



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 7.7.2011  
COM(2011) 415 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ  
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**Η ΕΕ και οι γειτονικές της περιοχές: Ανανεωμένη προσέγγιση συνεργασίας στις  
μεταφορές**

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### Σκοπός

Οι μεταφορές συμβάλλουν σημαντικά στην ευημερία της Ευρώπης. Επιτρέπουν την αποτελεσματική διανομή των εμπορευμάτων και την ελεύθερη μετακίνηση των πολιτών. Η ΕΕ είναι μείζων πολιτικός και οικονομικός εταίρος χωρών των γειτονικών περιοχών. Η ενισχυμένη συνεργασία στον τομέα των μεταφορών μπορεί να αποβεί καταλυτική για τους γείτονές μας ώστε να καταστούν οικονομικά ισχυρότεροι και πολιτικά σταθερότεροι. Οι πολίτες και οι επιχειρήσεις της ΕΕ και των γειτονικών περιοχών είναι αυτές που ωφελούνται άμεσα από τη βελτιωμένη συνεργασία στις μεταφορές, η οποία αποβλέπει στη μείωση ταυτόχρονα του χρόνου και των πόρων που δαπανώνται στη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών. Η μεγαλύτερη ενοποίηση της αγοράς μπορεί επίσης να βοηθήσει στη δημιουργία νέων ευκαιριών για τις επιχειρήσεις τόσο στην ΕΕ όσο και τις γειτονικές περιοχές.

Στην παρούσα ανακοίνωση περιγράφεται ανανεωμένη συνεργασία πολιτικής μεταφορών με τις γειτονικές περιοχές της ΕΕ, βασιζόμενη στην ανακοίνωση της Επιτροπής του 2007<sup>1</sup>, η οποία εστιαζόταν στις πτυχές των υποδομών. Καλύπτει τόσο την ευρωπαϊκή πολιτική γειτονίας (ΕΠΓ)<sup>2</sup> όσο και τις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες<sup>3</sup>, δίνοντας την κύρια έμφαση στις χώρες ΕΠΓ. Η υψηλού επιπέδου συνεργασία στις μεταφορές που έχει ήδη επιτευχθεί με τις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες μπορεί να αποτελέσει υπόδειγμα για τη βελτίωση των μεταφορικών συνδέσεων με τις γειτονικές περιοχές<sup>4</sup>.

Η Επιτροπή επανεξέτασε ήδη την ΕΠΓ, το μόνο πλαίσιο πολιτικής για τις σχέσεις της ΕΕ με τις γείτονες χώρες εταίρους<sup>5</sup> και πρότεινε νέα **απάντηση στις αλλαγές που συντελούνται στις γειτονικές της χώρες**. Σύμφωνα με την εν λόγω απάντηση, η συνεργασία στις μεταφορές θα προσαρμοσθεί στις ανάγκες κάθε επί μέρους περιοχής. Η ΕΕ θα διαφοροποιήσει περισσότερο τον τομέα των μεταφορών ανάλογα με τις φιλοδοξίες κάθε χώρας και την ετοιμότητά της να συγκλίνει περισσότερο προς την ΕΕ. Η στήριξη της ΕΕ, υπό μορφή είτε χρηματοδότησης συνδέσεων μεταφορικών υποδομών είτε μεγαλύτερης πρόσβασης στην αγορά, θα εξαρτηθεί από την πρόοδο στις γειτονικές χώρες.

### Πλαίσιο πολιτικής

Με την έναρξη ισχύος της **συνθήκης της Λισαβόνας**, η ΕΕ έχει δεσμευθεί να αναπτύξει ιδιαίτερες σχέσεις με τις γειτονικές χώρες (άρθρο 8 της ΣΕΕ). Η Συνθήκη προβλέπει επίσης ότι η Ένωση μπορεί να αποφασίσει να συνεργασθεί με τρίτες χώρες προκειμένου να προωθήσει έργα αμοιβαίου ενδιαφέροντος και να εξασφαλίσει τη διαλειτουργικότητα των δικτύων (άρθρο 171 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ).

---

<sup>1</sup> Επέκταση των κύριων αξόνων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών στις γειτονικές χώρες, COM(2007) 32 της 31.1.2007.

<sup>2</sup> ΕΠΓ προς ανατολάς: Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν, Λευκορωσία, Γεωργία, Μολδαβία· ΕΠΓ προς νότο: Αλγερία, Αίγυπτος, Ισραήλ, Ιορδανία, Λίβανος, Λιβύη, Μαρόκο, Κατεχόμενα Παλαιστινιακά Εδάφη, Συρία, Τυνησία.

<sup>3</sup> Υποψήφιες χώρες: Κροατία, πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, Μαυροβούνιο και Τουρκία. Δυνητικά υποψήφιες χώρες: Αλβανία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Σερβία, Κοσσυφοπέδιο (σύμφωνα με την απόφαση UNSCR 1244/99).

<sup>4</sup> Η παρούσα ανακοίνωση δεν αφορά την Ισλανδία, τη Νορβηγία, τη Ρωσία και την Ελβετία.

<sup>5</sup> COM(2011) 303 της 25.5.2011.

Στην **στρατηγική «Ευρώπη 2020»** προσδίδεται ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξη των εξωτερικών πτυχών των εσωτερικών μας πολιτικών για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης της ΕΕ. Αυτό ισχύει ιδίως στην πολιτική μεταφορών, διότι οι αποτελεσματικές διελεύσεις συνόρων, οι βραχύτερες και ταχύτερες συνδέσεις και η ελευθέρωση των αγορών διευκολύνουν τη ροή εμπορευμάτων και επιβατών μέσω των συνόρων της ΕΕ.

Τον Μάρτιο του 2011, η Επιτροπή εξέδωσε **Χάρτη πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών**<sup>6</sup> με σκοπό να αυξηθεί η κινητικότητα και να τροφοδοτηθεί η ανάπτυξη και η απασχόληση. Στον εν λόγω χάρτη, η Επιτροπή πρότεινε να επεκταθεί η πολιτική της ΕΕ για τις μεταφορές και τις υποδομές στους άμεσους γείτονές μας και να ανοιχθούν οι αγορές των τρίτων χωρών στις μεταφορές.

Η Επιτροπή **εξετάζει** προς το παρόν την **πολιτική για το ΔΕΔ-Μ**. Η πολιτική αυτή αποβλέπει στην καλύτερη σύνδεση του ΔΕΔ-Μ με τα δίκτυα υποδομών των γειτονικών χωρών.

Επίσης, η ΕΕ έχει καταστρώσει **μακροοικονομικές περιφερειακές στρατηγικές**, όπως η στρατηγική της ΕΕ για την περιοχή του Δούναβη<sup>7</sup>, με τις οποίες επιδιώκεται να βελτιωθεί η κινητικότητα μεταξύ των περιοχών και να συμπεριληφθούν ορισμένες χώρες των γειτονικών περιοχών.

## **2. ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΕΝΟΠΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΕΡΕΣ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ**

Η μεγαλύτερη ενοποίηση των αγορών μεταφορών της ΕΕ με τις υποψήφιες χώρες και τις χώρες ΕΠΓ μπορεί **να καταστήσει τις συνδέσεις μεταφορών ταχύτερες, φθηνότερες και αποτελεσματικότερες**, προς όφελος των πολιτών και των επιχειρήσεων. Οι προοπτικές μεγαλύτερης ενοποίησης της αγοράς θα εξαρτηθούν από την ικανότητα και την ετοιμότητα των γειτονικών χωρών να υιοθετήσουν πρότυπα ισοδύναμα με εκείνα της ΕΕ σε πεδία όπως η ασφάλεια, η προστασία από έκνομες ενέργειες, η περιβαλλοντική προστασία και η υγεία και η ασφάλεια των εργαζομένων. Στην παρούσα ανακοίνωση περιγράφονται βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα μέτρα σε όλους τους τρόπους μεταφοράς – οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές, θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές – για να συνδεθούν τα συστήματα μεταφορών της ΕΕ με εκείνα των γειτόνων της.

Οι εργασίες για τη μεγαλύτερη ενοποίηση της αγοράς μεταφορών άρχισαν με τις διεξαγόμενες διαπραγματεύσεις για τις συμφωνίες σύνδεσης με τις χώρες της Ανατολικής Εταιρικής Σχέσης<sup>8</sup>. Σκοπός των συμφωνιών αυτών είναι η δημιουργία ζώνης ελευθέρων συναλλαγών με την ΕΕ. Όσον αφορά την πολιτική γειτονίας στα νότια της ΕΕ, μακροπρόθεσμος στόχος είναι να ολοκληρωθεί η Ευρωμεσογειακή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών. Στο πλαίσιο της στρατηγικής διεύρυνσης και των διαπραγματεύσεων προσχώρησης, η ΕΕ βοηθά τις υποψήφιες χώρες να ευθυγραμμισθούν με το κεκτημένο της

<sup>6</sup> Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών, COM(2011) 144 της 28.3.2011.

<sup>7</sup> Στους στόχους της στρατηγικής περιλαμβάνονται η βελτίωση διασύνδεσης μεταξύ οκτώ κρατών μελών και έξι γειτονικών χωρών (Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Κροατία, Μολδαβία, Μαυροβούνιο, Σερβία, Ουκρανία), COM(2010) 715 της 8.12.2010.

<sup>8</sup> Δεν πραγματοποιούνται διαπραγματεύσεις με τη Λευκορωσία. Η Ανατολική Εταιρική Σχέση άρχισε το 2009 για να εμβαθυνθούν οι σχέσεις της ΕΕ με την Αρμενία, το Αζερμπαϊτζάν, τη Λευκορωσία, τη Γεωργία, τη Μολδαβία και την Ουκρανία.

ΕΕ, ώστε να δημιουργηθούν κατάλληλες συνθήκες για την ενοποίηση της αγοράς μεταφορών. Παραδείγματος χάριν, στο σχέδιο συνθήκης ίδρυσης της κοινότητας μεταφορών με τα Δυτικά Βαλκάνια προτείνεται προοδευτική ενοποίηση της αγοράς με βάση το κεκτημένο της ΕΕ στα πεδία της ασφάλειας και της προστασίας, του περιβάλλοντος και των εργασιακών θεμάτων.

