

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 4.2.2009
COM(2009) 44 τελικό

ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ

Αναθεώρηση της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ

**ΠΡΟΣ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ

Αναθεώρηση της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ

ΠΡΟΣ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	Εισαγωγή.....	2
2.	Θεμέλια της μελλοντικής πολιτικής ΔΕΔ-Μ.....	4
3.	Ζητήματα που αφορούν την περαιτέρω ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ.....	9
4.	Επιλογές για την περαιτέρω ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ.....	19
5.	Πληροφορίες για όσους θα συμμετέχουν στη διαβούλευση για την Πράσινη Βίβλο.....	19

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της πολιτικής για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) είναι να εξασφαλισθεί η υποδομή που απαιτείται για να λειτουργεί εύρυθμα η εσωτερική αγορά και να επιτευχθούν οι στόχοι του θεματολογίου της Λισαβόνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση. Επιδιώκεται επίσης να εξασφαλιστεί η προσβασιμότητα στην υποδομή και να ενισχυθεί η οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή. Με την πολιτική αυτή υποστηρίζεται επίσης το δικαίωμα κάθε πολίτη της ΕΕ να κυκλοφορεί ελεύθερα στο έδαφος των κρατών μελών. Επιπλέον, ενσωματώνονται οι απαιτήσεις προστασίας του περιβάλλοντος ώστε να προωθηθεί η αειφόρος ανάπτυξη.

Τα 400 δισεκατ. ευρώ που έχουν επενδυθεί μέχρι σήμερα στο δίκτυο το οποίο θεσπίστηκε με απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου το 1996, η οποία τροποποιήθηκε τελευταία το 2004¹, συνέβαλαν στην ολοκλήρωση πληθώρας έργων κοινού ενδιαφέροντος, στη διασύνδεση εθνικών δικτύων και στην επιτυχή αντιμετώπιση των τεχνολογικών εμποδίων ανεξαρτήτως εθνικών συνόρων. Απομένει ωστόσο μακρύς δρόμος να διανυθεί μέχρι να υλοποιηθούν πλήρως τα αρχικά σχέδια, λόγω του εγγενούς μακροπρόθεσμου χαρακτήρα των σχετικών έργων, αφενός, και των σημαντικών καθυστερήσεων περάτωσης πολλών έργων, αφετέρου.

¹ Απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την απόφαση αριθ. 884/2004/ΕΚ της 29ης Απριλίου 2004.

Σχεδόν το ένα τρίτο του ποσού που επενδύθηκε μέχρι τώρα έχει προέλθει από κοινοτικούς πόρους². Ωστόσο, δεν είναι πάντοτε εύκολο για τον Ευρωπαίο πολίτη να αντιληφθεί τα αποτελέσματα της συνολικής πολιτικής ΔΕΔ-Μ ή την ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία που δημιουργεί η συμβολή της Κοινότητας. Επειδή οι στόχοι ήταν μάλλον ευρείς ήταν αδύνατον να επιτευχθούν πλήρως με τα διαθέσιμα μέσα. Εξάλλου, σε ορισμένες περιπτώσεις, ενδεχομένως δεν ήταν επαρκώς προσδιορισμένοι οι στόχοι, με αποτέλεσμα να καταστεί δύσκολη η επικέντρωση των δράσεων και η επίτευξη ουσιαστικού αντικτύπου και απτών αποτελεσμάτων. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι πλέον σκόπιμο όχι μόνο να τεθεί το ερώτημα για ποιον λόγο επιτεύχθηκαν εν μέρει μόνο οι στόχοι, αλλά και κατά πόσον οι στόχοι αυτοί εξακολουθούν να είναι επαρκείς για να αντιμετωπιστούν προκαταβολικά τα μελλοντικά προβλήματα, καθώς και ποια μέσα απαιτούνται για να εκπληρωθούν πλήρως οι στόχοι της πολιτικής ΔΕΔ-Μ της αύριον.

Η πολιτική μεταφορών αποσκοπεί στην προώθηση οικονομικά και περιβαλλοντικά αποδοτικών, ασφαλών και αξιόπιστων μεταφορών εντός και εκτός της εσωτερικής αγοράς, ενώ σκοπός της πολιτικής ΔΕΔ-Μ είναι να εξασφαλιστεί ότι οι μεταφορές εκτελούνται με τη μέγιστη αποτελεσματικότητα, βασίζονται σε ενοποιημένη και καινοτόμο υποδομή που συμβαδίζει με τις τεχνολογικές εξελίξεις στους τομείς της ενέργειας, της υποδομής και των οχημάτων³. Η πολιτική ΔΕΔ-Μ πρέπει να ανταποκρίνεται, περισσότερο από ό,τι μέχρι τώρα, στους καθορισμένους ευρωπαϊκούς στόχους, όχι μόνο στον τομέα των μεταφορών, αλλά και σε ευρύτερο πολιτικό, κοινωνικοοικονομικό, περιβαλλοντικό και θεσμικό επίπεδο.

Πέραν από την ενίσχυση του ρόλου του ΔΕΔ-Μ στο πλαίσιο του θεματολογίου της Λισαβόνας, ο αυξανόμενος ρόλος της Ευρώπης σε πλανητικό επίπεδο επιτάσσει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην διαμόρφωση της μελλοντικής πολιτικής ΔΕΔ-Μ. Η οικονομική ανάπτυξη της Ευρώπης και η δημιουργία θέσεων απασχόλησης εξαρτώνται επίσης από τη διεθνή ανταγωνιστικότητά της, η οποία πρέπει να υποστηριχθεί με καλές συνδέσεις μεταφορών με τα άλλα μέρη της υφής. Καλές συνδέσεις με όλους τους άμεσους γείτονες της Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένης της Αφρικής, είναι επιπλέον ζωτικής σημασίας από άποψη οικονομική, πολιτική και ασφαλείας των μεταφορών.

Απαιτούνται προπαντός πανευρωπαϊκής εμβέλειας μέτρα καταπολέμησης της κλιματικής αλλαγής, ώστε να εδραιωθεί ο πρωτοπόρος ρόλος της Ευρώπης στην υφήλιο. Οι μεταφορές και η υποδομή μεταφορών είναι τομείς που προσφέρουν σημαντικές δυνατότητες θετικής συμβολής. Οι στόχοι για την κλιματική αλλαγή πρέπει να αποτελέσουν το επίκεντρο της μελλοντικής πολιτικής ΔΕΔ-Μ και να αποτυπωθούν σε αμιγώς ευρωπαϊκή προσέγγιση. Η μελλοντική πολιτική ΔΕΔ-Μ θα αποτελέσει την ορθή βάση για αποτελεσματική συμβολή στους στόχους της Κοινότητας για την κλιματική αλλαγή, εφόσον βασιστεί σε μια διαδικασία που θα ενσωματώνει οικονομικούς και περιβαλλοντικούς στόχους, θα προσανατολίζεται σαφώς στην κάλυψη των αναγκών για αποτελεσματικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών σε διατροφική βάση και θα συμπεριλαμβάνει την καινοτομία.

Όλοι οι παραπάνω λόγοι δικαιολογούν το εγχείρημα ριζικής αναθεώρησης της πολιτικής ΔΕΔ-Μ, αντί της απλής επανεξέτασης και τυχόν επικαιροποίησης των ενδεικτικών χαρτών και των έργων προτεραιότητας. Η πολιτική προσέγγιση, μολονότι θα βασιστεί

² Χορηγήσεις από τον προϋπολογισμό ΔΕΔ-Μ, το Ταμείο Συνοχής και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, καθώς και δάνεια από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

³ Σε όλο το παρόν κείμενο, με τον όρο «όχημα» νοείται το μέσο παντός τρόπου μεταφοράς.

στην πείρα που αποκτήθηκε και στα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν μέχρι τώρα, πρέπει κατ' αρχάς να αποτελέσει αντικείμενο ευρείας αναθεώρησης. Με δεδομένο την κλίμακα μεγέθους που αφορά – από πολιτική, κοινωνικοοικονομική, περιβαλλοντική, θεσμική, γεωγραφική και τεχνική άποψη - η Επιτροπή επιδιώκει τη συμμετοχή όλων των άμεσα ενδιαφερόμενων σε όσο το δυνατόν ευρύτερη βάση, ώστε να εξασφαλιστεί ότι θα συνεκτιμηθούν οι διαθέσιμες γνώσεις, πείρα και απόψεις των εμπειρογνομόνων. Για το λόγο αυτό η Επιτροπή ξεκινά τη διαδικασία αναθεώρησης του ΔΕΔ-Μ με Πράσινη Βίβλο, όπου συνοψίζει τους προβληματισμούς της και ζητεί τις εισηγήσεις των ενδιαφερομένων, προτού υποβάλει, ενδεχομένως, νομοθετικές και άλλου είδους προτάσεις.

2. ΘΕΜΕΛΙΑ ΤΗΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΔΕΔ-Μ

- *Η συνθήκη ΕΚ*

Στα άρθρα 154 έως 156 της συνθήκης ΕΚ ορίζεται η πολιτική των διευρωπαϊκών δικτύων και η συμβολή της πολιτικής αυτής στην υλοποίηση των στόχων της εσωτερικής αγοράς, την οικονομική και κοινωνική συνοχή προς όφελος των πολιτών της Ένωσης, των οικονομικών φορέων, καθώς και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης και περιφερειακής διοίκησης. Ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι η δράση της Κοινότητας αποσκοπεί στην προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων, καθώς και της πρόσβασης στα δίκτυα αυτά. Επιπλέον, σε αυτήν την πολιτική πρέπει να ενσωματωθεί η αειφόρος ανάπτυξη. Κατά συνέπεια, οι προσανατολισμοί ΔΕΔ-Μ (κατευθυντήριες γραμμές ΔΕΔ-Μ) καταρτίστηκαν με σκοπό να συμβάλουν στην εφαρμογή των διατάξεων της Συνθήκης όπου ορίζεται ότι στους προσανατολισμούς προσδιορίζονται σχέδια κοινού ενδιαφέροντος και ότι η Κοινότητα μπορεί να υποστηρίζει σχέδια κοινού ενδιαφέροντος που υποστηρίζονται από τα κράτη μέλη. Για να διευκολυνθεί περαιτέρω η υλοποίηση, η Επιτροπή μπορεί επίσης να λαμβάνει πρωτοβουλίες για την προώθηση του συντονισμού μεταξύ των κρατών μελών.

- *Ιδιαιτερότητες*

Οι προσανατολισμοί ΔΕΔ-Μ αποβλέπουν, ως απώτατο στόχο της πολιτικής, στην συγκρότηση ενιαίου πολυτροπικού δικτύου, το οποίο θα καλύπτει τις συμβατικές χερσαίες δομές καθώς και τον εξοπλισμό (συμπεριλαμβανομένων των ευφών συστημάτων μεταφοράς), ώστε να καθίσταται ασφαλής και αποδοτική η κυκλοφορία. Με αυξανόμενο ρυθμό, συμπεριλαμβάνεται επίσης η εξάπλωση καινοτόμων συστημάτων, πολλά υποσχόμενων για τις μεταφορές αλλά και με σημαντικό δυναμικό βιομηχανικών καινοτομιών.

