



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 01.07.2002  
COM(2002) 344 τελικό

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ  
ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ,  
ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ  
ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ 2000  
ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ**

**{SEC(2002) 732}**

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	Εκτενής περίληψη : Επισκόπηση των ΔΕΔ το 2000.....	5
2.	Η πρόοδος σε ειδικά έργα .....	6
2.1.	Ενέργεια .....	6
2.2.	Τηλεπικοινωνίες.....	6
2.3.	Μεταφορές .....	7
3.	Νέες κατευθύνσεις και εξελίξεις· νομοθεσία, επιτροπές ΔΕΔ και δημοσιονομικός έλεγχος .....	8
3.1.	Νέες κατευθύνσεις και εξελίξεις.....	8
3.1.1.	Διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών δικτύων ΔΕΔ-Μεταφορές .....	8
3.1.2.	Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών (Trans-European Rail Freight Network / TERFN - ΔΕΔΣΕΜ).....	9
3.1.3.	Ενεργειακή υποδομή.....	9
3.2.	Νομοθεσία.....	10
3.2.1.	Τροποποίηση του προγράμματος εργασίας και των κατευθυντηρίων γραμμών για τα ΔΕΔ - Τηλεπικοινωνίες (ΔΕΔ-Telecom) .....	10
3.2.2.	Τροποποίηση των προσανατολισμών όσον αφορά τις μεταφορές .....	10
3.3.	Επιτροπές Προσανατολισμού ΔΕΔ και Επιτροπές Χρηματοπιστωτικής Ενίσχυσης· Δημοσιονομικός έλεγχος.....	10
3.3.1.	Ενέργεια .....	10
3.3.2.	Τηλεπικοινωνίες.....	11
3.3.3.	Μεταφορές .....	12
3.3.4.	Επιτροπή Χρηματοπιστωτικής Ενίσχυσης στα ΔΕΔ .....	12
3.3.5.	Δημοσιονομικός έλεγχος.....	12
4.	Χρηματοδότηση των ΔΕΔ .....	14
4.1.	Επιτροπή χρηματοπιστωτικής ενίσχυσης ΔΕΔ .....	14
4.1.1.	Ενέργεια .....	14
4.1.2.	Τηλεπικοινωνίες.....	14
4.1.3.	Μεταφορές .....	15
4.2.	ΙΔΑ.....	17
4.3.	Διαρθρωτικά Ταμεία και Ταμείο Συνοχής.....	17
4.3.1.	ΕΤΠΑ .....	17
4.3.2.	Ταμείο Συνοχής.....	17

4.4.	Δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ).....	19
4.5.	Εγγυήσεις του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων (ΕΤΕ).....	21
4.6.	Χρηματοδότηση από τα κράτη μέλη.....	22
4.7.	Χρηματοδότηση υποδομών σε τρίτες χώρες .....	22
4.7.1.	PHARE.....	22
4.7.2.	CARDS .....	22
4.7.3.	TACIS .....	23
4.7.4.	MEDA.....	23
4.7.5.	ISPA .....	23
5.	Χρηματοδότηση των ΔΕΔ: Άλλα ζητήματα .....	26
5.1.	Κανονισμός σχετικός με τη χρηματοδότηση των ΔΕΔ - Θέσπιση ενδεικτικού πολυετούς προγράμματος για τα ΔΕΔ-Μ (2001-2006) .....	26
6.	Επικοινωνίες, Αξιολόγηση, Δημοσιονομικός Έλεγχος.....	27
6.1.	Επικοινωνίες .....	27
6.1.1.	Ανακοίνωση της Επιτροπής για την ανάπτυξη EURO-ISDN.....	27
6.2.	Αξιολόγηση.....	28
6.2.1.	Τηλεπικοινωνίες.....	28
6.2.2.	Μεταφορές .....	29
7.	Εξωτερικές Σχέσεις.....	30
7.1.	Ενέργεια .....	30
7.2.	Τηλεπικοινωνίες.....	30
7.3.	Μεταφορές .....	31
8.	Άλλες πολιτικές της Ένωσης που συνδέονται με τα ΔΕΔ .....	32
8.1.	Περιβάλλον .....	32
8.2.	Έρευνα και ανάπτυξη.....	33
8.2.1.	Συστήματα και υπηρεσίες για τους πολίτες (Κεντρική δράση Ι-ΚΔΙ) .....	35
8.2.2.	Νέες μέθοδοι εργασίας και ηλεκτρονικό εμπόριο (ΚΔ ΙΙ).....	35
8.2.3.	Περιεχόμενο και μέσα πολυμέσων (ΚΔ ΙΙΙ) .....	36
8.2.4.	Ουσιώδεις τεχνολογίες και υποδομές (ΚΔ ΙV).....	36
8.2.5.	Ερευνητική δικτύωση .....	37
9.	Κατάληξη .....	37

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: SEC(2002) 732

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	2
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΠΙΝΑΚΩΝ	4
Πίνακας 1: Κοινοτική χρηματοδότηση των ΔΕΔ το 2000 (εκατομμύρια ECU/ευρώ)	13
Πίνακας 2 : Αναλήψεις υποχρεώσεων ΔΕΔ - Ενέργεια (εκατομ. ECU/EUR	14
Πίνακας 3: Μεταφορές - Κατηγορίες έργων	15
Πίνακας 4: Μεταφορές - Μορφή παρέμβασης	16
Πίνακας 5: Τρόποι μεταφοράς	16
Πίνακας 6 : Χρηματοδότηση από το ΔΕΔ - Μεταφορές ανά χώρα	18
Πίνακας 7 : Χρηματοδότηση των ΔΕΔ από το Ταμείο Συνοχής ανά χώρα και τρόπο μεταφοράς σε %	18
Πίνακας 8 : Δάνεια της ΕΤΕπ για τα ΔΕΔ (εκατομ. EUR)	21
Πίνακας 9 : Εγγυήσεις δανείων του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων για έργα ΔΕΔ (υπογεγραμμένα εγχειρήματα σε εκατομ. EUR)	22
Πίνακας 10: Ενισχύσεις ISPA στον τομέα των μεταφορών το 2000	25
Πίνακας 11: Τομέας των μεταφορών: έργα ανά διάδρομο ΤΙΝΑ (χρηματοδοτηθέντα το 2000)	26

## **1. ΕΚΤΕΝΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗ : ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔ ΤΟ 2000**

Η Επιτροπή υποβάλλει την «Ετήσια έκθεση 2000 για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (ΔΕΔ)» προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών δυνάμει του άρθρου 16 του κανονισμού αριθ. 2236/95 όπως τροποποιήθηκε 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 2000 εγκαινιάστηκε το πρώτο Πολυετές Ενδεικτικό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) που καταρτίστηκε για το ΔΕΔ-Μ στο πλαίσιο του δημοσιονομικού κανονισμού των ΔΕΔ (κανονισμός του Συμβουλίου αριθ. 2236/95).

Το ΠΕΠ συνίστανται στα τρέχοντα σχέδια «έργων του Έσπεν» και στις νέες προτεραιότητες, δηλαδή το έργο Galileo, στην άρση των συμφορήσεων στο σιδηροδρομικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, στα διασυνοριακά έργα και στα ευφυή συστήματα μεταφορών για τα οδικά και εναέρια συστήματα.

### **Συγκεκριμένη πρόοδος σε επιμέρους έργα κοινού ενδιαφέροντος:**

Λεπτομέρειες περιέχονται στο τμήμα 2 και στα παραρτήματα.

Στα περισσότερα από τα επιμέρους έργα κοινού ενδιαφέροντος εξακολούθησε να σημειώνεται ικανοποιητική πρόοδος. Κατάλογοι των συγκεκριμένων έργων περιέχονται στα παραρτήματα ΙΙΙ και ΙV.

### **Κατευθυντήριες γραμμές και άλλα νομικά ζητήματα:**

Στις 16 Νοεμβρίου 2000, η Επιτροπή έλαβε απόφαση για τον καθορισμό των προδιαγραφών των έργων κοινού ενδιαφέροντος που προσδιορίστηκαν στον τομέα των Διευρωπαϊκών Ενεργειακών Δικτύων (ΔΕΔ-Ε) (μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας, αγωγοί αερίου και αποθήκευση) στην απόφαση 1254/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

### **Εκθέσεις και ανασκοπήσεις**

Το Ελεγκτικό Συνέδριο δημοσίευσε την ειδική έκθεση αριθ. 9/2000 σχετικά με τα ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες, συνοδευόμενη από τις απαντήσεις της Επιτροπής.<sup>1</sup>

Η Επιτροπή ενέκρινε τη στρατηγική για την ηλεκτρονική Ευρώπη (e-Europe) για την εφαρμογή της οποίας καλούνται να συνεισφέρουν τα ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες.

### **Χρηματοδότηση**

Για μία επισκόπηση της κοινοτικής χρηματοδότησης των ΔΕΔ το 2000, βλ. πίνακα 1 κατωτέρω.

---

<sup>1</sup> ΕΕ C 166 της 15.6.2000.

## **2. Η ΠΡΟΟΔΟΣ ΣΕ ΕΙΔΙΚΑ ΕΡΓΑ**

### **2.1. Ενέργεια**

Την περίοδο 1995-2000, πραγματοποιήθηκαν αποφασιστικά βήματα προόδου σε επτά από τα δέκα έργα προτεραιότητας που καθόρισε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Έσπεν τον Δεκέμβριο του 1994.

Τα κυριότερα τμήματα των πέντε έργων σχετικά με το αέριο κατέστησαν επιχειρησιακά κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου. Ολοκληρώθηκε ο αγωγός αερίου Αλγερία-Μαρόκο-Ισπανία, όπως και τα νέα δίκτυα αερίου στην Ελλάδα, στην Πορτογαλία και στη Νότια και Δυτική Ισπανία. Ολοκληρώθηκε επίσης η πρώτη φάση του αγωγού Γιαμάλ - ΕΕ από τα ρωσικά δίκτυα προς την ΕΕ μέσω της Λευκορωσίας και της Πολωνίας.

Όσον αφορά τα πέντε έργα τα σχετικά με την ηλεκτρική ενέργεια, ένα κατέστη επιχειρησιακό (σύνδεση Βόρειας Πορτογαλίας - Ισπανίας) ενώ ένα δεύτερο πέρασε στην φάση της κατασκευής (διασύνδεση Ιταλίας - Ελλάδας). Τα τρία άλλα έργα δεν έχουν ακόμη ξεπεράσει τις δυσκολίες όσον αφορά τις διοικητικές άδειες (για τα έργα σύνδεσης Γαλλίας - Ιταλίας και Γαλλίας - Ισπανίας) ή όσον αφορά τις στρατηγικές αποφάσεις στο νέο πλαίσιο της φιλελευθεροποίησης (για το σκέλος ανατολική - δυτική Δανία).

Και άλλα έργα κοινού ενδιαφέροντος σημείωσαν ικανοποιητική πρόοδο. Στο παράρτημα II υπάρχει κατάλογος όλων των έργων σχετικά με ενεργειακά δίκτυα που χρηματοδοτήθηκαν την περίοδο αυτή από το κονδύλιο ΔΕΔ του προϋπολογισμού.

### **2.2. Τηλεπικοινωνίες**

Στο σύνολό τους, τα έργα σημείωσαν ικανοποιητικά βήματα προόδου. Μεταξύ των ΔΕΔ - ISDN, όλα τα έργα των προσκλήσεων υποβολής προσφορών του 1996 και όλα - πλην ενός - τα έργα των προσκλήσεων υποβολής προσφορών του 1997 ολοκληρώθηκαν από τεχνικής πλευράς. Όλα τα έργα Teletourism (1997) και τα περισσότερα από τα έργα Multimedia (1997) ολοκληρώθηκαν επίσης από τεχνικής πλευράς. Μεγάλος αριθμός έργων από τις προσκλήσεις του 1998 και 1999 ολοκληρώθηκαν από τεχνικής πλευράς.

Ο τεχνικός έλεγχος των περισσότερων έργων διενεργήθηκε με τη βοήθεια ανεξάρτητων ειδικών. Οι συστάσεις που προέκυψαν από τους ελέγχους ελήφθησαν καταλλήλως υπόψη στις εναπομένουσες εργασίες. Σε διάφορα επενδυσιακά και εκθεσιακά fora διενεργήθηκαν δημόσιες παρουσιάσεις ορισμένων αντιπροσωπευτικών έργων, προκαλώντας το ενδιαφέρον του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα.

Τα δύο έργα σχετικά με τα μέτρα στήριξης και συντονισμού εξακολούθησαν να ενισχύουν την ορατότητα και τη διαφάνεια των δράσεων ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες, γεγονός που επέτρεψε την προσέλκυση νέων συμμετοχών στο πρόγραμμα και τη βελτίωση των υποβαλλομένων προτάσεων από πλευράς ποιότητας, καθώς και τη διάχυση των αποτελεσμάτων των έργων.

Η πρόοδος των έργων, συμπεριλαμβανομένων των αξιολογήσεων, καταγράφεται στο παράρτημα III. Για περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τα έργα και τα στηρικτικά

και συνοδευτικά μέτρα, βλ. την ιστοθέση ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες:  
[www.EURopa.eu.int/tentelecom](http://www.EURopa.eu.int/tentelecom)

### 2.3. Μεταφορές

Επετεύχθη σταθερή πρόοδος σε 11 από τα 14 «ειδικά» έργα μεταφορών που καθόρισε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Έσσεν. Η σταθερή σύνδεση του Øresund μεταξύ της Σουηδίας και της Δανίας ετέθη σε λειτουργία κατά τη διάρκεια του 2000. Στο παράρτημα IV παρατίθενται τα λεπτομερή στοιχεία για το σύνολο των 14 έργων.

Επετεύχθη επίσης πρόοδος σε άλλα έργα κοινού ενδιαφέροντος υποστηριζόμενα στο πλαίσιο των ΔΕΔ-Μεταφορές. Επιπλέον, δυνάμει των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1655/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2236/95 περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής ενίσχυσης στον τομέα των Διευρωπαϊκών Δικτύων, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη δρομολόγησαν, το 2000, τις διαδικασίες θέσπισης του πολυετούς ενδεικτικού προγράμματος 2001-2006 για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΠΕΠ).

Το ΠΕΠ έχει ιδιαίτερη σημασία για τον τομέα των μεταφορών, για τον οποίο θα χορηγηθεί ποσό 4,17 δισεκατομμυρίων EUR επί συνολικού ποσού 4,6 δισεκατομμυρίων EUR προβλεπόμενου για τους 3 τομείς των ΔΕΔ στο πλαίσιο της Agenda 2000. Η σε σειρά ετών κλιμάκωση της κοινοτικής χρηματοδοτικής ενίσχυσης ανταποκρίνεται στις ιδιαίτερες ανάγκες των μεγάλων έργων υποδομών στον τομέα των μεταφορών και επιτρέπει την αποδοτικότερη διαχείριση του κονδυλίου ΔΕΔ-Μεταφορές.

Για την προετοιμασία του ΠΕΠ για την περίοδο 2001-2006, η Επιτροπή συνεργάστηκε στενά με τα κράτη μέλη και οργάνωσε σειρά συνεδριάσεων της επιτροπής «Χρηματοδοτική ενίσχυση ΔΕΔ - Μεταφορές», κατά τη διάρκεια του έτους 2000. Στη συνεδρίασή της της 18ης Δεκεμβρίου 2000, η επιτροπή διατύπωσε θετική γνώμη για το πρόγραμμα.

Με το πέρας της διαδικασίας αυτής, προτάθηκε ποσό 2 781 εκατομμυρίων EUR για το ΠΕΠ 2001-2006. Πέραν της ενίσχυσης στα τρέχοντα «Έργα του Έσσεν», των οποίων η έγκαιρη ολοκλήρωση απαιτεί χρηματοδοτική ενίσχυση, το πρόγραμμα εστιάζεται στις ακόλουθες προτεραιότητες: το έργο Galileo, η εξάλειψη των σημείων συμφόρησης που παραμένουν στο ΔΕΔ - σιδηροδρομικό δίκτυο, η κατασκευή διασυνοριακών συνδέσεων στην Κοινότητα και με τις τρίτες χώρες (ιδίως με τις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες) και τα ευφυή συστήματα μεταφορών για τους τομείς των οδικών και εναέριων μεταφορών. Η ισχυρή εστίαση του προγράμματος στους στόχους της βιώσιμης κινητικότητας αντανακλάται στο γεγονός ότι το 64% περίπου της συνολικής ενίσχυσης έχει ως αποδέκτη τις σιδηροδρομικές μεταφορές και ότι το 95% των κονδυλίων αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές, την εσωτερική ναυσιπλοΐα και τα ευφυή συστήματα μεταφορών.

Το έργο δορυφορικής ραδιοπλοήγησης GALILEO εξακολούθησε να διανύει τη φάση προσδιορισμού του και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Νίκαιας υπεγράμμισε τη στρατηγική σημασία του και την ανάγκη επιτυχούς διεκπεραίωσης της φάσης της ανάπτυξης και της επακόλουθης φάσης του ελέγχου καταλληλότητας. Το κόστος της φάσης αυτής, το οποίο προσεγγίζει τα 1,1 δισεκατομμύρια EUR, θα αναληφθεί

πλήρως από τον δημόσιο τομέα (κοινοτικός προϋπολογισμός και Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Διαστήματος). Υπό το φως των ανωτέρω, η Επιτροπή Χρηματοδοτικής Ενίσχυσης ΔΕΔ-Μ στη συνεδρίασή της της 18ης Δεκεμβρίου ενέκρινε την υπαγωγή του προγράμματος GALILEO στο Πολυετές Ενδεικτικό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) μέχρις ενδεικτικού ύψους ενίσχυσης 550 εκατομμυρίων EUR.

Το σύστημα EGNOS (Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Υπέρθεσης για τη Γεωστατική Πλοήγηση - European Geostationary Navigation Overlay System), το οποίο παρακολουθεί τις επιδόσεις των υφιστάμενων συστημάτων GPS (Παγκόσμιο Σύστημα Προσδιορισμού Στίγματος) και Glonass (Παγκόσμιο Δορυφορικό Σύστημα Πλοήγησης) και αναφέρεται στους χρήστες για τις επιδόσεις τους, εξακολούθησε να είναι αποδέκτης ενίσχυσης ΔΕΔ-Μ στην κρίσιμη φάση του σχεδιασμού του, ενώ το σύστημα ESTB (EGNOS System Test Bed - Σύστημα Κλίνης Δοκιμών EGNOS) παρέχει ένα πραγματικό διαστημικό σήμα EGNOS ήδη από τον Φεβρουάριο του 2000.