## 2.1. Αεροπορικές μεταφορές

Στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, η μεγαλύτερη ενοποίηση με τους γείτονες της ΕΕ κατευθύνεται από το στόχο δημιουργίας ευρύτερου **Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου (ΚΕΑΧ)**, ο οποίος θα καλύπτει 1 δισεκατομμύριο κατοίκους στην ΕΕ και όλες τις γειτονικές χώρες νότια και ανατολικά των συνόρων της<sup>9</sup>. Καθώς οι περισσότερες χώρες βρίσκονται από την άλλη πλευρά των ακτών της ΕΕ ή σε μεγάλη απόσταση από τις ευρωπαϊκές πρωτεύουσες, οι αερομεταφορές διαδραματίζουν καίριο ρόλο στις επιβατικές μεταφορές. Η ετήσια αύξηση του αριθμού επιβατών μεταξύ της ΕΕ και των γειτόνων της προς νότο ήταν κατά μέσο όρο 6,7% και 11,6% μεταξύ της ΕΕ και των γειτόνων της προς ανατολάς κατά την περίοδο 2004-2009. Νότια, το Μαρόκο ανήκει ήδη στον Κοινό Ευρωπαϊκό Αεροπορικό Χώρο και παρατηρείται 14,6% μέση ετήσια αύξηση της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών από και προς την ΕΕ. Προς Ανατολάς, η μεγαλύτερη μεταφορά επιβατών σημειώθηκε μεταξύ Ουκρανίας και ΕΕ (2,7 εκατομμύρια επί συνόλου 3,5 εκατομμυρίων επιβατών το 2009)<sup>10</sup>.

Η πολιτική ΚΕΑΧ καταστρώθηκε κατά τρόπο ώστε να καταστεί δυνατό το βαθμιαίο άνοιγμα της αγοράς μεταξύ της ΕΕ και των γειτόνων της, σε συνδυασμό με ρυθμιστική σύγκλιση μέσω της προοδευτικής εφαρμογής των κανόνων της ΕΕ για να δοθούν νέες ευκαιρίες στους αερομεταφορείς και ευρύτερη επιλογή στους καταναλωτές. Η διαδικασία ανοίγματος της αγοράς και η ρυθμιστική σύγκλιση διεξάγονται εκ παραλλήλου, ώστε να προωθηθούν ο θεμιτός ανταγωνισμός και τα πρότυπα της ΕΕ για την ασφάλεια πτήσεων, την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, το περιβάλλον και άλλα πρότυπα. Ο ΚΕΑΧ υλοποιείται με **αναλυτικές συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών**, με τις οποίες προωθούνται εν γένει οι οικονομικές, εμπορικές και τουριστικές σχέσεις.

Διαπραγματεύσεις για αναλυτική συμφωνία αεροπορικών μεταφορών μπορούν να αρχίσουν μόλις η γειτονική χώρα αποδείξει ότι κατανοεί τους όρους και δείξει με σαφήνεια ότι δεσμεύεται να αναλάβει τις υποχρεώσεις που συνδέονται με τον ΚΕΑΧ.

Η ΕΕ έχει συνάψει τέτοιες συμφωνίες με τα Δυτικά Βαλκάνια, τη Γεωργία, την Ιορδανία και το Μαρόκο. Παρεμφερείς συμφωνίες διαπραγματεύεται η ΕΕ με το Ισραήλ, τον Λίβανο και αναμένεται να αρχίσουν σύντομα διαπραγματεύσεις με την Ουκρανία και την Τυνησία. Η Επιτροπή έχει επίσης λάβει εντολή να διαπραγματευθεί τέτοια συμφωνία με την Αλγερία. Η Επιτροπή πρότεινε να λάβει εντολή να διαπραγματευθεί με τη Μολδαβία και προτίθεται να πράξει το ίδιο με το Αζερμπαϊτζάν. Ανάλογα με το ενδιαφέρον και την ετοιμότητα των υπόλοιπων γειτονικών χωρών, η Επιτροπή θα προτείνει τη διαπραγμάτευση τέτοιων συμφωνιών.

Οι συμφωνίες που συνάπτονται με τις χώρες ΕΠΓ είναι διμερείς, ενώ οι συμφωνίες με τα Δυτικά Βαλκάνια είναι πολυμερείς. Οι πολυμερείς συμφωνίες υπερβαίνουν το πεδίο των

<sup>9</sup> Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών

<sup>10</sup> Eurostat.

διμερών, π.χ. με την άμεση εφαρμογή στις χώρες αυτές των αποφάσεων του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου για τις αεροπορικές μεταφορές.

Για να αυξηθεί η περιφερειακή ενοποίηση, το επόμενο βήμα είναι να συναφθεί πολυμερής συμφωνία με τις χώρες ΕΠΓ προς νότο και άλλη μία με τις χώρες ΕΠΓ προς Ανατολάς. Τέλος, μακροπρόθεσμος στόχος είναι να ενοποιηθούν όλες οι περιοχές και η ΕΕ σε έναν ενιαίο ΚΕΑΧ.

**Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός**, ο οποίος προς το παρόν είναι υπό υλοποίηση, θα επεκταθεί και αυτός ώστε να συμπεριλάβει τους γείτονες της ΕΕ. Ελάχιστη προϋπόθεση είναι η αναγνώριση της νομοθεσίας της ΕΕ και της αρχής καθορισμού αερομεταφορέα της ΕΕ. Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός θα βελτιώσει την ασφάλεια πτήσεων και θα μειώσει τις καθυστερήσεις, το κόστος και τις εκπομπές. Στο πλαίσιο της βαθμιαίας προσέγγισής τους στη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, οι γειτονικές χώρες της ΕΕ επιζητούν να διαμορφώσουν ή να ενταχθούν σε λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου (FAB) με κράτη μέλη της ΕΕ. Έως τον Δεκέμβριο του 2012, τα κράτη μέλη της ΕΕ πρέπει να έχουν δημιουργήσει εννέα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου, ώστε συλλογικά να διαμορφώσουν και να εξορθολογήσουν τον εναέριο χώρο τους και τις αεροπορικές διαδρομές και να ανταποκριθούν καλύτερα στις ανάγκες της αεροπορικής κίνησης.

Στα Δυτικά Βαλκάνια, η Βοσνία–Ερζεγοβίνη και η Κροατία έχουν ενταχθεί στην Κεντροευρωπαϊκή πρωτοβουλία λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου (FABCE). Όσον αφορά τις υπόλοιπες χώρες, η Αλβανία, η Αίγυπτος και η Τυνησία έχουν την ιδιότητα του συνδεδεμένου εταίρου, και η Ιορδανία και ο Λίβανος έχουν την ιδιότητα του παρατηρητή στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας BLUE MED FAB. Άλλες γειτονικές χώρες αναμένεται να συνδεθούν με παρεμφερή λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου, ώστε να ολοκληρωθεί ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός.

Αρκετές γειτονικές χώρες είναι ήδη συμβαλλόμενα μέρη του **Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας** (Eurocontrol)<sup>11</sup>. Συμμετέχουν στις εργασίες του Eurocontrol και έτσι ωφελούνται από τις υπηρεσίες του. Τα μη μέλη μπορούν να ωφελούνται από ορισμένες υπηρεσίες του Eurocontrol με βάση αιτήματα και συμφωνίες με τον Οργανισμό<sup>12</sup>. Σκοπός της συνεργασίας με τους γείτονες της ΕΕ είναι να υιοθετηθούν θέσεις στον Eurocontrol σύμφωνα με εκείνες της ΕΕ.

Αρκετές χώρες ΕΠΓ είναι ήδη δικαιούχοι στο ερευνητικό πρόγραμμα **Διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό** (SESAR), με το οποίο επιδιώκεται ο εκσυγχρονισμός της υποδομής ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη. Η ΕΕ μπορεί επίσης να συνδράμει άλλες χώρες ΕΠΓ που επιθυμούν να εκσυγχρονίσουν τα συστήματά τους διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας .

Η βελτίωση της αποτελεσματικότητας της ασφάλειας των **αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες** στις γειτονικές περιοχές είναι καίριας σημασίας για την ΕΕ. Τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες που έχει θεσπίσει η Διεθνής Οργάνωση

---

<sup>11</sup> Αλβανία, Αρμενία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Κροατία, Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, Μολδαβία, Μαυροβούνιο, Τουρκία, Σερβία και Ουκρανία

<sup>12</sup> Π.χ. οι πρωτοβουλίες της κεντρικής υπηρεσίας τελών διαδρομής (CRCO), της κεντρικής μονάδας ρύθμισης της κυκλοφορίας (CFMU) και της Ευρωπαϊκής Βάσης Δεδομένων Διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας (EAD).

Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) πρέπει να εφαρμόζονται πλήρως<sup>13</sup>. Η ΕΕ εργάζεται ήδη με γειτονικές χώρες προκειμένου να αυξηθεί η ικανότητά τους εκπλήρωσης αυτών των διεθνών υποχρεώσεων. Η ΕΕ μπορεί να βοηθήσει στην επίτευξη συμμόρφωσης με διάδοση των πληροφοριών σχετικά με την ανάπτυξη εθνικών προγραμμάτων ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών από έκνομες ενέργειες και τη διάδοση βέλτιστων πρακτικών στην εφαρμογή και τον ποιοτικό έλεγχο των μέτρων ασφαλείας. Η ρυθμιστική σύγκλιση στην περιοχή, πέραν των διεθνών προτύπων, μπορεί να διευκολυνθεί με βελτίωση των γνώσεων και εφαρμογή των διατάξεων ασφάλειας της αεροπορίας της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) και των αρχών που θέτει το πρωτογενές δίκαιο της ΕΕ.

Καίρια προτεραιότητα για την πολιτική μεταφορών της ΕΕ είναι η υψηλού επιπέδου **ασφάλεια της αεροπορίας**. Οι γειτονικές χώρες που έχουν υπογράψει αναλυτικές συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών με την ΕΕ μπορούν επίσης να συμμετέχουν στις εργασίες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας (EASA). Επιπλέον, οποιοδήποτε ευρωπαϊκό υπογράφων κράτος της ΔΟΠΑ μπορεί να συμμετέχει στις εργασίες του EASA με βάση συγκεκριμένη συμφωνία με την οποία εγκρίνει και εφαρμόζει τους κανόνες ασφαλείας της αεροπορίας της ΕΕ<sup>14</sup>.