Είναι μεγάλες οι διαφορές μεταξύ των έργων κοινού ενδιαφέροντος στο πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ από πολλές απόψεις: διαδικασίες προγραμματισμού, γεωγραφική έκταση και κόστος, διάρκεια υλοποίησης και χρονικός ορίζοντας που καλύπτουν, όπως εξάλλου και σε θέματα επενδύσεων, εκτέλεσης και επιχειρησιακών δομών. Η πολιτική ΔΕΔ-Μ πρέπει να καλύψει ευρεία κλίμακα προσεγγίσεων, στο πλαίσιο των οποίων τα κράτη μέλη διαδραματίζουν πρωτεύοντα ρόλο για την εξασφάλιση της συμβατικής υποδομής και τη συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα. Κατά συνέπεια, το δίκτυο εκ φύσεως συνεπάγεται ιδιαίτερες ευθύνες για όλους τους εμπλεκόμενους παράγοντες να καθορίσουν κοινούς στόχους και να διαδραματίζει ο καθένας το ρόλο που του αναλογεί για την επίτευξή τους.

- *Τα μέχρι τώρα επιτεύγματα*

Είναι ήδη ορατές οι θετικές εξελίξεις που προέκυψαν από την υλοποίηση της πολιτικής ΔΕΔ-Μ. Τα εθνικά σιδηροδρομικά και οδικά δίκτυα έχουν διασυνδεθεί σε πολλά σημεία και προχωρεί η διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων διασυνοριακά. Η κοινοτική χρηματοδότηση έχει επικεντρωθεί σε μείζονος κλίμακας έργα στους σιδηροδρόμους μεγάλης ταχύτητας, με αποτέλεσμα να έχει διαμορφωθεί νέα διάσταση επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, οι οποίες είναι σε θέση να ανταγωνιστούν επιτυχώς τις αεροπορικές μεταφορές και τις μεταφορές με ιδιωτικά αυτοκίνητα. Η χρηματοδότηση, μέσω του Ταμείου Συνοχής, διοχετεύθηκε σε μείζονα έργα που συνδέουν χώρες και περιφέρειες διαφορετικού επιπέδου ανάπτυξης, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην εξομάλυνση των διαφορετικών επιπέδων ανάπτυξης. Η χρηματοδότηση αποτέλεσε σημαντικό καταλύτη και κατέστησε δυνατό να προχωρήσουν τα περισσότερα απαιτητικά και πολύπλοκα έργα (από γεωλογική, τεχνική, χρηματοδοτική, νομική/διοικητική άποψη). Με τη χρηματοδότηση προωθήθηκαν πιλοτικά σχήματα για συμπράξεις δημόσιου – ιδιωτικού τομέα, που παρέχουν τη δυνατότητα να αντληθούν διδάγματα όσον αφορά τη χρηματοδότηση και τη διαχείριση έργων.

Η πολιτική ΔΕΔ-Μ τόνωσε επίσης την ανάπτυξη των ευφών συστημάτων μεταφοράς. Εκτός του προγράμματος Galileo, σημαντική πρόοδο σημείωσε – στους τομείς των οδικών, σιδηροδρομικών, αεροπορικών και πλωτών μεταφορών – η υλοποίηση έργων χρηματοδοτούμενων από το ΔΕΔ-Μ σε ευρωπαϊκό και ευρωπαϊκός επίπεδο, πολλά εκ των οποίων δεν θα είχαν ειδαίμως υλοποιηθεί ή ξεκινήσει.

Η πολιτική ΔΕΔ-Μ έχει αρχίσει να προσφέρει λύσεις σε προβλήματα του τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, όπου η αναμενόμενη αύξηση (κατά 34% μεταξύ 2005 και 2020) επισημαίνει τη σπουδαιότητα να καθιερωθούν πραγματικές λύσεις συντροπικότητας για να υπερνικηθούν προβλήματα όπως η συμφόρηση, οι αυξανόμενες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, οι ελλείψεις υποδομής και τα οργανωτικά κενά. Η – γνήσια πολυτροπική εκ φύσεως – ιδέα των θαλάσσιων αρτηριών αξίζει ιδιαίτερης προσοχής για την περαιτέρω ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ. Με τον τρόπο αυτό προωθούνται οι «καθαρές» εμπορευματικές μεταφορές σε βάση συντροπικότητας, με τις οποίες η ΕΕ συνδέεται με την υπόλοιπη υφήλιο.

- *Αξιολόγηση των ισχυρών και των αδύναμων σημείων*

Προγραμματισμός δικτύου

Πρώτο και κύριο, οι προσανατολισμοί ΔΕΔ-Μ είναι το μέσο που διαθέτει η Κοινότητα για τη χάραξη πολιτικής και τον προγραμματισμό του δικτύου. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που αναφέρονται σε αυτούς τους προσανατολισμούς μπορούν να καθοριστούν με βάση τη γεωγραφική τους θέση σε ενδεικτικούς χάρτες ή/και τα χαρακτηριστικά τους.

Οι προσανατολισμοί, που θεσπίστηκαν το 1996 και τροποποιήθηκαν τελευταία φορά το 2004, περιλαμβάνουν δύο επίπεδα προγραμματισμού: επίπεδο προγραμματισμού του συνολικού δικτύου (ενδεικτικοί χάρτες για τα δίκτυα σιδηροδρόμων, τα οδικά, των εσωτερικών πλωτών οδών, συνδυασμένων μεταφορών, τους αερολιμένες και τους λιμένες) και - δεύτερο επίπεδο- προγραμματισμού των 30 έργων προτεραιότητας, δηλαδή επιλεγμένων έργων κοινού ενδιαφέροντος.

Το **συνολικό δίκτυο** περιλαμβάνει: 95.700 km οδικών συνδέσεων, 106.000 km σιδηροδρομικών συνδέσεων (όπου συμπεριλαμβάνονται 32.000 km συνδέσεων

σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας), 13.000 km εσωτερικών πλωτών οδών, 411 αερολιμένες και 404 θαλάσσιους λιμένες. Οι περισσότερες απ' αυτές τις συνδέσεις και κόμβοι υπάρχουν ήδη. Ωστόσο, απομένει να κατασκευαστούν ή να αναβαθμιστούν ουσιαστικά σχεδόν 20.000 km οδικών συνδέσεων, περισσότερα από 20.000 km σιδηροδρομικών συνδέσεων (κατά κύριο λόγο γραμμές σιδηροδρόμων μεγάλης ταχύτητας) και 600 km εσωτερικών πλωτών συνδέσεων, κόστους 500 δισεκατ. ευρώ σύμφωνα με τις πρόσφατες εκτιμήσεις των κρατών μελών⁴.

Ο «προγραμματισμός» αυτού του κοινοτικού δικτύου σήμαινε κατ' ουσίαν την άθροιση των σημαντικών μερών των εθνικών δικτύων διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και τη σύνδεσή τους στα εθνικά σύνορα. Μολονότι η προσέγγιση αυτή ήταν μετά βεβαιότητας κατάλληλη στα πρώιμα στάδια της πολιτικής ΔΕΔ-Μ, κατέστη όλο και περισσότερο ανεπαρκής με κάθε νέα διεύρυνση. Ο προγραμματισμός του δικτύου ΔΕΔ-Μ χαράχθηκε με γνώσια ευρωπαϊκούς στόχους που θα μπορούσαν να εξασφαλίσουν ότι το σύνολο υπερέχει του αθροίσματος των μερών του. Ανεξάρτητα από την κυρίαρχη δικαιοδοσία των κρατών μελών στον τομέα του προγραμματισμού και της υλοποίησης της υποδομής στην επικράτειά τους, το ερώτημα κατά πόσον ο εθνικός προγραμματισμός είναι δυνατό να συνδυαστεί με προγραμματισμό ευρωπαϊκού επιπέδου ο οποίος να συνεκτιμά στόχους που υπερβαίνουν την προοπτική κάθε μεμονωμένου κράτους μέλους καθίσταται όλο και επιτακτικότερο όσο επεκτείνεται η ΕΕ και αυξάνεται η πολυπλοκότητα των δικτύων.

Τα έργα προτεραιότητας του ΔΕΔ-Μ καλύπτουν μακράν τους μείζονες σιδηροδρομικούς, οδικούς και εσωτερικούς πλωτούς άξονες που διατρέχουν διαφορετικά κράτη μέλη. Τα έργα προτεραιότητας επιλέχθηκαν το 2004 λόγω της ιδιαίτερης σπουδαιότητάς τους για τις διακρατικές ροές μεταφορών, τους στόχους συνοχής και αειφόρου ανάπτυξης, μετά από ενιαία κοινωνικοοικονομική ανάλυση. Εξακολουθούν ωστόσο να υφίστανται ερωτήματα, για παράδειγμα όσον αφορά την μεθοδολογική ορθότητα επιλογής των έργων προτεραιότητας, το δυναμικό διασύνδεσης και επέκτασής τους (γεωγραφικώς και από άποψη τρόπου μεταφοράς), την προσέγγιση ως προς την συνεκτικότητα της δυναμικότητας και των προτύπων ποιότητας, καθώς και ως προς τα μέσα για την καλύτερη τόνωση της ολοκλήρωσής τους εντός του προγραμματισμένου χρονικού πλαισίου.

Πέραν του καθορισμού των έργων κοινού ενδιαφέροντος με την χωροθέτησή τους στους ενδεικτικούς χάρτες και την ένταξή τους στον κατάλογο έργων προτεραιότητας, στους προσανατολισμούς καθορίζονται «χαρακτηριστικά» καθώς και στόχοι και κριτήρια για τον χαρακτηρισμό έργων ως κοινού ενδιαφέροντος. Αυτή η εννοιολογική προσέγγιση απετέλεσε τη βάση για τον καθορισμό των έργων κοινού ενδιαφέροντος στον τομέα των ευφυών συστημάτων μεταφοράς.

Υλοποίηση δικτύων

Οι προσανατολισμοί ΔΕΔ-Μ συνδέονται με μέσα για την διευκόλυνση της υλοποίησης των έργων που χαρακτηρίστηκαν ως κοινού ενδιαφέροντος. Πρόκειται για τα εξής: α) διάφορα χρηματοδοτικά μέσα με βάση τη σχετική νομοθεσία, στα οποία περιλαμβάνονται ο δημοσιονομικός κανονισμός ΔΕΔ⁵ και το Ταμείο Συνοχής, το ΕΤΠΑ

⁴ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών, Υλοποίηση των έργων προτεραιότητας του ΔΕΔ-Μ, Έκθεση προόδου, Μάιος 2008

⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 680/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 2007 για καθορισμό των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής οικονομικής συνδρομής στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και ενέργειας.