Επετεύχθησαν συγκεκριμένα αποτελέσματα στις 5 ευρω-περιφερειακές πρωτοβουλίες για την εγκατάσταση ευφών συστημάτων μεταφορών στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών. Οι διασυνοριακές υπηρεσίες ανταλλαγής πληροφοριών, διαχείρισης της κυκλοφορίας και ενημέρωσης αποτελούν πλέον μέρος της ευρωπαϊκής πραγματικότητας. Λόγου χάριν, η σύνδεση του Öresund επιτρέπει στο εξής τις ανταλλαγές δεδομένων μεταξύ της Σουηδίας και της Δανίας και την παροχή πληροφοριών σχετικά με την κυκλοφορία, σε πραγματικό χρόνο, στα κυκλοφορούντα οχήματα (μέσω RDS-TMC, radio Data Systems Channel), του Öbroadcast στη Γερμανία, τη Σουηδία, τη Δανία, τη νότια Φινλανδία, τη Γαλλία, την Ισπανία, την Ιταλία και τις Κάτω Χώρες.

### **3. ΝΕΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ· ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ ΔΕΔ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ**

#### **3.1. Νέες κατευθύνσεις και εξελίξεις**

##### *3.1.1. Διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών δικτύων ΔΕΔ-Μεταφορές*

Στον τομέα της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων, προχώρησαν ικανοποιητικά οι εργασίες για τη θέσπιση των TSI (Technical Specifications for Interoperability - Τεχνικές Προδιαγραφές για τη Διαλειτουργικότητα) στο πλαίσιο της οδηγίας 96/48/ΕΚ· ειδικότερα, η Επιτροπή υπέβαλε τον Νοέμβριο του 2000 δύο προτάσεις στη Ρυθμιστική Επιτροπή, για τις οποίες η γνωμοδότηση ήταν θετική: μία απόφαση της Επιτροπής για τις προδιαγραφές ERTMS καθώς και σύσταση της Επιτροπής για τις βασικές παραμέτρους του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων.

Στη συνέχεια των συμπερασμάτων του Συμβουλίου της 6ης Οκτωβρίου 1999, η Επιτροπή είχε εκδώσει, στις 25 Νοεμβρίου 1999, ανακοίνωση προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την ολοκλήρωση των συστημάτων συμβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και πρόταση οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος. Τον Μάιο του 2000, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο γνωμοδότησε σε πρώτη ανάγνωση επί της προτάσεως οδηγίας. Το Συμβούλιο κατέληξε σε κοινή θέση στις 10 Νοεμβρίου 2000. Δεδομένου



ότι στην κοινή θέση ενσωματώνεται το μεγαλύτερο μέρος των τροπολογιών που πρότεινε το ΕΚ, αναμένεται η ταχεία έκδοση της οδηγίας.

### 3.1.2. *Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών (Trans-European Rail Freight Network / TERFN - ΔΕΔΣΕΜ)*

Μετά την πολιτική συμφωνία στην οποία κατέληξε το Συμβούλιο στις 9-10 Δεκεμβρίου 1999 σχετικά με το «πακέτο υποδομών», η διαδικασία συναπόφασης συνεχίστηκε καθόλη τη διάρκεια του έτους 2000 και κατέληξε σε συμφωνία μεταξύ του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου. Η συμφωνία αποβλέπει κατά βάσιν στην επιβολή της παροχής δικαιωμάτων πρόσβασης όσον αφορά τις διεθνείς υπηρεσίες εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Σε μία πρώτη φάση, τα δικαιώματα πρόσβασης θα χορηγηθούν, το 2003, σε συγκεκριμένο δίκτυο (το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών) στο οποίο εντάσσονται όλες οι σημαντικές γραμμές εμπορευματικών μεταφορών. Η παροχή δικαιωμάτων πρόσβασης στο υπόλοιπο δίκτυο θα πραγματοποιηθεί το 2008. Υπενθυμίζεται ότι το «πακέτο υποδομών» συνίσταται σε πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας του Συμβουλίου 91/440/ΕΟΚ για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, σε οδηγία του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 95/18/ΕΚ σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, και σε πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την κατανομή της δυναμικότητας σιδηροδρομικών υποδομών, την τιμολόγηση της σιδηροδρομικής υποδομής και τον έλεγχο καταλληλότητας σε θέματα ασφάλειας.

### 3.1.3. *Ενεργειακή υποδομή*

Στην Πράσινη Βίβλο για την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού (COM (2000) 769 της 29ης Νοεμβρίου 2000), η Επιτροπή υποδεικνύει την υπανάπτυξη των υποδομών μεταφοράς ενέργειας ως έναν από τους παράγοντες επιβράδυνσης της ολοκλήρωσης των εθνικών αγορών και υπονόμησης της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού. Είναι σημαντικό να αυξηθεί η διαθέσιμη δυναμικότητα στις υφιστάμενες ηλεκτρικές γραμμές, και, ενδεχομένως, να κατασκευαστούν νέες γραμμές, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη κατάρτισης προγραμμάτων για την άρση των εμποδίων στην υλοποίηση των «έργων ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος». Σε ό,τι αφορά το αέριο, πρέπει επίσης να εξαιρεθούν τα υπάρχοντα ή δυνητικά σημεία συμφόρησης, καθορίζοντας τις αναγκαίες νέες διασυνδέσεις. Η εν λόγω διαδικασία διασύνδεσης, καθώς και άλλες βελτιώσεις των υποδομών, πρέπει να επεκταθούν στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες.

Το 2001, αιτήσεϊ του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Στοκχόλμης, η Επιτροπή συνέταξε ανακοίνωση του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τις ευρωπαϊκές ενεργειακές υποδομές. Στόχος της ανακοίνωσης, η όσο το δυνατόν βαθύτερη αξιολόγηση της τρέχουσας κατάστασης από πλευράς ενεργειακών υποδομών, η υποβολή προτάσεων για μέτρα εξασφάλισης της αποδοτικής χρήσης, η εγγύηση ενός σταθερού κανονιστικού πλαισίου, κατάλληλου για την κατασκευή νέων υποδομών για να καλυφθεί η αύξηση της ζήτησης και η προώθηση των σχετικών με τις ενεργειακές υποδομές προβλημάτων στο κέντρο της προσοχής του πολιτικού γίνεσθαι και, τέλος, η μεγιστοποίηση των πλεονεκτημάτων που προσφέρει η εσωτερική αγορά ενέργειας.

Παράλληλα με την ανακοίνωση αυτή, η Επιτροπή πρότεινε την επανεξέταση των κατευθυντηρίων γραμμών που διέπουν τα ΔΕΔ-Ενέργεια, και ιδίως τον προσδιορισμό των έργων προτεραιότητας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.

### **3.2. Νομοθεσία**

#### *3.2.1. Τροποποίηση του προγράμματος εργασίας και των κατευθυντηρίων γραμμών για τα ΔΕΔ - Τηλεπικοινωνίες (ΔΕΔ-Telecom)*

Σύμφωνα με την απόφαση για τους προσανατολισμούς όσον αφορά τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα στον τομέα των τηλεπικοινωνιών<sup>2</sup>, η Επιτροπή ενέκρινε το αναθεωρημένο πρόγραμμα εργασίας ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες για την περίοδο 2000-2002. Κατά την αναθεώρηση ελήφθησαν υπόψη οι εξελισσόμενες ανάγκες και η ταχεία ανάπτυξη της κοινωνίας της πληροφορίας, καθώς και η πείρα που έχει αποκτηθεί από τη διαχείριση του προγράμματος την τελευταία τριετία. Το νέο πρόγραμμα θα αποτελέσει τη βάση μελλοντικών ανοικτών προσκλήσεων υποβολής προτάσεων.

Σύμφωνα με την απόφαση για τους προσανατολισμούς<sup>3</sup>, η Επιτροπή τροχοδρόμησε τη διαδικασία αναθεώρησης του παραρτήματος I των προσανατολισμών για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα-Τηλεπικοινωνίες. Προς τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή δρομολόγησε την εκπόνηση μελέτης για την αξιολόγηση του τρέχοντος περιεχομένου, του πεδίου εφαρμογής και των ρυθμίσεων εφαρμογής των προσανατολισμών για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα-Τηλεπικοινωνίες και για την υποβολή προτάσεων, κατόπιν διαβουλεύσεων με τους αρμόδιους εθνικούς και βιομηχανικούς φορείς, για κατάλληλες αναθεωρήσεις. Η μελέτη διενεργήθηκε από εξωτερικούς ειδικούς<sup>4</sup> και η τελική έκθεση δημοσιεύθηκε τον Απρίλιο του 2001 (TEN Telecom Guidelines Status Review, RAND Report. Απρίλιος 2001).

#### *3.2.2. Τροποποίηση των προσανατολισμών όσον αφορά τις μεταφορές*

Στις 5 Ιουνίου, το Συμβούλιο ενέκρινε κοινή θέση επί της προτάσεως για την τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1692/96 περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-M), ούτως ώστε να περιληφθούν οι θαλάσσιοι και εσωτερικοί λιμένες και να τροποποιηθεί ένα έργο στο παράρτημα III (πίνακας I).

### **3.3. Επιτροπές Προσανατολισμού ΔΕΔ και Επιτροπές Χρηματοπιστωτικής Ενίσχυσης· Δημοσιονομικός έλεγχος**

#### *3.3.1. Ενέργεια*

Η Επιτροπή Προσανατολισμών ΔΕΔ-Ενέργεια συνεδρίασε στις 7 Απριλίου με θέμα την ανταλλαγή πληροφοριών για την πρόοδο των έργων κοινού ενδιαφέροντος (έγγρ. Επιτροπή ΔΕΔ-Ενέργεια αριθ. 2000/1)· το σχέδιο απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον καθορισμό των έργων κοινού ενδιαφέροντος (έγγρ. Επιτροπή ΔΕΔ-Ενέργεια αριθ. 2000/2)· και σχέδιο έκθεσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την

---

<sup>2</sup> Απόφαση 1336/97/ΕΚ της 17/7/97 (ΕΕ L 183/12 της 11/6/97).

<sup>3</sup> Το άρθρο 14 ορίζει ότι ανά τριετία η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση για την εφαρμογή της συγκεκριμένης απόφασης καθώς και κατάλληλες προτάσεις αναθεώρησης του παραρτήματος I της συγκεκριμένης απόφασης, βάσει των τεχνικών εξελίξεων και της κτηθείσας πείρας.

<sup>4</sup> ΕΕ S αριθ. 227 της 23ης Νοεμβρίου 1999 και ΕΕ S αριθ. 13 της 20ής Ιανουαρίου 2000.

εφαρμογή των προσανατολισμών ΔΕΔ-Ενέργεια (έγγρ. Επιτροπή ΔΕΔ-Ενέργεια αριθ. 2000/3), σχετικά με μελλοντικές τροποποιήσεις των εν λόγω προσανατολισμών και με νέα έργα προς υπαγωγήν στον κατάλογο των έργων κοινού ενδιαφέροντος.

### 3.3.2. Τηλεπικοινωνίες

Η Επιτροπή Προσανατολισμών ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες συνεδρίασε τρεις φορές κατά τη διάρκεια του 2000. Στην πρώτη συνεδρίασή της της 28ης Ιανουαρίου, γνωμοδότησε επί του σχεδίου προγράμματος εργασίας ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες και του σχεδίου κειμένου για τον καθορισμό του περιεχομένου της πρόσκλησης υποβολής προτάσεων 2000/1 στον τομέα των διευρωπαϊκών τηλεπικοινωνιακών δικτύων. Μελέτες ελέγχου καταλληλότητας και έργα εγκατάστασης στους τομείς των γενικών υπηρεσιών και των εφαρμογών εκπαίδευσης και κατάρτισης, παιδείας, μεταφορών και κινητικότητας, περιβάλλοντος και αντιμετώπισης καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης, υπηρεσιών υγείας, αστικών και περιφερειακών δικτύων και εφαρμογών καθώς και υπηρεσιών για τις ΜΜΕ.

Στη δεύτερη συνεδρίασή της της 25ης Ιουλίου, η επιτροπή γνωμοδότησε επί του σχεδίου κειμένου της πρόσκλησης υποβολής προτάσεων 2000/2 σχετικά με τις γενικές υπηρεσίες και εφαρμογές στους ίδιους τομείς με αυτούς της πρόσκλησης 2000/1. Επιπλέον, συζήτησε τρόπους α) εξεύρεσης εθνικών έργων με ευοίωνες προοπτικές επέκτασης σε διευρωπαϊκό επίπεδο β) ανταλλαγής ορθών πρακτικών γ) χαρτογράφησης του επιπέδου τεχνογνωσίας στα διάφορα κράτη μέλη, προκειμένου να καθοριστούν τομείς όπου η κοινοτική διάσταση προσδίδει υψηλή προστιθέμενη αξία, εκεί δηλαδή όπου οι ανάγκες δεν καλύπτονται από την αγορά. Η επιτροπή επεσήμανε ότι ήταν σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη οι ενδεχόμενες συνέργειες με τη θέσπιση συγκριτικής αξιολόγησης επιδόσεων της πρωτοβουλίας e-Europe κατά τον προσδιορισμό των έργων. Τα μέλη της επιτροπής αντάλλαξαν, επίσης, απόψεις για την ενδιάμεση πρόοδο της δράσεως ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες, και διατύπωσαν εποικοδομητικές συστάσεις για τη μεθοδολογική προσέγγιση της μελέτης, καθώς και πρακτικές συμβουλές για τις διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Το κύριο ζήτημα που εξετάστηκε κατά την τελευταία συνεδρίαση της εν λόγω επιτροπής, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2000, ήταν η τελική έκθεση σχετικά με την ενδιάμεση αξιολόγηση της δράσεως ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες, η οποία (έκθεση) υπεβλήθη από τον ανεξάρτητο ειδικό. Τα μέλη της επιτροπής χαιρέτισαν τα γενικά συμπεράσματα και τις συστάσεις της έκθεσης, που αφορούσαν κυρίως τα ακόλουθα σημεία: α) το πρόγραμμα ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες είναι σκόπιμο να δημιουργήσει δεσμούς με την πρωτοβουλία e-Europe και να συντονίσει τις δραστηριότητές του με τις δραστηριότητες άλλων προγραμμάτων (π.χ. IST, INFO2000 και e-Content)· β) πρέπει να αποσαφηνιστεί και ενισχυθεί η διευρωπαϊκή διάσταση των έργων· γ) πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στη διαδικασία κατάρτισης σχεδίων εκμετάλλευσης των έργων· δ) η καινοτόμος φύση των υπηρεσιών πρέπει να θεωρείται ως προτεραιότητα· ε) πρέπει να αναληφθούν δραστηριότητες με άξονα την εμπιστοσύνη στην τεχνολογία και το απόρρητο· στ) πρέπει να διατηρηθεί και ενισχυθεί η ουδετερότητα έναντι της τεχνολογίας· ζ) πρέπει να επιταχυνθεί η διαπραγμάτευση συμβάσεων· η) πρέπει να αναπτυχθούν περαιτέρω οι σχέσεις με τους εθνικούς «ανταποκριτές».

### 3.3.3. *Μεταφορές*

Η επιτροπή, της οποίας γίνεται αναφορά στο άρθρο 18 των προσανατολισμών, συνεδρίασε τρεις φορές το 2002. Η πρώτη συνεδρίαση πραγματοποιήθηκε στις 14 Φεβρουαρίου, η δεύτερη στις 23 Μαρτίου 2000 και η τρίτη στις 18 Μαΐου. Στις συνεδριάσεις έγινε ανασκόπηση των εργασιών των ad hoc ομάδων εργασίας της επιτροπής, οι οποίες συνεδρίασαν αρκετές φορές με τα εξής αντικείμενα:

- Στρατηγική εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων: μία συνεδρίαση
- Σημεία οδικής συμφόρησης: δύο συνεδριάσεις
- Σημεία σιδηροδρομικής συμφόρησης: δύο συνεδριάσεις
- Εκθέσεις εφαρμογής: μία συνεδρίαση
- Ευφυή συστήματα οδικών μεταφορών - Intelligent Transport Systems - ITS (βλ. σημείο 2.3)

Οι συνεδριάσεις βοήθησαν την Επιτροπή στην προπαρασκευή της αναθεώρησης των προσανατολισμών και στον προσδιορισμό των κυριότερων σημείων οδικής και σιδηροδρομικής συμφόρησης του Διευρωπαϊκού Δικτύου. Οργανώθηκαν ανταλλαγές πληροφοριών σχετικά με την υλοποίηση της στρατηγικής εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Επίσης, οι συνεδριάσεις διευκόλυναν την Επιτροπή στην κατάρτιση ερωτηματολογίου για τη σύνταξη έκθεσης σχετικά με την υλοποίηση των προσανατολισμών.

### 3.3.4. *Επιτροπή Χρηματοπιστωτικής Ενίσχυσης στα ΔΕΔ*

Η Επιτροπή Χρηματοπιστωτικής Ενίσχυσης στα ΔΕΔ συνεδρίασε επτά φορές κατά τη διάρκεια του έτους (μία «οριζόντια» συνεδρίαση, μία με θέμα «ενέργεια», δύο «τηλεπικοινωνίες» και τρεις «μεταφορές») και ενέκρινε τη δέσμευση 143,3 εκατομμυρίων EUR. Λεπτομερή στοιχεία για τις χρηματοπιστωτικές αυτές αποφάσεις παρατίθενται στο τμήμα 4.1. παρακάτω.

### 3.3.5. *Δημοσιονομικός έλεγχος*

Κατά τη διάρκεια του 1999, η Επιτροπή είχε αρχίσει ανταλλαγή απόψεων με την Επιτροπή Χρηματοπιστωτικής Ενίσχυσης στα ΔΕΔ στην «οριζόντια» διάστασή της και στις τρεις τομεακές διαστάσεις της, σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις συνεργασίας μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών επί θεμάτων δημοσιονομικού ελέγχου. Όλοι οι συμμετέχοντες συμφωνούσαν ότι η κατάσταση παρουσίαζε διαφορές από τον ένα τομέα στον άλλο, ότι τα μέτρα έπρεπε να χαρακτηρίζονται από ικανοποιητικό λόγο κόστος/οφέλη και ότι οι τηλεπικοινωνίες έπρεπε να αποτελέσουν το αντικείμενο ειδικής μεταχείρισης, δεδομένης της ευρείας ιδιωτικοποίησής τους.

Μετά τις συζητήσεις που άρχισαν το 1999, η επιτροπή στην «εκδοχή» της «ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες» εξέτασε το ζήτημα στις 12 Δεκεμβρίου 2000 και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα κράτη μέλη δεν αναλαμβάνουν καμία χρηματοδοτική υποχρέωση εγκρίνοντας την υποβολή πρότασης στο πλαίσιο πρόσκλησης ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες, πλην των περιπτώσεων όπου έδωσαν ρητή χρηματοπιστωτική εγγύηση ή των περιπτώσεων όπου συμμετείχαν στο έργο απευθείας ως εταίρος.

