



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 13.3.2007
COM(2007) 94 τελικό

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

Διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών

Έκθεση με αντικείμενο την εφαρμογή των κατευθυντηρίων γραμμών 2002-2003

κατά τις διατάξεις του άρθρου 18 της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ

{SEC(2007) 313}

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Εισαγωγή.....	3
Το πλαίσιο πολιτικής.....	3
Υλοποίηση.....	5
Κεφάλαιο 1.....	5
1.1 Υλοποίηση γενικά.....	5
1.2 Υλοποίηση κατά τρόπο και τομέα.....	6
1.2.1 Οδικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ.....	6
1.2.2 Σιδηροδρομικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ.....	6
1.2.3 Δίκτυο εσωτερικής ναυσιπλοΐας ΔΕΔ-Μ.....	7
1.2.4 Λιμένες ΔΕΔ-Μ.....	7
1.2.5 Αερολιμένες ΔΕΔ-Μ.....	7
1.2.6 Δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών.....	8
1.2.7 Συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και της ναυσιπλοΐας.....	8
Κεφάλαιο 2.....	9
2.1 Οριζόντια θέματα.....	9
2.1.1 Διαλειτουργικότητα.....	9
2.1.2 Έρευνα και ανάπτυξη.....	9
2.1.3 Προστασία του περιβάλλοντος.....	9
Κεφάλαιο 3.....	10
3.1 Γενική εκτίμηση υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ κατά την περίοδο 2002 – 2003.....	10
3.2 Έργα προτεραιότητας.....	12
3.3 Πηγές χρηματοδότησης.....	12
3.3.1 Προϋπολογισμός ΔΕΔ-Μ.....	12
3.3.2 Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ).....	13
3.3.3 Ταμείο συνοχής.....	13
3.3.4 Ταμείο ISPA.....	13
3.3.5 Δάνεια Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.....	13
3.3.6 Γενική αξιολόγηση πηγών χρηματοδότησης.....	14
Συμπεράσματα.....	15

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

Διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών

Έκθεση με αντικείμενο την εφαρμογή των κατευθυντηρίων γραμμών 2002-2003

κατά τις διατάξεις του άρθρου 18 της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα έκθεση περιέχει εκτίμηση της ανάπτυξης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ που εκτίθενται στην απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ¹. Οι κατευθυντήριες γραμμές συνιστούν γενικό πλαίσιο αναφοράς για την υλοποίηση του δικτύου και προσδιορίζουν έργα κοινού ενδιαφέροντος τα οποία θα έπρεπε να ολοκληρωθούν μέχρι το έτος 2010. Οι τρόποι μεταφορών στο πεδίο εφαρμογής των κατευθυντηρίων γραμμών είναι: δίκτυα οδικά, σιδηροδρομικά και εσωτερικής ναυσιπλοΐας, θαλάσσιες αρτηρίες, θαλάσσιοι λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερολιμένες και άλλα σημεία διασύνδεσης μεταξύ δικτύων διαφόρων τρόπων, καθώς και συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και της ναυσιπλοΐας.

Το άρθρο 18 παράγραφος 3 της απόφασης απαιτεί την υποβολή ανά διετία από την Επιτροπή, με τη βοήθεια των κρατών μελών, έκθεσης σχετικά με την εφαρμογή των κατευθυντηρίων γραμμών.

Η παρούσα έκθεση καλύπτει διετή περίοδο, από το 2002 μέχρι το τέλος του 2003. Τα δεδομένα για επενδύσεις που περιέχονται στην έκθεση αναφέρονται στα “παλαιά” και στα “νέα” κράτη μέλη καθώς και στη Βουλγαρία και τη Ρουμανία ενώ γίνεται μερική διάκριση μεταξύ ΕΕ-15², ΕΕ-10³ και ΕΕ-2⁴ και ΕΕ-27 (και οι τρεις ομάδες κρατών μαζί).

ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Τον Ιούλιο 1996 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ περί των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Οι κατευθυντήριες γραμμές που αφορούν τα ΔΕΔ-Μ αποτελούν το γενικό πλαίσιο αναφοράς για την πραγματοποίηση του δικτύου και τον

¹ Απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23^{ης} Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ΕΕ L 228 της 09.09.1996.

² Αυστρία, Βέλγιο, Δανία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Ισπανία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο.

³ Κύπρος, Τσεχική Δημοκρατία, Εσθονία, Ουγγαρία, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Πολωνία, Σλοβακία και Σλοβενία.

⁴ Βουλγαρία και Ρουμανία.

προσδιορισμό έργων κοινού ενδιαφέροντος. Το έτος 1994 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Έσσης απέδωσε ιδιαίτερη σημασία σε δεκατέσσερα τέτοια έργα.

Το Σεπτέμβριο του 2001 η Επιτροπή εξέδωσε το Λευκό Βιβλίο της “Ωρα αποφάσεων: ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών για το 2010”. Υπό το πρίσμα της επιδεινούμενης συμφόρησης και του ανερχόμενου εξωτερικού κόστους των μεταφορών, το κείμενο εκείνο συνηγορούσε υπέρ μεγαλύτερης έμφασης της κοινοτικής πολιτικής μεταφορών στην επανεξέταση του θέματος της αντικατάστασης τρόπων μεταφοράς με άλλους ως μέσου προς την αειφορία. Εν γένει οι επιβατικές μεταφορές δεν αυξάνουν με το ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ ενώ οι εμπορευματικές μεταφορές αυξάνουν με ρυθμό υψηλότερο σε σχέση με το ΑΕΠ. Σε πρακτικό επίπεδο οι οδικές μεταφορές αναπτύσσονται με τον ίδιο περίπου ρυθμό του ΑΕΠ, όπως συμβαίνει με τις θαλάσσιες μεταφορές και τις αεροπορικές μεταφορές.

Ζήτηση μεταφορών σε σχέση με την αύξηση του ΑΕΠ από το έτος 1995 μέχρι το έτος 2004 στην ΕΕ-25⁵.

Στις 22 Μαΐου 2001 από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εκδόθηκε η απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ⁶, με την οποία τροποποιούνται οι κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ όσον αφορά τους θαλάσσιους λιμένες, τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τους τερματικούς σταθμούς διατροπικών μεταφορών, με έμφαση στην πολυμεσική διάσταση του δικτύου, ως απόκριση με τον τρόπο αυτό στις πρόσφατες εξελίξεις.