και δάνεια από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, και β) μη χρηματοδοτικά μέσα, όπως πρωτοβουλίες συντονισμού που αναλαμβάνει η Επιτροπή.

Τα διαθέσιμα χρηματοδοτικά μέσα δεν ήταν επαρκή μέχρι στιγμής για να περατωθούν τα έργα κοινού ενδιαφέροντος εντός του χρονικού πλαισίου που συμφωνήθηκε στους προσανατολισμούς. Αυτό ισχύει ιδίως για το συνολικό δίκτυο. Η ευθύνη για την ολοκλήρωση πληθώρας σχετικών έργων επαφιόταν σχεδόν εξ ολοκλήρου στα κράτη μέλη, των οποίων οι επενδυτικές αποφάσεις καθοδηγούνται κυρίως από εθνικούς στόχους. Με τη χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής, η Κοινότητα στήριξε την υλοποίηση έργων στα επιλέξιμα κράτη μέλη και, με τον τρόπο αυτό, συνέβαλε επίσης στη δυνατότητα πρόσβασης (συμπεριλαμβανομένης της πρόσβασης στις άκρως απομακρυσμένες περιφέρειες). Με τη χρηματοδότηση ΔΕΔ-Μ κατέστη δυνατόν να επιτευχθεί μέρος μόνο των στόχων της πολιτικής ΔΕΔ-Μ. Συνολικά, οι κοινοτικοί πόροι που δαπανήθηκαν μέχρι τώρα συνέβαλαν ελάχιστα για να καταστεί προφανής στους πολίτες και τους οικονομικούς παράγοντες η «διαφορά» - δηλαδή η ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία της κοινοτικής δράσης όσον αφορά το συνολικό ΔΕΔ-Μ. Οι επενδυτικές προσπάθειες κάθε κράτους μέλους στο έδαφός του γίνονται αντιληπτές ουσιαστικά ως εθνικές επενδύσεις και όχι ως συμβολή σε κοινοτικό στόχο.

Η κατάσταση είναι διαφορετική όσον αφορά τα έργα προτεραιότητας, τα οποία απετέλεσαν το επίκεντρο των κοινοτικών προσπαθειών – τόσο όσον αφορά τη χρηματοδότηση όσο και το συντονισμό. Μολονότι οι διαθέσιμοι χρηματοδοτικοί πόροι της Κοινότητας εξακολουθούν να μην επαρκούν για να καλυφθούν πλήρως οι ανάγκες των έργων προτεραιότητας, η δράση – που αφορούσε λιγότερους και από κοινού συμφωνημένους στόχους – ήταν αποδοτικότερη και ορατή. Η επικείμενη περάτωση ορισμένων από αυτά τα έργα συνιστά απτή απόδειξη των οφελών που μπορούν να έχουν οι στόχοι πολιτικής ΔΕΔ-Μ που καθορίζονται στη Συνθήκη. Ένα καίριας σημασίας έργο προτεραιότητας ΔΕΔ-Μ απετέλεσε η σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας που συνδέει το Παρίσι, τις Βρυξέλλες, την Κολωνία/Φραγκφούρτη, το Άμστερνταμ και το Λονδίνο, η οποία όχι μόνο διασυνέδεσε τα εθνικά δίκτυα και απετέλεσε πρωτοπόρο βήμα για μια νέα γενεά διασυνοριακής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, αλλά προσέφερε και τη δυνατότητα στους πολίτες και επιχειρηματίες ταξιδιώτες να βιώσουν τα οφέλη της ελευθέρης κυκλοφορίας εντός της Ευρώπης.

Το έργο προτεραιότητας «θαλάσσιες αρτηρίες» (που καλύπτει υποδομές, εγκαταστάσεις, διαδικασίες, τεχνολογίες και υπηρεσίες) αποσκοπεί στην ενίσχυση ποιοτικών και υψηλής δυναμικότητας ενοποιημένων πολυτροπικών μεταφορών απευθείας από τον αποστολέα μέχρι τον παραλήπτη (πόρτα-πόρτα) με παρεμβαλλόμενο σκέλος θαλάσσιας μεταφοράς. Το έργο αυτό ορίστηκε στους προσανατολισμούς ΔΕΔ-Μ με εννοιολογική προσέγγιση στην οποία καθορίζονται οι στόχοι και οι διαδικασίες για τον χαρακτηρισμό έργων ως κοινού ενδιαφέροντος. Τούτο βοήθησε την Κοινότητα να αναπτύξει πρακτική εφαρμογή μιας λύσης συντροπικών μεταφορών με σκοπό τη βελτίωση της πρόσβασης και τη μείωση των εκπομπών από τις εμπορευματικές οδικές μεταφορές. Διατίθενται διάφορα κοινοτικά και εθνικά χρηματοδοτικά μέσα, περιλαμβανομένου του προϋπολογισμού ΔΕΔ-Μ, ο οποίος αφορά κυρίως τις μεγάλες εγκαταστάσεις και τις υποδομές σε λιμένες και τις συνδέσεις τους με την ενδοχώρα. Η πολυπλοκότητα των διαδικασιών για τη χορήγηση δημόσιας χρηματοδότησης και η έλλειψη σαφών στόχων και κριτηρίων έχουν ωστόσο εμποδίσει μέχρι τώρα την ευρεία υλοποίηση αυτής της ιδέας.

Όσον αφορά τα ευφυή συστήματα μεταφοράς (ΕΣΜ), η πολιτική ΔΕΔ-Μ συνέβαλε ιδίως στην προετοιμασία του προγράμματος Galileo και του Ευρωπαϊκού Συστήματος Νέας Γενιάς για τη Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας (SESAR), δύο μείζονος κλίμακας

ευρωπαϊκών έργων που, από τη στιγμή που θα καταστούν επιχειρησιακά, αναμένεται να καταστήσουν αποδοτικότερη τη χρήση της υποδομής μεταφορών. Για τις οδικές, σιδηροδρομικές και αεροπορικές μεταφορές αναπτύχθηκαν με ευέλικτο τρόπο έργα ΕΣΜ, όπως το Πληροφοριακό Σύστημα Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων και οι Υπηρεσίες Πληροφοριών Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας, με βάση τα χαρακτηριστικά που καθορίστηκαν στους προσανατολισμούς ΔΕΔ-Μ. Αυτή η εννοιολογική προσέγγιση παρέχει τη δυνατότητα να ενσωματωθούν τεχνολογικές εξελίξεις, ανάγκες της αγοράς και η συνεργασία μεταξύ πρωτοβουλιών που έχουν λάβει εταίροι από διαφορετικά κράτη μέλη και, σε συνδυασμό με την δυνατότητα χρηματοδότησης μέχρι 50% του προπαρασκευαστικού σταδίου του έργου, είχε σημαντικό αντίκτυπο στην ανάπτυξη διασυνοριακών έργων, τα οποία ειδικά δεν θα είχαν εκτελεστεί. Αυτή η ευέλικτη προσέγγιση για την ανάπτυξη έργων, που βασίζεται σε προκαθορισμένους στόχους και κριτήρια, είναι επίσης ενδεδειγμένη για την επίτευξη άλλων στόχων της πολιτικής μεταφορών, για την εξασφάλιση αποδοτικών (οικονομικά και περιβαλλοντικά) ασφαλών, αξιόπιστων και ποιοτικών μεταφορών.

- *Αναμενόμενη ζήτηση μεταφορών*

Ο προγραμματισμός της μελλοντικής υποδομής μεταφορών συνδέεται στενά με προγνώσεις της ζήτησης, σε επίπεδο εθνικό ή ΕΕ. Ωστόσο, μολονότι οι αρμόδιες για τον προγραμματισμό αρχές αποσκοπούν στην εξασφάλιση υποδομών μεταφορών που να ανταποκρίνονται πλήρως στην μελλοντική ζήτηση, αντιμετωπίζουν πληθώρα αβεβαιοτήτων όσον αφορά τους συντελεστές που ωθούν τη ζήτηση – όπως είναι για παράδειγμα οι οικονομικές και δημογραφικές τάσεις, οι ενεργειακές τιμές, η τιμολόγηση και η φορολόγηση των μεταφορών, η πολεοδομική και περιφερειακή ανάπτυξη, οι αλλαγές συμπεριφοράς και οι τεχνολογικές εξελίξεις. Από πλευράς πολιτικής, αυξάνεται διαρκώς η σπουδαιότητα των μέτρων διαχείρισης της ζήτησης, τα οποία πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη κατά τον προγραμματισμό των υποδομών. Σε αυτά περιλαμβάνονται ιδίως η τιμολόγηση χρήσης των υποδομών, η εσωτερική του εξωτερικού κόστους και η εφαρμογή ευφών συστημάτων μεταφοράς.

Η επιχειρηματοκεντρική ανάπτυξη των υπηρεσιών μεταφορών στην εξελισσόμενη εσωτερική αγορά πρέπει επίσης να ενθαρρύνει την αποδοτική χρήση της υποδομής και να έχει αντίκτυπο στην εξέλιξη της ζήτησης. Αναπτύσσονται γρήγορα υπηρεσίες αυτού του είδους που βασίζονται σε συντροπική προσέγγιση, η οποία απαιτεί αποδοτικό διασυνοριακό συντονισμό και εφαρμογές ΕΣΜ. Η πολιτική μεταφορών της ΕΕ επικεντρώνεται σε διάφορες πρωτοβουλίες στο πεδίο αυτό, όπως η πρόταση οδηγίας για τους διαδρόμους σιδηροδρομικών εμπρευματικών μεταφορών και η πολιτική για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες είναι δυνατό να αναπτυχθούν σε βραχυπρόθεσμη κλίμακα εντός του υπάρχοντος πλαισίου για την υποδομή, αλλά η εξέλιξή τους πρέπει να συμβαδίζει με την εξέλιξη της πολιτικής μεταφορών, η οποία να έχει αντίκτυπο στην εξασφάλιση υποδομής μεταφορών και στην σταδιακή ανάπτυξή της. Η μελλοντική πολιτική ΔΕΔ-Μ πρέπει να είναι επαρκώς ευέλικτη για να συνδέει την πολιτική μεταφορών και την εξέλιξη της υποδομής μεταφορών σε βραχυπρόθεσμη, μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη κλίμακα.

