατευθύνσεις για τα ΔΕΔ-Ενέργειας θα ενισχύσει την εξωτερική διάσταση της πολιτικής της ΕΕ για τα ενεργειακά δίκτυα, και ιδίως σε ό,τι αφορά τις συνδέσεις με τις υποψήφιες χώρες και με άλλες τρίτες χώρες στη Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα, με έμφαση ιδίως στις συνδέσεις του δικτύου φυσικού αερίου.

Το 2001, άρχισε ο διάλογος μεταξύ ΕΕ και Ρωσίας για την ενέργεια. Σημαντικό αποτέλεσμα ήταν ότι θα προσδιοριστούν τα ειδικά "έργα κοινού ενδιαφέροντος", με σκοπό τη σύνδεση των διευρωπαϊκών ενεργειακών δικτύων που θα εγγυάται την ασφάλεια ενεργειακού εφοδιασμού. Ένας προκαταρκτικός κατάλογος των έργων αυτών δημοσιεύτηκε σε έκθεση της Συνόδου Κορυφής ΕΕ-Ρωσίας. Οι μελλοντικές εργασίες θα έχουν ως επίκεντρο τους τρόπους υλοποίησης των έργων, και ιδίως τους όρους προσέλκυσης μεγάλων ιδιωτικών επενδύσεων από την ΕΕ.

Σε ό,τι αφορά τα Δυτικά Βαλκάνια, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε το τελικό έγγραφο στρατηγικής της για τις "Υποδομές Μεταφορών και Ενέργειας στην Νοτιοανατολική Ευρώπη" στην Περιφερειακή Διάσκεψη Νοτιοανατολικής Ευρώπης στο Βουκουρέστι στις 25-26 Οκτωβρίου 2001. Οι διαβουλεύσεις σχετικά με το έγγραφο στρατηγικής πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της άνοιξης του 2001 με τα κράτη μέλη της ΕΕ (επιτροπή CARDS), διεθνείς χρηματοπιστωτικούς μηχανισμούς, τις ενδιαφερόμενες χώρες -τις χώρες που συμμετέχουν στη Διαδικασία Σταθεροποίησης και Σύνδεσης (Αλβανία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Κροατία, Δημοκρατία της Μακεδονίας, πρώην Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας)- και την Τράπεζα Εργασίας II του Συμφώνου Σταθερότητας (Μάιος 2001). Στο έγγραφο προσδιορίζονται οι κύριες προτεραιότητες σε ό,τι αφορά την ανάπτυξη των υποδομών μεταφοράς και ενέργειας στην περιοχή, και περιλαμβάνονται διάφορες πρωτοβουλίες που έχουν αρχίσει και το έργο που έχει ήδη ολοκληρωθεί στο πεδίο αυτό κατά την τελευταία δεκαετία, παρουσιάζει δε τα κριτήρια για την περαιτέρω ιεράρχηση των διαδρόμων και των ειδικών έργων μεταφοράς και ενέργειας.

Επίσης, ένας από τους ειδικούς στόχους περιφερειακής συνεργασίας της περιφερειακής στρατηγικής CARDS για το 2002-2006, ο οποίος εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 22 Οκτωβρίου 2001, είναι "να επανενταχθούν οι χώρες SAP στο ευρωπαϊκό δίκτυο υποδομών, και ιδίως όσον αφορά τις μεταφορές, τη μεθοριακή διαχείριση και την ενέργεια" με την παροχή συνδρομής σε αυτές "για την ανάπτυξη διεξοδικών στρατηγικών για τις υποδομές που έχουν διεθνή διάσταση στις μεταφορές και την ενέργεια". Τα αποτελέσματα που αναμένονται στον τομέα της ενέργειας είναι "η μελέτη προτεραιότητας των περιφερειακών υποδομών και η διαδικασία διαλόγου για τις ενεργειακές υποδομές, ο οποίος θα έχει επίσης ως αντικείμενο την πρόοδο στην ανάπτυξη μιας περιφερειακής εσωτερικής αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας και η ένταξή της στην ΕΕ."