Τον Οκτώβριο του 2001 η Επιτροπή πρότεινε τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ περί των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Η πρόταση εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση με κάποιες τροπολογίες. Επειδή η πρόταση δεν προχώρησε στο Συμβούλιο, η Επιτροπή

⁵ Πηγή: Ενέργεια και μεταφορές στην ΕΕ με αριθμούς, 2005 – στατιστικό εγκόλπιον.

⁶ Απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ τροποποιητική της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ όσον αφορά τους θαλάσσιους λιμένες, τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τους τερματικούς σταθμούς διατροπικών μεταφορών καθώς και το σχέδιο αριθ. 8 του Παραρτήματος ΙΙΙ (Επίσημη Εφημερίδα 2001, L 185/1).

αποφάσισε να προωθήσει την ευρύτερου χαρακτήρα τροποποίηση των κατευθυντηρίων γραμμών και συγκρότησε ομάδα υψηλού επιπέδου (ΟΥΕ) με πρόεδρο τον πρώην αντιπρόεδρο της Επιτροπής κ. Van Miert και με συμμετοχή αντιπροσώπων της ΕΕ-27 και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. Την 1^η Οκτωβρίου 2003 η Επιτροπή υπέβαλε νέα πρόταση συμπληρωματική της πρότασης του 2001 βασιζόμενη στις εργασίες της ΟΥΕ και όπου λαμβάνονται υπόψη σχόλια τα οποία προήλθαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στην πρώτη του ανάγνωση. Ακολουθώντας τις συστάσεις της ΟΥΕ, η απόφαση προσδιόρισε 30 έργα προτεραιότητας σημαντικής σημασίας για τη διεθνή κυκλοφορία. Τα έργα προτεραιότητας περιλαμβάνουν έργα και στα νέα κράτη μέλη.

Τον Απρίλιο του 2004 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν τις αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές με την απόφαση αριθ. 884/2004/ΕΚ⁷, τροποποιητική της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ. Οι τροποποιημένες κατευθυντήριες γραμμές παρέχουν μεγαλύτερη προτεραιότητα σε πρωταρχικής σημασίας έργα και συγκεντρώνουν κάποια κεφάλαια για έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος – όπως διασυνοριακά τμήματα και φυσικά εμπόδια – με χρονικό ορίζοντα ολοκλήρωσης το έτος 2020.

Πέραν του γενικού στόχου εξασφάλισης αειφόρου κινητικότητας ανθρώπων και αγαθών, πρέπει να δημιουργηθούν μηχανισμοί υποστήριξης της ανάπτυξης θαλάσσιων αρτηριών μεταξύ κρατών μελών προκειμένου να μειωθεί η συμφόρηση των οδών ή και να βελτιωθεί η πρόσβαση προς περιφερειακές και νησιωτικές περιφέρειες και κράτη.

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ

Για τη σύνταξη της παρούσας έκθεσης τα κονδύλια που έχουν διατεθεί για την υλοποίηση του ΔΕΔ-Μ κατά το 2002 και 2003 αναλύθηκαν κατά έργο και κράτος μέλος, με ιδιαίτερη εστίαση στα έργα προτεραιότητας. Για την παρακολούθηση της ανάπτυξης του δικτύου ΔΕΔ-Μ πραγματοποιήθηκε πρόβλεψη επενδύσεων και φυσικής εκτέλεσης των ΔΕΔ-Μ από το 2004 μέχρι το 2020.

Οι συνολικές επενδύσεις για το δίκτυο ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ-27 κατά τη διετή περίοδο 2002 – 2003 ανήλθαν σε 82 περίπου εκατομμύρια ευρώ.

Γενική εκτίμηση των πόρων για επενδύσεις στο ΔΕΔ-Μ κατά το υπόψη χρονικό διάστημα δείχνει ότι η εθνική δημόσια χρηματοδότηση συνέβαλε κατά 78% περίπου, αποτελώντας με μεγάλη διαφορά το μεγαλύτερο μέρος των επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ κατά το διάστημα 2002 – 2003. αν ληφθούν υπόψη και τα δάνεια από την ΕΤΕπ, οι δύο αυτοί πόροι συνέβαλαν κατά πλέον του 90% στις επενδύσεις για το δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

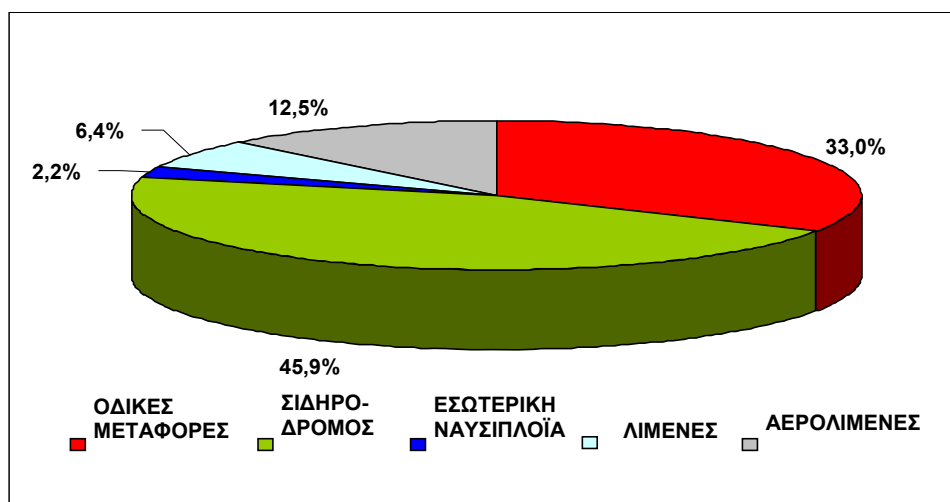
1.1 Υλοποίηση γενικά

Οι συνολικές επενδύσεις για το δίκτυο ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ-27 ανήλθαν σε 38,5 δισεκατομμύρια ευρώ κατά το έτος 2002 και σε 43,8 δισεκατομμύρια ευρώ το έτος 2003.

⁷

Απόφαση αριθ. 884/2004/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29^{ης} Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ περί των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ΕΕ L 201 της 07.06.2004.

Σε μέσα, οι επενδύσεις του διαστήματος 2002 – 2003 συγκεντρώθηκαν στους σιδηροδρόμους (46%), ακολουθούμενους από τις οδικές μεταφορές (33%), τους αερολιμένες (12%), τους λιμένες (6%) και την εσωτερική ναυσιπλοΐα (2%). Η κατανομή αυτή δεν μεταβλήθηκε σημαντικά σε σχέση με την περίοδο 1998 – 2001.