Η Επιτροπή και ο EASA πρότειναν πρόσφατα τη δημιουργία πυρήνα στο πλαίσιο του EASA με αντικείμενο τη συνεργασία με ορισμένες γειτονικές χώρες του Νότου (Ισραήλ, Ιορδανία, Λίβανο, Μαρόκο και Τυνησία). Σκοπός είναι η εναρμόνιση των προτύπων και των διαδικασιών ασφαλείας πτήσεων μεταξύ της ΕΕ και αυτών των χωρών. Παρόμοια συνεργασία προβλέπεται με τις ανατολικές χώρες ΕΠΓ ώστε να αυξηθεί η ασφάλεια.

#### **Προτεινόμενες δράσεις**

##### **Βραχυπρόθεσμες (μέχρι το 2013)**

- Ολοκλήρωση των διεξαγόμενων διαπραγματεύσεων αναλυτικών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών και επέκταση των διαπραγματεύσεων τέτοιων συμφωνιών με άλλες ενδιαφερόμενες γειτονικές χώρες, όταν αυτές θα είναι έτοιμες
- Συνέχιση της παροχής συνδρομής στις γειτονικές χώρες για τον εκσυγχρονισμό των συστημάτων τους διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR) και διάθεση της συνδρομής αυτής και σε άλλες ενδιαφερόμενες χώρες
- Παροχή πληροφοριών, κατευθύνσεων και τεχνικής συνδρομής σε γειτονικές χώρες για την ένταξή τους σε κάποιο από τα λειτουργικά τμήματα του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου (FAB)
- Συνδρομή προς τις γειτονικές χώρες για να επιτύχουν τη συμμόρφωσή τους προς τα ευρωπαϊκά πρότυπα ασφαλείας της αεροπορίας
- Συνεργασία με τους γείτονες της ΕΕ για να υιοθετήσουν θέσεις στον Eurocontrol σύμφωνα με εκείνες της ΕΕ
- Συνδρομή προς τις γειτονικές χώρες για να επιτύχουν τα ενωσιακά και τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας της αεροπορίας

##### **Πιο μακροπρόθεσμες**

- Παγίωση συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών με τις ανατολικές και τις νότιες

<sup>13</sup> Παράρτημα 17 για την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες της σύμβασης του Σικάγου

<sup>14</sup> Κανονισμός 216/2008, άρθρο 66.

χώρες ΕΠΓ αντίστοιχα με σκοπό να ολοκληρωθεί ο ΚΕΑΧ

- Επέκταση της συνεργασίας για την ασφάλεια της αεροπορίας υπό τη αιγίδα του ΕΑΣΑ στις ανατολικές χώρες ΕΠΓ και τις υπόλοιπες νότιες χώρες ΕΠΓ
- Πλήρης ένταξη των γειτονικών χωρών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

## 2.2. Θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές

Από άποψη χωρητικότητας, το 90% των εμπορευμάτων μεταφέρονται μεταξύ ΕΕ και υπόλοιπου κόσμου δια θαλάσσης. Το όραμα για τις θαλάσσιες μεταφορές είναι να δημιουργηθεί ποιοτική και ανταγωνιστική ναυτιλία με καλές επιδόσεις όσον αφορά το περιβάλλον, την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες. Είναι προς το κοινό συμφέρον της ΕΕ και των γειτόνων της, με τις οποίες μοιράζεται τις ίδιες περιφερειακές θάλασσες.

Στα Δυτικά Βαλκάνια, στο σχέδιο συνθήκης ίδρυσης της κοινότητας μεταφορών προβλέπεται η συνεργασία ώστε να εξασφαλισθεί σύγκλιση με τα πρότυπα και τις πολιτικές της ΕΕ στη ναυτιλία. Η ΕΕ θα συνεχίσει να προωθεί την **ελευθέρωση** των θαλάσσιων μεταφορών ώστε να δημιουργηθούν ισότιμοι όροι με τις γειτονικές χώρες. Αυτό ισχύει ιδίως για τις τρέχουσες προσπάθειες δημιουργίας χώρου ελεύθερων συναλλαγών στη Μεσόγειο, καθώς και ελεύθερης παροχής θαλάσσιων μεταφορών.

Η ΕΕ προωθεί τις δικές της και τις διεθνείς απαιτήσεις για την **ασφάλεια και την προστασία της ναυτιλίας και την προστασία του περιβάλλοντος**. Για να εξασφαλισθούν ισότιμοι όροι στις θάλασσες που περιβάλλουν την ΕΕ, είναι σημαντικό οι γειτονικές χώρες της ΕΕ να κυρώσουν και να εφαρμόζουν ορθά τις διεθνείς συμβάσεις που αφορούν την ασφάλεια και την προστασία της ναυτιλίας, καθώς και τους εργασιακούς και περιβαλλοντικούς όρους, και να ευθυγραμμισθούν με τα πρότυπα της ΕΕ. Προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή παρέχει τεχνική συνδρομή. Η ΕΕ επιζητεί επίσης την ενεργό συνεργασία με τις γειτονικές χώρες υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ).

Οι χαμηλότερου επιπέδου κανόνες για την ασφάλεια και την προστασία, το περιβάλλον και τα θέματα κοινωνικού χαρακτήρα, το φορολογικό ντάμπινγκ και οι μεροληπτικές πρακτικές σε θέματα τιμολόγησης στις γειτονικές χώρες μπορούν να στρεβλώσουν τον θεμιτό ανταγωνισμό. Σκοπός της συνεργασίας με τις γειτονικές χώρες είναι να αποφευχθεί αυτό το ενδεχόμενο με την καθιέρωση παρεμφερών κανόνων. Οι επιχειρήσεις της ΕΕ έχουν άμεσα οφέλη από αυτή την προσέγγιση.

Για να προωθηθεί η **ασφάλεια και η προστασία της ναυτιλίας**, όπως και η προστασία του περιβάλλοντος, η ΕΕ θα συνεχίσει να παρέχει τεχνική συνδρομή στους γείτονές μας στο πλαίσιο των περιφερειακών έργων SAFEMED προς νότο και SASEPOL προς ανατολάς. Επιπλέον, η ΕΕ συζητεί πρόταση της Επιτροπής για την επέκταση της εντολής του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (ΕΜΣΑ) να παρασχεθεί τεχνική συνδρομή στις χώρες ΕΠΓ.

Για να βελτιωθεί περαιτέρω η ασφάλεια και η προστασία της ναυτιλίας και η αντιμετώπιση θαλάσσιων περιστατικών, η Επιτροπή θα προωθήσει τη συμμετοχή των γειτονικών χωρών

στο SafeSeaNet, το σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων του EMSA, και τη δημιουργία υποδομών θαλάσσιας επιτήρησης στις χώρες αυτές, οι οποίες είναι αναγκαίες για τη συμμετοχή τους. Επίσης, για να αντιμετωπίζονται καλύτερα οι παράνομες απορρίψεις από πλοία και να εντοπίζονται όσοι ρυπαίνουν τη θάλασσα, η Επιτροπή θα προωθήσει τη συμμετοχή των γειτονικών χωρών στη δορυφορική υπηρεσία CleanSeaNet που λειτουργεί ο EMSA. Η CleanSeaNet προσφέρει ήδη σε όλα τα παράκτια κράτη μέλη και τις υπονήφιες χώρες, όπως και στην Ισλανδία και τη Νορβηγία, υπηρεσίες εντοπισμού πετρελαιοκηλίδων σε πραγματικό χρόνο από την ανάλυση δορυφορικών εικόνων.

Σε γενικές γραμμές, οι γειτονικές χώρες της ΕΕ δεν επιτελούν σωστά τον ρόλο τους ως **κράτη σημαίας**. Με βάση τους όρους του μνημονίου συνεννόησης του Παρισιού για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα, το οποίο είναι ο σημαντικότερος δείκτης των επιδόσεων των κρατών σημαίας, το Αζερμπαϊτζάν, η Αλγερία, η Τυνησία και το Μαρόκο είναι στον γκρίζο κατάλογο, και η Ουκρανία, η Γεωργία, η Μολδαβία, η Αλβανία, ο Λίβανος, η Λιβύη, η Συρία και η Αίγυπτος είναι στον μαύρο κατάλογο.

Για να βελτιωθεί η εφαρμογή των αρμοδιοτήτων των κρατών σημαίας, οι χώρες που είναι στον μαύρο κατάλογο ενθαρρύνονται να εξετάσουν τα οφέλη που θα έχουν από την εφαρμογή του συστήματος ελέγχου των κρατών μελών του ΔΝΟ. Ο έλεγχος του ΔΝΟ είναι προς το παρόν εθελοντικός, θα καταστεί όμως υποχρεωτικός από το 2014. Η ΕΕ θα συνεχίσει να παρέχει τη συνδρομή της στους γείτονές της για να βελτιώσουν τις επιδόσεις τους ως κράτη σημαίας.

Ο **Ευρωπαϊκό Χώρος Θαλάσσιων Μεταφορών** χωρίς σύνορα, πιο μακροπρόθεσμα, θα μετατραπεί σε «γαλάζια ζώνη» ελεύθερης ναυτιλιακής κίνησης εντός της Ευρώπης και γύρω από αυτήν. Σκοπός είναι να απλουστευθούν οι διατυπώσεις για τα πλοία που κινούνται μεταξύ λιμένων της ΕΕ. Συμπεριλαμβάνεται η εγκατάσταση ηλεκτρονικών συστημάτων για την ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ πλοίων και ξηράς. Σύμφωνα με την ιδέα της «γαλάζιας ζώνης», η συνεργασία με τις γειτονικές χώρες αποβλέπει στην απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών στην **ακτοπλοΐα**, την καθιέρωση ενιαίας διοικητικής θυρίδας για τις λιμενικές διατυπώσεις και την εξασφάλιση διαλειτουργικότητας των πληροφορικών συστημάτων.