E1 Πρέπει να συμπεριληφθούν και άλλοι παράγοντες στην αξιολόγηση της μέχρι τώρα εξέλιξης του ΔΕΔ-Μ εκ μέρους της Επιτροπής;

3. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΔΕΔ-Μ

Η αναθεώρηση της πολιτικής ΔΕΔ-Μ – της οποίας το κεντρικό ερώτημα είναι πώς πρέπει να διαμορφωθεί το μελλοντικό πολυτροπικό δίκτυο και πώς θα εξασφαλιστεί η έγκαιρή περάτωσή του – απαιτεί τον εξελιγμένο συνδυασμό, στα διάφορα εμπλεκόμενα επίπεδα, των προσεγγίσεων προγραμματισμού, των ικανοτήτων υλοποίησης και της τεχνολογίας. Ενώ πρέπει να γίνονται δεόντως σεβαστά τα κυριαρχικά δικαιώματα κάθε κράτους μέλους όσον αφορά έργα στο έδαφός του, η αυξανόμενη πολυπλοκότητα, ο καινοτόμος χαρακτήρας και η γεωγραφική έκταση των έργων που πρέπει να εκτελεστούν καθιστούν επιτακτική την ενίσχυση του ρόλου της Κοινότητας.

Με βάση την παραπάνω αξιολόγηση της πολιτικής, αναλύονται κατωτέρω διάφορα μελλοντικά ζητήματα.

3.1 Προγραμματισμός δικτύου

- *Το μέλλον του συνολικού δικτύου*

Το συνολικό δίκτυο στη σημερινή του μορφή ήταν σημαντικό για την εκπλήρωση της «πρόσβασης» που προβλέπεται στη Συνθήκη και αποδείχθηκε ότι άξιζε να αποτελέσει τη βάση για στήριξη από το Ταμείο Συνοχής. Επιπλέον, αποτέλεσε σημαντική βάση για την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα των μεταφορών – π.χ. όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων και την ασφάλεια των οδικών σηράγγων. Από την άλλη πλευρά, οι αδυναμίες του ήταν η ασυμφωνία μεταξύ, αφενός, των συνολικών φιλοδοξιών προγραμματισμού και, αφετέρου, των μέσων τόνωσης και παρακολούθησης της υλοποίησής του, καθώς και η έλλειψη επικέντρωσης από ευρωπαϊκή προοπτική.

Η διατήρηση του επιπέδου του συνολικού δικτύου ΔΕΔ-Μ θα συνεπαγόταν αναθεώρηση της μεθόδου για την επικαιροποίηση και την παρακολούθησή του, καθώς και αναθεώρηση των μέσων που απαιτούνται για την πλήρη και έγκαιρη υλοποίησή του, παράλληλα δε τα κράτη μέλη θα έπρεπε βεβαίως να αναλάβουν δεσμευτικότερες ευθύνες. Από την άλλη πλευρά, η εγκατάλειψή του επιπέδου αυτού θα απαιτούσε, για παράδειγμα, να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην εξασφάλιση της λειτουργίας πρόσβασης που παρέχει το δίκτυο.

E2 Ποια άλλα επιχειρήματα συνηγορούν υπέρ ή κατά της διατήρησης του συνολικού δικτύου και με ποιο τρόπο θα ήταν δυνατόν να ξεπεραστούν τα μειονεκτήματα της κάθε προσέγγισης;

- *Ενδεχόμενο ενσωμάτωσης «δικτύου προτεραιότητας»;*

Η τρέχουσα προσέγγιση των έργων προτεραιότητας ανταποκρίνεται στις κύριες ροές κυκλοφορίας μεταξύ σημείου αναχώρησης και προορισμού, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η συνέχεια των ροών κυκλοφορίας, και, ως εκ τούτου, αδυνατεί να συνεκτιμά επιτυχώς τυχόν επιπρόσθετα «οφέλη δικτύου». Προς τούτο, και με σκοπό να βελτιωθούν τα οικονομικά μεγέθη των έργων ΔΕΔ-Μ υψηλού κοινοτικού συμφέροντος, θα μπορούσε να εξελιχθεί η τρέχουσα προσέγγιση έργων προτεραιότητας σε προσέγγιση δικτύου προτεραιότητας. Με αυτή την προσέγγιση του δικτύου θα ήταν επίσης δυνατόν να ενσωματωθούν συστηματικότερα οι κόμβοι (που συνήθως αποτελούν την κύρια πηγή συμφόρησης και άλλων αδυναμιών), οι λιμένες και οι αερολιμένες, που συνιστούν σημεία εισόδου στο δίκτυο καθώς και κύρια σημεία διατροφικής σύνδεσης, θεμελιώδους σημασίας για την ενισχυμένη ενοποίηση του δικτύου. Εφόσον οι συνδέσεις υποδομής

και κόμβοι που υπάρχουν ενταχθούν στην προγραμματιζόμενη υποδομή ώστε να προκύψει ενιαίο δίκτυο, τα μέχρι τώρα επιτεύγματα της πολιτικής ΔΕΔ-Μ θα μπορούσαν επίσης να δημιουργήσουν πρόσθετη αξία.

Οποιαδήποτε προσέγγιση με στόχο αυτό το δίκτυο θα έπρεπε, ως σημείο εκκίνησης, να βασιστεί σε συμφωνία επί κοινών στόχων και σε διαφανή και αντικειμενική μεθοδολογία προγραμματισμού. Θα έπρεπε εν προκειμένω να ληφθούν ιδιαιτέρως υπόψη οι κύριες ροές κυκλοφορίας, τόσο εντός της Κοινότητας όσο και με άλλα μέρη της υφηλίου, οι στόχοι συνοχής μέσω συνδέσεων μεταξύ περιφερειών με διαφορετικό επίπεδο ανάπτυξης και με διαφορετικά εδαφικά χαρακτηριστικά, η σύνδεση με ομίλους οικονομικής ανάπτυξης, η «αξία των προσπαθειών που έχουν ήδη καταβληθεί» για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ, οι περιβαλλοντικοί στόχοι, άλλοι στόχοι κοινοτικής πολιτικής (π.χ. ανταγωνισμός), οι καταβαλλόμενες προσπάθειες που αποσκοπούν σε αποδοτικότερη χρήση του δικτύου, οι διαφορετικές καταστάσεις μεταξύ των κρατών μελών, καθώς και ο καταμερισμός της αρμοδιότητας προγραμματισμού σε κοινοτικό και εθνικό επίπεδο.

Ένα – γεωγραφικώς καθορισμένο – δίκτυο προτεραιότητας πρέπει να εξασφαλίσει τη συνέχιση των τρεχόντων έργων προτεραιότητας και να βασιστεί σε αυτά, όπου αυτό είναι σκόπιμο. Οι στόχοι σχετικά με την κλιματική αλλαγή πρέπει να αποτελέσουν τον πρώτο και κύριο γνώμονα οποιασδήποτε προσέγγισης για την ανάπτυξη δικτύου προτεραιότητας. Αυτό το δίκτυο προτεραιότητας πρέπει κατά συνέπεια να είναι πραγματικά πολυτροπικό, να καλύπτει τις κύριες ροές κυκλοφορίας εμπορευμάτων και επιβατών που διασχίζουν την Ευρωπαϊκή Ένωση όσο το δυνατόν αποδοτικότερα – από οικονομική και περιβαλλοντική άποψη – σε συντροπική βάση. Προς τούτο απαιτείται η βέλτιστη διασύνδεση των τρόπων μεταφοράς – για παράδειγμα μέσω συνδέσεων της ενδοχώρας με τους λιμένες θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή μέσω συνδέσεων των σιδηροδρόμων με τους αερολιμένες – και τη συμπερίληψη μείζονος κλίμακας έργων ευφών συστημάτων μεταφοράς. Πέραν της επιδίωξης να συμβάλει σημαντικά στους στόχους της Κοινότητας «20/20 μέχρι το 2020» για την κλιματική αλλαγή, η πολιτική ΔΕΔ-Μ πρέπει επίσης να λάβει υπόψη την αναγκαιότητα προσαρμογής σε πιθανές συνέπειες της κλιματικής αλλαγής (όπως για παράδειγμα η άνοδος της στάθμης της θάλασσας ή οι μεταβαλλόμενες θερμοκρασίες). Πρέπει κατά συνέπεια να εκτιμηθούν η τρωτότητα του ΔΕΔ-Μ από την κλιματική αλλαγή και τα ενδεχόμενα μέτρα προσαρμογής και να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο ερώτημα του κατά πόσον είναι «ανθεκτική στο κλίμα» η νέα υποδομή. Επιπλέον, για να αξιολογηθούν πλήρως οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του ΔΕΔ-Μ, πρέπει να πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στο Πρωτόκολλο περί Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης, στη σύμβαση ESPOO της ΟΕΕ/ΗΕ.

Το δίκτυο προτεραιότητας πρέπει να χαρακτηρίζεται από πλήρη διαλειτουργικότητα (δηλαδή, υλοποίηση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας και όλων των λοιπών τεχνικών προδιαγραφών στον τομέα των σιδηροδρόμων· υλοποίηση της πολιτικής για τον Ενιαίο Ουρανό και του Γενικού Προγράμματος για τη Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας στην Ευρώπη· διαλειτουργικότητα των ΕΣΜ άλλων τομέων) και, επιπλέον, να στοχεύει στην τήρηση συμφωνημένων προτύπων δυναμικότητας για όλες τις σχετικές συνιστώσες υποδομής. (Επί του παρόντος, οι προσανατολισμοί ΔΕΔ-Μ περιλαμβάνουν στοχοθετημένα πρότυπα μόνον στον τομέα των εσωτερικών πλωτών οδών). Πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη άλλες κοινοτικές δράσεις που σχετίζονται με τον σχεδιασμό υποδομής, όπως για

παράδειγμα το ενδεχόμενο να καθιερωθούν μεγαλύτερα και βαρύτερα οδικά οχήματα ή ευφυείς αυτοκινητόδρομοι.

Το δίκτυο προτεραιότητας πρέπει να συναρμόσει τα επιτεύγματα του παρελθόντος και τις τρέχουσες και μελλοντικές προκλήσεις της πολιτικής ΔΕΔ-Μ. Στο πλαίσιο αυτό η ΕΕ θα μπορούσε να εξορθολογήσει τον χαρακτηρισμό έργων ως κοινού ενδιαφέροντος και να καθορίσει αντικειμενικότερα τη στήριξή τους από τα χρηματοδοτικά μέσα της Κοινότητας, υπό τον όρο ότι η εκτίμηση των έργων θα είναι εναρμονισμένη. Τέλος, το δίκτυο προτεραιότητας θα μπορούσε να συνδυάζει διαφορετικής κλίμακας μέτρα υποδομής – από μεγάλα μακροπρόθεσμα έργα μέχρι έργα μικρής κλίμακας, τα οποία να είναι δυνατό να υλοποιούνται βραχυπρόθεσμα, έτσι ώστε η κοινοτική δράση να είναι αποτελεσματικότερη και εμφανέστερη.