**Πίνακας 1: Κοινοτική χρηματοδότηση των ΔΕΔ το 2000 (εκατομμύρια ECU/ευρώ)**

Τομέας	Τύπος ενίσχυσης	Μέσο	1993-1995 <sup>5</sup>	1996 <sup>5</sup>	1997 <sup>5</sup>	1998 <sup>5</sup>	1999 <sup>5</sup>	2000 <sup>5</sup>
<i>Μεταφορές</i>	Δάνεια	ΕΤΕ <sup>6-7</sup>	7 666	3 504	4 943	4 415	5 977	4 989
	Εγγυήσεις δανείων	ΕΤΑΕ <sup>6-7</sup>	161	303	55	71	256	55
	Επιχορηγήσεις	ΕΤΠΑ <sup>7-8</sup>	999	2 639	527	δ.υ.σ.	δ.υ.σ.	δ.υ.σ.
		Ταμείο Συνοχής	2 995	1 221	1 251	1 337	444	1 287
	Επιχορηγήσεις, επιδοτήσεις επιτοκίων, εγγυήσεις δανείων και συγχρηματοδότηση μελετών	Κονδύλιο προϋπολογισμού ΔΕΔ Β5-700 (εκ των οποίων τα 14 ειδικά έργα)	625	280	352	474	497	581
<i>Ενέργεια</i>	Δάνεια	ΕΤΕ <sup>6-7</sup>	1 822	1 176	854	393	174	392
	Εγγυήσεις δανείων	ΕΤΑΕ <sup>6-7</sup>	220	270	4	5	0	0
	Επιχορηγήσεις και συγχρηματοδότηση μελετών	Διαρθρωτικά Ταμεία	764	1 265	277	δ.υ.σ.	355	δ.υ.σ.
		Κονδύλιο προϋπολογισμού ΔΕΔ Β5-710	12	9	24	19	29	14
<i>Τηλεπικοινωνίες</i>	Δάνεια	ΕΤΕ <sup>6-7-10</sup>	4 295	1 626	1 880	3 434	2 126	2 726
	Εγγυήσεις δανείων	ΕΤΑΕ <sup>6-7-9</sup>	175	9	276	230	44	165
	Χρηματοδοτικές εισφορές	Διαρθρωτικά Ταμεία	295	173	δ.υ.σ.	δ.υ.σ.	387 <sup>11</sup>	δ.υ.σ.
	Συγχρηματοδότηση μελετών σκοπιμότητας και ελέγχου καταλληλότητας, καθώς και έργων ανάπτυξης	Κονδύλιο προϋπολογισμού ΔΕΔ Β5-720	45	16	27	28	22	35
<i>Telematic Networks</i>	Δάνεια	Κονδύλιο προϋπολογισμού ΔΕΔ Β5-721	119	44	47	15	21	22

Σημείωση: δ.υ.σ. = δεν υπάρχουν στοιχεία

- 5 Δεσμευτικά ποσά  
6 Υπογεγραμμένες συμβάσεις  
7 ΔΕΔ και έργα σχετιζόμενα με ΔΕΔ  
8 Συνήθως περιλαμβάνει πιστώσεις ανειλημμένες για το χρονικό διάστημα 1996-1999.  
9 Συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας.  
10 Εκτίμηση  
11 Μόνο έργα σχετιζόμενα με ΔΕΔ.

#### 4. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔ

Ο ανωτέρω πίνακας 1 παρουσιάζει τη συνολική εικόνα της χρηματοδότησης των ΔΕΔ από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

##### 4.1. Επιτροπή χρηματοπιστωτικής ενίσχυσης ΔΕΔ

###### 4.1.1. Ενέργεια

Η Επιτροπή Χρηματοπιστωτικής Ενίσχυσης ΔΕΔ συνεδρίασε στις 8 Ιουνίου και ενέκρινε με γραπτές διαβουλεύσεις 13 μελέτες σκοπιμότητας και άλλες μελέτες, για τις οποίες η Επιτροπή πρότεινε χρηματοπιστωτική ενίσχυση 13,6 εκατομμυρίων EUR. Η αντίστοιχη απόφαση της Επιτροπής ελήφθη στις 16 Οκτωβρίου. Περαιτέρω λεπτομέρειες περιλαμβάνονται στο παράρτημα V.

**Πίνακας 2 : Αναλήψεις υποχρεώσεων ΔΕΔ - Ενέργεια (εκατομ. ECU/EUR)**

	1995-97		1998		1999		2000	
	Ποσό	%	Ποσό	%	Ποσό	%	Ποσό	%
<b>Ηλεκτρική ενέργεια</b>	14,4	42,8	10,8	58	7,9	27,4	7,3	53,7
<b>Αέριο</b>	25,9	57,2	7,8	42	20,9	72,6	6,3	46,3
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	45,3	100	18,6	100	28,8	100	13,6	100

###### 4.1.2. Τηλεπικοινωνίες

Η Επιτροπή Χρηματοπιστωτικής Ενίσχυσης ΔΕΔ, υπό τη σύνθεσή της για τις τηλεπικοινωνίες, συνεδρίασε δύο φορές, στις 25 Ιουλίου και στις 12 Δεκεμβρίου.

Στη συνεδρίαση του Ιουλίου διετύπωσε τη γνώμη της επί του σχεδίου αποφάσεως της Επιτροπής για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης σε 35 έργα κοινού ενδιαφέροντος που επελέγησαν από την πρόσκληση υποβολής προτάσεων 2000/1, συνολικής μέγιστης κοινοτικής ενίσχυσης 35 εκατομμυρίων EUR. Από τα έργα αυτά, τα 31 αφορούν μελέτες ελέγχου καταλληλότητας και 4 αφορούν έργα εγκατάστασης. Η επιτροπή διετύπωσε επίσης τη γνώμη της επί του σχεδίου αποφάσεως σχετικά με την επιλογή, μεταξύ των προτάσεων που υπεβλήθησαν στο πλαίσιο της μόνιμης πρόσκλησης υποβολής προτάσεων 1998/3, μιας δράσεως ενίσχυσης και συντονισμού στον τομέα των Διερωπαϊκών Δικτύων Τηλεπικοινωνιών, μέγιστης κοινοτικής χρηματοδότησης ύψους 0,9 εκατομμυρίων EUR. Κατά την δεκεμβριανή συνεδρίασή τους, τα μέλη της επιτροπής αντάλλαξαν απόψεις σχετικά με την έκθεση της Επιτροπής όσον αφορά τους τεχνικούς ελέγχους του προγράμματος ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες για το έτος 2000 (βλ. σημείο 6.2.1 ανωτέρω). Η επιτροπή συζήτησε επίσης την ερμηνεία του άρθρου 8 - υποβολή αιτήσεων χρηματοπιστωτικής ενίσχυσης και του άρθρου 12 - δημοσιονομικός έλεγχος - του δημοσιονομικού κανονισμού των ΔΕΔ (βλ. επίσης παράγραφο 3.3.5 ανωτέρω).

#### 4.1.3. Μεταφορές

Όσον αφορά τις μεταφορές, η Επιτροπή κατέστη αποδέκτης 288 αιτήσεων χρηματοπιστωτικής ενίσχυσης, ορισμένες από τις οποίες για σχετικώς μικρά ποσά. Οι διατάξεις για τον περιορισμό της χρηματοπιστωτικής ενίσχυσης στα έργα μεταφορών στο 1 εκατομμύριο EUR κατά μέγιστο όριο εφαρμόστηκαν ικανοποιητικά το 2000 και συνέβαλαν αποτελεσματικά στον περιορισμό του αριθμού των αποφάσεων. Το συνολικό ύψος της ζητηθείσας χρηματοπιστωτικής ενίσχυσης υπερέβη τα 1 700 εκατομμύρια EUR. Η επιτροπή η αρμόδια για τη χρηματοπιστωτική ενίσχυση στα ΔΕΔ συνεδρίασε τρεις φορές το 2000 και διατύπωσε ευνοϊκή γνώμη επί 102 έργων και μελετών για τα οποία η Επιτροπή πρότεινε χρηματοπιστωτική ενίσχυση συνολικού ύψους 591,659 εκατομμυρίων EUR. Πολλές από τις επιλεγείσες δράσεις συνεχίζουν ή συμπληρώνουν δράσεις που υποστηρίχθηκαν παλαιότερα. Περισσότερα στοιχεία υπάρχουν στο παράρτημα VII.

Τελικά, μόνο 99 δράσεις που αντιστοιχούσαν σε ενίσχυση ύψους 580 659 εκατομμυρίων EUR, έτυχαν στηρίξεως το 2000. Όπως εμφανίζεται στον Πίνακα 5, η Επιτροπή συνέχισε να επικεντρώνει μεγάλο τμήμα των διαθέσιμων πόρων της (49,54%) στα 14 ειδικά «έργα του Έσπεν». Ωστόσο, στα έργα προτεραιότητας κατευθύνθηκε μικρότερο τμήμα πιστώσεων αναλήψεων υποχρεώσεων απ' ό,τι τα προηγούμενα έτη, επειδή τρία από τα έργα αυτά (αεροδρόμιο Malpensa, σιδηροδρομική σύνδεση Cork-Dublin-Belfast-Larne, σταθερή σύνδεση του Oresund) ολοκληρώθηκαν, ενώ ορισμένα από τα σημαντικά έργα τραίνων υψηλών ταχυτήτων δεν έχουν ακόμη φθάσει στο στάδιο της υλοποίησης. Το τμήμα αυτό είναι κατώτερο του μέγιστου ποσοστού % που αναφέρεται στα σχόλια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τον προϋπολογισμό του 2000.

**Πίνακας 3: Μεταφορές - Κατηγορίες έργων**

	Στήριξη 2000	%	
	Εκατομ. EUR	2000	1999
14 ειδικά έργα επιβεβαιώθηκαν από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Έσπεν (περιλαμβάνει τη διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας).	287.69	49.54	58
Διαχείριση κυκλοφορίας (όλοι οι τρόποι πλην του σιδηροδρόμου)	58.33	10.05	9
Άλλα σημαντικά έργα κοινού ενδιαφέροντος (εκτός των 14 ειδικών έργων)	234.63	40.41	33
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>580.65</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

**Πίνακας 4: Μεταφορές - Μορφή παρέμβασης**

	Στήριξη 2000	%	
	Εκατομ. EUR	2000	1999
Μελέτες σκοπιμότητας / Μέτρα τεχνικής στήριξης	188.70	33	28
Άμεσες επιχορηγήσεις	337.95	58	58
Επιδότησεις επιτοκίων	54.00	9	14
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>580.65</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

**Πίνακας 5: Τρόποι μεταφοράς**

ΤΡΟΠΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	Αριθμός έργων / μελετών ανά τρόπο μεταφοράς	Στήριξη 2000	
		εκατομ. EUR	%
Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας	7	14.700	2.53%
Αερολιμένες	7	11.104	1.91%
Συνδυασμένες μεταφορές	1	5.000	0.86%
Παγκόσμια δορυφορικά συστήματα πλοήγησης	1	12.000	2.07%
Εσωτερική ναυσιπλοΐα	4	15.800	2.72%
Πολυτροπικές μεταφορές	1	34.000	5.85%
Λιμένες	2	2.500	0.43%
Σιδηροδρομικές μεταφορές	45	346.122	59.60%
Διαχείριση σιδηροδρομικής κυκλοφορίας	1	35.000	6.02%
Οδικές μεταφορές	17	71.400	12.30%
Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας	12	32.133	5.53%
Διαχείριση ναυτιλίας	1	0.900	0.15%
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ:</b>	<b>99</b>	<b>580.659</b>	<b>100%</b>

Η ευμεγέθης χρηματοδοτική ενίσχυση στα άλλα σημαντικά έργα αντανακλά τον αριθμό αιτήσεων που υπεβλήθησαν από τα κράτη μέλη και επελέγησαν βάσει της



διαδικασίας επιλογής. Λαμβάνονται επίσης υπόψη οι παρατηρήσεις που περιέχονται στον προϋπολογισμό του 2000 σχετικά με τη μέγιστη επιτρεπόμενη ενίσχυση σε έργα προτεραιότητας. Η χρηματοδότηση των μελετών περιορίστηκε στο 33% του συνολικού ποσού, δεδομένου ότι αρκετά έργα είχαν φθάσει στη φάση της υλοποίησης. Γενικά, τα σχόλια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τον προϋπολογισμό του 2000 υιοθετήθηκαν όσον αφορά την τροπική κατανομή.

#### **4.2. IDA**

Τα έργα IDA (τομειακές και οριζόντιες δράσεις) δεν χρηματοδοτούνται στο πλαίσιο του κανονισμού σχετικά με τη χορήγηση χρηματοδοτικών ενισχύσεων στον τομέα των Διευρωπαϊκών Δικτύων, γίνεται όμως η σχετική αναφορά για λόγους πληρότητας). Το 2000, η Επιτροπή ενέκρινε χρηματοδοτικές ενισχύσεις συνολικού ύψους 22,3 εκατομμυρίων EUR υπέρ των δράσεων IDA.

#### **4.3. Διαρθρωτικά Ταμεία και Ταμείο Συνοχής**

Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το Ταμείο Συνοχής αποτελούν, μακράν, τις κυριότερες πηγές κοινοτικής βοήθειας στα έργα ΔΕΔ. Ωστόσο, δεδομένου ότι οι δαπάνες που εγκρίνονται στο πλαίσιο του Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης δεν κατανέμονται ανά χρηματοδοτούμενο έργο ΔΕΔ, είναι αδύνατον να προσδιοριστούν τα ποσά που διατίθενται στα έργα ΔΕΔ μέσω του ΕΤΠΑ.

##### *4.3.1. ΕΤΠΑ*

Το 2000 προχώρησαν οι προετοιμασίες της νέας περιόδου προγραμματισμού των Διαρθρωτικών Ταμείων (2000-2006). Τα κράτη μέλη υπέβαλαν τα απαιτούμενα έγγραφα προγραμματισμού. Στην πλειονότητα των περιπτώσεων, η διαπραγμάτευση των εγγράφων μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών ολοκληρώθηκε πριν από τα τέλη του 2000, με αποτέλεσμα η χρηματοδότηση των έργων για τη νέα περίοδο κατέστη δυνατόν να αρχίσει εντός του 2001.

Οι υποδομές ανέκτησαν την συγκριτική σημασία τους στο πλαίσιο των επιχορηγήσεων των Διαρθρωτικών Ταμείων ανά μεγάλο τομέα παρεμβάσεως υπό τον Στόχο 1. Ενώ το ποσοστό για τις υποδομές ήταν ελαφρώς κάτω του 30% στην τελευταία προγραμματική περίοδο 1994-1999, θα κυμανθεί γύρω στο 34% κατά την τρέχουσα περίοδο. Σχεδόν το ήμισυ των πόρων των διατιθέμενων για τις υποδομές θα κατευθυνθεί στα δίκτυα μεταφορών, κυρίως δε στις χώρες συνοχής.

##### *4.3.2. Ταμείο Συνοχής*

*(Για περαιτέρω λεπτομέρειες βλ. παράρτημα VIII )*

Το 2000, οι αναλήψεις υποχρεώσεων από το Ταμείο Συνοχής προς τα έργα ΔΕΔ-Μεταφορές ανήλθαν σε 1,287 εκατομμύρια EUR. Πρόκειται για τριπλασιασμό, περίπου, του ποσού που δεσμεύθηκε το 1999· αποτελεί δε ένδειξη της ανάκαμψης των δραστηριοτήτων του Ταμείου Συνοχής το 2000.

**Πίνακας 6 : Χρηματοδότηση από το ΔΕΔ - Μεταφορές ανά χώρα**

	<b>Αναλήψεις υποχρεώσεων μέχρι το 1999 (εκατομ. EUR)</b>	<b>Αναλήψεις υποχρεώσεων το 2000 (εκατομ. EUR)</b>
Ελλάδα	1535	155
Ισπανία <sup>0</sup>	4606	852
Ιρλανδία	748	34
Πορτογαλία	1446	246
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>8334</b>	<b>1287</b>

Δεκαπέντε από τις 28 επιχορηγήσεις του 2000 (βλ. λεπτομερή πίνακα στο Παράρτημα VIII) αφορούσαν έργα που εντάσσονταν στο πλαίσιο του οδικού δικτύου, έναντι 12 για το σιδηροδρομικό δίκτυο (συμπεριλαμβανομένου ενός έργου μετρό) και ενός έργου για τις λιμενικές υποδομές. Ωστόσο, ενώ κατά την περίοδο 1993-1999, η κατασκευή οδικών αξόνων είχε απορροφήσει περισσότερο από το ήμισυ των πιστώσεων του Ταμείου Συνοχής προς τον τομέα των μεταφορών (βλ. έκθεση για τα ΔΕΔ του 1999 για περισσότερες λεπτομέρειες), οι σιδηροδρομικές μεταφορές κυριάρχησαν το 2000, δεδομένου ότι αντιστοιχούν στα τρία τέταρτα του συνόλου των αναλήψεων υποχρεώσεων.

**Πίνακας 7 : Χρηματοδότηση των ΔΕΔ από το Ταμείο Συνοχής ανά χώρα και τρόπο μεταφοράς σε %**

	<b>Οδικό δίκτυο</b>	<b>Σιδηρόδρομοι</b>	<b>Εναέριες μεταφορές</b>	<b>Λιμένες</b>
Ελλάδα	74	26	0	0
Ισπανία	15	85	0	0
Ιρλανδία	52	48	0	0
Πορτογαλία	20	75	0	5
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>24</b>	<b>75</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

Στην Ελλάδα, η χρηματοδοτική ενίσχυση από το Ταμείο Συνοχής επικεντρώθηκε στη συνέχιση της ενίσχυσης (114 εκατομ. EUR) στην ολοκλήρωση του δικτύου αυτοκινητοδρόμων στο πλαίσιο του "έργου Έσσην" αριθ. 7 «ΠΑΘΕ, Εγνατία οδός». Ωστόσο, η κατασκευή της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Κορίνθου - Κιάτου ενισχύθηκε με 40 εκατομμύρια EUR, ποσό που ανεβάζει την αναλογία χρηματοδότησης σιδηροδρομικών έργων σε επίπεδα άνω του ενός τέταρτου του συνόλου.

Στην Ισπανία, το 85% των επιχορηγήσεων για το έτος 2000 κατευθύνθηκαν στο σιδηροδρομικό δίκτυο και ειδικότερα στη σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων Μαδρίτη - Βαρκελώνη - γαλλικά σύνορα. Το συνολικό ύψος της χρηματοδοτικής ενίσχυσης ανήλθε σε 728 εκατομμύρια EUR, δηλαδή ποσοστό 57% του συνόλου των επιχορηγήσεων στα ΔΕΔ από το Ταμείο Συνοχής. Τα 124 εκατομμύρια EUR για το οδικό δίκτυο κατευθύνθηκαν σε τρία έργα, και κυρίως στο έργο *Autovia de Levante a Francia por Aragon* (60%).

Στην Ιρλανδία, τα ποσοστά των επιχορηγήσεων που κατευθύνθηκαν στο οδικό δίκτυο και στο σιδηροδρομικό δίκτυο ήταν κατά βάση ίσα. Περίπου 17 εκατομμύρια EUR κατευθύνθηκαν στην υλοποίηση της φάσεως 2 του άξονα M1 Cloghren-Lissenhall και 16 εκατομμύρια EUR στη χρηματοδότηση του σιδηροδρομικού άξονα Νότος -Δύση.