Οι **ναυτικοί** των γειτονικών χωρών που συμμορφώνονται προς τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα (Διεθνής σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών) επιτρέπεται να εργάζονται σε πλοία της ΕΕ. Κατόπιν αιτήματος των κρατών μελών και με την υποστήριξη του EMSA, η Επιτροπή αξιολογεί τις διαδικασίες πιστοποίησης των ναυτικών και των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων στις γειτονικές χώρες. Η ΕΕ έχει αναγνωρίσει τις περισσότερες γειτονικές χώρες<sup>15</sup>. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρέχει τεχνική συνδρομή στις γειτονικές χώρες για να βελτιώσουν την εκπαίδευση των ναυτικών τους.

Συνεισφέροντας σε μια πιο στρατηγική προσέγγιση στα θέματα της ναυτιλίας σε συνεργασία με όλους τους κλάδους μεταξύ των οποίων και οι μεταφορές στη Μεσόγειο, η Επιτροπή με τον ΔΝΟ και την ΕΤΕπ άρχισαν ένα έργο για να προσδιορισθούν πιλοτικές δράσεις με σκοπό να βελτιωθεί η συνεργασία μεταξύ ναυτιλιακών παραγόντων στα πεδία της ασφάλειας και επιτήρησης της ναυτιλίας, των εργασιακών πτυχών και της εκπαίδευσης και των επενδύσεων στις ναυτιλιακές υποδομές.

---

<sup>15</sup> Η ΕΕ έχει ήδη αναγνωρίσει την Αλγερία, την Κροατία, το Ιράν, το Ισραήλ, την Τυνησία, την Τουρκία και την Ουκρανία. Ορισμένες άλλες χώρες είναι υπό αξιολόγηση, και συγκεκριμένα το Αζερμπαϊτζάν, η Αίγυπτος, η Ιορδανία και το Μαρόκο. Η αναγνώριση της Γεωργίας αποσύρθηκε το 2010.



Σκοπός της πολιτικής **εσωτερικής ναυσιπλοΐας** της ΕΕ είναι να επιτευχθούν αποτελεσματικές και βιώσιμες πλωτές μεταφορές. Είναι σημαντικό οι γειτονικές χώρες της ΕΕ να εφαρμόζουν τις σχετικές διεθνείς συνθήκες ώστε να εξασφαλισθεί ισοδύναμη ασφάλεια της εσωτερικής ναυσιπλοΐας με εκείνη του επιπέδου της ΕΕ, καθώς και ισοδύναμοι περιβαλλοντικοί και κοινωνικοί όροι. Η Επιτροπή θα συνδράμει τις γειτονικές χώρες στην επίτευξη των στόχων αυτών.

Για να προωθηθεί η ασφάλεια, η αποτελεσματικότητα και η ανταλλαγή δεδομένων, η Επιτροπή θα συνεργασθεί με τις αντίστοιχες γειτονικές χώρες στο πλαίσιο των **υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας**.

Όσον αφορά τη ναυσιπλοΐα στον Δούναβη, στη **στρατηγική της ΕΕ για την περιοχή του Δούναβη** προτείνονται δράσεις για να αξιοποιηθεί πλήρως το δυναμικό της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στην αγορά στη συγκεκριμένη περιοχή, στην οποία ενδιαφερόμενες είναι πέντε γειτονικές χώρες, ήτοι η Βοσνία-Ερζεγοβίνη, η Κροατία, η Μολδαβία, η Σερβία και η Ουκρανία. Η Επιτροπή υποστηρίζει τον εκσυγχρονισμό της Επιτροπής Δούναβη στο πλαίσιο της αναθεωρημένης σύμβασης του Βελιγραδίου. Το κείμενο της εν λόγω σύμβασης, στην οποία η Επιτροπή διαπραγματεύθηκε την ένταξη της ΕΕ, έχει συμφωνηθεί αλλά εκκρεμεί η υπογραφή του. Η Επιτροπή παροτρύνει τα υπογράφοντα κράτη να επιλύσουν τη διαφορά.

#### **Προτεινόμενες δράσεις**

##### **Βραχυπρόθεσμες (μέχρι το 2013)**

- Συνδρομή στις γειτονικές χώρες για να βελτιώσουν τις επιδόσεις τους ως κράτη σημαίας και να συμμορφωθούν προς τα πρότυπα ασφάλειας και προστασίας της ναυτιλίας, καθώς και προς τα εργασιακά πρότυπα.
- Επέκταση της εντολής του EMSA ώστε να παρασχεθεί τεχνική συνδρομή στις γειτονικές χώρες.
- Προώθηση της συμμετοχής των γειτονικών χωρών στα προγράμματα SafeSeaNet και CleanSeaNet.
- Συνεργασία με τις γειτονικές χώρες προκειμένου να απλουστευθούν οι διαδικασίες στην ακτοπλοΐα σύμφωνα με την ιδέα του Ευρωπαϊκού Χώρου Θαλάσσιων Μεταφορών και της «γαλάζιας ζώνης».
- Συνδρομή προς τις γειτονικές χώρες για να επιτύχουν τα ενωσιακά και τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας στην εσωτερική ναυσιπλοΐα.
- Ενεργός συστράτευση προκειμένου να αρχίσει εκ νέου η διαδικασία εκσυγχρονισμού της Επιτροπής Δούναβη.

##### **Πιο μακροπρόθεσμες**

- Προώθηση περαιτέρω ένταξης των γειτονικών χωρών στη «γαλάζια ζώνη» ελεύθερης ναυτιλιακής κίνησης εντός της Ευρώπης και γύρω από αυτήν.

### **2.3. Οδικές μεταφορές**

Οι οδικές μεταφορές διαδραματίζουν καίριο ρόλο στις εμπορικές ροές με τις γειτονικές χώρες με τις οποίες η ΕΕ έχει χερσαία σύνορα. Ωστόσο, οι δυσκίνητες διοικητικές διαδικασίες στις **διελεύσεις συνόρων** παραμένουν εμπόδιο στην αποτελεσματική ροή εμπορευμάτων μεταξύ

της ΕΕ και των γειτόνων της ανατολικά. Κατά μέσο όρο, το 40% του συνολικού χρόνου μεταφοράς<sup>16</sup> δαπανάται στα σύνορα λόγω των διαφορετικών διοικητικών διαδικασιών. Είναι συνεπώς άκρως σημαντικό να διευκολυνθούν οι διαδικασίες κατά τη διέλευση των συνόρων για την τόνωση του εμπορίου με την περικοπή χρόνου και κόστους.

Η Επιτροπή έχει προγραμματίσει στρατηγικά πλαίσια **τελωνειακής συνεργασίας** με τη Λευκορωσία, τη Μολδαβία και την Ουκρανία ώστε να εξασφαλισθεί η διευκόλυνση του εμπορίου, σε συνδυασμό με την προστασία των πολιτών στα ανατολικά σύνορα της ΕΕ, με δέσμη δράσεων προτεραιότητας. Μεταξύ αυτών είναι οι ασφαλείς και ρέουσες λωρίδες, η διαχείριση των κινδύνων και η καταπολέμηση της απάτης, όπως και η στήριξη του εκσυγχρονισμού των τελωνειακών υποδομών και διαδικασιών.

Τα χαμηλά επίπεδα **οδικής ασφάλειας** στις γειτονικές χώρες είναι ένα θέμα που ανησυχεί ιδιαίτερα την ΕΕ. Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας με την εκπαίδευση, τη διάδοση βέλτιστων πρακτικών, την ευαισθητοποίηση και την προώθηση ασφαλέστερων οδικών υποδομών, στις οποίες περιλαμβάνεται η ασφαλής στάθμευση, αποτελούν προτεραιότητα στα θέματα συνεργασίας της ΕΕ με τις γειτονικές περιοχές. Η Επιτροπή θα διερευνήσει τη δυνατότητα επέκτασης των υπηρεσιών των κοινών ευφυών συστημάτων μεταφοράς της ΕΕ (όπως το eCall<sup>17</sup>) στις γειτονικές χώρες. Η θνησιμότητα που οφείλεται σε τραυματισμούς από τροχαία ατυχήματα είναι αισθητά υψηλότερη στις περισσότερες ανατολικές χώρες εταίρους (21,5 ανά 100.000 άτομα στην Ουκρανία, 16,8 στη Γεωργία, 15,1 στη Μολδαβία ) σε σύγκριση με τον μέσο όρο στην Ευρώπη (6,1 ανά 100.000 άτομα)<sup>18</sup>. Το ίδιο ισχύει στις νότιες χώρες ΕΠΓ.

Για να εξασφαλισθούν ισότιμοι όροι στην παγκόσμια αγορά αυτοκινήτων, είναι σημαντικό οι γειτονικές χώρες να κυρώσουν και να εφαρμόζουν τα ενωσιακά και τα διεθνή πρότυπα για την **ασφάλεια των οχημάτων** και τις **περιβαλλοντικές επιδόσεις**<sup>19</sup>. Η ΕΕ επιδιώκει στο θέμα αυτό την ενεργό συνεργασία με τις γειτονικές χώρες στην ΟΕΕ/ΟΗΕ.

**Οι οδικές μεταφορές** παραμένουν σημαντικές για την εξασφάλιση αποτελεσματικής εφοδιαστικής αλυσίδας μεταποιημένων προϊόντων, ειδικά όταν πρόκειται για μικρές αποστάσεις. Σε αντίθεση με τις αερομεταφορές, στις οποίες η ΕΕ και οι γειτονικές της χώρες έχουν προχωρήσει στο άνοιγμα της αγοράς, έχουν γίνει ολιγάριθμες ενέργειες για την ελευθέρωση της αμοιβαίας πρόσβασης στην αγορά των οδικών μεταφορών. Τα περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ έχουν διμερείς συμφωνίες οδικών μεταφορών με τις γειτονικές τρίτες χώρες. Οι συμφωνίες αυτές εξασφαλίζουν την αμοιβαία πρόσβαση στη συγκεκριμένη αγορά με βάση ποσοτώσεις. Σε πολυμερές επίπεδο, χορηγούνται επίσης ποσοτώσεις από το Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών (πρώην ECMT), αλλά αυτές οι ποσοτώσεις ανέρχονται μόνον στο 5% των συνολικών μεταφορών.