E3 Αυτή η προσέγγιση δικτύου προτεραιότητας υπερέχει της σημερινής προσέγγισης των έργων προτεραιότητας; Εάν αυτό δεν ισχύει, για ποιους λόγους και ποια τα ιδιαίτερα πλεονεκτήματα της προσέγγισης των έργων προτεραιότητας; Εάν η προσέγγιση του δικτύου προτεραιότητας υπερέχει, ποια είναι τα (περαιτέρω) πλεονεκτήματα που θα συνεπαγόταν και πώς πρέπει να αναπτυχθεί;

- «Εννοιολογικός πυλώνας»

Η εννοιολογική προσέγγιση του ΔΕΔ-Μ θα ήταν δυνατόν διευρυνθεί σημαντικά, ώστε να αντιμετωπιστούν οι ανάγκες υποδομής που προκύπτουν από τα επιχειρηματοκεντρικά μέτρα στους διάφορους τομείς υπηρεσιών μεταφορών. Στόχοι και κριτήρια πολιτικής για τον κάθε κλάδο, όπως ορίζονται στους προσανατολισμούς ΔΕΔ-Μ, θα μπορούσαν να αποτελέσουν τον γνώμονα για την εκτέλεση έργων κοινού ενδιαφέροντος από τους φορείς εκμετάλλευσης. Η προσέγγιση αυτή, που αρχικώς θα αποσκοπεί κυρίως στην βελτιστοποίηση της χρήσης της δυναμικότητας υπάρχουσας υποδομής, θα μπορούσε να ανταποκρίνεται καλύτερα στην εξέλιξη των αναγκών υποδομής, ώστε μακροπρόθεσμα να συμβαδίζουν με την αυξανόμενη ζήτηση. Με την προσέγγιση αυτή θα ήταν δυνατόν να καταστεί περισσότερο ευέλικτη η έννοια των έργων κοινού ενδιαφέροντος, ώστε να ανταποκρίνονται στις εξελίξεις της αγοράς, οι οποίες επί του παρόντος είναι δύσκολο να προβλεφθούν. Η προσέγγιση αυτή θα δημιουργούσε ιδίως άμεση σύνδεση μεταξύ των στόχων της κοινοτικής πολιτικής μεταφορών (όπως η προώθηση των αειφόρων εμπορευματικών μεταφορών μέσω διαφόρων νομοθετικών και πολιτικών δράσεων, αποδοτικές και βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές μέσω της πολιτικής για τον ενιαίο ουρανό και το SESAR) και της πολιτικής της Κοινότητας για την υποδομή, και ως εκ τούτου, θα κατηύθυνε το ΔΕΔ-Μ προς τον κύριο στόχο του, ήτοι να αποτελεί τη βάση για μεταφορές που να ανταποκρίνονται στους καθορισμένους στόχους της Κοινότητας.

E4 Αυτή η ευέλικτη προσέγγιση για τον χαρακτηρισμό έργων ως κοινού ενδιαφέροντος θα ήταν η κατάλληλη για μια πολιτική που, κατά κανόνα, βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις αποφάσεις των μεμονωμένων κρατών μελών για επενδύσεις σε υποδομή; Ποια είναι τα περαιτέρω πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα αυτής της προσέγγισης και πώς θα μπορούσε να αποτυπώνεται στον προγραμματισμό σε κοινοτικό επίπεδο;

- Θέματα υποδομής με ιδιαίτερη σημασία για την μελλοντική ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ

Ανεξάρτητα από το μελλοντικό «σχήμα» του ΔΕΔ-Μ, είναι πολλά τα επιμέρους θέματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν δεόντως με τον προγραμματισμό του μελλοντικού ΔΕΔ-Μ. Στα ζητήματα αυτά περιλαμβάνονται, κατά την άποψη της Επιτροπής, τα ακόλουθα:

Αποκλίνουσες ανάγκες επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών

Τα χαρακτηριστικά των επιβατικών μεταφορών διαφέρουν από εκείνα των εμπορευματικών. Οι εμπορευματικές μεταφορές αναμένεται να αυξηθούν ταχύτερα από τις επιβατικές, οι μέσες αποστάσεις μεταφοράς εμπορευμάτων είναι μακρύτερες από τα ταξίδια των επιβατών, τα δε σημεία σύνδεσης μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς απαιτούν διαφορετικά μέτρα από εκείνα για τη σύνδεση των μεταφορών μακρινών αποστάσεων και τοπικών μεταφορών. Προβλήματα συμφόρησης σε τμήματα της υποδομής ενδέχεται να καθιστούν αναγκαίο τον διαχωρισμό των σιδηροδρομικών γραμμών επιβατικών ή εμπορευματικών μεταφορών. Η διακίνηση των επιβατών και των εμπορευμάτων στους λιμένες και τους αερολιμένες επιβάλλει διαφορετικές απαιτήσεις στην υποδομή, τόσο όσον αφορά τους κόμβους όσο και την πρόσβαση σε αυτούς. Η πρόσβαση των φορτηγών οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων στις πόλεις απαιτεί να λαμβάνονται όλο και περισσότερο υπόψη προβλήματα περιβαλλοντικά και πολεοδομικού σχεδιασμού. Μολονότι είναι επιβεβλημένη η χωριστή οικονομική και περιβαλλοντική εκτίμηση κάθε μεμονωμένης περίπτωσης, ενδέχεται να ανακύψει το ερώτημα του κατά πόσον, και σε ποιο βαθμό, είναι ενδεδειγμένες χωριστές προσεγγίσεις προγραμματισμού της εμπορευματικής και επιβατικής κυκλοφορίας στο πλαίσιο της συνολικής πολιτικής ΔΕΔ-Μ. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, στο πλαίσιο της πολιτικής του μελλοντικού ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να μελετώνται οι κόμβοι ως σημεία μετεπιβίβασης μεταξύ μεταφορών μακρινών αποστάσεων και αστικών συγκοινωνιών.

Οι αερολιμένες και οι λιμένες ως σημεία σύνδεσης της Ευρώπης με την υφήλιο

Οι αερολιμένες διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην επιβατική κυκλοφορία (λαμβανομένου ιδίως υπόψη του διεθνώς αυξανόμενου ρόλου της Ευρώπης) και αναβαθμίζεται επίσης η σπουδαιότητά τους για τις εμπορευματικές μεταφορές, ως μέρη της συντροπικότητας και της εφοδιαστικής αλυσίδας. Αναμένεται ότι οι αερολιμένες θα αντιμετωπίσουν σημαντική στενότητα δυναμικότητας τα επόμενα έτη. Οι αεροπορικές μεταφορές αντιδρούν ιδιαίτερα ευαίσθητα στις τιμές των καυσίμων, την ασφάλεια και την οικονομική ανάπτυξη, και, κατά συνέπεια, ενδεχομένως να αλλάξει το είδος και η κλίμακα των «έργων κοινού ενδιαφέροντος» όσον αφορά τα αεροδρόμια.

Την τελευταία τριακονταετία αυξάνονται σταθερά οι μεταφορές μέσω των θαλάσσιων λιμένων, σημείο αφετηρίας και προορισμού του συντριπτικού μεριδίου των διεθνών ροών εμπορευμάτων της Κοινότητας και καίριο στοιχείο των εφοδιαστικών αλυσίδων εμπορευμάτων. Ωστόσο, η επέκταση της υποδομής των λιμένων, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας της κατάλληλης υποδομής θαλάσσιας πρόσβασης, προϋποθέτει μακροχρόνια προπαρασκευαστικά στάδια και υψηλό κόστος, και κατά συνέπεια δημιουργούνται προβλήματα σε πολλούς λιμένες. Εξάλλου, διαπιστώθηκε ότι μείζον εμπόδιο για την ορθή ενσωμάτωση των λιμένων στις εφοδιαστικές αλυσίδες αποτελούν οι ανεπαρκείς συνδέσεις με την ενδοχώρα, ιδιαίτερα με τους σιδηροδρόμους. Τα προβλήματα δυναμικότητας της υποδομής ορισμένων λιμένων και χερσαίας πρόσβασης σε αυτά ενδεχομένως να έχουν συνέπειες στις ροές χερσαίων μεταφορών σε όλη την Ευρώπη, επειδή, για παράδειγμα, οι εισερχόμενες ροές εμπορευμάτων ενδεχομένως να συγκεντρωθούν σε λίγους μόνο μεγάλους θαλάσσιους λιμένες. Η διανομή εμπορευμάτων μέσω των χερσαίων διαδρομών ενδεχομένως να επιδεινώσει τα προβλήματα

συμφόρησης και να έχει αρνητικές επιπτώσεις στις συνολικές εκπομπές από τις μεταφορές.

Οι πλωτές μεταφορές στην ΕΕ

Από την άλλη πλευρά, είναι μεγάλη η αναξιοποίητη δυναμικότητα του δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών, η οποία είναι διαθέσιμη ή μπορεί να ενεργοποιηθεί με σχετικά περιορισμένους οικονομικούς πόρους. Το δίκτυο αυτό συνδέει τους μείζονες θαλάσσιους λιμένες και εξασφαλίζει τις ζεύξεις των κύριων βιομηχανικών κέντρων με την ενδοχώρα, συχνά παράλληλα προς διαδρόμους μεταφορών με υψηλή συμφόρηση. Ωστόσο, η πλήρης και αποδοτική αξιοποίηση των εσωτερικών πλωτών οδών εξακολουθεί να προσκρούει σε εμπόδια λόγω πληθώρας κυκλοφοριακών στενώσεων και ελλείψεων.

Όσον αφορά την περαιτέρω ανάπτυξη των θαλάσσιων αρτηριών, θα πρέπει να οριστούν οι σκοποί, το πεδίο εφαρμογής και τα κριτήρια της στήριξής τους από το δημόσιο, ως κίνητρο για πρωτοβουλίες από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα. Πρέπει να τονιστεί η «πράσινη διάσταση» (οικολογική διάσταση) των θαλάσσιων αρτηριών, ενδεχομένως ως μέρος της ιδέας οικολογικών εμπορευματικών διαδρόμων. Πρέπει επίσης να υπογραμμιστεί η οικονομική βιωσιμότητά τους και να εξορθολογιστεί η χρηματοδότησή τους από διάφορα μέσα (σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο).