Σχήμα 2: Επενδύσεις ανά τρόπο κατά τα έτη 2002 και 2003.

1.2 Υλοποίηση κατά τρόπο και τομέα

1.2.1 Οδικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ

Στις κατευθυντήριες γραμμές το οδικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ ορίζεται ως σύνολο αυτοκινητοδρόμων και άλλων οδών υψηλής ποιότητας. Το μήκος του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, αποτελούμενο είτε από υφιστάμενες είτε από προγραμματισμένες οδούς, στην ΕΕ-27 ανέρχεται σε 95.700 km περίπου – 74.500 km υφιστάμενα και 21.200 km προγραμματισμένα με χρονικό ορίζοντα το έτος 2020.

Οι συνολικές επενδύσεις σε οδικά δίκτυα ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ-27 ανήλθαν συνολικά σε 11,53 δισεκατομμύρια ευρώ το έτος 2002 και σε 15,61 δισεκατομμύρια ευρώ το έτος 2003 (σύνολο 27,14 δισεκατομμύρια ευρώ κατά την περίοδο 2002 – 2003). Κατά την περίοδο 2002 – 2003, σε σύγκριση με επενδύσεις κατά τα προηγούμενα έτη, το μέσο ετήσιο ποσό για επενδύσεις σε οδικές μεταφορές αυξήθηκε ελαφρά.

1.2.2 Σιδηροδρομικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ

Το έτος 2003 το σιδηροδρομικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ-27 είχε συνολικό μήκος περίπου 83.300 km. Το έτος 2003 οι γραμμές υψηλών ταχυτήτων, μαζί με τις νέες και τις αναβαθμισμένες γραμμές, είχαν συνολικό μήκος 9.600 km ενώ οι συμβατικές γραμμές είχαν μήκος 73.700 km.

Οι συνολικές επενδύσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ-27 ανήλθαν σε 18,82 δισεκατομμύρια ευρώ το έτος 2002 και σε 18,92 δισεκατομμύρια ευρώ το έτος 2003 (σύνολο 37,74 δισεκατομμύρια ευρώ κατά την περίοδο 2002 – 2003).

1.2.3 Δίκτυο εσωτερικής ναυσιπλοΐας ΔΕΔ-Μ

Το δίκτυο εσωτερικής ναυσιπλοΐας ΔΕΔ-Μ περιλαμβάνει ποταμούς και διώρυγες και διαφόρους κλάδους και συνδέσεις τους. Το ελάχιστο τεχνικών χαρακτηριστικών για πλωτές οδούς που αποτελούν μέρος του δικτύου είναι τα αναφερόμενα για πλωτή οδό κατηγορίας IV. Τα χαρακτηριστικά αυτά επιτρέπουν τη διέλευση σκαφών ή ωθούμενων “συρμών” μήκους 80 – 85 μέτρων και πλάτους 9,50 μέτρων.

Οι χώρες που διαθέτουν εσωτερικές πλωτές οδούς οι οποίες ανήκουν στο δίκτυο εσωτερικής ναυσιπλοΐας ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ-27 είναι η Αυστρία, το Βέλγιο, η Φινλανδία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ιταλία, το Λουξεμβούργο, οι Κάτω Χώρες, η Πορτογαλία, η Τσεχική Δημοκρατία, η Ουγγαρία, η Λιθουανία, η Πολωνία, η Σλοβακία, η Βουλγαρία και η Ρουμανία.

Το έτος 2003 το συνολικό υφιστάμενο μήκος⁸ δικτύου εσωτερικής ναυσιπλοΐας του ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ-27 ήταν περίπου 14.100 km. Οι κύριοι άξονες του δικτύου είναι ο Ρήνος, ο Μάιν και ο Δούναβης. Στην ΕΕ-10 και στην ΕΕ-2 ο ποταμός Δούναβης αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα μέρη του δικτύου.

Οι συνολικές επενδύσεις στο δίκτυο εσωτερικής ναυσιπλοΐας ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ-15 ανήλθαν σε 892 εκατομμύρια ευρώ το έτος 2002 και σε 943 εκατομμύρια ευρώ το έτος 2003 (σύνολο 1.853 εκατομμύρια ευρώ κατά την περίοδο 2002 – 2003).

1.2.4 Λιμένες ΔΕΔ-Μ

Στις 22 Μαΐου 2001 από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εκδόθηκε η απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ⁹, που τροποποιεί τις κατευθυντήριες γραμμές οι οποίες εκδόθηκαν το έτος 1996 όσον αφορά τους θαλάσσιους λιμένες, τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τους τερματικούς σταθμούς διατροπικών μεταφορών καθώς και το σχέδιο αριθ. 8 του Παραρτήματος III. Η απόφαση ορίζει ότι τα σημεία διασύνδεσης, περιλαμβανόμενων των θαλασσίων λιμένων, των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των διατροπικών τερματικών σταθμών, αποτελούν προϋπόθεση για την ένταξη των διαφόρων τρόπων μεταφοράς σε πολυμεσικό δίκτυο.

Οι συνολικές επενδύσεις σε λιμένες ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ-27 ανήλθαν σε 2,66 δισεκατομμύρια ευρώ το έτος 2002 και σε 2,64 δισεκατομμύρια ευρώ το έτος 2003 (σύνολο 5,30 δισεκατομμύρια ευρώ κατά την περίοδο 2002 – 2003).

1.2.5 Αερολιμένες ΔΕΔ-Μ

Το δίκτυο αερολιμένων ΔΕΔ-Μ περιλαμβάνει περίπου 350 αερολιμένες. Από αυτούς οι 60 μεγαλύτεροι εξυπηρετούν περισσότερο από το 80%¹⁰ του συνόλου των επιβατών και περισσότερο από το 90% της εξωκοινοτικής διεθνούς κυκλοφορίας.

⁸ Τα αριθμητικά δεδομένα για οδούς εσωτερικής ναυσιπλοΐας υπό κατασκευή ή που έχουν προγραμματιστεί δεν περιλαμβάνονται στα αριθμητικά δεδομένα για το υφιστάμενο σήμερα δίκτυο εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

⁹ Βλέπε ανωτέρω υποσημείωση 6.

¹⁰ Βλέπε ανωτέρω υποσημείωση 5.

Το σύνολο επενδύσεων σε αερολιμένες ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ-27 ανήλθε σε 4,55 δισεκατομμύρια ευρώ το έτος 2002 και σε 5,73 δισεκατομμύρια ευρώ το έτος 2003 (σύνολο 10,28 δισεκατομμύρια ευρώ κατά την περίοδο 2002 – 2003). Επειδή ο αερολιμένας Μαλπένσα, το έργο προτεραιότητας αριθ. 10, περατώθηκε το 2001, οι ετήσιες μέσες επενδύσεις κατά την περίοδο 2002 – 2003 μειώθηκαν σε σχέση με τα αριθμητικά δεδομένα για τα έτη 2000 και 2001.