Αρκετές γειτονικές χώρες έχουν εκφράσει ενδιαφέρον για αυξημένη **πρόσβαση στην αγορά οδικών μεταφορών** στην ΕΕ. Η Ένωση πρέπει να ασκήσει την εξωτερική αρμοδιότητά της

---

<sup>16</sup> Εκτίμηση της Διεθνούς Ένωσης Οδικών Μεταφορών

<sup>17</sup> «Επαναφορά της eCall στο προσκήνιο – Σχέδιο δράσης (3<sup>η</sup> ανακοίνωση για το eSafety)», COM(2006)0723

<sup>18</sup> Δεδομένα για τις χώρες ENP από Έκθεση της Παγκόσμιας Τράπεζας «Death on Wheels» Making Roads Safe in Europe and Central Asia (No. 51667-ECA, Νοέμβριος 2009), δεδομένα για τα κράτη μέλη από τη βάση δεδομένων για τα τροχαία ατυχήματα CARE.

<sup>19</sup> Όπως τα έχει καθορίσει το Παγκόσμιο Φόρουμ για την εναρμόνιση των κανονισμών σχετικά με τα οχήματα της ΟΕΕ/ΟΗΕ.

στο συγκεκριμένο πεδίο για την εμπορική ενοποίηση με αυτές τις χώρες και να ληφθούν επίσης υπόψη οι αντίστοιχες πτυχές ασφάλειας και προστασίας, περιβάλλοντος και εργασιακών θεμάτων. Κύριος στόχος αυτής της πρωτοβουλίας θα είναι η βαθμιαία άρση των ποσοτικών περιορισμών με αντάλλαγμα την εφαρμογή προτύπων που εγγυώνται την ποιότητα των οδικών μεταφορών μεταξύ της Ένωσης και των γειτονικών χωρών, έννοια η οποία δεν περιέχεται στα τρέχοντα διμερή καθεστάτα. Το σχέδιο σύμβασης της κοινότητας μεταφορών με τα Δυτικά Βαλκάνια προβλέπει ορισμένες κοινοτικές άδειες που επιτρέπουν την πρόσβαση φορτηγών στην αγορά οδικών μεταφορών.

Για να εξασφαλισθεί η εφαρμογή παρεμφερών προτύπων στις οδικές μεταφορές στην ΕΕ και τις γειτονικές της χώρες, είναι σημαντικό να ευθυγραμμισθεί η εφαρμογή του ψηφιακού ταχογράφου στις γειτονικές χώρες σύμφωνα με τις απαιτήσεις της συμφωνίας των ΗΕ για τους κανόνες χρόνου οδήγησης και περιόδων ανάπαυσης στις διεθνείς οδικές μεταφορές (ΑΕΤΡ<sup>20</sup>). Όλα τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας ΑΕΤΡ που δεν ανήκουν στην ΕΕ (όλες οι ανατολικές χώρες εταίροι εξαιρουμένης της Γεωργίας) δεσμεύονταν νομικά να καθιερώσουν τον ψηφιακό ταχογράφο στα νέα οχήματα που ταξινομούνται από το 2010. Η ΕΕ βοήθησε τις ανατολικές χώρες ΕΠΓ στην εγκατάσταση των ψηφιακών ταχογράφων. Για να επέλθει πλήρης ευθυγράμμιση των διατάξεων της ΑΕΤΡ με τους κοινωνικούς κανόνες της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών, η Επιτροπή προτίθεται να ζητήσει εντολή ώστε η ΕΕ να καταστεί συμβαλλόμενο μέρος της ΑΕΤΡ.

**Οι οδικές επιβατικές μεταφορές** συμβάλλουν στην κινητικότητα των Ευρωπαίων πολιτών και στις τουριστικές ροές. Η συνεργασία με τους γείτονες στον τομέα των οδικών μεταφορών μπορεί να διευκολύνει τις επιβατικές μεταφορές με λεωφορεία και πούλμαν με την απλούστευση της αδειοδότησης των γραμμών με λεωφορεία και πούλμαν και με την εναρμόνιση του επιπέδου εξυπηρέτησης και ασφάλειας.

Εν προκειμένω, το πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας Interbus<sup>21</sup> πρέπει να επεκταθεί ώστε να καλύπτει όχι μόνον τις έκτακτες διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία, αλλά και τις τακτικές, και να επεκταθεί η συμφωνία στις γειτονικές χώρες που ενδιαφέρονται και είναι έτοιμες να προσχωρήσουν στη συμφωνία.

#### **Προτεινόμενες δράσεις**

##### **Βραχυπρόθεσμες (μέχρι το 2013)**

- Συνδρομή στις χώρες συμβαλλόμενα μέρη της ΑΕΤΡ στην εγκατάσταση του ψηφιακού ταχογράφου
- Βοήθεια προς τις γειτονικές χώρες στην ανάπτυξη και εφαρμογή δράσεων που ευνοούν την οδική ασφάλεια
- Μελέτη των επιπτώσεων του βαθμιαίου ανοίγματος της αγοράς οδικών μεταφορών με συγκεκριμένες γειτονικές χώρες
- Ενίσχυση της τελωνειακής συνεργασίας με τη Λευκορωσία, τη Μολδαβία και την Ουκρανία για να διευκολυνθεί η διέλευση συνόρων

<sup>20</sup> Συμφωνία για την εργασία των πληρωμάτων των οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές.

<sup>21</sup> Συμφωνία Interbus για τις έκτακτες διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν ή λεωφορεία.

- Αναζήτηση εντολής για να καταστεί η ΕΕ συμβαλλόμενο μέρος της ΑΕΤΡ

#### **Πιο μακροπρόθεσμες**

- Επέκταση του πεδίου εφαρμογής της συμφωνίας Interbus ώστε να περιληφθούν οι διεθνείς τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία και επέκταση της συμφωνίας ώστε να καλυφθούν οι χώρες ΕΠΓ

#### **2.4. Σιδηρόδρομοι**

Οι σημαντικότερες σιδηροδρομικές εμπορευματικές ροές μεταξύ της ΕΕ και των γειτονικών χωρών είναι μεταξύ ανατολικής και δυτικής Ευρώπης. Την τελευταία δεκαετία, αυξήθηκε κατά 7% ο όγκος των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών μεταξύ ΕΕ και των άμεσων γειτόνων της ανατολικά (Λευκορωσία, Μολδαβία και Ουκρανία). Έως το 2020 προβλέπεται αύξηση έως 40% στη ζήτηση εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών με τις γειτονικές χώρες της ΕΕ προς ανατολάς<sup>22</sup>.

Στην ΕΕ, η αγορά εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών άνοιξε τελείως το 2007 και τον Ιανουάριο του 2010 άνοιξε η αγορά διεθνών επιβατικών μεταφορών. Το άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών επέτρεψε σε νέες εταιρείες να εισέλθουν στην αγορά, οδήγησε σε μείωση των τιμών και αρχικά παρατηρήθηκε αύξηση των μεταφερόμενων όγκων παρά τα αποτελέσματα της οικονομικής κρίσης. Ο σιδηροδρομικός κλάδος θα μπορούσε να προωθηθεί περισσότερο με ενίσχυση της συνεργασίας στις σιδηροδρομικές μεταφορές με τις γειτονικές χώρες της ΕΕ.

**Οι εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές** θα μπορούσαν να έχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι άλλων τρόπων μεταφοράς στους μακρείς ευρωπαϊτικούς διαδρόμους, αυτό όμως προσκρούει σε φυσικά και μη εμπόδια. Παρά το γεγονός ότι οι εμπορευματικές ροές μεταξύ ΕΕ και Λευκορωσίας, Μολδαβίας και Ουκρανίας έχουν αυξηθεί τα τελευταία χρόνια, παραμένει σημαντικό να εστιασθεί στο μέλλον η συνεργασία σε καίρια θέματα όπως η βελτίωση των υποδομών και των διαδικασιών διέλευσης των συνόρων, οι οποίες εάν δεν αναπτυχθούν περαιτέρω ενδέχεται να παρακωλύσουν τη μελλοντική αύξηση του όγκου εμπορευμάτων. Τα θεμιτά, ισότιμα, διαφανή και αποτελεσματικά συστήματα χρέωσης χρήσης των σιδηροδρομικών υποδομών κατά μήκος των διαδρόμων μεταξύ της ΕΕ, των γειτόνων της ανατολικά και της Ασίας είναι αναγκαία για την πλήρη αξιοποίηση του δυναμικού της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κίνησης. Η Επιτροπή ενθαρρύνει την περιφερειακή συνεργασία στο θέμα αυτό. Στα φυσικά εμπόδια στην ανάπτυξη του εμπορίου και της εμπορευματικής κίνησης συμπεριλαμβάνονται η έλλειψη διαλειτουργικών σιδηροδρομικών συστημάτων, η ανεπαρκής τεχνολογία και το πεπαλαιωμένο τροχαίο υλικό. Η απόδοση των **επιβατικών μεταφορών** σιδηροδρομικώς μπορεί να αυξηθεί με καλύτερη συνεργασία στη διέλευση συνόρων, χωρίς να χρειασθούν μεγάλες επενδύσεις στις υποδομές.