Εφοδιαστική εμπορευμάτων

Είναι πλέον νευραλγική η σημασία της εφοδιαστικής εμπορευμάτων, ώστε η Κοινότητα να ανταποκριθεί με βιώσιμο τρόπο στις ανάγκες μεταφορών της οικονομίας. Με βάση την αρχή ότι κάθε τρόπος μεταφορών χρησιμοποιείται ανάλογα με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που προσφέρει στο πλαίσιο αποδοτικών αλυσίδων συντροπικών μεταφορών, οι εφοδιαστικές αλυσίδες μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην επίτευξη των στόχων της Κοινότητας όσον αφορά την κλιματική αλλαγή. Οι εφοδιαστικές αλυσίδες υποστηρίζουν την οικονομική μεγέθυνση, παράλληλα δε καθιστούν αποδοτικότερες τις μεταφορές εμπορευμάτων, τόσο από οικονομική όσο και από περιβαλλοντική άποψη. Για να καταστεί δυνατή η πλήρης αξιοποίηση του δυναμικού της εφοδιαστικής εμπορευμάτων, η πολιτική ΔΕΔ-Μ πρέπει να εξασφαλίσει την κατάλληλη βάση υποδομής, ιδίως όσον αφορά τους διατροπικούς τερματικούς σταθμούς, την δυναμικότητα των σιδηροδρόμων, των θαλάσσιων και ποτάμιων λιμένων (συμπεριλαμβανομένης της χερσαίας πρόσβασης στους θαλάσσιους λιμένες), χώρους στάθμευσης για εμπορικά οχήματα, καθώς και ευφυή συστήματα μεταφοράς, τόσο ως συνιστώσες υποδομής όσο και ως μέσα εντοπισμού και ιχνηλάτησης εμπορευμάτων. Η ανάπτυξη των οικολογικών διαδρόμων, στο πλαίσιο της έννοιας της εφοδιαστικής εμπορευμάτων, αναμένεται να ενισχύσει τις διαστάσεις της περιβαλλοντικής προστασίας και της καινοτομίας. Ωστόσο, η συντροπικότητα αποτελεί επίσης σημαντικό θέμα για τις επιβατικές μεταφορές, τομέας όπου θα πρέπει να εξασφαλιστεί η αδιάλειπτη ροή μεταξύ των διαφόρων μέσων δημόσιων μεταφορών (σιδηροδρομικές—αεροπορικές), μεταξύ οδικών και δημόσιων μεταφορών καθώς και μεταξύ μεταφορών μακρινών αποστάσεων και αστικών συγκοινωνιών.

E5 **Ποιος είναι ο καλύτερα ενδεδειγμένος τρόπος ούτως ώστε οι διαφορετικές πτυχές που παρατίθενται ανωτέρω να ληφθούν υπόψη κατά την κατάσταση της ανάπτυξης του μελλοντικού ΔΕΔ-Μ; Ποιες περαιτέρω πτυχές πρέπει να ληφθούν υπόψη;**

Ευφυή συστήματα μεταφοράς

Τα ευφυή συστήματα μεταφοράς μπορούν να εφαρμοστούν σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, επειδή συμβάλλουν στην βελτιστοποίηση των επιμέρους τρόπων μεταφοράς και καθιστούν δυνατή την αδιάλειπτη σύνδεσή τους. Είναι σαφές το δυναμικό των ΕΣΜ να αυξήσουν την απόδοση των μεταφορών και να βελτιώσουν την ασφάλεια, την προστασία και την άνεση του χρήστη. Οι θετικές συνέπειες θα αυξηθούν, όταν τεθούν σε πλήρη λειτουργία τα συστήματα EGNOS, το 2009, και, εν συνεχεία, Galileo, το 2013. Τα συστήματα αυτά αποτελούν την γέφυρα μεταξύ της υλικής υποδομής και των ευφύστερων οχημάτων που τα αξιοποιούν. Το σημαντικότερο όμως είναι ότι τα ΕΣΜ είναι επίσης καίριας σημασίας για να επιτευχθούν μείζονες στόχοι της πολιτικής της Κοινότητας στον τομέα των μεταφορών και πέραν αυτού, συγκεκριμένα όσον αφορά τα εξής: ασφάλεια (καλύτερη ενημέρωση και υποστήριξη των χρηστών) προστασία (εντοπισμός, ταυτοποίηση), απόδοση των μεταφορών, αντιμετώπιση της συμφόρησης (αποδοτική διαχείριση της ζήτησης και εξισορρόπηση του διατροφικού δικτύου μέσω της τιμολόγησης, εφαρμογή των νομικών διατάξεων) και καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής (ενεργειακή απόδοση, οικολογική οδήγηση, πράσινοι διάδρομοι καθώς και αποδοτικότερο και αποτελεσματικότερο ευρωπαϊκό σύστημα συντροπικών μεταφορών μέσω ηλεκτρονικών συστημάτων για τα εμπορεύματα, τις θαλάσσιες μεταφορές). Για παράδειγμα, στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών έχει ουσιαστική σημασία η συστημική προσέγγιση του ευρωπαϊκού δικτύου προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι αποδοτικών, ασφαλών και περιβαλλοντικώς αειφόρων επιδόσεων των μεταφορών.

Επειδή είναι σχετικά χαμηλό το κόστος των ΕΣΜ σε σύγκριση προς την κατασκευή υλικών υποδομών και επειδή προσφέρονται ευκαιρίες να συνδυαστούν και να βελτιστοποιηθούν οι δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις, είναι σημαντικά τα κοινωνικά οφέλη και η απόδοση των επενδύσεων, υπό τον όρο ότι η εξάπλωση των ΕΣΜ θα είναι συντονισμένη, θα καλύπτει όλους τους κλάδους και όλη την Ευρώπη.

E6 Με ποιον τρόπο τα ΕΣΜ, ως μέρος του ΔΕΔ-Μ, είναι ικανά να βελτιώσουν τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών; Πώς μπορούν επενδύσεις στο Galileo και το EGNOS να μετουσιωθούν σε αύξηση της απόδοσης και βέλτιστη εξισορρόπηση της ζήτησης μεταφορών; Πώς μπορούν τα ΕΣΜ να συμβάλουν στην ανάπτυξη πολυτροπικού ΔΕΔ-Μ; Πώς είναι δυνατόν να ενισχυθούν οι προσφερόμενες δυνατότητες χρηματοδότησης στο πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ ούτως ώστε να υποστηριχθεί κατά το βέλτιστο τρόπο η υλοποίηση του σχεδίου εξάπλωσης του ευρωπαϊκού ERTMS κατά την επόμενη περίοδο των δημοσιονομικών προοπτικών;

- *Καινοτομία*

Η υποδομή μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των ΕΣΜ, και ο τομέας των οχημάτων προσφέρουν σημαντικό δυναμικό καινοτομίας και, κατά συνέπεια, ενδέχεται να μετατοπιστούν οι παραδοσιακές διαχωριστικές γραμμές μεταξύ υποδομής και οχημάτων. Όσον αφορά την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ τις επόμενες δεκαετίες, προκύπτουν ερωτήματα ως προς τον τρόπο που θα χρειαστεί να προσαρμοστεί η υποδομή στις νέες γενεές ΕΣΜ και οχημάτων (π.χ. οι συνέπειες των ευφύων οχημάτων στην υποδομή), καθώς και ποιες συνέπειες ενδεχομένως να έχουν στο τροχαίο υλικό οι καινοτομίες στην υποδομή.

Οι νέες μορφές ενέργειας στις μεταφορές ενδεχομένως να απαιτήσουν την προσαρμογή της υποδομής (π.χ. σταθμοί ανεφοδιασμού με καύσιμα). Είναι ενθαρρυντικά τα αποτελέσματα των ερευνών στα ηλεκτρικά και υβριδικά οχήματα, επειδή υπάρχει το

ενδεχόμενο να μετακυλιστεί το πρόβλημα των εκπομπών CO₂ από τα οχήματα στους σταθμούς ηλεκτροπαραγωγής, όπου το πρόβλημα αυτό είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικότερα. Μακροπρόθεσμα, οι τεχνολογίες υδρογόνου θα μπορούσαν να συμβάλουν σε μέγιστο βαθμό στον τομέα της αεροπορίας και της ναυτιλίας.

Εκτός από τις τεχνολογικές καινοτομίες, η εξασφάλιση αποτελεσματικότερης χρήσης της υποδομής ενδεχομένως να απαιτήσει οργανωτικές καινοτομίες.

E7 Θα χρειαστεί διεύρυνση της έννοιας του έργου (υποδομής) κοινού ενδιαφέροντος λόγω της μετατόπισης των διαχωριστικών γραμμών μεταξύ υποδομής και οχημάτων ή μεταξύ της παροχής υποδομής και του τρόπου χρήσης της; Εάν ναι, με ποιο τρόπο μπορεί να οριστεί αυτή η έννοια;

- Ένα «κεντρικό δίκτυο» ΔΕΔ-Μ;

Για να αποτελέσει το ΔΕΔ-Μ αποτελεσματική βάση για όλους τους σχετικούς στόχους της πολιτικής μεταφορών, ώστε να αναδειχθεί η προστιθέμενη αξία του ως αναπόσπαστο μέρος της κοινής πολιτικής μεταφορών, θα μπορούσαν να συνδυασθούν οι διάφοροι «πυλώνες» που προαναφέρθηκαν με σκοπό τη συγκρότηση κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ. Το δίκτυο αυτό θα μπορούσε να εμπεριέχει τόσο τη διάσταση ενός δικτύου προτεραιότητας όσο και τη διάσταση εννοιολογικού πυλώνα, ώστε να ανταποκρίνεται στην ανάγκη ευελιξίας και εμπορικού προσανατολισμού. Το δίκτυο θα είναι δυνατόν, εξάλλου, να εξελίσσεται συν τω χρόνω, να εξασφαλίζει τη βέλτιστη ένταξη όλων των υποδομών («υλικών» και ευφύων) και τη διασύνδεση των τρόπων μεταφοράς, καθώς και να λειτουργήσει ως φορέας καινοτομίας, τεχνολογικής και οργανωτικής. Θα μπορούσε επίσης να αποτελέσει τη βάση για την εξάπλωση διαφόρων νεωτεριστικών προσεγγίσεων, όπως π.χ. στην τιμολόγηση των μεταφορών. Ένα κεντρικό δίκτυο, με σαφείς ευρωπαϊκούς στόχους και ύψιστες προτεραιότητες στο πεδίο των μεταφορών και άλλων πολιτικών της ΕΕ (εσωτερικής αγοράς, συνοχής, αειφόρου ανάπτυξης/κλιματικής αλλαγής κλπ.), θα μπορούσε να αποτελέσει το επίκεντρο των προσπάθειών της Κοινότητας στην πολιτική ΔΕΔ-Μ.

E8 Είναι «εφικτό» σε κοινοτική κλίμακα αυτού του είδους κεντρικό δίκτυο και ποια τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματά του; Ποιες μέθοδοι πρέπει να εφαρμοστούν για την κατάστρωσή του;

3.2. Επίπεδο υλοποίησης

Η πολιτική ΔΕΔ-Μ είναι αξιόπιστη για τον Ευρωπαίο πολίτη μόνον εφόσον αντιστοιχούν οι επιλογές της και η ικανότητα υλοποίησής της. Τα μέσα υλοποίησης πρέπει επομένως να ανταποκρίνονται στην επιλογή που θα προκριθεί.