Στην Πορτογαλία, τα τρία τέταρτα των επιχορηγήσεων του 2000 κατευθύνθηκαν σε σιδηροδρομικά έργα. Δόθηκαν επιχορηγήσεις σε πέντε έργα. Ο εκσυγχρονισμός των γραμμών II και III του Algarve απορρόφησε 68 εκατομμύρια EUR. Ανάλογη ήταν η ενίσχυση για την ανάπτυξη του Βόρειου Σιδηροδρομικού Δικτύου (64 εκατομμύρια EUR). Η μεγαλύτερη μεμονωμένη επιχορήγηση (52 εκατομμύρια EUR) για την Πορτογαλία κατευθύνθηκε στο Μετρό της Λισσαβώνας, ούτως ώστε να καταστεί δυνατή η σύνδεσή του με το ΔΕΔ - Μ. Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, ενισχύθηκαν οι IP 2, IP 3 και IP 6, ενώ το μεγαλύτερο ποσό (20 εκατομμύρια EUR) χρησιμοποιήθηκε για τη σύνδεση του IP 3 και IP 5. Τέλος, στο πλαίσιο των προσπαθειών για τη βελτίωση των θαλάσσιων μεταφορών στην Πορτογαλία, επιχορήγηση 12 εκατομμυρίων EUR διοχετεύτηκε στον λιμένα του Setubal, για την εγκατάσταση πολυτροπικού τερματικού σταθμού.

#### **4.4. Δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ)**

*(Για λεπτομέρειες βλ. Παράρτημα ΙΧ)*

Η υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομής κοινού ενδιαφέροντος, των οποίων το Διευρωπαϊκό Δίκτυο αποτελεί το κυριότερο μέρος, παραμένει ένας από τους στόχους προτεραιότητας της ΕΤΕπ. Το 2000, το διοικητικό συμβούλιό της ενέκρινε τη χορήγηση δανείων συνολικού ύψους 8 597 εκατομμυρίων EUR για τα ΔΕΔ και σχετιζόμενα έργα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι υπογραφείσες συμβάσεις χρηματοδότησης αφορούσαν ποσά συνολικού ύψους 66,13 εκατομμυρίων EUR, ποσό που αντιστοιχεί στο 20% των αναλήψεων υποχρεώσεων της Τράπεζας στα κράτη μέλη. Το 1999, τα αντίστοιχα ποσά ήταν, αντιστοίχως, 7 341 εκατομμύρια EUR (εγκριθέντα δάνεια) και 8 277 εκατομμύρια EUR (υπογραφείσες συμβάσεις). Δηλαδή, το ύψος των εγκριθέντων δανείων αυξήθηκε σημαντικά (+17%) ενώ το ύψος των υπογραφεισών συμβάσεων μειώθηκε (-20%) γεγονός που υποδηλώνει μια σχετική επιβράδυνση της δραστηριότητας στον τομέα των ΔΕΔ, αλλά και σημαντική δέσμευση σε νέες επενδύσεις.

Από το 1993 και εντεύθεν<sup>12</sup>, η ΕΤΕ ενέκρινε δάνεια για τα ΔΕΔ συνολικού ύψους 64057 εκατομμυρίων EUR και υπέγραψε συμβάσεις χρηματοδότησης συνολικού ύψους 47 082 εκατομμυρίων EUR. Το συνολικό κόστος επενδύσεων των αντίστοιχων έργων εκτιμάται σε 215 εκατομμύρια EUR.

---

<sup>12</sup> 1995 για τα έργα ΔΕΔ-Μεταφορές.

Η ΕΤΕ διαδραμάτισε προκαταληπτικό ρόλο στη χρηματοδοτική πλαισίωση των έργων ΔΕΔ, ιδίως των έργων των στηριζόμενων σε συμπράξεις δημοσίου/ιδιωτικού τομέα (PPP). Μεταξύ των εν προκειμένω χαρακτηριστικότερων παραδειγμάτων, τα οποία θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως υπόδειγμα για άλλα έργα στο μέλλον, περιλαμβάνεται η διαμόρφωση χρηματοδοτικών δομών για τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση και την εκμετάλλευση οδών στο Ηνωμένο Βασίλειο, τη Φινλανδία και την Πορτογαλία. Επίσης, η Τράπεζα διακρίθηκε στην υλοποίηση καινοτόμων μέσων, όπως μηχανισμών επαναχρηματοδότησης που αποβλέπουν στο να η δοθεί δυνατότητα στους εμπορικούς επενδυτές να αποδεσμευθούν από μακροπρόθεσμες χρηματοδοτήσεις σε καθορισμένα χρονικά όρια. Η ΕΤΕπ ευνοεί, εξάλλου, την ανταλλαγή πείρας επί θεμάτων χρηματοδότησεως υποδομών από συμπράξεις δημοσίου/ιδιωτικού τομέα (PPP), θεωρώντας τις ως πηγή αμοιβαίου εμπλουτισμού.

Τα δάνεια που ενέκρινε το 2000 η ΕΤΕπ για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών έφθασαν τα 6 718 εκατομμύρια EUR για το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (έναντι 4 807 εκατομμυρίων EUR το 1999, δηλαδή αύξηση κατά 40%), με αποτέλεσμα τη διάθεση συνολικού ποσού 41 252 εκατομμυρίων EUR, μέχρι σήμερα, για έργα στον εν λόγω τομέα<sup>13</sup>. Οι υπογραφείσες χρηματοδοτικές συμβάσεις ανήλθαν σε 4 010 εκατομμύρια EUR το 2000 (έναντι 4 977 εκατομμυρίων EUR το 1999, δηλαδή μείωση κατά 19%), γεγονός που σημαίνει ότι μέχρι σήμερα οι υπογραφές αντιστοιχούν σε 26 666 εκατομμύρια EUR. Η μείωση ήταν ιδιαίτερα σημαντική για τα μεγάλα έργα (Εσσην), με κατά 25% μείωση σε σχέση με τα επίπεδα του 1999. Τα νέα δάνεια που εγκρίθηκαν το 2000 κατευθύνονταν κυρίως στα σκέλη του PBKAL στο Βέλγιο και στις Κάτω Χώρες, στο τραίνο υψηλών ταχυτήτων TGV Est στη Γαλλία και στους ελληνικούς αυτοκινητόδρομους (Περιφερειακή Αττική Οδός - ESSI, κεντρικό τμήμα της Εγνατίας, ανατολική περιφερειακή Θεσσαλονίκης, ΠΑΘΕ - Κατερίνη).

Στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, τα δάνεια που υπέγραψε η Τράπεζα για έργα σχετικά με τους 11 διαδρόμους που εγκρίθηκαν από τις πανευρωπαϊκές διασκέψεις για τις μεταφορές στην Κρήτη και το Ελσίνκι, ανήλθαν σε 979 εκατομμύρια EUR.

Στον τομέα της ενέργειας, το 2000 εγκρίθηκαν νέα δάνεια για δίκτυα αερίου και ηλεκτρισμού ύψους 299 εκατομμυρίων EUR, ενώ το συνολικό ποσό από το 1993 ανέρχεται σε 6 353 εκατομμύρια EUR. Το 2000, υπεγράφησαν συμβάσεις ύψους 392 εκατομμυρίων EUR για το σχέδιο σύνδεσης Ιταλίας - Ελλάδας, για το έργο μεταφοράς ιρλανδικού αερίου και για το έργο σύνδεσης «Verbund Burgenland» της Αυστρίας. Το ποσό αυτό πρέπει να συγκριθεί με τα 174 εκατομμύρια EUR του 1999.

Το 2000, η ΕΤΕπ χορήγησε επίσης δάνεια για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Τηλεπικοινωνιών που δεν καλύπτονται από τους προσανατολισμούς του Διευρωπαϊκού Δικτύου Τηλεπικοινωνιών, εκ των οποίων 1 580 εκατομμύρια EUR νεοχορηγηθέντα δάνεια και 2 211 εκατομμύρια EUR αναλήψεις υποχρεώσεων (2 126 εκατομμύρια EUR το 1999). Οι συμβάσεις χρηματοδότησης που υπεγράφησαν από το 1993 φθάνουν το συνολικό ύψος των 15 196 εκατομμυρίων ευρώ.

---

<sup>13</sup> Από το 1995.

**Πίνακας 8 : Δάνεια της ΕΤΕπ για τα ΔΕΔ (εκατομ. EUR)**

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Σύνολο
<b>ΕΕ</b>	3280	4754	5568	6522	7677	8242	8277	6613	<b>50933</b>
<b>Μεταφορές</b>	1908	1939	3819	3505	4943	4415	5977	4010	<b>30516</b>
Έργα «Εοσεν»	1346	1137	1603	1189	1751	1142	1616	1224	<b>11008</b>
<b>Ενέργεια</b>	367	715	910	1415	854	393	174	392	<b>5220</b>
Έργα «Εοσεν»	207	315	523	695	300	100	75	25	<b>2240</b>
<b>Τηλεπικοινωνίες</b>	1005	2100	839	1602	1880	3434	2126	2211	<b>15197</b>
<b>ΧΚΑΕ</b>	579	777	400	668	784	1507	1456	1494	<b>7665</b>

#### 4.5. Εγγυήσεις του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων (ΕΤΕ)

(Για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. Παράρτημα Χ)

Οι συνολικές αναλήψεις υποχρεώσεων του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων για το 2000 ανήλθαν σε 1 102,4 εκατομμύρια EUR, εκ των οποίων 807 εκατομμύρια EUR συνδέονταν με εγγυήσεις και 295,4 εκατομμύρια EUR αφορούσαν πράξεις σε ίδια κεφάλαια.

Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων υπέγραψε ένδεκα εγγυήσεις για έργα υποδομών το 2000, συνολικού ύψους 238,9 εκατομμυρίων EUR. Στις ένδεκα νέες συμβάσεις που υπεγράφησαν κατά τη διάρκεια του έτους, πέντε αφορούσαν τον τομέα των τηλεπικοινωνιών, τρεις τις μεταφορές και τρεις την ενέργεια.

Από τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων και εντεύθεν παρασχέθηκαν εγγυήσεις για ΔΕΔ σε ένδεκα κράτη μέλη (Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Ισπανία, Ηνωμένο Βασίλειο) και, εκτός Ενώσεως, στην Ουγγαρία, την Πολωνία, την Σλοβακία, την Τσεχική Δημοκρατία καθώς και στον νορβηγικό τομέα της Βόρειας Θάλασσας.

**Πίνακας 9 : Εγγυήσεις δανείων του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων για έργα ΔΕΔ  
(υπογεγραμμένα εγχειρήματα σε εκατομ. EUR)**

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	1994-2000
<b>ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b>	75.6	85.2	302.6	55.0	72.0	265.8	117.5	<b>973.7</b>
<b>ΕΝΕΡΓΕΙΑ</b>	207.7	11.9	270.2	3.8	4.5	-	83.75	<b>581.9</b>
<b>ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ</b>	156.1	19.4	9.3	277.8	235.0	123.1	37.7	<b>858.4</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>439.4</b>	<b>116.5</b>	<b>582.1</b>	<b>336.6</b>	<b>311.5</b>	<b>388.9</b>	<b>238.9</b>	<b>2,414.0</b>

Οι σχετικές με τα ΔΕΔ δραστηριότητες που είναι συμπληρωματικές έναντι αυτών της ΕΤΕπ μεταφέρθηκαν προς το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων, όπως επίσης και η ομάδα ειδικών του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων. Η αντίστοιχη σύμβαση υπεγράφη με την ΕΤΕ στις 7 Δεκεμβρίου 2000. Η τράπεζα θα επωφεληθεί από τη μεταφορά του χαρτοφυλακίου, αλλά θα αναλάβει και το τελικό ρίσκο των συναλλαγών, ενώ το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων παραμένει απλώς ως τύποις εγγυητής.

#### **4.6. Χρηματοδότηση από τα κράτη μέλη**

Στις περισσότερες περιπτώσεις, η χρηματοδότηση των έργων ΔΕΔ από κοινοτικά ταμεία δεν αντιστοιχεί παρά σε μικρό μόνο μέρος του συνολικού κόστους τους, εξαιρεί ορισμένων έργων στις λεγόμενες «χώρες συνοχής». Το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης προέρχεται είτε από τις εθνικές δημόσιες αρχές είτε, ιδίως στους τομείς της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών, από τον ιδιωτικό τομέα. Είναι δύσκολο να κατατεθούν ακριβή ή σημαντικά αριθμητικά στοιχεία για το ύψος των ποσών που επενδύουν τα κράτη μέλη στα ΔΕΔ.

#### **4.7. Χρηματοδότηση υποδομών σε τρίτες χώρες**

##### *4.7.1. PHARE*

Μετά την αναθεώρηση της στρατηγικής επενδύσεων του προγράμματος PHARE στην Κεντρική Ευρώπη, συνεστήθη μηχανισμός στήριξης των μεγάλων εγκαταστάσεων (Large Scale Infrastructure Facility - LSIF) για τα έτη 1998 και 1999. Από το 2000 και μετά, σύμφωνα με την απόφαση της Επιτροπής (Agenda 2000), όλες οι χρηματοδοτικές ενισχύσεις της Κοινότητας για τις υποδομές μεταφορών στις ΧΚΑΕ, θα διοχετεύονται μέσω ISPA (βλ. κατωτέρω).

##### *4.7.2. CARDS*

Στις 5.12.2000, η Ευρωπαϊκή Ένωση θέσπισε πρόγραμμα κοινοτικών ενισχύσεων, με τίτλο CARDS, το οποίο απευθύνεται στις χώρες που συμμετέχουν στη διαδικασία σταθεροποίησης και σύνδεσης, δηλαδή στην Αλβανία, την πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, την Βοσνία-Ερζεγοβίνη, την Κροατία και την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας. Ο νέος κανονισμός καλύπτει την περίοδο 2000-2006 και διαθέτει συνολικό προϋπολογισμό ύψους 4,65 δισεκατομμυρίων EUR. Θα συνοδεύει και θα στηρίζει τις δημοκρατικές, οικονομικές και θεσμικές μεταρρυθμίσεις των πέντε ενδιαφερομένων χωρών.

Ένας από τους κυριότερους στόχους του CARDS είναι η προαγωγή της περιφερειακής συνεργασίας. Στο πλαίσιο αυτό, το CARDS θα επιδιώξει τον ειδικό

στόχο της επανενσωμάτωσης των χωρών που αφορά η διαδικασία σταθεροποίησης και σύνδεσης στα ευρωπαϊκά δίκτυα υποδομών, ιδίως όσον αφορά τις μεταφορές, την διαχείριση των συνόρων και ενέργειας, καθώς και στα διευρυμένα ευρωπαϊκά δίκτυα όπως είναι η προστασία του περιβάλλοντος και η αειφόρος ανάπτυξη (ειδικός στόχος που θα ενσωματωθεί στο έγγραφο περιφερειακής στρατηγικής CARDS, το οποίο θα καταρτισθεί από την Επιτροπή το 2001).

#### 4.7.3. TACIS

Ο νέος κανονισμός TACIS άρχισε να ισχύει στις 21 Ιανουαρίου 2000, με συνολικό προϋπολογισμό 3,318 εκατομμυρίων EUR, καλύπτει δε την περίοδο 200-2006. Δυνάμει του νέου κανονισμού, το ποσοστό του ετήσιου προϋπολογισμού που είναι δυνατόν να διατεθεί στην χρηματοδότηση επενδύσεων αυξήθηκε από 10% σε 20% κατά μέγιστο όριο.

Η διασυνοριακή συνεργασία, συμπεριλαμβανομένων των συνοριακών υποδομών, παραμένει ένας από τους τομείς προτεραιότητας από πλευράς χρηματοδότησεως επενδύσεων. Προκειμένου να διευκολυνθούν οι συναλλαγές, το εμπόριο και οι μηχανισμοί είσπραξης τελών στα σύνορα, η Επιτροπή εξακολουθεί να αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στα σημεία διάβασης των συνόρων.

#### 4.7.4. MEDA

Οι μέσω του προγράμματος MEDA καταβαλλόμενες προσπάθειες για τη βελτίωση των δεσμών μεταξύ των χωρών της μεσογειακής λεκάνης και της Ευρωπαϊκής Ένωσης περιορίζονται στο εξής στην υλοποίηση μικρού αριθμού μελετών σκοπιμότητας.

#### 4.7.5. ISPA

Το έτος 2000 ήταν το πρώτο έτος εφαρμογής του νέου προενταξιακού μέσου ISPA. Το ISPA θεσπίστηκε με βάση το μοντέλο του Ταμείου Συνοχής και αποβλέπει - με ποσοστό 50% του προϋπολογισμού του - στη βελτίωση του δικτύου μεταφορών διευρωπαϊκού ενδιαφέροντος στις δέκα χώρες της Κεντρικής Ευρώπης που είναι υποψήφιος για προσχώρηση. Όσον αφορά τις υποδομές μεταφορών, οι επιχορηγήσεις μέσω ISPA ανέρχονται σε 520 εκατομμύρια EUR ετησίως για το διάστημα 2000-2006.

Στο δίκτυο TINA, οι 10 Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι που καθορίστηκαν στις διυπουργικές συνεδριάσεις της Κρήτης (1994) και του Ελσίνκι (1997) θα αποτελέσουν το αντικείμενο ιδιαίτερης προσοχής.

Στον τομέα των μεταφορών, το ISPA χρησιμοποιεί ως αναφορά τη μελέτη TINA (εκτίμηση των αναγκών σε υποδομές μεταφορών) που εκπόνησε η Επιτροπή στις υποψήφιος για προσχώρηση χώρες. Ωστόσο, λόγω της διάστασης μεταξύ του κατ'εκτίμησης κόστους του δικτύου TINA (91,6 δισεκατομμύρια EUR μέχρι το 2015) και των διαθέσιμων πιστώσεων ISPA - Μεταφορές (3,6 δισεκατομμύρια EUR μέχρι το 2006), είναι απαραίτητο να επικεντρωθεί το ISPA στις προτεραιότητες.

Το 2000, ο Πανευρωπαϊκός Διάδρομος Μεταφορών IV ήταν ο κύριος αποδέκτης της διαδικασίας επιλογής, με εννέα έργα, εκ των οποίων επτά στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η συμβολή του ISPA για τον διάδρομο αυτό ανέρχεται σε 518,3 εκατομμύρια EUR, επί συνόλου 800 εκατομμυρίων EUR.

Όσον αφορά τα οδικά και τα σιδηροδρομικά έργα, επετεύχθη η χρυσή τομή μεταξύ των δύο, δεδομένου ότι το 53% των επιχορηγήσεων για τις μεταφορές το έτος 2000 κατευθύνθηκαν στις σιδηροδρομικές, έναντι 42% στις οδικές. Για όλους τους τρόπους μεταφοράς που έτυχαν ενισχύσεων, ελέγχθηκε η συμμόρφωση με τα ευρωπαϊκά πρότυπα, ιδίως στον τομέα της διαλειτουργικότητας, της σήμανσης, της ασφάλειας και των μέγιστων αξονικών βαρών για τα βαρέα φορτηγά (11,5 τόννοι).