1.2.6 Δίκτυο συνδυσμένων μεταφορών

Το διευρωπαϊκό δίκτυο συνδυσμένων μεταφορών περιλαμβάνει σιδηροδρόμους και εσωτερική ναυσιπλοΐα, που είναι κατάλληλα για συνδυσμένες μεταφορές, και θαλάσσιες συνδέσεις οι οποίες παρέχουν τη δυνατότητα εμπορευματικών μεταφορών σε μεγάλες αποστάσεις καθώς και διατροφικούς τερματικούς σταθμούς εφοδιασμένους με εγκαταστάσεις που παρέχουν τη δυνατότητα μεταφόρτωσης μεταξύ σιδηροδρόμων, εσωτερικής ναυσιπλοΐας, θαλάσσιων οδών και οδικού δικτύου. Περιλαμβάνεται το κατάλληλο τροχαίο υλικό. Ο στόχος ένταξης των συνδυσμένων μεταφορών είναι να δοθεί έμφαση στην πολυμεσική διάσταση του δικτύου.

1.2.7 Συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και της ναυσιπλοΐας

Οι κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ περιλαμβάνουν την υποδομή τηλεπληροφορικής για συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας και υπηρεσίες πληροφοριών για την κυκλοφορία. Ο στόχος είναι η εξασφάλιση διαλειτουργικότητας και η συνέχεια των υπηρεσιών διασυννοριακάς.

Το πρόγραμμα δράσης για την τηλεπληροφορική οδικών μεταφορών που εγκρίθηκε από το Συμβούλιο Υπουργών το 1997 αναπτύχθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τη βοήθεια υψηλού επιπέδου ομάδας αντιπροσώπων από όλα τα κράτη μέλη. Στις προτάσεις εκείνες – οι οποίες αφορούν την έρευνα και ανάπτυξη, την τεχνική εναρμόνιση, τη συγκέντρωση και το συντονισμό, τη χρηματοδότηση και τη νομοθεσία – προσδιορίζονται πέντε τομείς προτεραιότητας: υπηρεσίες πληροφοριών με βάση RDS-TMC (Σύστημα ΡαδιοΔεδομένων – Κανάλι Σημάτων για την Κυκλοφορία), ηλεκτρονική είσπραξη τελών, διαχείριση ανταλλαγής δεδομένων/πληροφόρησης για την κυκλοφορία, ΔΑΜ (Διεπαφή Ανθρώπου/Μηχανής) και αρχιτεκτονική συστήματος. Άλλες εφαρμογές προτεραιότητας αφορούσαν πληροφορίες και καθοδήγηση πριν από ταξίδι και κατά το ταξίδι, τη διαχείριση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο υπεραστικής και αστικής κυκλοφορίας, τις μαζικές μεταφορές, τα προηγμένα συστήματα ασφαλείας/ελέγχου οχημάτων και τη λειτουργία εμπορικών οχημάτων.

Στη Λευκή βίβλο για την πολιτική μεταφορών που δημοσιεύθηκε το έτος 2001 αναφερόταν επίσης ότι από την Επιτροπή θα έπρεπε να προταθεί οδηγία για τη διαλειτουργικότητα συστημάτων διόδων με σκοπό να υποστηριχθεί η γενικότερη πολιτική τιμολόγησης προς ανάπτυξη κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ 2001 και 2010. Η οδηγία αυτή είναι υψίστης σημασίας για τη διαλειτουργικότητα – Οδηγία για τη διαλειτουργικότητα ηλεκτρονικών οδικών συστημάτων είσπραξης τελών στην Κοινότητα¹¹ – και τη συνέχεια των υπηρεσιών του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου (TERN).

¹¹ Οδηγία 2004/52/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29^{ης} Απριλίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα (κείμενο ενδιαφέροντος ΕΟΧ), ΕΕ L 166 της 30.04.2004.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 Οριζόντια θέματα

2.1.1 Διαλειτουργικότητα

Ένας από τους κύριους στόχους του ΔΕΔ-Μ είναι η διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων. Η διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών δικτύων αναμένεται ότι θα ολοκληρώσει τα εθνικά σιδηροδρομικά συστήματα συμβατικά και υψηλών ταχυτήτων ώστε οι διεθνείς μεταφορές να καταστούν αποδοτικότερες και, με αυτό τον τρόπο, ανταγωνιστικές. Η αύξηση της διαλειτουργικότητας, δηλαδή της ικανότητας να διασχίζουν οι αμαξοστοιχίες τα εθνικά σύνορα χωρίς την ανάγκη στάσης ή ακόμη και χωρίς να υπάρχουν τεχνικές διαφορές, αυξάνει σημαντικά την αποτελεσματικότητα των μεταφορών και μειώνει τα λειτουργικά κόστη.

2.1.2 Έρευνα και ανάπτυξη

Η έρευνα και ανάπτυξη αποτελεί ένα από τα ευρέα μέτρα που καλύπτουν οι κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ. Με βάση το Πέμπτο πρόγραμμα πλαίσιο (1998 – 2002) και το Έκτο πρόγραμμα πλαίσιο (2002 – 2006) για την έρευνα, την τεχνολογική ανάπτυξη και την επίδειξη προωθήθηκαν διάφορες πρωταρχικής σημασίας δράσεις επιμέρους, ειδικών προγραμμάτων, όπως αειφόρος κινητικότητα και διαμεσικότητα, τεχνολογίες χερσαίων μεταφορών και θαλάσσης, αποδοτικά ενεργειακά συστήματα και υπηρεσίες για τον πολίτη.

Ειδικότερα, το πρόγραμμα έρευνας για τις μεταφορές συνέβαλε στην πολιτική της ΕΕ για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών με την παροχή στήριξης στον προγραμματισμό και τη χρηματοδότηση του προγράμματος επενδύσεων και την ανάπτυξη νέας υποδομής και νέων υπηρεσιών. Για να βοηθηθούν οι πολιτικοί ιθύνοντες στην εκτίμηση των επιπτώσεων διάφορων προγραμμάτων υποδομής αναπτύχθηκαν μεθοδολογίες αξιολόγησης και εργαλεία λογισμικού. Επίσης αξιολογήθηκαν νέες λύσεις για την αποτελεσματική λειτουργία των δικτύων και των τερματικών σταθμών.