Τα συγκεκριμένα αποτελέσματα αυτών των συντονισμένων προσπαθειών φαίνονται στον κατάλογο έργων περιφερειακών υποδομών στην νοτιοανατολική Ευρώπη. Η

πρόοδος των έργων παρακολουθείται σε τακτική βάση από την διευθυντική ομάδα που είναι υπεύθυνη για τις υποδομές. Ο σημερινός κατάλογος των υλοποιούμενων περιφερειακών έργων -συνδυασμός της δέσμης “Quick-start” (Διάσκεψη Περιφερειακής Χρηματοδότησης, Μάρτιος 2000) και του καταλόγου πρόσθετων/συμπληρωματικών έργων που υποβλήθηκε στην Περιφερειακή Διάσκεψη του Οκτωβρίου 2001- περιλαμβάνει 41 έργα συνολικού ύψους 3,32 δις €. Ο ενεργειακός τομέας έρχεται δεύτερος με 0,82 δις € (25%) με πέντε έργα στον τομέα του ηλεκτρισμού.

6.2. Μεταφορές

Οι διαπραγματεύσεις για τη διεύρυνση της Ένωσης σημείωσαν μεγάλη πρόοδο και έδειξαν με σαφήνεια τις μεγάλες ανάγκες που έχουν οι υπονήπιες χώρες στον τομέα των μεταφορών. Περίπου 20 000 km οδικών αξόνων και 30 000 km σιδηροδρομικών γραμμών, καθώς και θαλάσσιοι λιμένες και αερολιμένες, χρειάζεται να κατασκευαστούν ή να βελτιωθούν με κόστος που προσεγγίζει τα 100 δις €. Τα έργα αυτά χρηματοδοτούνται ήδη από την Κοινότητα μέσω των προγραμμάτων ISPA και Phare, η σύγκλιση όμως των οικονομιών των μελλοντικών κρατών μελών προς εκείνη της σημερινής ΕΕ θα απαιτήσει επενδύσεις ύψους άνευ προηγουμένου. Η διεύρυνση θα οδηγήσει επίσης σε αύξηση της κυκλοφορίας στα σημερινά κράτη μέλη, με αποτέλεσμα να πρέπει να αναπροσαρμοστούν οι προτεραιότητές τους σε ό,τι αφορά τις υποδομές.

Πανευρωπαϊκοί διάδρομοι και πεδία

Το πανευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών καθορίστηκε κατά τη διάρκεια των τριών πανευρωπαϊκών διασκέψεων μεταφορών. Η πρώτη Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών στην Πράγα το 1991 κατέληξε στην κατάλληλη γενική ιδέα για τις υποδομές μεταφορών, η οποία αποτέλεσε την ιδέα των διαδρόμων.

Στη δεύτερη Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών στην Κρήτη το 1994, οι χώρες της Δυτικής, Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης προσδιόρισαν εννέα διαδρόμους μεταφορών μεγάλων αποστάσεων χαρακτηρίζοντάς τους πρωτεύοντες για την ανάπτυξη των υποδομών.

Στην τρίτη Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών στο Ελσίνκι τον Ιούνιο του 1997, προστέθηκαν ο 10ος διάδρομος και οι πανευρωπαϊκές θαλάσσιες λεκάνες μεταφορών.

Αυτοί οι πολυτροπικοί διάδρομοι, οι αποκαλούμενοι διάδρομοι του Ελσίνκι, έχουν συνολικό μήκος περίπου 48 000 km, από τα οποία 25 000 km ανήκουν στο σιδηροδρομικό δίκτυο και 23 000 km στο οδικό δίκτυο. Οι αερολιμένες, οι θαλάσσιοι και οι ποτάμιοι λιμένες και οι κύριοι τερματικοί σταθμοί χρησιμεύουν ως διατροπικοί κόμβοι που χωροθετούνται κατά μήκος αυτών των συνδέσεων μεγάλων αποστάσεων μεταξύ των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης.

Η ιδέα της πανευρωπαϊκής εταιρικής σχέσης για τις επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών προωθεί τη δημιουργία όλων των συνιστωσών που είναι αναγκαίες για ένα μελλοντικό πανευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στις υπονήπιες για προσχώρηση χώρες, στα Νέα Ανεξάρτητα Κράτη (NAK) και πέραν αυτών.