Ένα από τα αποφασιστικά κριτήρια κατά την επιλογή των έργων ISPA το 2000 απετέλεσε η προσαρμογή στις κυκλοφοριακές ανάγκες και προβλέψεις. Εθεωρήθησαν ιδίως ως στόχοι προτεραιότητας τα σημεία συμφόρησης. Μεταξύ των άλλων σημαντικών κριτηρίων αξ σημειωθεί η επαρκής συνεκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον και η ύπαρξη πολυετών προγραμμαμάτων συντήρησης.

Η βελτίωση των υποδομών φαίνεται να αποτελεί αναγκαίο, πλην όμως όχι επαρκή, όρο για τη δημιουργία αποτελεσματικών δικτύων μεταφορών στις χώρες - αποδέκτες. Η ύπαρξη εμπορικών υπηρεσιών ποιότητας, προσαρμοσμένων στις απαιτήσεις του πελάτη, ιδίως στις σιδηροδρομικές μεταφορές, κρίθηκε απαραίτητη. Προς τον σκοπό αυτό, θα ενισχυθούν οι συνέργειες μεταξύ ISPA και PHARE. Εξάλλου, οι πολιτικές ανάπτυξης των υποδομών πρέπει να συνοδεύονται από μέτρα εξάλειψης των σημείων συμφόρησης που δεν συνδέονται με τις υποδομές, ειδικότερα δε οι χρονοβόρες διαδικασίες διάβασης των συνόρων.

Το ISPA θα συμμετάσχει ουσιαστικά στις προσπάθειες των Χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης (ΧΚΑΕ), λαμβανομένων ιδίως υπόψη των εργασιών που ανελήφθησαν από την πολιτική κοινότητα στον τομέα των μεταφορών καθώς και των αναγκών ενίσχυσης των δεσμών με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο.

Στην Agenda 2000, η Επιτροπή υπογράμμισε τη σημασία του τομέα των μεταφορών στην προενταξιακή στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι ΧΚΑΕ συνιστούν ένα σημαντικό δεσμό μεταξύ της ΕΕ, των χωρών της ΚΑΚ και των χωρών της Μεσογείου. Οι υποδομές μεταφορών της περιοχής αυτής θα διαδραματίσουν αποφασιστικό ρόλο για την ανταγωνιστικότητα, την οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση στην αυριανή ΕΕ.

Με το ως άνω σκεπτικό, η Επιτροπή είχε ζητήσει από κάθε υποψήφια για προσχώρηση χώρα να χαράξει στρατηγική για τις μεταφορές στο πλαίσιο του ISPA, προσδιορίζοντας τον τρόπο χρησιμοποίησης των πόρων ISPA, το πλαίσιο ανάλυσης των έργων και τις προτεραιότητες για τη χρήση του εν λόγω μέσου.

Οι 10 ενδιαφερόμενες χώρες οριστικοποίησαν τη στρατηγική τους τον Μάιο - Ιούνιο 2000μ λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα κριτήρια:

- Ενίσχυση του Διευρωπαϊκού Δικτύου, ιδίως προς όφελος των δέκα πανευρωπαϊκών διαδρόμων πολυτροπικών μεταφορών που εγκρίθηκαν στην τρίτη Πανευρωπαϊκή Συνδιάσκεψη Μεταφορών που πραγματοποιήθηκε στο Ελσίνκι τον Ιούνιο του 1997, με προτεραιότητα στους «ελλείποντες κρίκους της αλυσίδας» και στην ανακούφιση των σημείων συμφόρησης.
- Συγκέντρωση των επενδύσεων κατά προτεραιότητα στους εν λόγω διαδρόμους και, ενδεχομένως στην πρόσβαση σε αυτούς.



- Τήρηση της ισορροπίας μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς: πρέπει να καταβληθούν ιδιαίτερες προσπάθειες για την αναστολή της φθίνουσας πορείας των σιδηροδρομικών μεταφορών.
- Εξασφάλιση της χρηματοδοτικής βιωσιμότητας των επενδύσεων, ιδίως όσον αφορά την εκμετάλλευση και συντήρηση των υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών πτυχών και των πτυχών που αφορούν την υγεία και τη συμμόρφωση με το κοινοτικό κεκτημένο.
- Συμμόρφωση με την οδηγία για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, συμπεριλαμβανομένου του δημοσίου διαλόγου.
- Η ανάγκη προσφυγής σε εξωτερική χρηματοδότηση για την ενδυνάμωση των αποτελεσμάτων των ενισχύσεων ISPA και ειδικότερα σε δάνεια διεθνών χρηματοδοτικών οργανισμών - ιδίως δε της ΕΤΕπ και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Ανασυγκροτήσεως και Ανάπτυξης (EBRD).

Στον προϋπολογισμό του 2000 ενεγράφη συνολικό ποσό 537 εκατομμυρίων EUR για έργα μεταφορών, ποσό που αντιπροσωπεύει ποσοστό άνω του 53% του συνολικού προϋπολογισμού του ISPA (εξάλλου, άνω του 46% του προϋπολογισμού 2000 διετέθη σε 39 έργα που αφορούν το περιβάλλον).

**Πίνακας 10: Ενισχύσεις ISPA στον τομέα των μεταφορών το 2000**

Χώρα-αποδέκτης	Σύνολο EUR	Σιδηροδρομικές μεταφορές EUR	Οδικές μεταφορές EUR	Εναέριες μεταφορές EUR	Λοιπά <sup>ο</sup> EUR	Συνολικός αριθμός <sup>ο</sup>
Βουλγαρία	52 000 000	0	24 000 000	28 000 000	0	2
Τσεχική Δημοκρατία	42 135 864	31 620 130	10 051 734	0	500 000	4
Εσθονία	12 411 126	0	11 331 126	0	1 080 000	2
Ουγγαρία	44 159 860	43 825 000	0	0	334 860	6
Λετονία	20 180 328	12 700 328	7 225 000	0	255 000	5
Λιθουανία	34 042 528	9 129 888	24 912 640	0	0	3
Πολωνία	173 969 062	72 282 461	100 802 601	0	884 000	8
Ρουμανία	118 627 136	72 779 440	45 847 696	0	0	3
Σλοβακία	30 853 200	30 853 200	0	0	0	1
Σλοβενία	8 280 000	7 500 000	0	0	780 000	2
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>536 659 104</b>	<b>280 690 447</b>	<b>224 170 797</b>	<b>28 000 000</b>	<b>3 833 860</b>	<b>36</b>

<sup>ο</sup> περιλαμβάνει πρωτίστως προγράμματα τεχνικής βοήθειας.

**Πίνακας 11: Τομέας των μεταφορών: έργα ανά διάδρομο ΤΙΝΑ  
(χρηματοδοτηθέντα το 2000)**

Διάδρομος	Αριθμός έργων	Χρηματο-δοτικές ενισχύσεις ISPA EUR	% του συνολικού προϋπολογισμού των μεταφορών για το 2000
Διάδρομος 1	4	27 819 326	5.18
Διάδρομος 2	2	72 282 461	13.47
Διάδρομος 3	2	78 431 376	14.61
Διάδρομος 4	9	163 193 570	30.41
Διάδρομος 4-5	1	94 860	.02
Διάδρομος 5	1	12 331 000	2.30
Διάδρομος 5 10	2	8 280 000	1.54
Διάδρομος 5Α	1	30 853 200	5.75
Διάδρομος 6	1	10 051 734	1.87
Διάδρομος 9	1	34 747 696	6.47
Διάδρομος 9B	3	24 779 328	4.62
Διάδρομος Α-Δ	3	12 955 328	2.41
Μη εντασσόμενος διάδρομος*	7	60 875 225	11.34
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>37</b>	<b>536 695 104</b>	

\* Για διάφορους λόγους, ενδέχεται ένα έργο να εμπίπτει σε τομέα που δεν εντάσσεται σε διάδρομο ΤΙΝΑ. Λόγου χάριν, εάν ένα έργο αφορά μέτρα τεχνικής διαχειριστικής βοήθειας, δεν εντάσσεται σε συγκεκριμένο διάδρομο ΤΙΝΑ.

## **5. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔ: ΑΛΛΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ**

### **5.1. Κανονισμός σχετικός με τη χρηματοδότηση των ΔΕΔ - Θέσπιση ενδεικτικού πολυετούς προγράμματος για τα ΔΕΔ-Μ (2001-2006)**

Στο πλαίσιο της Agenda 2000, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο συμφώνησαν, τον Ιούνιο του 1999, να τροποποιήσουν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2236/95 περί καθορισμού των γενικών κανόνων για την χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων.

Όπως αναφέρει η ετήσια έκθεση 1999, θεσπίστηκε για την περίοδο 2000-2006 ένα χρηματοδοτικό πλαίσιο 4.600 εκατομμυρίων EUR για τους τρεις τομείς ΔΕΔ. Στα 4.600 εκατομμύρια EUR, περίπου 4.170 εκατομμύρια ε θα διατεθούν σε έργα μεταφορών, 155 εκατομμύρια EUR σε ενεργειακά έργα και 275 εκατομμύρια EUR σε τηλεπικοινωνιακά έργα.

Η θέσπιση ενδεικτικού πολυετούς προγράμματος ΔΕΔ-Μ για την περίοδο 2000-2006 δυνάμει του κανονισμού για τη χρηματοδότηση ΔΕΔ, όπως αυτός τροποποιήθηκε, απέβλεπε στο να συνεκτιμηθούν οι χρηματοδοτικές ανάγκες μεγάλων έργων ΔΕΔ-Μ. Το πρόγραμμα αυτό απέβλεπε όχι μόνο στο να συνεχίσει την υποστήριξη των "έργων προτεραιότητας του Έσσην" αλλά, κυρίως, να χρηματοδοτήσει τα έργα ανάπτυξης του δικτύου που προορίζονται για την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, καθώς και τα διασυνοριακά έργα, όπως επίσης και τις προτάσεις που αφορούν ευφυή συστήματα (ITS) για τις οδικές, σιδηροδρομικές και εναέριες μεταφορές. Το έργο Galileo αποτελεί βασική συνιστώσα του ενδεικτικού πολυετούς προγράμματος. Κατά την αναθεώρηση των προσανατολισμών σχετικά με τα ΔΕΔ-Μ και την προετοιμασία του πολυετούς ενδεικτικού προγράμματος, οι από κοινού εργασίες της ΕΚ και της ομάδας ειδικών επί των ευφών συστημάτων μεταφορών που χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση της οδικής κυκλοφορίας στο πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ, κατέληξαν στον καθορισμό οκτώ τομέων εφαρμογής για την ανάπτυξη των ευφών συστημάτων μεταφορών (ITS) στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο στα 15 κράτη μέλη.

Μετά από διάλογο μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών για τον καθορισμό των βασικών στοιχείων ενός Πολυετούς Ενδεικτικού Προγράμματος (ΠΕΠ) για το ΔΕΔ-Μ, όπως είναι η δομή, οι αρκούντως ελαστικές ρυθμίσεις και οι ρυθμίσεις διαχείρισης του προγράμματος, δημοσιεύθηκε τον Σεπτέμβριο του 2000 πρόσκληση υποβολής υποψηφιοτήτων, η οποία απέδωσε άνω των 200 προσφορών, οι οποίες αντιστοιχούν σε αίτημα χρηματοδοτικής ενίσχυσης συνολικού ύψους άνω των 7 δισεκατομμυρίων EUR.

Το συνολικό ύψος που προτάθηκε στις επιτροπές τις αρμόδιες για τη χρηματοδότηση του ΠΕΠ για το ΔΕΔ-Μ για την περίοδο 2001-2006 (2.781 εκατομμύρια EUR), ήταν το αποτέλεσμα της αξιολόγησης των υποβληθεισών προσφορών και αντιπροσωπεύει τα δύο τρίτα περίπου του συνολικού ποσού του διαθέσιμου για την συγκεκριμένη περίοδο, γεγονός που αντανακλά το ενδιαφέρον της επιτροπής για τη διατήρηση επαρκούς περιθωρίου για κονδύλια του εκτός ΠΕΠ ετήσιου προϋπολογισμού καθώς και για την υπαγωγή νέων προτεραιοτήτων σε θέματα μεταφορών στο πλαίσιο της αναθεώρησης του προγράμματος, η οποία προβλέπεται για το 2003.

## **6. ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ, ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ, ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ**

### **6.1. Επικοινωνίες**

#### *6.1.1. Ανακοίνωση της Επιτροπής για την ανάπτυξη EURO-ISDN*

Στις 8 Μαΐου 2000 και σύμφωνα με την απόφαση 2717/95/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Νοεμβρίου 1995, άρθρο 10, η Επιτροπή δημοσίευσε ανακοίνωση και την υπέβαλε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή καθώς και την Επιτροπή

των Περιφερειών<sup>14</sup>. Στην ανακοίνωση περιέχεται μια συνολική εκτίμηση σειράς προσανατολισμών για την ανάπτυξη του EURO-ISDN (Integrated Services Digital Network - Ψηφιακό Δίκτυο Ενοποιημένων Υπηρεσιών) ως διευρωπαϊκού δικτύου (ΔΕΔ-ISDN).

## 6.2. Αξιολόγηση

Στο πλαίσιο του προγράμματος της "SEM 2000 (Sound and efficient management - Ορθολογική και αποτελεσματική διαχείριση)", η Επιτροπή αποδίδει μεγάλη σημασία στην αξιολόγηση των δράσεών της.

### 6.2.1. Τηλεπικοινωνίες

Συνολικά, αξιολογήθηκαν 33 έργα, στις 7 Μαΐου και στις 26 Οκτωβρίου 2000 (βλ. παράρτημα ΙΙΙ). Στις γενικές υποδείξεις τους, οι αξιολογητές συνέστησαν να δοθεί έμφαση στην στήριξη της κατάρτισης επιχειρηματικών σχεδίων και να οργανωθούν, κατά περίπτωση, περισσότεροι επιτόπιοι έλεγχοι (το ίδιο συνέστησε και το Ελεγκτικό Συνέδριο στην ειδική έκθεσή του).

#### Αξιολόγηση των έργων τηλετουρισμού

Πρόκειται για 15 έργα που συγχρηματοδοτούνται από τον προϋπολογισμό ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες στο πλαίσιο κοινής πρωτοβουλίας που δρομολογήθηκε το 1997 από τη Γενική Διεύθυνση την υπεύθυνη για την κοινωνία της πληροφορίας και τη Γενική Διεύθυνση την υπεύθυνη για την περιφερειακή πολιτική. Τα έργα αυτά αποβλέπουν στη βελτίωση της ποιότητας της τοπικής ενημέρωσης για τον τουρισμό και τις ΜΜΕ, συγκεντρώνοντας μια κρίσιμη μάζα διαλειτουργικών και αξιόπιστων πληροφοριών.

Τον Απρίλιο του 2000, διενεργήθηκε τεχνική αξιολόγηση σε 13<sup>15</sup> από τα εν λόγω έργα, με τη συνδρομή εξωτερικών ειδικών (βλ. παράρτημα ΙΙΙ). Το γενικό συμπέρασμα ήταν ότι τα εν λόγω έργα συνέβαλαν σημαντικά προς μια καινοτόμο κατεύθυνση στην προοπτική της e-Europe, συνδυάζοντας τις τοπικές δράσεις με τις ευρωπαϊκής κλίμακας πρωτοβουλίες, τηρουμένης της αρχής της επικουρικότητας.

#### Ενδιάμεση αξιολόγηση του προγράμματος ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες

Σύμφωνα με το άρθρο 14 της απόφασης για τη θέσπιση προσανατολισμών καθώς και με τις απαιτήσεις της πρωτοβουλίας SEM 2000 σχετικά με τη συστηματική αξιολόγηση των κοινοτικών προγραμμάτων, η Επιτροπή προέβη σε ενδιάμεση αξιολόγηση της δράσεως ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες. Μετά από θετική γνωμοδότηση της επιτροπής της επιφορτισμένης με τους προσανατολισμούς, κατά τη συνεδρίασή της της 15ης και 16ης Ιουλίου 1999 με θέμα τους κύριους άξονες της εντολής για την αξιολόγηση, η Επιτροπή δημοσίευσε προενημερωτική ανακοίνωση στην ΕΕ<sup>16</sup>. Στις αρχές του 2000, η Επιτροπή συνέστησε διευθύνουσα ομάδα από εκπροσώπους των

<sup>14</sup> COM (2000) 267 τελικό της 08.05.2000

<sup>15</sup> Στην αρχή, τα έργα ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες που χρηματοδοτούνταν στο πλαίσιο της εν λόγω πρωτοβουλίας ανήρχοντο σε 15: ωστόσο, το έργο BRANDENBURG-D διεκόπη πριν από την αξιολόγηση, δεδομένου ότι οι συμβατικές υποχρεώσεις δεν μπορούσαν να τηρηθούν λόγω εσωτερικών προβλημάτων, ενώ το έργο CORSICA ON-LINE αξιολογήθηκε τον Μάιο του 1999.

<sup>16</sup> ΕΕ S 230 της 26/11/99

ενδιαφερομένων μερών, επιφορτισμένη με την καθοδήγηση των εργασιών των ειδικών και με την εγγύηση της ανεξαρτησίας τους.

Ο συμβαλλόμενος κατέθεσε τα συμπεράσματα και τις συστάσεις στις επιτροπές τις αρμόδιες για τη χρηματοδότηση/καθορισμό των προσανατολισμών για το πρόγραμμα ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες, κατά την συνεδρίασή τους της 12ης Δεκεμβρίου 2000 (βλ. σημείο 3.2.2 ανωτέρω). Η έκθεση αυτή υπάρχει, σε ολοκληρωμένη μορφή, στην ιστοθέση του Διαδικτύου ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες [www.ispo.cec.be/tentelecom](http://www.ispo.cec.be/tentelecom). Τα κυριότερα συμπεράσματα της ανεξάρτητης αυτής αξιολόγησης συνοψίζονται κατωτέρω:

Η εικόνα που αναδύεται από την ενδιάμεση αξιολόγηση της δράσεως ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες είναι αυτή ενός προγράμματος προσαρμοσμένου στις ανάγκες και ικανού να διαδραματίσει ιδιαίτερα θετικό ρόλο στον συγκεκριμένο τομέα. Κατέχοντας στρατηγική θέση, το εν λόγω πρόγραμμα έχει ως προορισμό την προαγωγή των (εμπορικών) διευρωπαϊκών έργων υψηλού ρίσκου, καθώς και των αποτελεσμάτων των ερευνητικών έργων μέχρι το στάδιο της ανάπτυξης, με σημαντική συμμετοχή των ΜΜΕ. Το σχετικά μικρό μέγεθος του προγράμματος δεν αποτελεί μειονέκτημα. Αντιθέτως, τώρα του προσδίδει την αναγκαία ευελιξία που απαιτεί ο εξαιρετικά ρευστός τομέας των τηλεπικοινωνιών, καθώς και την ικανότητα στήριξης της στρατηγικής της e-Europe. Δεδομένου ότι πρόκειται για έργα υψηλού ρίσκου, τα προκαταρκτικά αποτελέσματα και οι προσδοκίες των συμμετεχόντων υποδηλώνουν ότι πολλά από αυτά προσφέρουν ικανοποιητικό δυναμικό ανάπτυξης μετά το πέρας της φάσεως της χρηματοδοτούμενης στο πλαίσιο ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες.