2.1.3 Προστασία του περιβάλλοντος

Η αειφόρος ανάπτυξη και προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί σημαντικό διατέμνον θέμα, εξόχως σχετικό με την ανάπτυξη του δικτύου ΔΕΔ-Μ καθώς επίσης με διάφορα οριζόντια θέματα. Για διάφορα περιβαλλοντικά θέματα σχετιζόμενα με τις μεταφορές ήδη υπάρχουν διεθνείς δεσμεύσεις, πρότυπα και συστάσεις.

Στο άρθρο 8, η απόφαση αριθ. 1692/96 για τις κατευθυντήριες γραμμές αναφέρει ότι κατά την ανάπτυξη και εκτέλεση έργων τα κράτη μέλη πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την προστασία του περιβάλλοντος με τη διενέργεια εκτιμήσεων περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΕΠΕ) έργων κοινού ενδιαφέροντος τα οποία πρόκειται να εκτελεστούν, σύμφωνα με την οδηγία 85/337/ΕΟΚ και με την εφαρμογή της οδηγίας 92/43/ΕΟΚ. Από τα κράτη μέλη ζητείται να λαμβάνουν υπόψη τα αποτελέσματα της περιβαλλοντικής αυτής εκτίμησης κατά την προετοιμασία έργων, περιλαμβανόμενων εκείνων που σχετίζονται με τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Με την οδηγία 2001/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27^{ης} Ιουνίου 2001, σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων, στην Κοινότητα θεσπίστηκαν νομικές διατάξεις για στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση (ΣΠΕ). Τα κράτη μέλη θα έπρεπε να μεταφέρουν την οδηγία αυτή

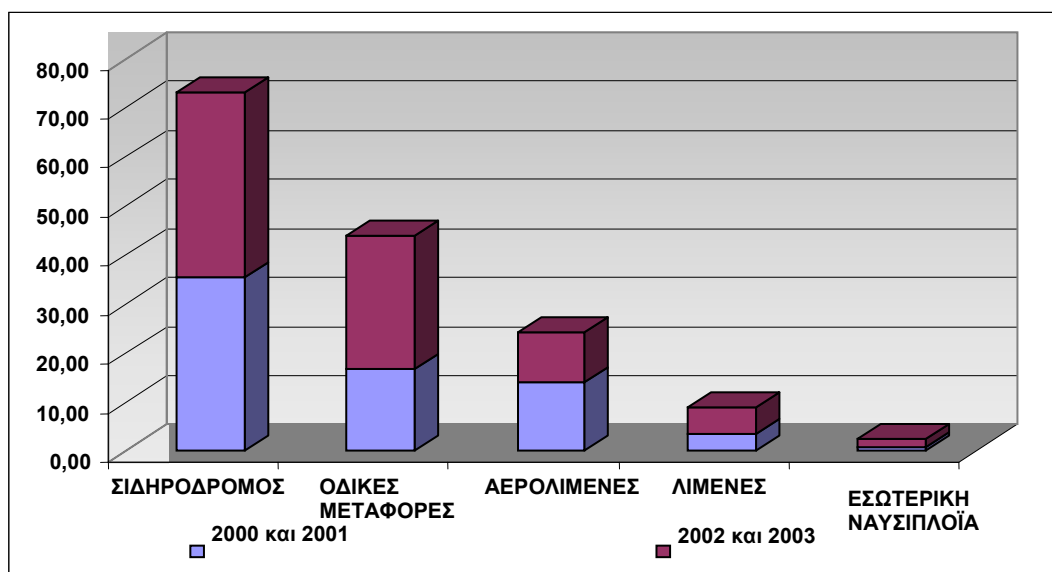
στο εθνικό δίκαιο μέχρι τον Ιούλιο του 2004. Η οδηγία εφαρμόζεται για όλα τα σχέδια και προγράμματα μεταφορών που αφορούν μελλοντικά σχέδια και προγράμματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 Γενική εκτίμηση υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ κατά την περίοδο 2002 – 2003

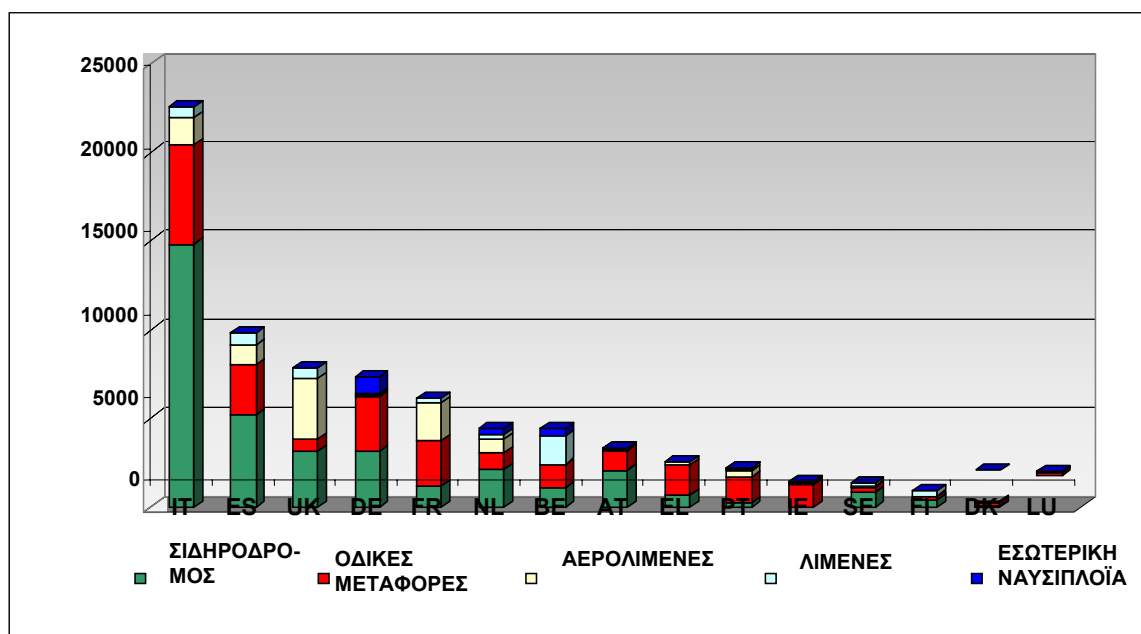
Κατά την περίοδο 2002 – 2003 οι συνολικές επενδύσεις για το δίκτυο ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ-27 ανήλθαν σε 82,3 δισεκατομμύρια ευρώ.