Χρειάζεται δράση για να ελαχιστοποιηθούν τα αποτελέσματα ενός μείζονος **τεχνικού εμποδίου** στις συναλλαγές, δηλαδή του διαφορετικού εύρους γραμμών στη Λευκορωσία, τη Μολδαβία και την Ουκρανία (1520 mm) ως προς τυποποιημένο εύρος γραμμών στα περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ (1435 mm). Η διαφορά αυτή προκαλεί σπατάλη χρόνου και καθυστερήσεις στις ροές εμπορευματικών και επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Ως πρώτο βήμα, το σύστημα εύρους των τροχιών 1520/1524 mm πρέπει να καθορισθεί στα

<sup>22</sup> Έκθεση του 2010 «Situation and perspectives of the rail market» της Επιτροπής

πρότυπα που αναπτύσσει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ERA). Έτσι θα μπορούσε να δημιουργηθεί κατάλληλη βάση για όλη τη βιομηχανία, ώστε να εφοδιάζει συστήματα και προϊόντα σύμφωνα με τα πρότυπα αυτά. Για να καταστεί δυνατό αυτό, η ΕΕ θα επιδιώξει την τεχνική συνεργασία με τις χώρες της Οργάνωσης Συνεργασίας των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων<sup>23</sup> μέσω του ERA. Για να ενισχυθεί η συνεργασία με τις γειτονικές χώρες προς νότο, ο ERA επιτρέπει τη συμμετοχή ανεξάρτητων εμπειρογνομώνων από την Αλγερία, το Μαρόκο και την Τυνησία σε θέματα διαλειτουργικότητας.

Δεύτερο βήμα θα είναι η μελέτη των πρακτικών **μεταφόρτωσης** (από 1520 mm σε 1435 mm και αντιστρόφως) και η προσπάθεια βελτίωσής τους και μέσω της έρευνας. Προς το σκοπό αυτό, μπορούν να χρησιμοποιηθούν διάφορες μορφές συνεργασίας ώστε να βοηθηθούν οι γειτονικές χώρες να συμμορφωθούν προς τα πρότυπα της ΕΕ. Η στενότερη συνεργασία θα συντελέσει στην αύξηση της διαλειτουργικότητας, την εξασφάλιση ισότιμων όρων ως προς την ασφάλεια, και την προετοιμασία του εδάφους για ενδεχόμενο άνοιγμα της αγοράς μελλοντικά. Το σχέδιο συνθήκης της κοινότητας μεταφορών με τα Δυτικά Βαλκάνια που διαπραγματεύθηκε η ΕΕ προβλέπει το άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών επιβατικών ή εμπορευματικών μεταφορών για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τόσο της ΕΕ όσο και της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Για να εξασφαλισθεί η διαλειτουργικότητα και η ασφάλεια των σιδηροδρομικών δικτύων στην ΕΕ και των γειτόνων της, η ΕΕ προωθεί επίσης την εγκατάσταση του **Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS)** στους γείτονές της. Εκτός από το γεγονός ότι εξασφαλίζει ομαλή σιδηροδρομική κυκλοφορία με χαμηλότερο κόστος, ένα άλλο πλεονέκτημα του ERTMS είναι ότι συγκεντρώνει ευρύτερο φάσμα εμπορικών προμηθευτών, με αποτέλεσμα να επιτρέπει ευρύτερη επιλογή σε κυβερνήσεις, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομών.

Οι μεταρρυθμίσεις, με τις οποίες επιδιώκεται η προσέγγιση του σιδηροδρομικού κλάδου των γειτονικών χωρών με τα **πρότυπα** της ΕΕ (ασφάλεια και προστασία, περιβάλλον, εργασιακά και διαλειτουργικότητα) πρέπει να συνεχισθούν στις γειτονικές χώρες της ΕΕ. Οι μεταρρυθμίσεις όχι μόνον θα ωφελήσουν τις εμπορευματικές και τις επιβατικές μεταφορές, αλλά θα προσελκύσουν και περισσότερες επενδύσεις στον σιδηροδρομικό τομέα. Για τις επιχειρήσεις της ΕΕ, το έντονο αίτημα εκσυγχρονισμού του τροχαίου υλικού στις γειτονικές χώρες δημιουργεί νέες εμπορικές ευκαιρίες. Οι μεταρρυθμίσεις αποτελούν επίσης προϋπόθεση για τυχόν άνοιγμα της αγοράς στο μέλλον.

Παρά το σχετικά μεγάλο μερίδιο των σιδηροδρόμων της Ουκρανίας, της Λευκορωσίας και της Μολδαβίας, η **αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών** δεν έχει ελευθερωθεί ακόμη. Όλες οι χώρες των Δυτικών Βαλκανίων και η Τουρκία έχουν αρχίσει ήδη τη διαδικασία μεταρρύθμισης. Η Επιτροπή ενθαρρύνει τις νότιες χώρες ΕΠΓ να συνεχίσουν τις μεταρρυθμίσεις τους στους σιδηροδρόμους.

#### **Προτεινόμενες δράσεις**

##### **Βραχυπρόθεσμες (μέχρι το 2013)**

- Προσδιορισμός του συστήματος εύρους τροχιών 1520/1524 mm στα πρότυπα

<sup>23</sup> Από τις χώρες ENP, μέλη της OSJD είναι το Αζερμπαϊτζάν, η Λευκορωσία, Γεωργία, η Μολδαβία και η Ουκρανία. Από τα κράτη μέλη της ΕΕ μέλη της OSJD είναι η Βουλγαρία, η Τσεχική Δημοκρατία, η Εσθονία, η Ουγγαρία, η Λετονία, η Λιθουανία, η Πολωνία, η Σλοβακία και η Ρουμανία.

(τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας) που καταρτίζει ο ERA.

- Προώθηση της εγκατάστασης του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) στις γειτονικές χώρες.
- Προώθηση της συμμετοχής των υποψήφιων και των γειτονικών χωρών στις δραστηριότητες του ERA.

#### **Πιο μακροπρόθεσμες**

- Μελέτη των πρακτικών μεταφόρτωσης (από 1520 mm σε 1435 mm και αντιστρόφως) στα σημεία διασύνδεσης και προσπάθεια βελτίωσής τους και μέσω ερευνητικών δραστηριοτήτων.
- Διερεύνηση της δυνατότητας ανοίγματος της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών με τις χώρες ΕΠΓ.

### **3. ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ**

Για να βελτιωθούν και να προωθηθούν οι συνδέσεις υποδομών, η Επιτροπή θα εστιάσει σε τρία κύρια στοιχεία: καθορισμό των δικτύων, ιεράρχηση των έργων και αξιοποίηση των χρηματοδοτικών πόρων.

#### *Δίκτυα*

Ως πρώτο βήμα στην προώθηση των συνδέσεων των υποδομών, χρειάζεται να καθορισθούν τα στρατηγικά **δίκτυα** μεταφορών των γειτονικών περιοχών. Αυτά τα περιφερειακά δίκτυα θα αποτελέσουν τη βάση για την ανανεωμένη συνεργασία της ΕΕ με τις γειτονικές χώρες όσον αφορά τις υποδομές μεταφορών. Θα χρησιμεύσουν ως επέκταση του αναθεωρημένου Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) πέραν των συνόρων της ΕΕ και θα συνδέσουν χώρες στην περιοχή. Με αυτά τα δίκτυα θα προωθηθεί η περιφερειακή ενοποίηση μεταξύ των χωρών και θα αντικατοπτρισθούν οι μελλοντικές ροές κυκλοφορίας.

Οι εργασίες στα Δυτικά Βαλκάνια, την Τουρκία και στις νότιες γειτονικές χώρες της ΕΕ βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο. Η Επιτροπή συνεργάστηκε με τις χώρες αυτές στον προσδιορισμό των δικτύων υποδομών μεταφοράς που συμπεριλαμβάνουν διεθνικούς άξονες. Η συνεργασία στην περιοχή των Δυτικών Βαλκανίων είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη του Γενικού Περιφερειακού Δικτύου Μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Στο σχέδιο συνθήκης ίδρυσης της κοινότητας μεταφορών προτείνεται περαιτέρω ανάπτυξη του δικτύου αυτού. Η Τουρκία αναπτύσσει δίκτυο μεταφορών σε συνεργασία με την Επιτροπή. Στο νότιο μέρος της γειτονίας, η ευρωμεσογειακή συνεργασία στις μεταφορές οδήγησε στον καθορισμό του διαμεσογειακού δικτύου μεταφορών.

Η Επιτροπή θα συνεργασθεί με τις γειτονικές χώρες ανατολικά για να καθορισθεί περιφερειακό δίκτυο μεταφορών, το οποίο θα βασίζεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής του 2007<sup>24</sup>, τους διαδρόμους TRACECA<sup>25</sup> και τις διαπραγματεύσεις των συμφωνιών σύνδεσης

<sup>24</sup> COM(2007) 32 της 31.1.2007

<sup>25</sup> Αρχικά ήταν κοινοτικό πρόγραμμα, το οποίο όμως ρυθμίστηκε από το 1998 με πολυμερή συμφωνία με διακυβερνητική δομή. Διαδραμάτισε καίριο ρόλο στην ανάπτυξη των διαδρόμων μεταφοράς μεταξύ

που περιλαμβάνουν κεφάλαιο για τις μεταφορές. Τα ανατολικά περιφερειακά δίκτυα μεταφορών που συνδέονται με το ΔΕΔ-Μ και δίκτυα των γειτόνων στην Κεντρική Ασία είναι ιδιαίτερα σημαντικά για τη διευκόλυνση εναλλακτικών συνδέσεων μεταξύ Ευρώπης και Ασίας.

Για να εξασφαλισθεί αποτελεσματικός προγραμματισμός και παρακολούθηση του ΔΕΔ-Μ, η Επιτροπή έχει αναπτύξει το σύστημα πληροφοριών TENtec, το οποίο περιλαμβάνει παρακολούθηση και προβλέψεις δεδομένων κυκλοφορίας από τα κράτη μέλη και από την Κροατία και την Τουρκία. Η Επιτροπή επεκτείνει το πεδίο του TENtec ώστε να περιληφθούν τα δεδομένα υποδομών στις χώρες ΕΠΓ και άλλες χώρες των Δυτικών Βαλκανίων. Με αυτόν τον τρόπο θα είναι δυνατόν να αξιοποιηθεί το TENtec ως εργαλείο σχεδιασμού της επέκτασης του ΔΕΔ-Μ πέραν των συνόρων της ΕΕ.

Η ιδέα των θαλάσσιων αρτηριών αντιπροσωπεύει τη θαλάσσια διάσταση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Η ΕΕ χρησιμοποιεί την ιδέα αυτή για την ανάπτυξη θαλάσσιων συνδέσεων με τις διατροπικές εμπορευματικές μεταφορές με τις γειτονικές χώρες. Με την ιδέα των θαλάσσιων αρτηριών προωθείται επίσης η περιφερειακή ενοποίηση, καθώς αποκαθίστανται καλύτερες συνδέσεις μεταξύ των ίδιων των γειτονικών χωρών.