- Συνολική χρηματοδότηση των έργων κοινού ενδιαφέροντος που έχουν καθορισθεί στα προγράμματα ΔΕΔ-Μ

Παρά τις προσπάθειες που έχουν καταβληθεί για την αισθητή βελτίωση της χρήσης των υποδομών και την ικανοποίηση της ζήτησης κατά τον πλέον αποτελεσματικό και βιώσιμο τρόπο, η ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ παραμένει μεγάλο χρηματοδοτικό εγχείρημα.

Εάν εμμένουμε στο συνολικό δίκτυο, οι χρηματοοικονομικές συνέπειες για την περάτωσή του θα είναι τεράστιες. Με τα κοινοτικά χρηματοδοτικά μέσα ως έχουν σήμερα δεν κατέστη δυνατή η πλήρης και έγκαιρη περάτωση όλων των σχετικών έργων. Προκειμένου η Κοινότητα να εξασφαλίσει ότι, παρά τον περιορισμό αυτό, θα

εφαρμοσθεί ορθά κάθε σχετική μελλοντική απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, πρέπει τα ίδια τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν την ολοκλήρωση του μεγαλύτερου μέρους των σχετικών έργων. Δεδομένων των καθυστερήσεων που παρατηρήθηκαν στην ολοκλήρωση του δικτύου αυτού στο παρελθόν, θα χρειασθεί ίσως τα κράτη μέλη να αναλάβουν δεσμευτικότερες ευθύνες. Θα χρειασθεί επίσης να καταστούν πλήρως υπεύθυνα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη για τη «λειτουργία της πρόσβασης» που παρέχει το ΔΕΔ-Μ, όπως προβλέπεται στη Συνθήκη.

Τα έργα του κεντρικού δικτύου – μικρότερης έκτασης από τα έργα του συνολικού δικτύου και εστιασμένα σε καίρια στοιχεία για την επίτευξη των στόχων της πολιτικής ΔΕΔ-Μ – έχουν φυσικά υψηλό κόστος. Ωστόσο, κάθε έργο κοινού ενδιαφέροντος πρέπει να στηρίζεται στέρεα σε καθορισμένους κοινοτικούς στόχους και να συντελεί στην αξιοπιστία της εκτίμησης του συνολικού κόστους υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ.

Ο προγραμματισμός του ΔΕΔ-Μ πρέπει να επιτρέπει την κατά το δυνατόν ακριβέστερη εκτίμηση του κόστους ολοκλήρου του δικτύου. Οι στόχοι υλοποίησης και οι εκτιμήσεις του κόστους για τους προσανατολισμούς ΔΕΔ-Μ, που συνήθως έχουν βάθος χρόνου 15 έως 20 έτη, θα μπορούσαν να χωρισθούν σε βραχυπρόθεσμη, μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη βάση. Έτσι, θα είναι στέρεες οι βάσεις των συζητήσεων σχετικά με τη συνολική χρηματοδότηση του ΔΕΔ-Μ, στις οποίες θα συνεχίσουν να διαδραματίζουν μείζονα ρόλο τα κράτη μέλη, τα κοινοτικά χρηματοδοτικά όργανα και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Δεδομένης της μακροπρόθεσμης φύσεως των μεγαλύτερων έργων ΔΕΔ-Μ, είναι επίσης σημαντικό να υπερβαίνει η θεώρησή τους κάθε μεμονωμένη περίοδο των κοινοτικών δημοσιονομικών προοπτικών, έτσι ώστε οι επενδυτές να είναι πιο σίγουροι για ολόκληρη την περίοδο υλοποίησης ενός έργου.

Η μέχρι τώρα υλοποίηση του ΔΕΔ-Μ χαρακτηρίστηκε από τεράστια διόγκωση του κόστους. Η αύξηση αυτή οφείλεται σε δυσχερείς γεωλογικές συνθήκες, απαιτητικές τεχνικές λύσεις, αλλαγές στη χάραξη για την αποδοχή των έργων από το κοινό, αρχική αβεβαιότητα ως προς τα πρότυπα δυναμικότητας, μέτρα για την εξασφάλιση συμμόρφωσης με την περιβαλλοντική νομοθεσία ή προληπτικά μέτρα για το περιβάλλον, καθυστερήσεις στην κατασκευή και διάφορα άλλα προβλήματα. Εάν τα πρότυπα δυναμικότητας του ΔΕΔ-Μ καθορισθούν κατά τον προγραμματισμό του, είναι δυνατόν να περιοριστεί η αβεβαιότητα. Με την προορατική συνδρομή της Επιτροπής, ως συντονιστή, είναι δυνατόν να αντιμετωπισθούν τα διάφορα προβλήματα και να προωθηθεί η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, ώστε οι εκτιμήσεις να καταστούν πιο αξιόπιστες και να διευκολυνθεί η υλοποίηση των έργων.

Το ευρύ φάσμα των διαφόρων τύπων έργων στην ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ απαιτεί διαφορετικές λύσεις χρηματοδότησης. Με τον συνεχώς αυξανόμενο αγορακεντρικό προσανατολισμό των μεταφορών και τις συνεχείς προσπάθειες βελτιστοποίησης των υποδομών, θα προκύψουν πλέον δυνατότητες εξ ολοκλήρου αυτοχρηματοδότησης για μεγαλύτερο αριθμό έργων. Η εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στην τιμολόγηση χρήσης των υποδομών και την εσωτερική του εξωτερικού κόστους θα προσφέρει περισσότερες ευκαιρίες στα κράτη μέλη, αφενός, για καλύτερη διαχείριση των διαθέσιμων ικανοτήτων και βελτιστοποίηση του συστήματος μεταφορών και, αφετέρου, για χρηματοδότηση νέων υποδομών και τεχνολογιών. Εξάλλου, θα μπορούσε να ενισχυθεί, όπου ενδείκνυται, ο ρόλος του ιδιωτικού τομέα για την εκτέλεση έργων. Πρέπει να προβλεφθούν περισσότερα κοινοτικά μέσα στήριξης των συμπράξεων δημοσίου-ιδιωτικού τομέα από τις οποίες αναμένονται βελτιώσεις αποτελεσματικότητας. Το κέντρο ευρωπαϊκής εμπειρογνωμοσύνης για τις συμπράξεις δημοσίου-ιδιωτικού τομέα, που δημιουργήθηκε πρόσφατα, μπορεί να βοηθήσει στην περαιτέρω διάδοση της

πείρας και να ενθαρρύνει την ευρύτερη ανάπτυξη σχημάτων σύμπραξης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα.

E9 Πώς μπορούν να προσδιορισθούν – βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα – οι χρηματοδοτικές ανάγκες για ολόκληρο το ΔΕΔ-Μ; Ποια μορφή χρηματοδότησης – δημόσια ή ιδιωτική, κοινοτική ή εθνική – αρμόζει καλύτερα και σε ποιες πτυχές ανάπτυξης του ΔΕΔ-Μ;

E10 Τι συνδρομή μπορεί να παρασχεθεί στα κράτη μέλη ώστε να χρηματοδοτήσουν και να εκτελέσουν τα έργα για τα οποία είναι υπεύθυνα; Πρέπει να ενθαρρυνθεί περισσότερο η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην εκτέλεση έργων; Εάν ναι, πώς;

- *Τα κοινοτικά χρηματοδοτικά μέσα στήριξης της υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ*

Οι επιχορηγήσεις- συγκεκριμένα από το κονδύλιο του προϋπολογισμού για το ΔΕΔ-Μ, το Ταμείο Συνοχής και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης- διαδραματίζουν μείζονα ρόλο τόσο στην προετοιμασία όσο και στην υλοποίηση των έργων. Επιχορηγήσεις χορηγούνται για μελέτες (για μελέτες σκοπιμότητας έως πλήρεις τεχνικές και περιβαλλοντικές μελέτες και για δαπανηρές γεωλογικές έρευνες), οι οποίες βοηθούν στην αντιμετώπιση των αρχικών δυσκολιών των έργων, καθώς και στην κατασκευή τους. Αποφασιστικής σημασίας για το μέλλον όσον αφορά την υλοποίηση της πολιτικής ΔΕΔ-Μ είναι να εξορθολογιστεί η κατανομή των επιχορηγήσεων και να συνδεθεί με την ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία των έργων, ώστε να εξασφαλισθεί η μέγιστη αξιοποίηση των κοινοτικών κονδυλίων.

Επομένως, θα χρειασθεί ενδεχομένως να υποβάλλονται όλα τα έργα κοινού ενδιαφέροντος σε εναρμονισμένη και κοινώς αναγνωρισμένη ανάλυση κόστους/οφέλους, με την οποία να προσδιορίζεται η ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία τους. Η εν λόγω ανάλυση πρέπει, αφενός, να καλύπτει το εξωτερικό κόστος και τα οφέλη για το δίκτυο ή τη συνοχή και, αφετέρου, να συνεκτιμά τις γεωγραφικές ανισότητες μεταξύ οφέλους και επενδυτικού κόστους (επί παραδείγματι, ένα κράτος μέλος έχει ίσως να αντιμετωπίσει ιδιαίτερα υψηλό κόστος για την υλοποίηση έργου στο έδαφός του, ενώ άλλα κράτη μέλη ενδεχομένως να έχουν δυσανάλογα υψηλά οφέλη από την επένδυση αυτή). Με βάση την ανωτέρω ανάλυση, θα καταστεί δυνατόν να κατανέμονται οι επιχορηγήσεις από τον κοινοτικό προϋπολογισμό με δίκαιο και αντικειμενικό τρόπο και να περιορίζονται σε έργα με αποδεδειγμένη προστιθεμένη αξία. Επίσης, για να έχει η κοινοτική χρηματοδότηση μέγιστο αποτέλεσμα στους στόχους του ΔΕΔ-Μ, πρέπει να συντονισθεί καλύτερα η διαχείριση όλων των διαθέσιμων δημοσιονομικών πόρων (προϋπολογισμός για το ΔΕΔ-Μ, Ταμείο Συνοχής, ΕΤΠΑ και δάνεια ΕΤΕπ).

Εκτός από τις επιχορηγήσεις, άλλα μέσα - όπως το Μέσο Εγγύησης Δανείων που καθιερώθηκε το 2007 και ο Μηχανισμός Παροχής Επιχειρηματικών Κεφαλαίων (πιλοτική πρωτοβουλία για την παροχή ιδίων κεφαλαίων με βάση τον προϋπολογισμό του ΔΕΔ-Μ)- προσφέρουν καινοτόμους και πολλά υποσχόμενους τρόπους στήριξης των έργων ΔΕΔ-Μ. Θα εξετασθεί επίσης το ενδεχόμενο διαφοροποίησης του χαρτοφυλακίου των χρηματοδοτικών μέσων, με σκοπό να ενταθεί το καταλυτικό αποτέλεσμα της κοινοτικής χρηματοδότησης, να προσαρμόζεται η στήριξη στις ιδιαίτερες ανάγκες ενός έργου και να καθίσταται δυνατή η αποτελεσματική διάρθρωσή του. Στα καινοτόμα μέσα θα μπορούσαν να περιληφθούν και τα ευρωομόλογα.