Ωστόσο, για να υπάρξουν τα προσδοκώμενα αποτελέσματα από το ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες, πρέπει να επικεντρωθούν κατάλληλα οι δραστηριότητες. Οι τομείς που καλύπτονται από την δράση είναι υπερβολικά πολυπληθείς, εξ ου ο κίνδυνος μιας υπερβολικής διάχυσης των δραστηριοτήτων. Πρέπει εξάλλου να ενισχυθεί η αποδοτικότητα των έργων, ιδίως όσον αφορά την κατάρτιση των σχεδίων εκμετάλλευσης και των επενδυτικών σχεδίων, την διάθεση πόρων σε ειδικά τμήματα συγκεκριμένων έργων, και την περαιτέρω ενίσχυση της διευρωπαϊκής διάστασης των έργων.

#### 6.2.2. *Μεταφορές*

Η διαχείριση των έργων ΔΕΔ-Μ είναι ενσωματωμένη στις δραστηριότητες των μονάδων που είναι υπεύθυνες για την πολιτική συγκεκριμένου τομέα, γεγονός που εξασφαλίζει την ευθυγράμμιση και τη συμβολή στις κοινοτικές πολιτικές και στην κοινοτική νομοθεσία. Οι παράγοντες αυτοί επηρεάζουν σημαντικά την επιλογή και την αξιολόγηση. Λόγου χάριν, όλα τα έργα ITS (Διαχείριση Οδικής Κυκλοφορίας) που χρηματοδοτούνται από το κονδύλιο του προϋπολογισμού ΔΕΔ-Μ, όχι μόνον επιλέγονται βάσει των συνήθων κριτηρίων κατά το στάδιο της υποβολής των προτάσεων, αλλά υπόκεινται και σε αξιολογήσεις ex-post για να ελεγχθεί η συμμόρφωση με τους αρχικούς στόχους. Το 2000 αξιολογήθηκαν 7 έργα από την Επιτροπή, επικουρούμενης από εξωτερικούς ειδικούς, ενώ 2 από τα εν λόγω έργα (SERTI και VIKING) υπεβλήθησαν σε εις βάθος επιτόπιες επιθεωρήσεις (στη Γαλλία και στην Φινλανδία).

## 7. ΕΞΩΤΕΡΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

### 7.1. Ενέργεια

Εις ό,τι αφορά τις εξωτερικές σχέσεις στον τομέα των ενεργειακών δικτύων, αποδίδεται μεγάλη σημασία στην εισαγωγή του ανταγωνισμού και στη ρύθμιση των αγορών ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου των τρίτων ενδιαφερομένων χωρών.

Η παρατήρηση αυτή ισχύει ιδιαίτερα για τις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες οι οποίες προπαρασκευάζονται για τη θέσπιση και εφαρμογή του κοινοτικού κεκτημένου στον συγκεκριμένο τομέα, πλην όμως και οι άλλες τρίτες χώρες καλούνται να υιοθετήσουν ανάλογη στάση.

Εκτιμάται ότι το άνοιγμα και η ρύθμιση των ενεργειακών αγορών αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για την εξασφάλιση βιώσιμων επενδύσεων στα ενεργειακά δίκτυα στο νέο ευρωπαϊκό πλαίσιο των ανταγωνιστικών ενεργειακών αγορών.

Η επέκταση και ανακαίνιση των ενεργειακών δικτύων έχουν ιδιαίτερη σημασία, όχι μόνο για τον ενεργειακό εφοδιασμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπό τη σημερινή μορφή της - εξακολουθεί η στενή εξάρτησή της από εξωτερικές πηγές εφοδιασμού, ιδίως όσον αφορά το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο - αλλά και της μελλοντικής, διευρυμένης Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εξάρτηση της Ένωσης δεν θα μεταβληθεί ριζικά μετά τη διεύρυνση. Επίσης, η ύπαρξη διασυνδεδεμένων ενεργειακών δικτύων αποτελεί σημαντικό στοιχείο υπό το πρίσμα της ουσιαστικής συμμετοχής των υποψήφιων χωρών στην μελλοντική εσωτερική ενεργειακή αγορά.

Οι προσανατολισμοί οι σχετικοί με τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα της ενέργειας έχουν ήδη αναδείξει έργα σχετικά με το αέριο ή τον ηλεκτρισμό, τα οποία αφορούν υποψήφιες χώρες. Τα αφορώντα τις υποψήφιες χώρες έργα ΔΕΔ στον τομέα της ενέργειας συνέχισαν να δέχονται κοινοτική χρηματοδοτική ενίσχυση στο πλαίσιο του προγράμματος ΔΕΔ-Ενέργεια, αλλά επίσης και στο πλαίσιο του PHARE.

Όσον αφορά τη νοτιοανατολική Ευρώπη και ειδικότερα τα δυτικά Βαλκάνια, η Περιφερειακή Συνδιάσκεψη για τη Χρηματοδότηση που οργανώθηκε στις Βρυξέλλες στις 29 και 30 Μαρτίου 2000, υιοθέτησε ένα **"Quick Start Package"** (δέσμη μέτρων ταχείας εκκινήσεως) που κατήρτισε η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) και η οποία αφορά κυρίως τις υποδομές και περιλαμβάνει πολλά έργα στον τομέα της ενέργειας.

Με το **"Quick-start package"**, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέλαβε την υποχρέωση να καταρτίσει πρόγραμμα μελετών για τις περιφερειακές υποδομές, του οποίου η δρομολόγηση αναμένεται για το 2001. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιφορτίστηκε επίσης με τη χάραξη, εντός του 2001, μιας στρατηγικής προσέγγισης σε θέματα υποδομών μεταφορών και ενέργειας στην νοτιοανατολική Ευρώπη, με ιδιαίτερη έμφαση στις πέντε χώρες τις οποίες αφορά η διαδικασία σταθεροποίησης και σύνδεσης.

### 7.2. Τηλεπικοινωνίες

Οι υποδομές τηλεπικοινωνιών και οι συναφείς νέες υπηρεσίες και εφαρμογές αποτελούν κεντρικούς παράγοντες της κοινωνικο-οικονομικής ανάπτυξης και ολοκλήρωσης των οικονομιών των γειτονικών χωρών με εκείνες της ΕΕ. Ειδικότερα,

μπορούν να παράσχουν τη δυνατότητα στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης (ΧΚΑΕ) καθώς και στις χώρες της λεκάνης της Μεσογείου, να εκσυγχρονίσουν τις οικονομίες τους και να αναβαθμίσουν το βιοτικό επίπεδό τους.

Προκειμένου να εξασφαλιστούν οι αναγκαίες εμπορικές χρηματοδοτικές πηγές για την ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών, πρέπει πρωτίστως να δημιουργηθούν ένα ισότιμο, διαφανές και σταθερό ρυθμιστικό πλαίσιο, άρτια οργανωμένες επιχειρήσεις εκμετάλλευσης, ένα περιβάλλον ευνοϊκό για τις επιχειρήσεις και άρτια προετοιμασμένες επενδυτικές προτάσεις. Σε κάθε περίπτωση, η ικανοποιητική ανάπτυξη του τομέα των τηλεπικοινωνιών υπόκειται στην υιοθέτηση, εκ μέρους των κυβερνήσεων, κατάλληλων πολιτικών απελευθέρωσης και ρύθμισης των αγορών.

Για τους λόγους αυτούς, η ΕΕ οφείλει, πρωτίστως, να ενθαρρύνει τις θεσμικές αλλαγές που είναι αναγκαίες για την εποπτεία του συγκεκριμένου τομέα και για την εγγύηση της εφαρμογής του κανονιστικού πλαισίου. Επιπλέον, απομένουν πολλά να γίνουν για να προετοιμαστεί η ανάπτυξη νέων τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών και εφαρμογών υψηλής κοινωνικής και εμπορικής αξίας, βάσει της πείρας της κτηθείσας στο πλαίσιο της δράσεως ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες που υλοποιήθηκε στην Κοινότητα, καθώς και στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας Eumedis του προγράμματος MEDA.

Εξάλλου, η Επιτροπή μεριμνά ώστε οι επενδύσεις που εγκρίνει η ΕΤΕπ και η EBRD να συνδέονται, στο μέτρο του δυνατού, με κατάλληλες και επαρκείς κανονιστικές μεταρρυθμίσεις. Προς τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή και η EBRD συνέταξαν πρωτόκολλο συμφωνίας που εξασφαλίζει την προηγούμενη συνεννόηση για όλες τις επενδύσεις που αφορούν τον κλάδο των τηλεπικοινωνιών. Οι ίδιοι οι κανόνες εφαρμόζονται στις επενδύσεις της ΕΤΕπ, οι οποίες πρέπει να εγκρίνονται από τις υπηρεσίες της Επιτροπής. Η Επιτροπή ήλθε σε επαφή με άλλους διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς, ιδιαίτερα δε με την Παγκόσμια Τράπεζα, προκειμένου να επιτύχει ανάλογες ρυθμίσεις. Όσον αφορά τις κανονιστικές μεταρρυθμίσεις, είναι δυνατή η προσφυγή σε τεχνική βοήθεια στο πλαίσιο κοινοτικών προγραμμάτων όπως τα Phare, Tacis ή MEDA.

### **7.3. Μεταφορές**

Πέραν των εργασιών των σχετικών με τους αερολιμένες, στο πλαίσιο των TINA, PHARE, Tacis και CARDS, οι διαθέσιμοι πόροι χρησιμοποιήθηκαν για τον εντοπισμό των πιθανών αδύνατων σημείων των συστημάτων ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας (air traffic control -ATC ) στις εν λόγω χώρες, καθώς και για την ενίσχυσή τους όσον αφορά τον προγραμματισμό της συνέχειας των εργασιών. Στο πλαίσιο του CARDS, χρηματοδοτήθηκαν επείγουσες εργασίες στον τομέα του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως για τη Βοσνία - Ερζεγοβίνη. Οι εν λόγω δραστηριότητες κινούν το ενδιαφέρον της ΕΤΕ και της EBRD, οι οποίες δρομολόγησαν μελέτες για την εκτίμηση των δυνατοτήτων. Είναι σημαντικό να ληφθεί μέριμνα ώστε να μην χαθεί η της δημιουργηθείσα δυναμική.

Η επιτυχής ενσωμάτωση των υποψήφιων χωρών σε μία διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση απαιτεί όχι μόνον την εκ μέρους των εν λόγω χωρών υιοθέτηση του κοινοτικού νομοθετικού κεκτημένου, αλλά και την προσαρμογή των οικείων υποδομών μεταφορών στις κοινωνικο-οικονομικές και περιβαλλοντικές ανάγκες, στο πλαίσιο της αναγκαίας επέκτασης του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Εάν η συνολική στρατηγική και οι πολιτικές προτεραιότητες που αφορούν την ανάπτυξη των υποδομών στις εν λόγω χώρες διατηρήθηκαν και ενισχύθηκαν, το έτος 2000

απετέλεσε, εντούτοις, ένα σημαντικό ορόσημο όσον αφορά τις ρυθμίσεις χρηματοδότησης από την Ευρωπαϊκή Ένωση, το ISPA και ιδίως τον μηχανισμό στήριξης των μεγάλων εγκαταστάσεων (LSIF) που διαδέχτηκε το PHARE ως κύρια πηγή χρηματοδότησης των επενδύσεων στις υποδομές μεταφορών.

Ως εκ τούτου, από πέρυσι, η δράση PHARE είναι περισσότερο εστιασμένη, στον τομέα των μεταφορών, στην τεχνική βοήθεια για την αποτελεσματική εφαρμογή του κοινοτικού κεκτημένου και την οικοδόμηση των αντίστοιχων θεσμικών φορέων και, σε μικρότερο βαθμό, στην ανάπτυξη των περιφερειακών ή τοπικών υποδομών μεταφορών που δεν είναι επιλέξιμες για το ISPA, στο πλαίσιο των εθνικών προγραμμάτων και των προγραμμάτων διασυνοριακής συνεργασίας.

Σε ικανό αριθμό υποψηφίων χωρών, οι αρχές και οι βασικοί στόχοι των προσανατολισμών ΔΕΔ όσον αφορά τις επενδυτικές αποφάσεις για τα έργα μεταφορών, είτε λαμβάνονται υπόψη ολοένα και περισσότερο, είτε έχουν ήδη εισαχθεί στην νομοθεσία και τεθεί σε εφαρμογή.

Στη Νοτιοανατολική Ευρώπη (Δυτικά Βαλκάνια) η ΕΕ υποστηρίζει την ανάπτυξη των πανευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών (σιδηροδρομικές μεταφορές, οδικές μεταφορές, εσωτερική ναυσιπλοΐα) που καθορίστηκαν κατά την Πανευρωπαϊκή Συνδιάσκεψη για τις Μεταφορές, που πραγματοποιήθηκε στο Ελσίνκι, το 1997, οι οποίοι συνδέουν το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών με τις χώρες της Κεντρικής, της Ανατολικής και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, και πέραν. Οι διάδρομοι IV, V, VII, VIII και X έχουν ιδιαίτερη σημασία για τις χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Η Ευρωπαϊκή Ένωση συνδράμει τις ενδιαφερόμενες χώρες στην ανάπτυξη των οικείων υποδομών μεταφορών, ούτως ώστε να βελτιωθούν οι διάδρομοι και τα δίκτυα που τους εξυπηρετούν.

Το «**Quick Start Package**» που εγκρίθηκε στην Περιφερειακή Συνδιάσκεψη για τη χρηματοδότηση προς την Νοτιοανατολική Ευρώπη αφορούσε κυρίως τις υποδομές και ειδικότερα την ανάπτυξη οδικών δικτύων, στα οποία αφιερώνεται το 71% του συνολικού ποσού της ενίσχυσης των υποδομών.

## **8. ΑΛΛΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΟΥ ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΑ ΔΕΔ**

### **8.1. Περιβάλλον**

Η προσέγγιση που υιοθετήθηκε για τη χρηματοδότηση έργων ΔΕΔ για το έτος 2000 στηριζόταν στην υπόθεση σύμφωνα με την οποία οι διαθέσιμες πληροφορίες θα επέτρεπαν την εξασφάλιση της συμμόρφωσης των έργων ΔΕΔ με την κοινοτική νομοθεσία. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο το τυποποιημένο έντυπο υποψηφιότητας για τα έργα ΔΕΔ τροποποιήθηκε τον Δεκέμβριο του 1999 προκειμένου να εισαχθεί, στο παράρτημα το σχετικό με την περιβαλλοντική νομοθεσία, ειδική δήλωση της αρχής της υπεύθυνης για την παρακολούθηση των τόπων Natura 2000. Η τροποποίηση αυτή απέβλεπε στο να διευκολυνθούν οι εσωτερικές διαδικασίες στα κράτη μέλη και να εξασφαλιστεί, κατ'αυτόν τον τρόπο, η συμμόρφωση των έργων ΔΕΔ με τις διατάξεις που προβλέπονται στο πλαίσιο του Natura 2000, και ιδίως με τις απαιτήσεις προστασίας των τόπων που αναφέρονται στο άρθρο 6 της οδηγίας για τα ενδιαιτήματα.



## 8.2. Έρευνα και ανάπτυξη

Πολλά ειδικά προγράμματα έρευνας του Τέταρτου Προγράμματος Πλαισίου Έρευνας, Τεχνολογικής Ανάπτυξης και Επίδειξης (1994-1998), περιελάμβαναν δραστηριότητες συμβάλλουσες στην ανάπτυξη και την εφαρμογή της πολιτικής των ΔΕΔ - Μ. Τα έργα αυτά αφορούσαν αντικείμενα όπως η συνδρομή στη λήψη αποφάσεων για έργα υποδομών, μεθοδολογίες για τη σύσταση παρατηρητηρίων των μεταφορών καθώς και την αξιολόγηση των κοινωνικο-οικονομικών και περιβαλλοντικών διαστάσεων της πολιτικής των ΔΕΔ. Εξάλλου, υιοθετήθηκαν πολλές δοκιμαστικές πρωτοβουλίες για την εφαρμογή των αποτελεσμάτων και των συστάσεων των ερευνητικών έργων. Τα περισσότερα από τα έργα αυτά έχουν ήδη ολοκληρωθεί και οι συνόψεις, καθώς και τα αποτελέσματα, φιλοξενούνται είτε στην ειδική ιστοθέση <http://EURopa.eu.int/comm/transport/extra/home.html>, είτε στις ιστοθέσεις του Διαδικτύου των ιδίων των έργων που συνδέονται με την ειδική ιστοθέση. Τα αποτελέσματα αυτά έχουν εξάλλου συμβάλει στην αναθεώρηση των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του δικτύου μεταφορών, καθώς και στην αναθεώρηση της νέας κοινής πολιτικής μεταφορών, όπως αυτή εξετέθη στη Λευκή Βίβλο.

Υπό το Πέμπτο Πρόγραμμα Πλαίσιο Έρευνας, Τεχνολογικής Ανάπτυξης και Επίδειξης (1998-2002), έχουν ήδη δρομολογηθεί πολλά έργα σε πολλές βασικές δράσεις σχετικά με την αειφόρο κινητικότητα και τη διατροφικότητα, τις χερσαίες μεταφορές και τις θαλάσσιες τεχνολογίες, τις εναέριες μεταφορές, τα αποδοτικά ενεργειακά συστήματα και υπηρεσίες για τους πολίτες, την δορυφορική πλοήγηση (GALILEO). Η αξιολόγηση των πολιτικών ΔΕΔ-Μ, η βελτίωση των υποδομών, η ανάπτυξη και βελτίωση των ποσοτικών μέσων στήριξης της λήψεως αποφάσεων πολιτικής (σύστημα ενημέρωσης για τις μεταφορές, υπηρεσίες μοντελοποίησης, δίκτυο αερολιμενικών παρατηρητηρίων) καθώς και η δημιουργία φόρουμ συζητήσεων για την αντιμετώπιση ζητημάτων σχετικών με τις πολιτικές και τα έργα ΔΕΔ-Μ (ALP-NET, THINK-UP, EXPEDITE) χαρακτηρίστηκαν ως βασικοί στόχοι στον τομέα της κοινωνικοοικονομικής έρευνας.