Αρκετά έργα τεχνικής συνδρομής υπήρξαν εν προκειμένω πρωτοπόρα στις περιοχές της Μεσογείου, του Ευξείνου Πόντου και της Κασπίας. Πιλοτικές συνδέσεις στη Μεσόγειο έχουν ήδη συμβάλει στην αποκόμιση οφέλους από την αποτελεσματική ακτοπλοία μεταξύ των νοτίων κρατών μελών της ΕΕ και των χωρών εταίρων της στη Μεσόγειο υπό μορφή μείωσης του χρόνου και του κόστους μεταφοράς. Με κύριο στόχο να διευκολυνθούν οι συναλλαγές, οι συνδέσεις αυτές θα αναπτυχθούν τόσο στο νότιο όσο και το ανατολικό τμήμα γειτονίας με τη συνέχιση της τεχνικής συνδρομής από πλευράς της ΕΕ.

### *Έργα*

Ως δεύτερο βήμα, στα περιφερειακά δίκτυα μεταφορών πρέπει να προσδιορισθούν **έργα προτεραιότητας** περιφερειακού και ενωσιακού ενδιαφέροντος. Έργα προτεραιότητας έχουν προσδιορισθεί στα Δυτικά Βαλκάνια και τις νότιες περιοχές γειτονίας με βάση ορισμένα κριτήρια επιλογής.

Στις γειτονικές χώρες προς ανατολάς έχει αρχίσει παρεμφερής διαδικασία ιεράρχησης των έργων τόσο στο πλαίσιο του προγράμματος TRACECA όσο και στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων που πραγματοποιήθηκαν με τις γειτονικές χώρες για τη σύνταξη της παρούσας ανακοίνωσης. Χρησιμοποιήθηκαν τα ίδια κριτήρια επιλογής με εκείνα για τα έργα στα Δυτικά Βαλκάνια και τις νότιες γειτονικές περιοχές.

Στην ανανεωμένη προσέγγιση, τα έργα πρέπει να έχουν περιφερειακό και ενωσιακό ενδιαφέρον, να αποτελούν μέρος περιφερειακού δικτύου, να συνοδεύονται από ισχυρή δέσμευση των γειτονικών χωρών, να αποβλέπουν στον μετριασμό των σημείων συμφόρησης της διεθνούς κυκλοφορίας, όπως είναι τα σημεία διέλευσης συνόρων, και να βελτιώνουν τις συνδέσεις μεταξύ του αναθεωρημένου ΔΕΔ-Μ και του περιφερειακού δικτύου. Τα έργα πρέπει να συντελούν επίσης στην περαιτέρω ενοποίηση και διαλειτουργικότητα των συστημάτων μεταφοράς της ΕΕ με τους γείτονές της, να επιφέρουν μείωση του κόστους και

---

Ευρώπης και Ασίας και συμπεριλαμβάνει ως μέλη την Αρμενία, το Αζερμπαϊτζάν, τη Βουλγαρία, τη Γεωργία, το Ιράν, το Καζακστάν, την Κιργισία, τη Μολδαβία, τη Ρουμανία, το Τατζικιστάν, την Τουρκία, την Ουκρανία και το Ουζμπεκιστάν. Το Ιράν δεν λαμβάνει χρηματοδότηση από την ΕΕ.

του χρόνου μεταφοράς, να διευκολύνουν τις διεθνείς εμπορευματικές ροές και να αυξάνουν την ασφάλεια, την προστασία και την περιβαλλοντική προστασία.

Η Επιτροπή, μαζί με τους διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς, θα ελέγξει τα έργα που έχουν υποβάλει οι γειτονικές χώρες με βάση τα κριτήρια αυτά. Οι εργασίες θα καταλήξουν σε καθορισμό σειράς έργων προτεραιότητας, τα οποία είναι δυνατόν να εγκρίνουν για χρηματοδότηση η Επιτροπή και οι διεθνείς χρηματοδοτικοί οργανισμοί.

### *Χρηματοδότηση*

Το τρίτο και τελευταίο βήμα στη δημιουργία πραγματικών διασυνδέσεων είναι η **χρηματοδότηση** που θα διατεθεί **για ώριμα έργα προτεραιότητας**.

Οι χρηματοδοτικές ανάγκες σε υποδομές μεταφορών στις γειτονικές περιοχές της ΕΕ είναι υψηλότερες από τις χρηματοδοτικές δυνατότητες της ΕΕ, άλλων χορηγών, γειτονικών χωρών ή των διεθνών χρηματοδοτικών οργανισμών. Για να μετριασθεί το χρηματοδοτικό κενό, πρέπει να βελτιωθεί η συνεργασία μεταξύ όλων αυτών των εταίρων, όπως και η αξιοποίηση υφιστάμενων καινοτόμων μηχανισμών χρηματοδότησης που έχει θέσει σε εφαρμογή για τις γειτονικές της περιοχές. Πρέπει να εξετασθεί πώς θα αξιοποιηθούν περισσότερο τα ενωσιακά προγράμματα για να βελτιωθούν οι συνδέσεις μεταφορών με τις γειτονικές χώρες.

Στην πρόσφατη ανακοίνωση της Επιτροπής<sup>26</sup> σχετικά με τον προϋπολογισμό για την Ευρώπη 2020» προτείνεται τα έργα υποδομής ενωσιακού ενδιαφέροντος που διέρχονται από γειτονικές ή υποψήφιες χώρες να είναι στο μέλλον δυνατόν να συνδεθούν και να χρηματοδοτηθούν από τη νέα διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη», η οποία επιτρέπει τη χρηματοδότηση από διάφορες θέσεις του προϋπολογισμού της ΕΕ με βάση ενοποιημένη δέσμη κανόνων.

Στην περιοχή των Δυτικών Βαλκανίων, το πλαίσιο επενδύσεων για τα Δυτικά Βαλκάνια (WBIF) συνδυάζει δανειοδοτήσεις από πολλές πηγές για τη συγχρηματοδότηση έργων υποδομών στα πεδία του περιβάλλοντος, της ενέργειας και των μεταφορών. Η Επιτροπή θα εξετάσει την ιεράρχηση της χρηματοδότησης των έργων που θα βοηθήσουν την ανάπτυξη του Γενικού Περιφερειακού Δικτύου Μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Το WBIF έχει ήδη εγκρίνει 22 έργα μεταφορών, για τα οποία οι επιχορηγήσεις ύψους 37 εκατομμυρίων ευρώ που έχουν διατεθεί θα μπορούσαν να συγκεντρώσουν σημαντικές επενδύσεις. Επιπλέον, ο μηχανισμός προενταξιακής βοήθειας (IPA) προβλέπει χρηματοδότηση για έργα που βοηθούν τη σύνδεση του περιφερειακού δικτύου μεταφορών στα Δυτικά Βαλκάνια με το ΔΕΔ-Μ.

Στις νότιες και ανατολικές γειτονικές περιοχές, το ταμείο επενδύσεων γειτονίας (NIF) συνδυάζει επιχορηγήσεις από τον προϋπολογισμό της ΕΕ και δάνεια από διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς με σκοπό τη χρηματοδότηση κύριων έργων υποδομών στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας, των εργασιακών θεμάτων και του περιβάλλοντος, καθώς και την ανάπτυξη του ιδιωτικού τομέα. Μέχρι σήμερα, περίπου το 25% των 745 εκατομμυρίων ευρώ που διατέθηκαν από το ταμείο επενδύσεων γειτονίας (NIF) στην τρέχουσα χρηματοδοτική προοπτική διατέθηκε για έργα υποδομών μεταφοράς. Μέχρι το 2013, το ταμείο επενδύσεων γειτονίας έχει 465 εκατομμύρια ευρώ που παραμένουν αχρησιμοποίητα. Η Επιτροπή θα συνεργασθεί με τους διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς

---

<sup>26</sup> COM(2011) 500, της 29.06.2011



και τις γειτονικές χώρες για να προωθηθεί η υποβολή έργων μεταφοράς προς χρηματοδότησή τους από τους διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς.

Πρωτεύοντα έργα υποδομών που κρίνονται ώριμα από την Επιτροπή και τους διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς θα υποβληθούν στο ταμείο επενδύσεων γειτονίας. Έτσι, το εν λόγω ταμείο θα είναι σε θέση να εστιάσει περισσότερο στα κύρια έργα διασύνδεσης. Η Επιτροπή θα επιδιώξει επίσης ευρύτερη συμμετοχή των διεθνών χρηματοδοτικών οργανισμών στο ταμείο επενδύσεων γειτονίας.

Τον Μάρτιο του 2011, η Επιτροπή, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης υπέγραψαν μνημόνιο συμφωνίας για τη συνεργασία εκτός ΕΕ, όπου περιλαμβάνεται ως δράση η επέκταση του ΔΕΔ-Μ. Η Επιτροπή θα επιδιώξει επίσης στενότερη συνεργασία με την Παγκόσμια Τράπεζα και άλλους ενδιαφερόμενους διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς σε θέματα μεταφορών εκτός ΕΕ. Η στενότερη συνεργασία με τους διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς περιλαμβάνει τη διάδοση εμπειρογνωμοσύνης και πληροφορίες σχετικά με τους χρηματοδοτικούς πόρους στον τομέα των μεταφορών, τον ενδεδειγμένο έλεγχο των έργων και την προετοιμασία σειράς έργων. Η Επιτροπή και οι Τράπεζες θα υποστηρίξουν τις γειτονικές χώρες στην κατάστρωση στρατηγικών για τις μεταφορές, θα τις βοηθήσουν να προσδιορίσουν έργα υποδομών προτεραιότητας και να εκπονήσουν προτάσεις έργων. Η πολιτική βαρύτητα της Επιτροπής στην περιοχή, σε συνδυασμό με την χρηματοδοτική ικανότητα των τραπεζών, μπορεί να δώσει ώθηση στη χρηματοδότηση έργων μεταφοράς στις γειτονικές χώρες.