Οι περισσότερες από τις επενδύσεις κατευθύνθηκαν στους σιδηροδρόμους (περίπου 38 δισεκατομμύρια ευρώ), ακολουθούμενες από τις οδικές μεταφορές (περίπου 27 δισεκατομμύρια ευρώ) και τους αερολιμένες (περίπου 10 δισεκατομμύρια ευρώ).

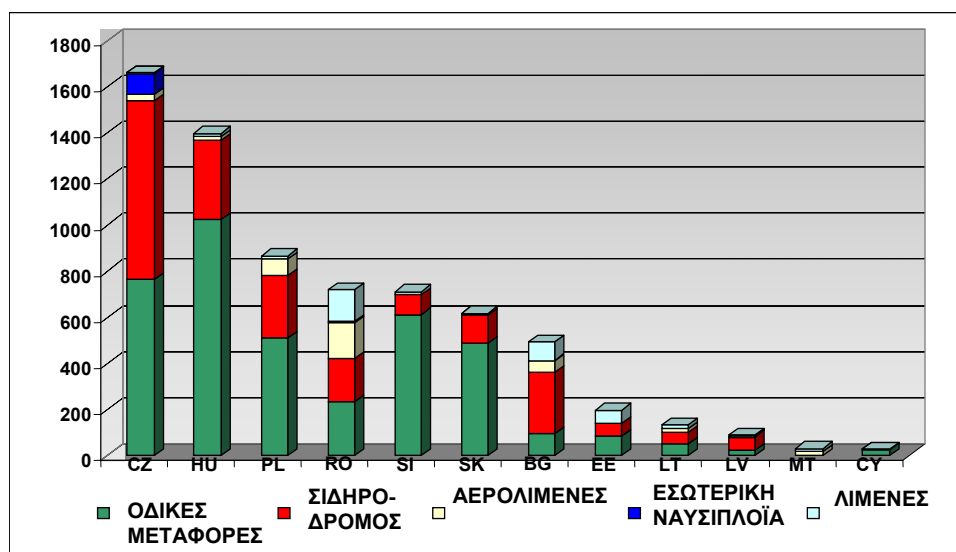


Σχήμα 3: Επενδύσεις στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ-27 κατά τα έτη 2000 και 2001 σε σύγκριση με τις επενδύσεις της περιόδου 2002-2003, σε δισεκατομμύρια ευρώ.

Οι χώρες με τις υψηλότερες επενδύσεις κατά την περίοδο 2002 – 2003 ήταν η Ιταλία (22,56 δισεκατομμύρια ευρώ), η Ισπανία (9,88 δισεκατομμύρια ευρώ), το ΗΒ (7,91 δισεκατομμύρια ευρώ), η Γερμανία (7,39 δισεκατομμύρια ευρώ) και η Γαλλία (6,20 δισεκατομμύρια ευρώ).



Σχήμα 4: Επενδύσεις στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ ανά χώρα και τρόπο στην ΕΕ-15 κατά τα έτη 2002 και 2003, σε εκατομμύρια ευρώ.



Σχήμα 5: Επενδύσεις στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ ανά χώρα και τρόπο στην ΕΕ-10 και στην ΕΕ-2 κατά τα έτη 2002 και 2003, σε εκατομμύρια ευρώ.

Στην ΕΕ-10 και στην ΕΕ-2, οι χώρες με τις υψηλότερες επενδύσεις κατά την περίοδο 2002 – 2003 ήσαν η Τσεχική Δημοκρατία (1,66 δισεκατομμύρια ευρώ), η Ουγγαρία (1,40 δισεκατομμύρια ευρώ) και η Πολωνία (0,87 δισεκατομμύρια ευρώ).

3.2 Έργα προτεραιότητας

Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών αποτελείται από πολλά έργα κοινού ενδιαφέροντος. Ορισμένα όμως έργα έχουν ιδιαίτερη σημασία για την Ευρωπαϊκή Ένωση, δεδομένων της κλίμακάς τους, του ρόλου τους στην υποστήριξη του διεθνούς εμπορίου και στην ενίσχυση της συνοχής της Ένωσης, ή της έκτασης στην οποία συμβάλλουν στη συγκέντρωση ροών κυκλοφορίας μεγάλων αποστάσεων σε περιβαλλοντικά φιλικούς τρόπους μεταφοράς.

Με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές¹² του έτους 1996, περιλήφθηκαν 14 έργα προτεραιότητας τα οποία επρόκειτο να ολοκληρωθούν μέχρι το έτος 2010. Στις 29 Απριλίου του 2004 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν τις κατευθυντήριες γραμμές¹³ του 2004, όπου περιλαμβάνονται 30 έργα προτεραιότητας τα οποία αναμένεται να ολοκληρωθούν μέχρι το έτος 2020.

Μέχρι το τέλος του έτους 2003 ολοκληρώθηκαν τρία έργα προτεραιότητας:

- Ο σιδηροδρομικός άξονας PP9 Κορκ-Δουβλίνο-Μπέλφαστ-Στράνρααρ (Ιρλανδία, HB), κατά το διάστημα 1989 – 2001.
- Ο αερολιμένας Μαλπένσα PP10 (Μιλάνο, Ιταλία), κατά το διάστημα 1995 – 2001.
- Ο σταθερός κόμβος Όρεσουντ PP11 (Δανία, Σουηδία), κατά το διάστημα 1992 – 2001.

Οι επενδύσεις στα έργα προτεραιότητας μέχρι το τέλος του έτους 2004 ανήλθαν σε 88,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Οι επενδύσεις που απομένουν για τα έργα αυτά κατά το χρονικό διάστημα 2005– 2020 αντιστοιχούν σε 252 περίπου δισεκατομμύρια ευρώ. Έτσι οι συνολικές επενδύσεις και οι επενδύσεις στα έργα προτεραιότητας, όπως γνωστοποιήθηκε από τα κράτη μέλη το έτος 2004, για ολόκληρο το διάστημα 1996 – 2020 θα φθάσουν τα 340 περίπου δισεκατομμύρια ευρώ. Με την προϋπόθεση ότι τα κράτη μέλη θα συγκεντρώσουν μελλοντικά την προσοχή τους σε επενδύσεις στα έργα προτεραιότητας, τα έργα αυτά θα ήταν δυνατό να ολοκληρωθούν πριν από το 2020.