Ένα μοντέλο πρόβλεψης των μεταφορών δημιουργήθηκε στο πλαίσιο του έργου SCENES. Το μοντέλο αυτό στηρίζεται στο δίκτυο και περιλαμβάνει λεπτομερή περιγραφή του ΔΕΔ-Μ. Καλύπτει τα 15 κράτη μέλη της ΕΕ και τις υποψηφίες για προσχώρηση χώρες. Εάν βασιστούμε στο σενάριο σύμφωνα με το οποίο τα πράγματα θα ακολουθήσουν την κανονική τους πορεία («business as usual»), οι μεταφορές επιβατών στη διευρυμένη ΕΕ θα σημειώσουν, μέχρι το 2010, ετήσια αύξηση της τάξεως του 1,3% και οι εμπορευματικές μεταφορές αύξηση της τάξεως του 2,5%. Οι διεθνείς μεταφορές επιβατών μεταξύ της ΕΕ και των υποψηφίων για προσχώρηση χωρών αναμένεται να αυξηθούν με ταχείς ρυθμούς, κατά 3,6% ετησίως. Εάν η προβλεπόμενη για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές αύξηση στην ΕΕ δεν είναι παρά 1,1% ετησίως, η αντίστοιχη των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών προβλέπεται να επιταχυνθεί, με ποσοστό 2,9% για τις μεταφορές στην ΕΕ και μέχρι 3,9% ετησίως για τις συναλλαγές μεταξύ των υποψηφίων για προσχώρηση χωρών και της ΕΕ. Το μοντέλο SCENES διευρύνεται προκειμένου να συνδεθεί με τα μοντέλα και τις προβλέψεις εθνικών μεταφορών (EXPEDITE και THINK-UP) και να επιτρέψει την αξιολόγηση των μακροοικονομικών επιπτώσεων - ΑΕΠ, απασχόληση - των ΔΕΔ και των άλλων πολιτικών στον τομέα των μεταφορών (TIPMAC).

Προκειμένου να δοκιμαστεί η δυνατότητα δημιουργίας συστήματος πληροφοριών σχετικά με τις μεταφορές, με σκοπό τη στήριξη της διαμόρφωσης πολιτικών, αποφασίστηκε, στο 4ο ΠΠ, να εγκαινιαστεί δοκιμαστική εφαρμογή με τίτλο «Δοκιμαστικό έργο συστήματος πληροφοριών για τις αλπικές μεταφορές (Alpine Transport Information System - ATIS)». Παρά το γεγονός ότι η μελέτη περιορίστηκε στις αλπικές περιοχές, αντιμετώπισε δύσκολα πολιτικά προβλήματα και προκάλεσε μεγάλο ενδιαφέρον σε κοινοτικό επίπεδο. Η μελέτη είχε ως κύριο αποτέλεσμα να καταστήσει δυνατό τον συνδυασμό - για το εγχείρημα σε επίπεδο αλπικής περιφέρειας - δεδομένων σχετικών με τις συναλλαγές και τις μεταφορές από διάφορες πηγές. Οι φάσεις του εγχειρήματος ήταν οι ακόλουθες: α) *περιφερειοποίηση (επίπεδο NUTS2) των εμπορικών ροών μεταξύ των διαφόρων χωρών ανά τρόπο μεταφοράς και ανά ομάδα προϊόντων· β) εγκατάσταση οργανωτικών δομών της κυριότερης αλυσίδας μεταφοράς στις εμπορικές ροές· γ) εγκατάσταση οργανωτικών δομών της αλυσίδας μεταφοράς στην αλπική περιοχή στις διαλπικές εμπορικές ροές· δ) κατανομή των εμπορικών ροών στις αλπικές διαβάσεις μεταξύ των οργανωτικών δομών του συνόλου της αλυσίδας μεταφορών· ε) αξιολόγηση των επιπτώσεων όσον αφορά τα ζητήματα πολιτικής στον τομέα των μεταφορών στις αλπικές περιοχές (π.χ. τιμολόγηση, συνδυασμένες μεταφορές).*

Οι εργασίες που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του εν λόγω δοκιμαστικού έργου κατέληξαν στη δημιουργία ενός μέσου στήριξης της λήψης αποφάσεων δυναμικής χρησιμότητας και ικανού να διευκολύνει την λήψη αποφάσεων στον τομέα της ανάπτυξης των υποδομών (π.χ. στην περίπτωση των ΔΕΔ-Μ, για τον διάδρομο του Μπρέννερ). Οι δυνατότητες επέκτασης και βελτίωσης του συστήματος ATIS θα εξεταστούν στο πλαίσιο του θεματικού δικτύου ALP-NET, του 5ου ΠΠ.

Οι κατευθυντήριες γραμμές MAESTRO αποτελούν το κύριο προϊόν της δράσεως MAESTRO. Αποβλέπουν κυρίως στο να διευκολυνθεί η λήψη αποφάσεων όσον αφορά την επιλογή, τον σχεδιασμό και την αξιολόγηση των δοκιμαστικών έργων και των έργων επίδειξης στον τομέα των μεταφορών στην Ευρώπη. Οι κατευθυντήριες γραμμές MAESTRO καλύπτουν το χάσμα μεταξύ των διαφόρων σημείων λήψεως αποφάσεων και φάσεων αξιολόγησης των δοκιμαστικών έργων και των έργων επίδειξης και θεωρούνται ως η πρώτη σειρά κατευθυντηρίων γραμμών άμεσης εφαρμογής σ' ολόκληρο τον κύκλο ζωής τέτοιων έργων. Η σύλληψή τους είναι τέτοια ώστε να ενδιαφέρουν ευρύ φάσμα τελικών χρηστών. Στις κατευθυντήριες γραμμές προσδιορίζονται τέσσερις κύριες ομάδες που αντανακλούν το ρόλο του χρήστη στη διαδικασία υλοποίησης του δοκιμαστικού έργου και του έργου επίδειξης και καθορίζουν τον τύπο πληροφοριών που έχουν ανάγκη οι εν λόγω χρήστες για να διεκπεραιώσουν κατ' αποτελεσματικότερο τρόπο το έργο τους. Μολονότι απευθύνονται σε ειδικούς χρήστες, οι κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να εξετάζονται και υπό ένα γενικότερο πρίσμα.

Οι κατευθυντήριες γραμμές διαιρούν τη διαδικασία υλοποίησης των δοκιμαστικών έργων και των έργων επίδειξης σε 3 μέρη:

**1. Προτού ξεκινήσει το έργο,** όταν οι χρήστες προσδιορίζουν το συγκεκριμένο πρόβλημα μεταφορών και αποφασίζουν για τον καλύτερο τρόπο επίλυσής του (δοκιμαστικό έργο ή έργο επίδειξης).

**2. Κατά τη διάρκεια της υλοποίησης του έργου,** όταν οι χρήστες εφαρμόζουν την μεθοδολογία MAESTRO για την επίλυση των προβλημάτων που συνδέονται με την δρομολόγηση και την εκτέλεση του έργου.

3. **Μετά την εκτέλεση του έργου**, όταν οι χρήστες μελετούν τον καλύτερο τρόπο αξιοποιήσεις των αποτελεσμάτων του έργου και αποφασίζουν να περάσουν - ή όχι - στην υλοποίηση σε πραγματική κλίμακα.

Το πρόγραμμα IST (Τεχνολογίες της Κοινωνίας της Πληροφορίας) ετέθη σε εφαρμογή υπό το 4ο και 5ο Πρόγραμμα E&A. Το έτος 2000 σημαδεύθηκε από σημαντικές εξελίξεις στην ευρωπαϊκή πολιτική, με την πρωτοβουλία e-Europe ως κινητήρα της κοινωνίας της πληροφορίας και τον «Ευρωπαϊκό Χώρο της Έρευνας» ως άξονα για το μελλοντικό πλαίσιο. Αποδείχθηκε ότι το πρόγραμμα IST εγγραφόταν τέλεια στις εν ισχύι πολιτικές. Μια αξιολόγηση της ποιότητας του προγράμματος IST κατέδειξε ότι αυτό είχε αποφέρει απτά οφέλη και ότι οι αναληφθείσες έρευνες στο εν λόγω πλαίσιο είχαν ήδη ασκήσει θετική επίδραση στις συναφείς πολιτικές. Τα ακόλουθα σημεία συνοψίζουν, ανά ευρείς τομείς, ορισμένα έργα και αποτελέσματα:

#### 8.2.1. *Συστήματα και υπηρεσίες για τους πολίτες (Κεντρική δράση I–KAI)*

Το πρόγραμμα για τις εφαρμογές τηλεματικής συνεχίζει να παράγει επιτυχή αποτελέσματα:

- Στον τομέα της Υγείας, δημιουργήθηκαν μετακινήσιμες και πλήρως λειτουργικές θέσεις εργασίας τηλεϊατρικής και τυποποιημένη ηλεκτρονική βάση δεδομένων για τις μεταμοσχεύσεις οργάνων (TELEINVIVO και RETRANSPLANT). Στον τομέα των ατόμων με ειδικές ανάγκες, αναπτύχθηκαν ειδικές διεπαφές που θα επιτρέψουν στα ηλικιωμένα άτομα, ή στα άτομα με ειδικές ανάγκες, να αξιοποιούν πληρέστερα τα κινητά και ηλεκτρονικά (Internet) συστήματα επικοινωνίας (MORE και WAI), ενώ πραγματοποιήθηκαν βήματα προόδου στην ολοκλήρωση πολύπλοκων και αυτοματοποιημένων τροχοφόρων αναπηρικών καρεκλών (TRANSWHEEL).
- Σε πόλεις και περιφέρειες ολόκληρης της Ευρώπης διεκπεραιώθηκαν δράσεις επίδειξης σχετικά με συνεργατικές, ψηφιακές και πολυγλωσσικές πλατφόρμες για τις δημόσιες διοικήσεις (CITIES, NET FOR NETS και άλλες).
- Στο πλαίσιο επιτυχών έργων στον τομέα του περιβάλλοντος, εκτελέστηκαν δράσεις επίδειξης σχετικά με την ακριβή, σε πραγματικό χρόνο και σε μεγάλη κλίμακα παρακολούθηση της ποιότητας του νερού, της παροχής, στους πολίτες, περιβαλλοντικών δεδομένων που αφορούν ολόκληρη την Ευρώπη και τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (INION, IRENIE, THESIS).

Στον τομέα των μεταφορών και του τουρισμού, διεκπεραιωθέντα έργα είχαν ως αποτέλεσμα την παραγωγή συστημάτων ενημέρωσης των επιβατών διατροφικών μέσων, συστήματα ολοκληρωμένης διαχείρισης των οδικών μεταφορών, τυποποιημένα συστήματα ηλεκτρονικών διοδίων και διατιθέμενα στο εμπόριο προϊόντα για το νέο δίκτυο αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, καθώς και την επίδειξη των δυνατοτήτων σε ολοκληρωμένες τουριστικές υπηρεσίες (PROMISE, QUARTET+, KAREN, A1, EOLIA/ProATN, EU-SPIRIT).

#### 8.2.2. *Νέες μέθοδοι εργασίας και ηλεκτρονικό εμπόριο (ΚΔ II)*

Οι εργασίες που εκτελέστηκαν στο πλαίσιο της Κεντρικής Δράσης II στηρίζονται στην προοπτική μίας παγκόσμιας οικονομίας που λειτουργεί ηλεκτρονικά, όπου οι

καταναλωτές, οι εργαζόμενοι και οι επιχειρήσεις θα μπορούν, χωρίς διακοπές και δυναμικά, να έρχονται σε επαφή και να συναλλάσσονται μέσω κατάλληλης υποδομής και σε κλίμα εμπιστοσύνης. Η κεντρική αυτή δράση αποβλέπει στο να διανοιγεί η οδός για την στράτευση της Ευρώπης στην προοπτική αυτή και, ως εκ τούτου, στο να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεών της, να δοθεί στους πολίτες της η δυνατότητα να διαδραματίσουν τον ρόλο τους ως εργαζομένων, καταναλωτών και επιχειρηματιών και να εξασφαλιστεί μία περισσότερο αειφόρος οικονομία. Οι βασικές απαιτήσεις στο πλαίσιο αυτό αφορούν την έρευνα και την ανάπτυξη αρχιτεκτονικών και λύσεων που προωθούν τη διαλειτουργικότητα.

### 8.2.3. Περιεχόμενο και μέσα πολυμέσων (ΚΔ III)

Πραγματοποιήθηκαν ικανοποιητικά βήματα προόδου, στο πλαίσιο των έργων των σχετικών με τις ψηφιακές βιβλιοθήκες, στην πρόσκτηση σύγχρονων γνώσεων και δεξιοτήτων, της ικανότητας εικονικής μάθησης, στην πολυγλωσσία, στην φυσική και διατροφική αλληλεπίδραση, στη διαχείριση των γνώσεων από γλώσσα σε γλώσσα και στην ευφυή και διαλογική παρουσίαση πληροφοριών. Στους περισσότερους τομείς που αφορά η ΚΔ III, η διεθνής συνεργασία ενισχύθηκε με την οργάνωση κοινών σεμιναρίων όπου συμμετείχαν οι σημαντικότεροι φορείς στις Ηνωμένες Πολιτείες, στη Ρωσία και στις συνδεδεμένες χώρες. Η μονάδα Εφαρμογές στην πολιτιστική κληρονομιά υπέγραψε με το Τμήμα Ψηφιακές Βιβλιοθήκες του Εθνικού Επιστημονικού Ιδρύματος (National Science Foundation NSF, Ηνωμένες Πολιτείες) συμφωνία συνεργασίας που καλύπτει τις συνεργατικές δραστηριότητες στον τομέα των ψηφιακών βιβλιοθηκών, και η οποία ακολουθεί έναν ανάλογο συγχρονισμό μεταξύ του Τμήματος Ευφυή Συστήματα του NSF και της μονάδας Τεχνολογίες Ανθρώπινης Γλώσσας, το 1999. Η Κεντρική Δράση III συμβάλλει στις κοινοτικές πολιτικές επί θεμάτων εκπαίδευσης και παιδείας (βλ. «Learning: σχεδιάζοντας την εκπαίδευση του αύριο», SOCRATES και LEONARDO, προγράμματα MEDIA, Culture 2000), καθώς και στο σχέδιο δράσεως eEurope (50% των τρεχόντων έργων ΚΔ III συμβάλλουν ήδη στην eEurope, ιδίως στους άξονες δράσεως που αφορούν την οικονομία και τη γνώση και τα ψηφιακά περιεχόμενα) και στο επακόλουθο πρόγραμμα INFO2000 και MLIS. Οι δράσεις ευαισθητοποίησης και διάχυσης περιορίστηκαν προς το παρόν στην οικοδόμηση βιώσιμης παρουσίας στο Διαδίκτυο και στην ενεργό προπαρασκευή μεγάλων διεθνών εκδηλώσεων (Εκθεση Βιβλίου της Φραγκφούρτης, Milia 2000, κλπ.). Ωστόσο, οι δράσεις αυτές αναμένεται να αποκτήσουν δυναμική κατά τη διάρκεια του 2001.

### 8.2.4. Ουσιώδεις τεχνολογίες και υποδομές (ΚΔ IV)

Στο πλαίσιο της εν λόγω δράσης παρέχεται υποστήριξη σε έργα που πραγματεύονται:

- Εργασίες για επίγεια ασύρματα και ενοποιημένα *δορυφορικά δίκτυα*, συστήματα και υπηρεσίες, που συχνά αφορά τη διασυνεργασία επίγειων δικτύων με δορυφορικές εκπομπές.
- Υπολογιστικά συστήματα, επικοινωνίες και δικτύωση, *προγραμματίσιμα* ιδεατά ιδιωτικά δίκτυα (VPN), δυνατότητες επικοινωνιών σε ενσωματωμένα (στον παγκόσμιο ιστό) συστήματα, διαλογικές πύλες, διαχείριση δικτύου και σύγκλιση σταθερών/κινητών επικοινωνιών, καθώς και δίκτυα πυρήνα.

- *Λογισμικό, συστήματα και υπηρεσίες* με επιμέρους εστίαση σε ανάπτυξη καταναμημένου λογισμικού και υπηρεσιών τελικού χρήστη, και με ιδιαίτερο βάρος σε δωρεάν λογισμικό/λογισμικό ανοικτής πηγής.
- *Προσομοίωση* με εστίαση σε συστήματα πραγματικού χρόνου και μεγάλης κλίμακας, καθώς και σε διαδικασίες οπτικοποίησης και διεπαφές που γεφυρώνουν το χάσμα μεταξύ πραγματικού και εικονικού, όπως και στη διαλειτουργικότητα μεταξύ οπτικοακουστικών υπηρεσιών σε διάφορα δίκτυα και μεταξύ διάφορων συστημάτων μεταδεδομένων.
- *Κινητές και προσωπικές επικοινωνίες και συστήματα*: εργασίες που διεξάγονται για επίτευξη του στόχου της ενοποίησης διάφορων ραδιοεπικοινωνιακών και δικτυακών τεχνολογιών πρόσβασης που συμβάλλουν στην περαιτέρω μακροπρόθεσμη ανάπτυξη προς ασύρματα συστήματα τέταρτης γενιάς, καθώς και στην ανάγκη περαιτέρω ανάπτυξης επαναδιαρθρώσιμων συστημάτων και δικτύων.

#### 8.2.5. *Ερευνητική δικτύωση*

Οι δύο στόχοι της εν λόγω γραμμής δράσης είναι:

- αναβάθμιση του ευρωπαϊκού δικτυακού κορμού για την έρευνα σε χωρητικότητα τάξεως gigabit/s. Η δρομολόγηση του δικτύου GEANT συνιστά σημαντικό επίτευγμα και ορόσημο του σχεδίου δράσης e-Europe 2000.
- διευκόλυνση προηγμένων δικτυακών εφαρμογών μέσω κλινών δοκιμών που απαιτούνται για τη δοκιμασία, τον έλεγχο καταλληλότητας και την επίδειξη νέων τεχνολογιών και υπηρεσιών σε πραγματικό περιβάλλον. Τούτο επιτυγχάνεται με τις εργασίες 11 έργων που δρομολογήθηκαν το 2000. Τα κύρια πεδία που αντιμετωπίζονται είναι οπτικές επικοινωνίες terabit (ATRIUM), δικτύωση επόμενης γενιάς (NGN Lab), τεχνολογίες πρόσβασης (TORRENT και MOICANE), ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών (SEQUIN), πρωτόκολλο Internet IPv6 (LONG, 6WINIT), τεχνολογίες και εφαρμογές πλέγματος (EUROGRID, DATGRID και DAMIEN) καθώς και εικονικές κοινότητες (SCHOLNET και MOICANE).

Περισσότερα στοιχεία για τα έργα ΤΚΠ/IST περιέχονται στην ιστοθέση του ΤΚΠ/IST: <http://www.cordis.lu/ist/>

## 9. ΚΑΤΑΛΗΞΗ

Η ετήσια έκθεση 2000 για τα ΔΕΔ περιγράφει με λεπτομέρειες την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων - καθώς και την σχετική χρηματοδοτική στήριξη από διάφορες κοινοτικές πηγές. Πίσω από μια μάλλον θετική εικόνα της κατάστασης, από πλευράς προϋπολογισμού, η Επιτροπή εντόπισε σειρά αδυναμιών και ελλείψεων, ιδίως όσον αφορά την υλοποίηση των έργων ΔΕΔ-Μεταφορές, οι οποίες χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής κατά τη διάρκεια των προσεχών ετών.