Το πανευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών έχει τις εξής συνιστώσες:

- το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών²⁰ στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
- το δίκτυο ΤΙΝΑ²¹, το οποίο περιλαμβάνει τους δέκα διαδρόμους συν τις πρόσθετες συνιστώσες του δικτύου στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες,
- τους δέκα πανευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών που βρίσκονται στις υποψήφιες χώρες, τις χώρες ΝΑΚ και πέραν αυτών,
- τα τέσσερα πανευρωπαϊκά πεδία μεταφορών (PETrAs) που καλύπτουν τις θαλάσσιες μεταφορές,
- τις ευρωασιατικές συνδέσεις, και ιδίως την TRACECA (Διάδρομος μεταφορών Ευρώπης-Καυκάσου-Ασίας).

Βλ. χάρτη στο παράρτημα Χ.

Για όλους τους διαδρόμους έχει υπογραφεί κοινή δήλωση προθέσεων όπου καθορίζεται συντονιστικός μηχανισμός για κάθε διάδρομο. Ο πίνακας που ακολουθεί δίνει λεπτομέρειες για τους υπάρχοντες διαδρόμους.

Πανευρωπαϊκοί διάδρομοι

| Αριθμός | Πρωτό- κολλο συμφωνίας | Προεδρία | Διαδρομή καθορισμένη από την Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη του Ελσίνκι το 1997 |
|---------|------------------------------|----------|---|
| I | Ναι | Σουηδία | Ελσίνκι-Ταλίν-Ρίγα-Κάουνας-Βαρσοβία Οδική συνιστώσα: Βαλτική Οδός Σιδηροδρομική συνιστώσα: Βαλτικοί Σιδηρόδρομοι |
| II | Ναι | Ρωσία | Βερολίνο-Βαρσοβία-Μίνσκ-Μόσχα-Nizhniy Novgorod |
| III | Ναι | Πολωνία | Βερολίνο/Δρέσδη-Wroclaw-Lviv-Κίεβο |
| IV | Ναι | Γερμανία | Βερολίνο/Νυρεμβέργη-Πράγα-Βουδαπέστη Κωνσταντία/Θεσσαλονίκη/Κωνσταντινούπολη |
| V | Ναι | Ιταλία | Βενετία-Τεργέστη/Koper-Λιουμπλιάνα- Βουδαπέστη-Uzgorod-Lviv Τμήμα Α: Μπρατισλάβα-Zilina-Kosice-Uzgorod Τμήμα Β: Ριέκα-Ζάγκρεμπ-Βουδαπέστη Τμήμα Γ: Ploce-Σαράγεβο-Osijek-Βουδαπέστη |
| VI | Ναι | Πολωνία | Γκντάνσκ-Grudziadz/Βαρσοβία-Κατόβιτσε-Zilina Τμήμα Α: Κατόβιτσε-Οστράβα-Διάδρομος V |

²⁰ Απόφαση 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 (ΕΕ L 228, 9.9.1996).

²¹ Εκτίμηση των αναγκών σε μεταφορικές υποδομές (Transport Infrastructure Needs Assessment) – τελική έκθεση του Οκτωβρίου 1999.

| | | | |
|------|-----|---------|---|
| VII | Ναι | Αυστρία | Δούναβης και διώρυγα Δούναβη-Μαύρης Θάλασσας |
| VIII | Ναι | Ιταλία | Δυράχιο-Τίρανα-Σκόπια-Σόφια-Βάρνα Σύνδεση με το ελληνικό ΔΕΔ και τον Διάδρομο IV |
| IX | Ναι | | Ελσίνκι-Αγ. Πετρούπολη-Μόσχα/Pskov-Κίεβο-Ljubasevka-Chisinau-Βουκουρέστι-Dimitrovgrad-Αλεξανδρούπολη Τμήμα Α: Ljubasevka-Οδησσός Τμήμα Β: Κίεβο-Μίνσκ-Βίλνιους-Κάουνας-Klaipeda/Καλίνιγκραντ |
| X | Ναι | Ελλάδα | Σάλτσμπουργκ-Λιουμπλιάνα-Ζάγκρεμπ-Βελιγράδι-Νις-Σκόπια-Θεσσαλονίκη Τμήμα Α: Γκράτς-Μάριμπορ-Ζάγκρεπ Τμήμα Β: Βουδαπέστη-Νόβι Σαντ-Βελιγράδι Τμήμα Γ: Νις-Σόφια Τμήμα Δ: Βέλες-Μπίτολα-Φλώρινα |

Το 2001 πραγματοποιήθηκαν μεγάλες επενδύσεις στους διαδρόμους αυτούς, η ανάπτυξη όμως και η πρόοδός τους διέφεραν σε μεγάλο βαθμό ανάλογα με τη δραστηριότητα που είχε η προεδρία του διαδρόμου και με τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων χωρών.