3.3 Πηγές χρηματοδότησης

Επιπροσθέτως προς την εθνική χρηματοδότηση (από δημόσιες αρχές), κάποιο ποσοστό των επενδύσεων για το δίκτυο ΔΕΔ-Μ συγχρηματοδοτείται από διάφορα κοινοτικά κονδύλια όπως ο προϋπολογισμός ΔΕΔ-Μ, το Ταμείο συνοχής, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), το Μέσο για Διαρθρωτικές Πολιτικές Προένταξης (ISPA) και χρηματοδότηση προερχόμενη από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ). Οι πηγές αυτές στήριξης ακολουθούν δικά τους ειδικά κριτήρια επιλεξιμότητας, στόχους και όρους χρηματοδότησης. Περιορισμένο πλήθος έργων, κυρίως στους τομείς αερολιμένων και λιμένων, λαμβάνουν χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα.

3.3.1 Προϋπολογισμός ΔΕΔ-Μ

Κατά το διάστημα 2002 – 2003, από τον προϋπολογισμό ΔΕΔ-Μ διατέθηκε συνολικό ποσό 1,19 δισεκατομμύρια ευρώ. Με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ, το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης διατέθηκε στους σιδηροδρόμους, καταλαμβάνοντας

¹² Βλέπε ανωτέρω υποσημείωση 1.

¹³ Βλέπε ανωτέρω υποσημείωση 7.

το 49,6% της συνολικής στήριξης των ΔΕΔ-Μ κατά το διάστημα αυτό. Επιπλέον, κατά το διάστημα 2002 – 2003 υπογραμμίστηκε και πάλι η σημασία των παγκόσμιων δορυφορικών συστημάτων πλοήγησης (GNSS). Για το σύστημα “Galileo” διατέθηκε συνολικό ποσόν 250 εκατομμύρια ευρώ (21,0%) ενώ ακόμη 52,4 εκατομμύρια ευρώ (4,4%) διατέθηκαν για το συνδεδεμένο έργο ευρωπαϊκής γεωστατικής υπηρεσίας κάλυψης ναυσιπλοΐας (EGNOS).

3.3.2 Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)

Κατά τα έτη 2002 και 2003 το ΕΤΠΑ διέθεσε ενίσχυση για επενδύσεις σε υποδομή ΔΕΔ-Μ στους τομείς τους επιλέξιμους για χρηματοδότηση με βάση τους στόχους 1 και 2. Σε αντίθεση με άλλα κοινοτικά ταμεία, η διαχείριση του ΕΤΠΑ ήταν αποκεντρωμένη στα κράτη μέλη. Με βάση τους κανονισμούς που καλύπτουν το διάστημα 2000-2006, τα δεδομένα που έχουν καταχωρηθεί σε κοινοτικό επίπεδο δεν παρέχουν δυνατότητα διάκρισης ανά έτος μεταξύ σχετικών δαπανών ΔΕΔ και εκτός ΔΕΔ στον τομέα, παραδείγματος χάρη, των μεταφορών. Συνεπώς επί του παρόντος δεν είναι διαθέσιμα λεπτομερή και ακριβή αριθμητικά δεδομένα για τις δαπάνες ΕΤΠΑ που αφορούν έργα ΔΕΔ ενώ τα αριθμητικά δεδομένα που παρέχονται πρέπει να θεωρηθούν ως οι καλύτερες δυνατές εκτιμήσεις.

Με βάση τα κονδύλια για την περίοδο 2000-2006 (στόχοι 1 και 2), που διατέθηκαν κατά τα έγγραφα προγραμματισμού των κρατών μελών, τα συνολικά κονδύλια ΕΤΠΑ για όλες τις επενδύσεις μεταφορών εκτιμάται ότι ανέρχονται σε 34,1 δισεκατομμύρια ευρώ για το σύνολο της περιόδου, περιλαμβανόμενων δαπανών ΔΕΔ και εκτός ΔΕΔ.

3.3.3 Ταμείο συνοχής

Ο συνολικός προϋπολογισμός του Ταμείου συνοχής 2000-2006 ανέρχεται σε 28,2 δισεκατομμύρια ευρώ, από τα οποία το ήμισυ περίπου διατέθηκε για έργα μεταφορών με μείζονα ρόλο στην ανάπτυξη του δικτύου ΔΕΔ-Μ. Κατά την περίοδο 2002 – 2003, από το Ταμείο συνοχής αναλήφθηκαν 3,03 δισεκατομμύρια ευρώ περίπου για έργα υποδομής μεταφορών στην Ελλάδα, την Πορτογαλία, την Ισπανία και την Ιρλανδία¹⁴.

3.3.4 Ταμείο ISPA

Με την παροχή στήριξης για επενδύσεις σε κοινοτικούς τομείς προτεραιότητας στις μεταφορές και στο περιβάλλον, το Μέσον για τις Διαρθρωτικές Πολιτικές Προένταξης (ISPA) συνέβαλε στην προετοιμασία των χωρών ένταξης από την κεντρική και ανατολική Ευρώπη. Όσον αφορά τα έργα υποδομής μεταφορών, το ISPA βοήθησε την κατασκευή και την αποκατάσταση υποδομής μεταφορών καθώς και στην ένταξή της στα δίκτυα μεταφορών της ΕΕ. Η συνολική συμβολή του ISPA σε έργα μεταφορών κατά τα έτη 2002 και 2003 ανήλθε σε 1,06 δισεκατομμύρια ευρώ.

3.3.5 Δάνεια Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων

Η ΕΤΕπ χρηματοδοτεί σημαντικό πλήθος έργων ΔΕΔ-Μ, υπό την προϋπόθεση ότι διενεργείται θετική αξιολόγηση τεχνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών θεμάτων και ότι τα έργα είναι συνεκτικά προς τους στόχους της ΕΕ.

¹⁴ Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ετήσια έκθεση του Ταμείου συνοχής 2002, COM (2003) 697 και ετήσια έκθεση του Ταμείου συνοχής 2003, COM (2004) 766.

Θεμελιώδους σημασίας παράμετρο για τα δάνεια της ΕΤΕπ αποτελεί η κάλυψη μέχρι του 50% των δαπανών των έργων. Άλλο πλεονέκτημα σε σχέση με τις περισσότερες εμπορικές τράπεζες είναι ο μακρότερος χρόνος δανεισμού. Επιπλέον, τα δάνεια της ΕΤΕπ παρέχονται χωρίς την ανάγκη πριμοδοτήσεων ειδικών για συγκεκριμένο έργο, διότι η ΕΤΕπ απαιτεί τα δάνεια να καλύπτονται από εγγύηση.