Η Επιτροπή θα προωθήσει επίσης τις διασυνδέσεις με τις γειτονικές χώρες μέσω άλλων υφιστάμενων μηχανισμών, με βάση τη διμερή και περιφερειακή στήριξη προς τις γειτονικές χώρες από τον μηχανισμό ευρωπαϊκής πολιτικής γειτονίας. Μεταξύ των διασυνδέσεων αυτών είναι οι TAIEX, Twinning και η διασυνοριακή συνεργασία ENPI.

### **Προτεινόμενες δράσεις**

#### **Βραχυπρόθεσμες (μέχρι το 2013)**

- Καθορισμός στρατηγικών δικτύων μεταφοράς στην περιοχή της ανατολικής εταιρικής σχέσης με δυνατότητα σύνδεσής τους με το αναθεωρημένο ΔΕΔ-Μ
- Προσαρμογή του σχεδιασμού του μελλοντικού διαμεσογειακού δικτύου μεταφορών στο πλαίσιο της αναθεωρημένης πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ
- Προετοιμασία ενδεχόμενης σειράς έργων μεταφορών ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος στις γειτονικές χώρες προς ανατολάς με προτεραιότητα τα έργα σύνδεσης των γειτονικών χωρών με την ΕΕ
- Ενίσχυση της συνεργασίας της Επιτροπής με διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς για την ανατολική και νότια ΕΠΓ
- Αύξηση της υλοποίησης έργων διασύνδεσης των μεταφορών από το ταμείο επενδύσεων γειτονίας και έναρξη της χρηματοδότησης ώριμων έργων
- Στα Δυτικά Βαλκάνια, ιεράρχηση της χρηματοδότησης των έργων που βοηθούν την ανάπτυξη του Γενικού Περιφερειακού Δικτύου Μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης
- Διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του συστήματος πληροφοριών TENtec Information System, ώστε να καλυφθούν όλες οι χώρες των γειτονικών περιοχών

- Ανάπτυξη νέων συνδέσεων με τις θαλάσσιες μεταφορές μέσω της ιδέας των θαλάσσιων αρτηριών

#### **Πιο μακροπρόθεσμες**

- Συνέχιση της ανάπτυξης σειράς έργων προτεραιότητας, με έμφαση στα έργα που προωθούν την περιφερειακή ενοποίηση και καλύτερες συνδέσεις με την ΕΕ

#### **4. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΚΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΟ ΘΕΜΑ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ**

Πρέπει να διαμορφωθεί για όλες τις ενδιαφερόμενες περιοχές ένα πλαίσιο παρακολούθησης της υλοποίησης της παρούσας ανακοίνωσης μαζί με τις γειτονικές χώρες, τόσο για τον σχεδιασμό των υποδομών μεταφορών όσο και τη συνεργασία σε πολιτικό επίπεδο. Το πλαίσιο αυτό έχει ήδη θεσπισθεί στα Δυτικά Βαλκάνια και τις νότιες γειτονικές περιοχές.

Στα Δυτικά Βαλκάνια, η περιφερειακή συνεργασία στις μεταφορές πραγματοποιείται στο πλαίσιο του παρατηρητηρίου των μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (SEETO). Το SEETO καθόρισε ένα περιφερειακό δίκτυο μεταφορών, προσδιορίζει έργα προτεραιότητας περιφερειακού ενδιαφέροντος σε ένα πολυετές σχέδιο σε κυλιόμενη βάση (προσδιορίστηκαν 38 έργα προτεραιότητας για την περίοδο 2011-2015) και παρακολουθεί τα μέτρα της πολιτικής μεταφορών. Το σχέδιο συνθήκης της κοινότητας μεταφορών προβλέπει επίσης τον προσδιορισμό έργων προτεραιότητας περιφερειακού ενδιαφέροντος. Το έργο που επιτελεί το SEETO μπορεί να συμβάλει στην υλοποίηση της στρατηγικής της ΕΕ για την περιοχή του Δούναβη.

Στις νότιες γειτονικές περιοχές, η συνεργασία στις μεταφορές διεξάγεται με βάση το Περιφερειακό Σχέδιο Δράσης για τις Μεταφορές στη Μεσόγειο για την περίοδο 2007-2013, το οποίο εντάσσεται στην Euromed. Στην Euromed, οι μετέχουσες χώρες σχεδιάζουν από κοινού τη συνεργασία τους στις μεταφορές και αναπτύσσουν το διαμεσογειακό δίκτυο μεταφορών με τη βοήθεια της Επιτροπής και διεθνών χρηματοδοτικών οργανισμών. Έτσι καθορίστηκαν ήδη 18 έργα προτεραιότητας. Το πλαίσιο Euromed παρακολουθεί επίσης τη συνεργασία στα μέτρα πολιτικής μεταφορών. Επιπλέον, θα ενισχυθεί η συνεργασία στην εφαρμογή της πρόσφατης προσφοράς της ΕΕ για εταιρική σχέση με τις χώρες της νότιας Μεσογείου για τη δημοκρατία και την κοινή ευημερία<sup>27</sup>.

Όσον αφορά τις ανατολικές χώρες εταίρους, έχουν δρομολογηθεί ορισμένες πρωτοβουλίες. Το πρόγραμμα TRACECA καλύπτει, μεταξύ άλλων, την Αρμενία, το Αζερμπαϊτζάν, τη Γεωργία, τη Μολδαβία και την Ουκρανία, ενώ η Λευκορωσία καλύπτεται από την εταιρική σχέση στο πλαίσιο της Βόρειας Διάστασης για τις μεταφορές και την εφοδιαστική (NDPTL). Με βάση τη βέλτιστη πρακτική των πλαισίων σχεδιασμού στα Δυτικά Βαλκάνια και τις νότιες γειτονικές περιοχές, χρειάζεται παρόμοιο πλαίσιο για το σχεδιασμό της συνεργασίας στις υποδομές μεταφοράς, ειδικά για τις έξι χώρες της ανατολικής εταιρικής σχέσης.

Η ανατολική εταιρική σχέση θεσπίστηκε το 2009 με τέσσερις θεματικές πλατφόρμες για την εμπάθυνση των σχέσεων της ΕΕ με τους γείτονές της ανατολικά. Η συνεργασία στις μεταφορές έχει ενταχθεί μέχρι στιγμής στην πλατφόρμα οικονομικής συνεργασίας. Με βάση

<sup>27</sup> COM(2011) 200 της 8.3.2011

τη διαπιστωμένη ανάγκη να διαμορφωθεί πλαίσιο συνεργασίας για τον σχεδιασμό των μεταφορών ειδικά για τις χώρες της ανατολικής εταιρικής σχέσης, η Επιτροπή θα συστήσει **Επιτροπή μεταφορών της ανατολικής εταιρικής σχέσης**. Σε αυτή την επιτροπή μεταφορών θα μετέχουν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οι γειτονικές χώρες, τα κράτη μέλη και οι διεθνείς χρηματοδοτικοί οργανισμοί για να συζητούν αναγκαίες μεταρρυθμίσεις που θα αφορούν τη μεγαλύτερη ενοποίηση της αγοράς, τον σχεδιασμό των δικτύων μεταφοράς και την προετοιμασία σειράς έργων υποδομών. Επίσης θα συντονίζει και θα κατευθύνει τις τεχνικές ομάδες εργασίας των αντίστοιχων υφιστάμενων πλαισίων.

Η επιτροπή μεταφορών της ανατολικής εταιρικής σχέσης με τις εργασίες της θα επιτρέψει τη συνεργασία με τις χώρες της Ανατολικής Εταιρικής Σχέσης και θα συγκεντρώνει στοιχεία από άλλες υπάρχουσες πρωτοβουλίες στην περιοχή στον τομέα των μεταφορών, όπως το πρόγραμμα TRACECA και η στρατηγική της ΕΕ για την περιοχή του Δούναβη. Καθώς η περιφερειακή συνεργασία διεξάγεται υπό ποικίλες πρωτοβουλίες που έχουν αρχίσει εκ παραλλήλου μέχρι τώρα, η επιτροπή μεταφορών της ανατολικής εταιρικής σχέσης θα διαμορφώσει νέα προσέγγιση συνεργασίας με συντονισμένο τρόπο σε όλα τα θέματα μεταφορών που αφορούν τις ανατολικές γειτονικές χώρες.

#### **Προτεινόμενες δράσεις**

##### **Βραχυπρόθεσμες (μέχρι το 2013)**

- Σύσταση επιτροπής μεταφορών υπό την ανατολική εταιρική σχέση για την κατεύθυνση της συνεργασίας πολιτικής και τον σχεδιασμό των υποδομών μεταφοράς
- Υπογραφή της σύμβασης της κοινότητας μεταφορών με τα Δυτικά Βαλκάνια

## **5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Στην ανακοίνωση περιγράφεται η προσέγγιση της Επιτροπής για τη συνεργασία στις μεταφορές με τις χώρες ΕΠΓ στο ευρύτερο πλαίσιο ενισχυμένης πολιτικής ΕΠΓ και με μοντέλο στοιχεία της διαδικασίας διεύρυνσης. Προσδιορίζονται επίσης δράσεις για τη βελτίωση της συνεργασίας με τις υποψήφιες χώρες.

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί στενά την υλοποίηση των δράσεων που προσδιορίζονται στην παρούσα ανακοίνωση με τις υποψήφιες χώρες και τις χώρες ΕΠΓ βάσει της πολιτικής διεύρυνσης και των πλαισίων της Ανατολικής Εταιρικής Σχέσης και της Euromed. Προς το σκοπό αυτό θα συνεργάζεται στενά τις υποψήφιες χώρες και τις χώρες ΕΠΓ, καθώς και με τα κράτη μέλη και τους διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς. Σύμφωνα με τον χάρτη πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών, η συνεργασία με τις γειτονικές περιοχές θα εστιασθεί στην άρση των εμποδίων στις μεταφορές και στη λειτουργία ενός συστήματος μεταφορών με υψηλά πρότυπα στα θέματα της ασφάλειας και της προστασίας, των κοινωνικών όρων και του περιβάλλοντος, τόσο όσον αφορά τις υποδομές όσο και τις πτυχές ενοποίησης της αγοράς.