Μια μεγάλη επέκταση των διευρωπαϊκών δικτύων είναι η χρηματοδοτούμενη μέσω του TACIS διαδρομή TRACECA ("Δρόμος του Μεταξιού") μέσω του Νοτίου Καυκάσου προς την Κεντρική Ασία. Οι φυσικές συνδέσεις πρέπει να βελτιωθούν έτσι ώστε να προσελκύσουν μεγαλύτερο όγκο κυκλοφορίας. Το συντονιστικό έργο για τους πανευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών, και ιδίως η επέκταση των διευρωπαϊκών δικτύων στα δυτικά NAK, συνεχίστηκε με τακτικές συναντήσεις των αντίστοιχων προεδριών των διαδρόμων. Ωστόσο, το 2001 δεν ήταν δυνατό να διατεθεί κοινοτική χρηματοδότηση για τα έργα αυτά.

Σε ό,τι αφορά τα Δυτικά Βαλκάνια, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλε το τελικό έγγραφο της σχετικά με τη στρατηγική για τις "Υποδομές Μεταφορών και Ενέργειας στη Νοτιοανατολική Ευρώπη" στην Περιφερειακή Διάσκεψη για την Νοτιοανατολική Ευρώπη στο Βουκουρέστι στις 25-26 Οκτωβρίου 2001. Το έγγραφο συζητήθηκε εκτεταμένα με τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τις ενδιαφερόμενες χώρες και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, την Παγκόσμια Τράπεζα και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης. Το έγγραφο υποβλήθηκε στα μέλη του Συμφώνου Σταθερότητας στα Τίρανα τον Μάιο του 2001 και στο Βουκουρέστι τον Οκτώβριο του 2001. Αυτό το έγγραφο εργασίας χρησίμευσε ως έγγραφο προσανατολισμού της επενδυτικής στρατηγικής από τους κύριους χρηματοδότες και συμπληρώθηκε από τη χρηματοδότηση CARDS για νέες τεχνικές μελέτες.

Στο έγγραφο προσδιορίζονται οι μεγάλες προτεραιότητες στις υποδομές μεταφορών και ενέργειας στην περιοχή, όπου έχουν ενσωματωθεί οι διάφορες πρωτοβουλίες που

έχουν αρχίσει και το έργο που έχει ήδη ολοκληρωθεί στο πεδίο αυτό κατά την τελευταία δεκαετία, και εκθέτει τα κριτήρια περαιτέρω ιεράρχησης των διαδρόμων και των ειδικών έργων στις μεταφορές και την ενέργεια. Σε ό,τι αφορά τις μεταφορές, η στρατηγική θα ισχύσει για τα Δυτικά Βαλκάνια ως μεθοδολογία συγκρίσιμη με εκείνη της ΤΙΝΑ.

Επίσης, ένας από τους ειδικούς στόχους περιφερειακής συνεργασίας της περιφερειακής στρατηγικής CARDS για το 2002-2006, που εγκρίθηκε από την ΕΚ στις 22 Οκτωβρίου 2001, είναι “να επανενταχθούν οι χώρες SAP στα ευρωπαϊκά δίκτυα υποδομών, και ιδίως στα δίκτυα μεταφορών, μεθοριακής διαχείρισης και ενέργειας” με την παροχή συνδρομής σε αυτές “στην ανάπτυξη αναλυτικών στρατηγικών για τις υποδομές που έχουν διεθνή διάσταση σε ό,τι αφορά τις μεταφορές και την ενέργεια”. Τα αναμενόμενα αποτελέσματα στις μεταφορές είναι “μια μελέτη για τις περιφερειακές προτεραιότητες σε θέματα υποδομών, η διαδικασία διαλόγου για την επέκταση του πανευρωπαϊκού συστήματος δικτύων στην περιοχή των χωρών SAP, με την ίδια προσέγγιση που έχει υιοθετηθεί η διαδικασία εκτίμησης των αναγκών σε μεταφορικές υποδομές (ΤΙΝΑ) στην Κεντρική Ευρώπη.”