Τα δάνεια ΕΤΕπ κατά τα έτη 2002 και 2003 ανήλθαν σε 12 δισεκατομμύρια ευρώ περίπου ενώ για την περίοδο 2004 – 2010 από την ΕΤΕπ θα είναι διαθέσιμα περίπου 50 δισεκατομμύρια ευρώ ως δάνεια έργων ΔΕΔ-Μ.

3.3.6 Γενική αξιολόγηση πηγών χρηματοδότησης

Είναι δυνατόν να συναχθεί ότι η εθνική δημόσια χρηματοδότηση συνέβαλε με κατά πολύ μεγαλύτερο μέρος στις επενδύσεις για δίκτυα ΔΕΔ-Μ κατά την περίοδο 2002 – 2003. Σε συνδυασμό με την ιδιωτική χρηματοδότηση ανήλθε στο 78% περίπου του συνολικού ύψους επενδύσεων σε υποδομή ΔΕΔ-Μ. Αν και δεν είναι εύκολο να προσδιοριστεί ακριβώς το ποσό της ιδιωτικής χρηματοδότησης (διότι είναι δύσκολο να αποκτηθούν δεδομένα σχετικά με επενδύσεις όσον αφορά την υποδομή στον ιδιωτικό τομέα (π.χ. λιμένες και αερολιμένες)), συνολικά δεν αντιπροσωπεύει συγκριτικά σημαντικό μέρος.

Για το λόγο αυτό η εθνική δημόσια χρηματοδότηση εξακολουθεί να παραμένει πηγή χρηματοδότησης έργων σχετικών ΔΕΔ-Μ.

Η στήριξη από την ΕΤΕπ κατά την περίοδο 2002 – 2003 ήταν η δεύτερη μεγαλύτερη πηγή χρηματοδότησης από την οποία αντλήθηκαν περίπου 12 δισεκατομμύρια ευρώ ως δάνεια (14,6%). Η χρηματοδότηση από τα υπόλοιπα κοινοτικά ταμεία (Ταμείο συνοχής, ΕΤΠΑ, ΙΣΠΑ και προϋπολογισμός ΔΕΔ-Μ) ήταν σχετικά χαμηλή, με μερίδια κυμαινόμενα από 1,2% (ΕΤΠΑ), 1,3% (ΙΣΠΑ), 1,4% (προϋπολογισμός ΔΕΔ-Μ) έως 3,7% (Ταμείο συνοχής).

Πίνακας 1: Κατανομή πηγών χρηματοδότησης ΔΕΔ-Μ, σε εκατομμύρια ευρώ

	2002	2003	2002-03	%
Προϋπολογισμός ΔΕΔ-Μ	563,4	626,6	1.190,0	1,4%
ΙΣΠΑ	539,1	524,7	1.063,8	1,3%
Ταμείο συνοχής	1.504,6	1.526,1	3.030,7	3,7%
ΕΤΕπ	5.897,8	6.090,9	11.988,7	14,6%
ΕΤΠΑ (εκτίμηση)	500,0	500,0	1.000,0	1,2%
Εθνικός προϋπολογισμός & ιδιωτικές πηγές	29.540,4	34.474,4	64.014,8	77,8%
Σύνολο	38.545,3	43.742,7	82.288,0	100,0%

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η συνολική επένδυση στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ-27 κατά τη διετία 2002 – 2003 έδειξε ότι οι μέσες ετήσιες επενδύσεις στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ σε σύγκριση με τα έτη 2000 και 2001 αυξήθηκαν.

Επειδή όμως οι εν λόγω επενδύσεις υπολογίζονται σε σταθερές τιμές και μετά από συζητήσεις με εκπροσώπους των κρατών μελών, είναι εμφανές ότι η εκτιμώμενη επένδυση στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ μπορεί να είναι παραπλανητική. Π.χ. η Ιταλία, λόγω εξαιρετικά εντατικής επενδυτικής περιόδου κατά τα έτη 2002 και 2003, διέθεσε περισσότερο από 22 δισεκατομμύρια ευρώ για το ΔΕΔ-Μ. Η μέση ετήσια επένδυση κατά τα δύο αυτά έτη ήταν σχεδόν διπλάσια σε σύγκριση με την προηγούμενη εξαετία. Επιπλέον, το ποσόν αυτό των 22 δισεκατομμύρια ευρώ αντιπροσωπεύει περισσότερο από το 25% των συνολικών επενδύσεων στην ΕΕ-27. Λαμβανομένου υπόψη αυτού του γεγονότος και μετά από λεπτομερέστερη ανάλυση των επενδύσεων, είναι εμφανές ότι οι συνολικές επενδύσεις ανά χώρα σε σύγκριση με την αύξηση του ΑΕΠ – ειδικά στην ΕΕ-15 – μειώθηκαν. Π.χ. στη Δανία μόνο το 0,09% του ΑΕΠ δαπανήθηκε για το ΔΕΔ-Μ ενώ στη Σλοβενία περίπου το 1,46% του ΑΕΠ δεσμεύθηκε για την ανάπτυξη του δικτύου ΔΕΔ-Μ.

Σχετικά με την χρηματοδότηση, μπορεί να συναχθεί ότι η εθνική δημόσια χρηματοδότηση εξακολούθησε με μεγάλη διαφορά να συμβάλλει κατά το μεγαλύτερο μέρος στις επενδύσεις για το δίκτυο ΔΕΔ-Μ. Για να βελτιστοποιηθεί η χρήση των πολύτιμων κοινοτικών πόρων και να διευκολυνθεί η συντονισμένη εκτέλεση ορισμένων έργων, ιδίως διασυνοριακών, η Επιτροπή, σε συμφωνία με τα οικεία κράτη μέλη και μετά από διαβουλεύσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, όρισε πρόσωπα αποκαλούμενα “Ευρωπαϊκοί συντονιστές”. Ο ευρωπαϊκός συντονιστής ενεργεί στο όνομα και για λογαριασμό της Επιτροπής και πρέπει να εργάζεται για την επιτάχυνση της εκτέλεσης των έργων κοινού ενδιαφέροντος.

Η ολοκλήρωση των 30 έργων προτεραιότητας για διεθνή κυκλοφορία μέχρι το έτος 2020 βρίσκεται, γενικά, σε καλό δρόμο. Έτσι, το ετήσιο ύψος επενδύσεων κατά τα έτη 2002 και 2003 ανήλθε σε 40 περίπου δισεκατομμύρια ευρώ. Στην εξάλειψη των συμφορήσεων, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα, εξακολουθεί να υπάρχει υστέρηση και είναι ανάγκη να υπάρξει βελτίωση.