Όσον αφορά τα ΔΕΔ-Μεταφορές, μια από τις κρισιμότερες πτυχές των μεταφορών τα τελευταία έτη ήταν η σημαντική αύξηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και η δραματική μείωση της συμμετοχής των άλλων τρόπων μεταφοράς - ιδίως των

σιδηροδρομικών - με αποτέλεσμα την ένταση της ανισορροπίας μεταξύ των τρόπων μεταφοράς. Η πίεση από την κυκλοφορία των βαρέων φορτηγών και των ιδιωτικών αυτοκινήτων στο κύριο διευρωπαϊκό δίκτυο αλλά και στην περιφερειακή υποδομή και στο εσωτερικό των πόλεων, είχε ως αποτέλεσμα την μεγάλη επιβάρυνσή του, καθώς και σοβαρές συνέπειες στο περιβάλλον και στις συνθήκες της καθημερινής ζωής για εκατομμύρια Ευρωπαίων πολιτών.

Παρά τις σημαντικές επενδύσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω χρηματοδότησης από τα κράτη μέλη - συχνά σε συνδυασμό με ευρωπαϊκή χρηματοδότηση - παρατηρήθηκαν μεγάλες καθυστερήσεις στην εφαρμογή, ιδίως όταν επρόκειτο για σημαντικά διασυνοριακά έργα. Με βάση τους σημερινούς ρυθμούς εκτέλεσης, ορισμένα από τα σημαντικότερα έργα που περιλαμβάνονται στους προσανατολισμούς ΔΕΔ-Μ 1996, πιθανότατα δεν θα ολοκληρωθούν εντός της προθεσμίας του 2010. Φαίνεται ότι θα χρειαστούν τουλάχιστον 15 έτη προτού ολοκληρωθούν όλα τα ειδικά έργα που περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙΙ των εν λόγω προσανατολισμών. Μεταξύ των έργων αυτών, οι αλπικές διαβάσεις (Λυών-Τορίνο και σήραγγα του Brenner) αντιμετωπίζουν τις μεγαλύτερες καθυστερήσεις. Καθυστερήσεις οφειλόμενες σε γενικότερες δυσκολίες προγραμματισμού, συντονισμού και χρηματοδότησης των διευρωπαϊκών διασυνοριακών έργων υποδομής, καθώς και στο περιορισμένο πολιτικό ενδιαφέρον που προκαλούν τα εν λόγω έργα σε σύγκριση με τα καθαρώς εθνικά.

Το σημερινό δίκτυο σιδηροδρομικών μεταφορών έχει περιορισμένες δυνατότητες απορρόφησης της ενδεχόμενης αύξησης της διευρωπαϊκής κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα τη μείωση της ελκυστικότητας του σιδηροδρόμου εις ό,τι αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές. Οι σιδηροδρομικές συμφορήσεις πλήττουν το ένα δέκατο περίπου του συνολικού μήκους του δικτύου ΔΕΔ-Μ. Η κατάσταση είναι δύσκολη στους διαμετακομιστικούς διαδρόμους από τη Βόρεια στη Νότια Ευρώπη, στις Άλπεις καθώς και στα Πυρηναία, όπου τα γαλλικά και ισπανικά δίκτυα δεν είναι διαλειτουργικά, λόγω του διαφορετικού εύρους της γραμμής. Επίσης, οι σιδηροδρομικοί κόμβοι, όπου συγκλίνουν διαφορετικές κατηγορίες μεταφορικών μέσων, πλήττονται σοβαρά από συμφορήσεις και συνιστούν έναν από τους κυριότερους περιορισμούς στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Λόγω της διαδικασίας διεύρυνσης ενδέχεται να πληγούν σύντομα από καταστάσεις συμφορήσεις οι διάδρομοι με κατεύθυνση Ανατολή-Δύση, λόγω της προβλεπόμενης αύξησης των συναλλαγών μεταξύ της Κοινότητας και των υποψηφίων για προσχώρηση χωρών.

Προκειμένου να επιλυθούν τα προβλήματα αυτά και να αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις που θέτουν οι μεταφορές για την επόμενη δεκαετία, η Επιτροπή συμπεριέλαβε στις κύριες προτεραιότητές της την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών και ειδικότερα τη χρηματοδότηση της σιδηροδρομικής υποδομής. Αφότου εκδόθηκε ο δημοσιονομικός κανονισμός ΔΕΔ στα μέσα της δεκαετίας του '90, παρέχεται προτεραιότητα - στον προϋπολογισμό ΔΕΔ-Μ - στους σιδηροδρόμους. Το 2000, περίπου τα δύο τρίτα των διαθέσιμων πόρων αφιερώθηκαν σε σχετικά με τους σιδηροδρόμους έργα· ο στόχος αυτός είναι απολύτως σύμμορφος με τις συστάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Τα στοιχεία αυτά περιλαμβάνουν επίσης τη στήριξη έργων διαχείρισης της κυκλοφορίας, τα οποία αποτελούν έναν από τους τομείς που χρήζουν βελτιώσεων προκειμένου να επιτευχθεί ένα πλήρως διαλειτουργικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Στο παρελθόν, ωστόσο, δεν δόθηκε η ίδια προτεραιότητα στους σιδηροδρόμους από άλλα κοινοτικά ταμεία, ειδικότερα δε από τα διαρθρωτικά ταμεία, παρά τον σαφή πολιτικό προσανατολισμό της Κοινότητας προς μια μεγαλύτερη διατηρησιμότητα όσον αφορά την κινητικότητα ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του '90.

Επίσης, το οδικό δίκτυο των ΔΕΔ είναι βεβαρυμένο, πλην όμως η κατασκευή πρόσθετων διευρωπαϊκών δρόμων υψηλής δυναμικότητας (εκτός από την ανάγκη σύνδεσης απόμακρων, εγκλωβισμένων περιφερειακών περιοχών) δεν θα βελτιώσει ριζικά την κατάσταση. Πρόκειται για την τελευταία δυνατή επιλογή, η οποία, πιθανότατα, θα οδηγήσει σύντομα σε πρόσθετη επιβάρυνση του δικτύου. Το κύριο ζητούμενο είναι η διοχέτευση της αύξησης της κυκλοφορίας μεγάλων αποστάσεων από τις οδικές σε άλλες, φιλικότερες προς το περιβάλλον, μεταφορές, όπως είναι οι σιδηροδρομικές, οι εσωτερικές πλωτές ή οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Η εν λόγω εσωτερική αναδιάρθρωση των μεταφορών φαίνεται να αποτελεί τη μόνη βιώσιμη μακροπρόθεσμη λύση· αυτή θα απαιτήσει μια καλύτερη της υφιστάμενης δυναμικότητας (η οποία είναι μεγάλη, εις ό,τι αφορά την εσωτερική ναυσιπλοΐα και τις θαλάσσιες μεταφορές) καθώς και την κάλυψη των υφιστάμενων κενών και αποδοτικότερη διατροφικότητα.

Χρειάζεται, επομένως, για το μέλλον, μεγαλύτερος συντονισμός στον προγραμματισμό - μολονότι ο προγραμματισμός εξακολουθεί να ανήκει στη δικαιοδοσία κάθε κράτους μέλους - και στη χρηματοδοτική οργάνωση, με επικέντρωση της κοινοτικής στήριξης στους περισσότερο φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς στους κύριους διαδρόμους ΔΕΔ (έχοντας πάντα κατά νου την επικείμενη διεύρυνση) και εστίαση της στήριξης σε μικρότερο αριθμό έργων, ειδικότερα δε σε εκείνα χαμηλής οικονομικής αποδοτικότητας αλλά υψηλής διευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας.

Είναι δηλαδή σαφές ότι χρειάζεται να εξελεχθούν τόσο οι προσανατολισμοί ΔΕΔ-Μ που καθορίζουν την επιλεξιμότητα έργων για κοινοτική χρηματοδότηση, όσο και η διαχείριση της κοινοτικής χρηματοδότησης. Κατά την τρέχουσα αναθεώρηση των προσανατολισμών εκ μέρους του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, θα έπρεπε να επιδιωχθεί ο καθορισμός μικρότερου αριθμού σημαντικών έργων, όπως τα ειδικά έργα (τα λεγόμενα 14 έργα του "Εσπεν" που επισυνάπτονται εν παραρτήματι στους παρόντες προσανατολισμούς) ή των θεματικών προτεραιοτήτων για μια διατηρήσιμη ανάπτυξη των κύριων διαδρόμων ΔΕΔ. Πρέπει επίσης να επιδιωχθεί μεγαλύτερη στράτευση των ενδιαφερόμενων αρχών. Στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής θα εγκριθεί, περί τα τέλη του 2002, μια πρώτη τροποποίηση των προσανατολισμών ΔΕΔ-Μ.

Εις ό,τι αφορά τη χρηματοδότηση ΔΕΔ μέσω του προϋπολογισμού ΔΕΔ-Μ, ο νέος δημοσιονομικός κανονισμός ετέθη σε ισχύ το 1999. Ο νέος αυτός κανονισμός θέσπισε νέο μέσο χρηματοδοτικής διαχείρισης για την στήριξη των έργων ΔΕΔ· το Πολυετές Ενδεικτικό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) αποτελεί ένα μέσο που αποβλέπει στη συγκέντρωση ποσοστού μέχρι 75% των συνολικών πόρων του προϋπολογισμού - 4,17 δισεκατομμύρια € για την περίοδο 2000-2006 - σε ειδικές προτεραιότητες. Πρόκειται είτε για τα ειδικά έργα (τα 14 έργα του "Εσπεν") είτε για άλλα έργα τα οποία είναι υψηλής προτεραιότητας και κοινοτικής προστιθέμενης αξίας, όπως οι "σιδηροδρομικές συμφορήσεις", οι "διασυνοριακές" συνδέσεις ή τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών.

Θα έπρεπε να προστεθούν νέες ομάδες έργων στον κατάλογο, στο αμέσως προσεχές μέλλον· η ασφάλεια (για όλους τους τρόπους μεταφορών) και η διαλειτουργικότητα πρέπει να συγκαταλέγεται μεταξύ των νέων προτεραιοτήτων. Επιπλέον, πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη προτεραιότητα στην ανάπτυξη ενός "επί τούτου" δικτύου σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Η υποδομή των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μειονεκτούσε πάντοτε εις ό,τι αφορά τον βαθμό προτεραιότητας, σε σχέση με την σιδηροδρομική διακίνηση επιβατών. Αποτέλεσμα αυτού είναι ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών - ειδικότερα δε οι μεταφορές υψηλών ταχυτήτων - χαρακτηρίζονται από υψηλή ανταγωνιστικότητα έναντι των οδικών ή εναέριων μεταφορών, ενώ οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές είναι ασθενείς και εμφανίζουν απώλειες μεριδίου αγοράς. Πέραν τούτου, το ΠΕΠ εξασφαλίζει την επί σειρά ετών χρηματοδότηση των αναδόχων έργου σε ενδεικτική βάση, υπό ορισμένους, όμως, σαφείς όρους. Στις 18 Δεκεμβρίου 2000 εκδόθηκε απόφαση "πλαίσιο", με την οποία φιλοτεχνήθηκε μια σαφέστερη εικόνα της διαθεσιμότητας πόρων για το διάστημα 2001-2006 και εξασφαλίστηκε η συνέχιση της συγχρηματοδότησης σε μακροπρόθεσμη βάση (αυτό δεν αποτελούσε, μέχρι σήμερα, τρέχουσα πρακτική, δεδομένου ότι ο αποφάσεις για στήριξη λαμβάνονταν σε ετήσια βάση). Το χρηματοδοτικό αυτό "μέσον" είναι εξαιρετικά σημαντικό, ειδικότερα, για τα μεγάλα έργα υποδομής.

Στην φάση αυτή μπορεί να τεθεί το ζήτημα του επιπέδου χρηματοδότησης. Ο κανονισμός 2236/95 όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό 1655/99, επιτρέπει την παροχή στήριξης σε ποσοστό μέχρι 50% του συνολικού κόστους των μελετών και μέχρι ποσοστού 10% των εργασιών. Παρά τον καταλυτικό ρόλο της στήριξης της Επιτροπής, η πείρα έχει δείξει ότι, για ορισμένα έργα, ειδικότερα δε για τα διασυννοριακά σιδηροδρομικά έργα, το τρέχον επίπεδο στήριξης δεν επαρκεί για να διαδραματίσει τον ρόλο του κινητήριου μοχλού και για να προσελκύσει ιδιωτικά κεφάλαια - ιδίως για συπράξεις δημοσίου/ιδιωτικού τομέα (PPP) - παρά τις ευοίωνες προβλέψεις όσον αφορά την κίνηση. Η αύξηση του μέγιστου ορίου του ποσοστού της κοινοτικής στήριξης - που δεν λαμβάνεται υπόψη στον νέο δημοσιονομικό κανονισμό - είναι, κατά συνέπεια, ιδιαίτερα σημαντική και χρειάζεται να αντιμετωπισθεί στο αμέσως προσεχές μέλλον.

Η χρηματοδοτική πτυχή εξακολουθεί να είναι το βασικό στοιχείο για τη δημιουργία ενός ανταγωνιστικότερου σιδηροδρομικού δικτύου. Ωστόσο, δεν πρέπει να υποτιμηθεί η χρήση άλλων τρόπων μεταφοράς - εσωτερική ναυσιπλοΐα, θαλάσσια ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων - που διαθέτουν μεγάλη δυναμικότητα, αλλά που απαιτούν επενδύσεις για τη βελτίωση των διασυνδέσεων με τους τρόπους χερσαίων μεταφορών. Οι τρόποι αυτοί χρειάζεται να προσεχθούν περισσότερο από τα κράτη μέλη και την Επιτροπή.

Ωστόσο, οι κοινοτικοί πόροι (επιχορηγήσεις ή δάνεια) πόρρω απέχουν από του να επαρκούν για να χρηματοδοτήσουν όλη την αναγκαία υποδομή ΔΕΔ. Το κόστος της εν λόγω υποδομής ανέρχεται σε 400-450 δισεκατομμύρια €, μόνο για την Κοινότητα, στα οποία πρέπει να προστεθούν 100 δισεκατομμύρια για τις διασυνδέσεις με τις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες καθώς και για τις διασυνδέσεις στο εσωτερικό τους. Η κατά 100% δημόσια χρηματοδότηση (συμπεριλαμβανομένων των κοινοτικών πόρων) μεγάλων έργων υποδομής καθίσταται ολοένα και δυσκολότερη, ενώ η κατά 100% ιδιωτική επένδυση κατέδειξε τα όριά της και δεν προσελκύει επενδυτές. Πρέπει να αναπτυχθούν εναλλακτικές λύσεις που συνδυάζουν τη δημόσια με την ιδιωτική χρηματοδότηση και που οι κίνδυνοι αναλαμβάνονται από κοινού και, ταυτόχρονα, εξασφαλίζονται κάποιες



εγγυήσεις για τους ιδιωτικούς επενδυτές. Μια πρώτη προσέγγιση σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου/ιδιωτικού τομέα διαμορφώθηκε από την Επιτροπή το 1997, με την ενθάρρυνση του Επιτρόπου Kinnock. Ωστόσο, η σημερινή μορφή των συμπράξεων δημοσίου/ιδιωτικού τομέα δεν είναι ακόμη αρκετά ελκυστική, ιδίως όσον αφορά τα σχετικά με τις μεταφορές έργα. Η ανάπτυξη ενός κοινοτικού πλαισίου για την βαθμιαία υιοθέτηση της χρέωσης των υποδομών φαίνεται να αποτελεί έναν πολλά υποσχόμενο τρόπο αντιμετώπισης της έλλειψης δημόσιας χρηματοδότησης και καλύτερης προσέλκυσης των ιδιωτικών επενδυτών. Ένα τέτοιο πλαίσιο, σε συνδυασμό με έναν καινοτόμο τρόπο χρηματοδότησης των έργων στον τομέα των μεταφορών, είναι, ως εκ τούτου, αναγκαίο, και στο αμέσως προσεχές μέλλον θα υποβληθούν νέες προτάσεις από την Επιτροπή. Χαρακτηριστικό παράδειγμα του νέου αυτού τρόπου χρηματοδότησης είναι η γέφυρα του Øresund – που συνδέει τη Σουηδία με τη Δανία - η οποία στηρίχθηκε από τον προϋπολογισμό ΔΕΔ-Μ και ετέθη σε λειτουργία τον Αύγουστο του 2000.

Παρά τα σημαντικά βήματα προόδου που πραγματοποιήθηκαν στην εφαρμογή των ΔΕΔ-Μ, πολλά απομένουν να γίνουν. Η ανάπτυξη του δικτύου ΔΕΔ-Μ είναι, και θα είναι για τα επόμενα έτη, ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα που καλείται η Κοινότητα να αντιμετωπίσει. Η υποδομή σε θέματα μεταφορών θα αποτελέσει έναν από τους πυλώνες των "γεφυρών" μεταξύ της Κοινότητας και των υποψήφιων για προσχώρηση χωρών και θα συμβάλει στην κίνηση των προσώπων και αγαθών, καθώς και στην ανταλλαγή ιδεών, δια μέσου των πάλαι ποτέ συνόρων. Ωστόσο, η ανάπτυξη των υποδομών αποτελεί μια από τις κυριότερες - όχι όμως και την αποκλειστική - προϋποθέσεις για την ικανοποιητική λειτουργία του δικτύου. Απαιτεί την κατάλληλη χρήση της υποδομής και υψηλή ποιότητα παρεχομένων υπηρεσιών, όροι που μπορούν να επιτευχθούν μέσω μιας ολοκληρωμένης και ανοικτής αγοράς μεταφορών. Αυτός είναι ο όρος για την επίτευξη υψηλής κοινωνικο-οικονομικής απόδοσης των μεγάλων επενδύσεων που απαιτούνται από τους εν λόγω τρόπους μεταφοράς, ειδικότερα δε από τους σιδηροδρόμους. Απαιτείται επίσης ένας σαφής προσδιορισμός της στρατηγικής μεταφορών και δικτύων, καθώς και ικανοποιητική συνεργασία και συντονισμός στο πλαίσιο της Κοινότητας.

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί το GALILEO, ένα εγχείρημα που αναμένεται να έχει σοβαρό αντίκτυπο στον τομέα των μεταφορών. Πρόκειται, σαφέστατα, για ένα υπερεθνικό έργο· το πρώτο δορυφορικό σύστημα προσδιορισμού θέσεως και πλοήγησης για μη στρατιωτικούς σκοπούς. Τα συμπεράσματα των Ευρωπαϊκών Συμβουλίων της Κολωνίας, της Feira και της Νίκαιας, υπογραμμίζουν τη στρατηγική σημασία του εν λόγω εγχειρήματος από πολιτικής, οικονομικής και τεχνολογικής πλευράς. Από πολιτικής πλευράς, η Ευρωπαϊκή Ένωση προτίθεται να αναπτύξει ένα σύστημα ικανό να ανταποκριθεί στις ανάγκες ακρίβειας, αξιοπιστίας και ασφάλειας και να απεξαρτηθεί από το εν προκειμένω αμερικανικό μονοπώλιο· από οικονομικής πλευράς, η ανάπτυξη της αγοράς υπηρεσιών εφαρμογής που προσφέρονται από το σύστημα GALILEO θα προσφέρει σημαντικά οφέλη· τέλος, από τεχνολογικής πλευράς, το GALILEO θα επιτρέψει στην ευρωπαϊκή βιομηχανία να ανεξαρτητοποιηθεί στον συγκεκριμένο τομέα.