Η χρηματοδότηση επικεντρώνεται στην κατάστροση στρατηγικών και προπαρασκευαστικών μελετών, καθώς και καταλυτικών επενδύσεων με σκοπό να επανασυνδεθούν οι υποδομές της περιοχής σε ό,τι αφορά τις μεταφορές, την ενέργεια και το περιβάλλον με τα πανευρωπαϊκά δίκτυα. Με βάση το περιφερειακό πρόγραμμα CARDS του 2001, εγκρίθηκε ένα πρόγραμμα μελέτης των περιφερειακών υποδομών ύψους 6 εκατ. €, το οποίο αποσκοπεί στην περαιτέρω ανάπτυξη της περιφερειακής στρατηγικής της ΕΚ. Στο πρόγραμμα περιλαμβάνεται μια περιφερειακή μελέτη ύψους 2,45 εκατ. € στον τομέα των μεταφορών, η οποία θα ακολουθήσει μετά την μελέτη περιφερειακών υποδομών μεταφοράς. Η TIRS είναι μια δωδεκάμηνη μελέτη που άρχισε τον Μάρτιο του 2001, η οποία χρηματοδοτείται από το AFD και η οποία διευθύνεται από κοινού από το ECMT, την ΕΤΕπ και την ΕΚ. Επιπλέον, εγκρίθηκε ένας μηχανισμός προετοιμασίας των έργων (3 εκατ. €) βάσει του CARDS με σκοπό να προετοιμαστούν οι επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών, σύμφωνα με τη στρατηγική και τις περιφερειακές μελέτες.

Το έγγραφο στρατηγικής της ΕΚ αποτελεί επίσης βασικό υπόβαθρο του έργου της διευθυντικής ομάδας υποδομών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη (ISG), η οποία συστάθηκε το 2001, και έχει ως μέλη την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, την ΕΤΕπ, την ΕΤΑΑ, την Παγκόσμια Τράπεζα, την Τράπεζα Αναπτύξεως του Συμβουλίου της Ευρώπης και το Γραφείο του Ειδικού Συντονιστού του Συμφώνου Σταθερότητας.

Τα συγκεκριμένα αποτελέσματα αυτών των συντονισμένων προσπαθειών φαίνονται στον κατάλογο έργων περιφερειακών υποδομών στην νοτιοανατολική Ευρώπη. Η πρόοδος των έργων παρακολουθείται τακτικά από την ISG. Ο σημερινός κατάλογος υλοποιούμενων περιφερειακών έργων -συνδυασμός της δέσμης “Quick-start” (Περιφερειακή Διάσκεψη Χρηματοδότησης, Μάρτιος 2000) και του καταλόγου πρόσθετων/συμπληρωματικών έργων που υποβλήθηκε τον Οκτώβριο του 2001 στην περιφερειακή διάσκεψη -περιλαμβάνει 41 έργα συνολικού ύψους 3,32 δις €. Οι μεταφορές (ιδιαίτερα οι οδικές υποδομές) αντιπροσωπεύουν το 66% του συνολικού κόστους, το οποίο αντιστοιχεί σε περίπου 2,2 δις €, καταναμημένα σε 33 διαφορετικά έργα.

7. ΑΛΛΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΜΕ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΣΤΑ ΔΕΔ

7.1. Περιβάλλον

Η προσέγγιση που υιοθετήθηκε για τη χρηματοδότηση των έργων ΔΕΔ το 2001 βασίστηκε στην παραδοχή ότι η επαρκής ενημέρωση θα εξασφαλίσει ότι τα έργα αυτά θα είναι σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία περί περιβάλλοντος. Ως αποτέλεσμα, σε ό,τι αφορά τα έργα ΔΕΔ-Μ, η τυποποιημένη αίτηση συμμετοχής τροποποιήθηκε τον Δεκέμβριο του 1999 έτσι ώστε να περιληφθεί ειδική δήλωση από την αρχή που είναι αρμόδια για την παρακολούθηση των τοποθεσιών Natura 2000, στο παράρτημα που αφορά τη συμμόρφωση προς την περιβαλλοντική νομοθεσία. Η τροποποίηση αυτή υπογράφηκε με σκοπό να διευκολυνθούν οι εσωτερικές διαδικασίες των κρατών μελών και να εξασφαλιστεί έτσι η συμμόρφωση των έργων ΔΕΔ-Μ με το δίκτυο Natura 2000 και ιδίως με τις απαιτήσεις προστασίας της φύσης που περιέχει το άρθρο 6 της οδηγίας περί ενδιαιτημάτων.

Στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση (ΣΠΕ)

Οι νομικές διατάξεις για τη στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση θεσπίστηκαν στην Κοινότητα με την οδηγία 2001/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2001 σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων. Απαιτείται από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης να μεταφέρουν την οδηγία αυτή στο εσωτερικό τους δίκαιο έως τον Ιούλιο 2004. Οφείλουν να διερευνούν, να εξετάζουν και να εκτιμούν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των σχεδίων και προγραμμάτων υποδομών. Η οδηγία ισχύει για τα σχέδια και τα προγράμματα μεταφορών, καθώς και για τα προγράμματα που σχετίζονται με το διευρωπαϊκό δίκτυο.

Η πρόταση της Επιτροπής του Οκτωβρίου 2001 για την τροποποίηση των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (COM(2001) 544 τελικό της 02.10.01) όριζε ότι, εάν προταθούν να συμπεριληφθούν στην απόφαση αυτή νέες διαδρομές στην υποδομή άλλου τρόπου μεταφοράς, τότε πρέπει να πραγματοποιηθεί περιβαλλοντική αξιολόγηση, σύμφωνα με τις αρχές της ΣΠΕ, από την επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 18, παράγραφος 2.

7.2. Έρευνα και ανάπτυξη

Με βάση το τέταρτο πρόγραμμα-πλαίσιο έρευνας, τεχνολογικής ανάπτυξης και επίδειξης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (1994-1998), αρκετά ειδικά προγράμματα περιλάμβαναν δραστηριότητες που συνέβαλαν στην ανάπτυξη και την υλοποίηση των πολιτικών στα ΔΕΔ-Μ. Τα έργα αυτά είχαν ως αντικείμενο θέματα όπως η υποστήριξη λήψης αποφάσεων για έργα υποδομών, οι μεθοδολογίες δημιουργίας παρατηρητηρίων στις μεταφορές και η εκτίμηση των κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών διαστάσεων των πολιτικών στα ΔΕΔ. Επίσης, πολλά πιλοτικά έργα χρησίμευσαν για να εφαρμοστούν τα αποτελέσματα και οι συστάσεις των ερευνητικών έργων. Τα περισσότερα από τα έργα αυτά έχουν ήδη ολοκληρωθεί και οι συνόψεις και τα αποτελέσματά τους διατίθενται είτε στην ειδική ιστοθέση:

<http://europa.eu.int/comm/transport/extra/home.html>

είτε στις ιστοθέσεις των έργων, οι οποίες συνδέονται με την ειδική ιστοθέση.

Τα παραδείγματα που ακολουθούν είναι ενδεικτικά της συμβολής των έργων:

- Με το έργο SCENES αναπτύχθηκε ένα μοντέλο πρόβλεψης των μεταφορών, βασισμένο στο δίκτυο, το οποίο περιλάμβανε λεπτομερή περιγραφή του ΔΕΔ-Μ. Καλύπτει και τα 15 κράτη μέλη της ΕΕ, όπως και τις προσχωρούσες χώρες. Το μοντέλο SCENES επεκτάθηκε έτσι ώστε να συνδεθεί με τα εθνικά μοντέλα και προβλέψεις μεταφορών (έργα EXPEDITE και THINK-UP του πέμπτου προγράμματος-πλαισίου) και να επιτραπεί η εκτίμηση των μακροοικονομικών επιπτώσεων - ΑΕΠ, απασχόληση - των ΔΕΔ και άλλων πολιτικών μεταφορών (έργο TIPMAC του πέμπτου προγράμματος-πλαισίου).
- Για να δοκιμαστεί η σκοπιμότητα καθιέρωσης ενός συστήματος πληροφόρησης σχετικά με τις μεταφορές που θα βοηθούσε την κατάστρωση πολιτικής, αποφασίστηκε να αρχίσει με βάση το τέταρτο πρόγραμμα-πλαίσιο μια πρακτική δοκιμαστική εφαρμογή το "Πιλοτικό σύστημα ενημέρωσης για τις μεταφορές μέσω των Άλπεων (ATIS)". Το έργο που επιτελέστηκε μέσω αυτού του πιλοτικού συστήματος οδήγησε στην δημιουργία ενός δυναμικά χρήσιμου εργαλείου για τη λήψη αποφάσεων, το οποίο έδειξε ότι είναι ικανό να βοηθά στη λήψη αποφάσεων σχετικά με τις εξελίξεις στις υποδομές (π.χ. στην περίπτωση των ΔΕΔ-Μ, διάδρομος Brenner). Οι δυνατότητες επέκτασης και βελτίωσης του συστήματος ATIS θα συζητηθούν στο πλαίσιο του θεματικού δικτύου ALP-NET του 5ου προγράμματος-πλαισίου.
- Το κύριο αποτέλεσμα του MAESTRO είναι οι κατευθύνσεις MAESTRO. Κύριος σκοπός των κατευθύνσεων είναι να ενισχυθεί η διαδικασία λήψης αποφάσεων για την επιλογή, τον σχεδιασμό και την αξιολόγηση των πιλοτικών έργων και των έργων επίδειξης που αφορούν τις μεταφορές στην Ευρώπη. Οι κατευθύνσεις MAESTRO γεφυρώνουν το κενό μεταξύ των διαφόρων συγκεκριμένων σημείων απόφασης και των σταδίων αξιολόγησης σε ένα πιλοτικό έργο επίδειξης και θεωρούνται ότι αποτελούν το πρώτο σύνολο κατευθύνσεων που μπορούν να εφαρμοστούν αμέσως σε όλον τον κύκλο ζωής ενός πιλοτικού έργου επίδειξης.

Τα αποτελέσματα αυτά συνετέλεσαν επίσης στην αναθεώρηση των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του δικτύου μεταφορών και στην αναθεώρηση της νέας κοινής πολιτικής μεταφορών, όπως αυτή παρουσιάζεται στη Λευκή Βίβλο.

Με βάση το πέμπτο πρόγραμμα-πλαίσιο έρευνας, τεχνολογικής ανάπτυξης και επίδειξης (1998-2002), πολλά έργα που συντελούσαν στην ανάπτυξη και την υλοποίηση των πολιτικών στα ΔΕΔ-Μ άρχισαν ήδη με αρκετές καίριες δράσεις και προγράμματα: καίρια δράση 2 "Διαρκής κινητικότητα και διατροφικότητα" και καίρια δράση 3 "Χερσαίες μεταφορές και θαλάσσιες τεχνολογίες" στο πρόγραμμα ανταγωνιστικής και αειφόρου ανάπτυξης, καίρια δράση 5 "Καθαρότερα ενεργειακά συστήματα, συμπεριλαμβανομένων των ανανεώσιμων συστημάτων" και καίρια δράση 6 "Οικονομική και αποδοτική ενέργεια σε μια ανταγωνιστική Ευρώπη" στο πρόγραμμα ενέργειας, περιβάλλοντος και αειφόρου ανάπτυξης, όπως επίσης και το πρόγραμμα τεχνολογιών της κοινωνίας της πληροφορίας. Άλλα έργα ξεκίνησαν κατά τη διάρκεια του 2001 και θα αρχίσουν να παρέχουν χρήσιμα αποτελέσματα στο εγγύς μέλλον.

Στον τομέα της κοινωνικοοικονομικής έρευνας, καίριοι στόχοι των έργων έρευνας στις μεταφορές είναι η αξιολόγηση των πολιτικών στα ΔΕΔ-Μ, η βελτίωση των υποδομών, η ανάπτυξη και η βελτίωση των ποσοτικών εργαλείων της υποβοήθησης της λήψης αποφάσεων (σύστημα ενημέρωσης στις μεταφορές, υπηρεσία κατάρτισης μοντέλων, δίκτυο παρατηρητηρίων στους αερολιμένες), και η δημιουργία οργάνων συζήτησης με θέματα σχετιζόμενα με τις πολιτικές και τα έργα ΔΕΔ-Μ (έργα ALP-NET, THINK-UP, EXPEDITE, TIPMAC και IASON). Είναι σημαντικό επίσης να

αναφερθεί η συμβολή στο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης, αν και όχι εξαντλητική - στάδιο καθορισμού του Galileo (έργα GALA, INTEG, SAGA, GEMINUS και GALILEI) - και στην ανάπτυξη του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (έργα ONESKY και GATE TO GATE).

7.3. Ανταγωνισμός

Είναι προς όφελος των καταναλωτών και της Κοινότητας συνολικά η επιλογή και η διαχείριση των έργων ΔΕΔ να πραγματοποιείται με τρόπο που να λαμβάνονται πλήρως υπόψη τα ενδεχόμενα οφέλη από τον ανταγωνισμό. Εν προκειμένω, πρέπει να εξασφαλιστεί κατάλληλη πρόσβαση στα ΔΕΔ σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες στον αντίστοιχο τομέα.

Σε ό,τι αφορά τις μεταφορές, η Επιτροπή επιβεβαίωσε στη Λευκή της Βίβλο του 2001²² τη δέσμευσή της για μια ορθά ρυθμισμένη, ανοικτή, ανταγωνιστική αγορά στις σιδηροδρομικές μεταφορές, ως ουσιαστική προϋπόθεση επίτευξης του ευρύτερου στόχου για αειφόρο ανάπτυξη. Υποστηρίζοντας τη δέσμευση αυτή, η Επιτροπή ανέφερε ότι *“κατά την επιλογή των έργων υποδομής για κοινοτική χρηματοδότηση, η Επιτροπή θα εξετάσει μέχρι ποίου βαθμού έχουν ανοίξει στον ανταγωνισμό.”*

Σύμφωνα με τη δεδηλωμένη πολιτική της Επιτροπής για την αναδιάρθρωση και τη μεταρρύθμιση των σιδηροδρόμων, αυτό σημαίνει, τουλάχιστον, ελεγχόμενο ανταγωνισμό στα επιβατικά δρομολόγια και ανοικτή πρόσβαση στα εμπορευματικά δρομολόγια. Κατά την εξέταση της χρηματοδότησης για την άρση των σημείων συμφόρησης, η Επιτροπή θα διερευνήσει επίσης τα οφέλη του διαρθρωτικού διαχωρισμού έτσι ώστε να επιτευχθεί πιο αποτελεσματική κατανομή της μεταφορικής ικανότητας των υποδομών. Με αυτά τα σημεία αναφοράς, θα εξασφαλιστεί ότι χορηγείται η αναγκαία και μόνο χρηματοδότηση για την κατασκευή ενός έργου.

Σε ό,τι αφορά την *ενέργεια*, η δημιουργία ενός λειτουργικού καθεστώτος πρόσβασης τρίτων - και στα ΔΕΔ - είναι μια από τις καίριες προτεραιότητες της ευρωπαϊκής πολιτικής ανταγωνισμού στον τομέα της ενέργειας. Χωρίς πρόσβαση στις διασυνδέσεις ηλεκτρισμού ή/και φυσικού αερίου μεταξύ δύο κρατών μελών, οι καταναλωτές ενέργειας δεν μπορούν να αλλάξουν προμηθευτές και να ωφεληθούν επομένως από την πολιτική ελευθέρωσης της Κοινότητας. Το πρόγραμμα ΔΕΔ επικεντρώνεται στη δημιουργία νέων υποδομών ενώ ταυτόχρονα η πολιτική ανταγωνισμού εξασφαλίζει ότι οι υπάρχουσες χωρητικότητες κατανέμονται με θεμιτό τρόπο και με τιμές που δεν εισάγουν διακρίσεις.

Στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, μείζον μέλημα της Επιτροπής είναι να διασφαλισθεί ανταγωνισμός στην παροχή ταχείας πρόσβασης στο Διαδίκτυο. Από τότε που ελευθερώθηκε ο τομέας, οι κατεστημένοι φορείς εκμετάλλευσης στα περισσότερα κράτη μέλη έχουν αποκτήσει τεράστια μερίδια στην νέα αυτή αγορά. Για να μην ενισχύσουν οι πολιτικές των ΔΕΔ τη δύναμη που έχουν στην αγορά οι κατεστημένοι φορείς εκμετάλλευσης στο πεδίο αυτό, είναι σκόπιμο να επικεντρωθούν οι παρεμβάσεις για τα ΔΕΔ σε υπηρεσίες που συνήθως παρέχουν οι δημόσιες αρχές και στη διασύνδεση και τη διαλειτουργικότητα των δικτύων.

²² Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010: η ώρα των επιλογών, COM(2001) 370 τελικό, 12.9.2001.