E11 Ποια είναι τα ισχυρά και τα αδύναμα σημεία των υπαρχόντων κοινοτικών χρηματοδοτικών μέσων; Χρειάζονται ενδεχομένως νέα χρηματοδοτικά μέσα (συμπεριλαμβανομένων των «καινοτόμων»); Πώς μπορεί η συντονισμένη αξιοποίηση των διαφόρων κοινοτικών πόρων να βελτιώσει τη χρηματοδότηση της υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ;

- *Κοινοτικά μη χρηματοδοτικά μέσα στήριξης της υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ*

Συντονισμός – Ευρωπαίοι συντονιστές και «συντονισμός διαδρόμων»

Οι Ευρωπαίοι συντονιστές, τους οποίους όρισε η Επιτροπή για να βοηθήσουν στην προετοιμασία και την υλοποίηση ορισμένων έργων προτεραιότητας, αποδείχθηκαν αποτελεσματικοί σε ορισμένες περιπτώσεις. Ο ρόλος τους θα μπορούσε να διευρυνθεί, ώστε να βοηθήσουν στην προώθηση της υλοποίησης περισσότερων μεγάλων έργων ΔΕΔ-Μ (σε συνδυασμό με καλά στοχευμένη χρηματοδότηση από τα κοινοτικά χρηματοδοτικά μέσα). Τα κρίσιμα διασυνοριακά τμήματα θα συνεχίσουν βεβαίως να είναι ιδιαίτερα σημαντικά από αυτή την άποψη, βελτιώνοντας έτσι τις προοπτικές ολόκληρου του έργου.

Ο συντονισμός μπορεί να διαδραματίσει ζωτικό ρόλο σε κάθε προσέγγιση του κεντρικού δικτύου. Πέραν του «συνήθους» συντονισμού των έργων προτεραιότητας από τους Ευρωπαίους συντονιστές, έργα επιχειρηματικού χαρακτήρα «εκ των κάτω προς τα άνω» – όπως η σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων και οι «πράσινοι διάδρομοι» – χρειάζονται επίσης συνεχή διασυνοριακό συντονισμό. Σε αυτήν την «προσέγγιση συντονισμού διαδρόμων» θα χρειασθεί η συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων – πάροχοι υποδομών, φορείς εκμετάλλευσης, χρήστες και τοπικές και περιφερειακές αρχές – εφόσον πρέπει να εξευρεθούν λύσεις αποδεκτές από όλους και εφικτές από τεχνική, οικονομική και δημοσιονομική άποψη. Για να είναι βιώσιμες οι λύσεις, πρέπει να αφορούν όλες τις συνιστώσες των υποδομών (π.χ. στους σιδηροδρομικούς διαδρόμους μεταφοράς εμπορευμάτων: εξάλειψη σημείων συμφόρησης, διατροφικούς τερματικούς σταθμούς, συνδέσεις με λιμένες, εξοπλισμό ERTMS και ΕΣΜ). Όσον αφορά την κοινοτική χρηματοδότηση, αυτά τα έργα θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως νέο είδος «ευρωπαϊκών έργων», για τα οποία πρέπει να χορηγηθεί συνολική χρηματοδότηση και όχι τμηματική.

Η θεώρηση των διαδρόμων μπορεί να περιλαμβάνει τόσο τους διαδρόμους των οποίων η υποδομή έχει μεν σχετικά μικρές επιπτώσεις αλλά βραχυπρόθεσμα παρουσιάζει σημαντικά οφέλη, όσο και τους διαδρόμους για τους οποίους χρειάζονται μακρόπνοα έργα καίριας σημασίας, όπως τα έργα διαμέσου των Άλπεων και των Πυρηναίων. Στις τελευταίες περιπτώσεις, η θεώρηση μπορεί να περιλαμβάνει ενδιάμεσες λύσεις για τις υποδομές, οι οποίες βοηθούν στη βελτίωση των οικονομικών μεγεθών ολόκληρου του έργου.

Ανοικτή μέθοδος συντονισμού

Η εφαρμογή της ανοικτής μεθόδου συντονισμού (OMC) στο ΔΕΔ-Μ θα μπορούσε να βοηθήσει στη διαμόρφωση κοινού πλαισίου εργασίας της Επιτροπής, του Εκτελεστικού Οργανισμού του ΔΕΔ-Μ και των κρατών μελών, καθώς και στη δημιουργία κοινής βάσης γνώσεων για το δίκτυο ΔΕΔ-Μ. Η OMC, η οποία θα εφαρμόζεται μέσω του συστήματος πληροφοριών TENtec και της διαδικτυακής πύλης του, θα επιτρέψει στις

κύριες ομάδες χρηστών να έχουν πρόσβαση στα δεδομένα που είναι αποθηκευμένα στη βάση δεδομένων TENtec και στους χάρτες του συστήματος γεωγραφικών πληροφοριών (GIS) με δεδομένα του ΔΕΔ-Μ, και να τα επικαιροποιούν. Η δημόσια πρόσβαση (π.χ. σε εκθέσεις και χάρτες με πληροφορίες για το δίκτυο) μπορεί επίσης να αποβεί χρήσιμο επικοινωνιακό μέσο για την πληροφόρηση σχετικά με το έργο της Επιτροπής στο τομέα του ΔΕΔ-Μ. Η συστηματικότερη και αναλυτικότερη πληροφόρηση για την πολιτική ανάπτυξης του ΔΕΔ-Μ συνολικά είναι σημαντική για την ενημέρωση των πολιτών όσον αφορά τα οφέλη του.

Η συγκριτική αξιολόγηση πρέπει επίσης να εξεταστεί ως τρόπος για να ενθαρρυνθούν τα κράτη μέλη να επενδύσουν στο ΔΕΔ-Μ. Η καθιέρωση προτύπων για τις επιδόσεις, επί παραδείγματι, μπορεί να βοηθήσει στον καθορισμό της δυναμικότητας των διαφόρων τύπων υποδομών και να χρησιμεύσει ως βάση για τη βελτίωση της χρήσης των υποδομών και τον εντοπισμό των σημείων συμφόρησης. Υπάρχει ήδη θετική πείρα στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, σε αντίθεση με τον τομέα των σιδηροδρόμων όπου αποδείχθηκε πολύ δύσκολο να προσδιορισθεί η δυναμικότητα των υποδομών. Η ανταλλαγή της βέλτιστης πρακτικής προσφέρει ορισμένες δυνατότητες διευκόλυνσης της υλοποίησης των έργων – στη διαχείριση μεγάλων έργων, προσεγγίσεις σύμπραξης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα και εξέταση των περιβαλλοντικών πτυχών κατά τον προγραμματισμό των υποδομών.

E12 Πώς μπορούν να βελτιωθούν τα ήδη υπάρχοντα μη χρηματοδοτικά μέσα και ποια είναι τα νέα μη χρηματοδοτικά μέσα που πρέπει να καθιερωθούν;

4. ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΔΕΔ-Μ

Με βάση όσα προαναφέρθηκαν στο σημείο 3, η Επιτροπή κρίνει ότι τρεις είναι οι επιλογές για την μελλοντική ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ:

- (1) διατήρηση της διάρθρωσης του δικτύου σε δύο επίπεδα: το συνολικό δίκτυο και τα (ασύνδετα) έργα προτεραιότητας,
- (2) περιορισμός της διάρθρωσης του δικτύου σε ένα και μόνον επίπεδο (έργα προτεραιότητας, με ενδεχόμενη σύνδεσή τους σε δίκτυο προτεραιότητας),
- (3) διττή διάρθρωση: το συνολικό δίκτυο και το κεντρικό δίκτυο, το οποίο θα απαρτίζεται από – γεωγραφικά καθορισμένο – δίκτυο προτεραιότητας και εννοιολογικό πυλώνα, για να ενταχθούν οι διάφορες πτυχές της πολιτικής μεταφορών και των υποδομών μεταφορών.

Στον πίνακα 1 εκτίθενται τα οφέλη και τα μειονεκτήματα αυτών των τριών επιλογών.

E13 Ποια από αυτές τις επιλογές είναι η πλέον ενδεδειγμένη και για ποιο λόγο;

5. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΟΣΟΥΣ ΘΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΤΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟ

Η διαβούλευση στα θέματα που περιλαμβάνει η Πράσινη Βίβλος θα αρχίσει έως 30/04/2009.

Οι παρεμβάσεις μπορούν να σταλούν στην:

European Commission

DG Energy and Transport

TEN-T

B-1049 Brussels

E-mail: TREN-B1-GREEN-PAPER-TEN-T@ec.europa.eu

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα αναλύσει τα αποτελέσματα της διαβούλευσης και θα τα χρησιμοποιήσει ως δεδομένα στο έργο της για τη διαμόρφωση της πολιτικής της στον συγκεκριμένο τομέα. Σημειώνεται ότι οι εισηγήσεις και τα ονοματεπώνυμα των συντακτών τους ενδέχεται να δημοσιευθούν στο Διαδίκτυο, εκτός εάν οι ενδιαφερόμενοι, κατά την υποβολή των εισηγήσεών τους, ζητήσουν ρητά να μην δημοσιευθούν.

Επιλογές διαμόρφωσης της διάρθρωσης του ΔΕΔ-Μ

Επιλογή	Ονομασία	Περιγραφή	Αναμενόμενα οφέλη/μειονεκτήματα προς εξέταση
(1)	Δυο επίπεδα: συνολικό δίκτυο και έργα προτεραιότητας (διάρθρωση ως έχει)	Επίπεδο 1: διατηρείται ως έχει η μορφή του συνολικού δικτύου (ενδεικτικοί χάρτες για κάθε τρόπο μεταφοράς και συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, όπως προβλέπονται στους ισχύοντες προσανατολισμούς ΔΕΔ-Μ). Επίπεδο 2: διατηρείται ως έχει η προσέγγιση για τα έργα προτεραιότητας. Επανεξέταση και ενδεχομένως αναθεώρηση με βάση τις διατάξεις των ισχυόντων προσανατολισμών ΔΕΔ-Μ, άρθρο 22 και άρθρο 23 παράγραφος 3: Το συνολικό δίκτυο και τα έργα προτεραιότητας ενδέχεται να αναθεωρηθούν κατόπιν επανεξέτασης των ισχυόντων προσανατολισμών ΔΕΔ-Μ, με βάση τις ανά διετία εκθέσεις υλοποίησης. Τα έργα προτεραιότητας θα αποτελέσουν το αντικείμενο έκθεσης προόδου έως το 2010· θα προταθούν τροποποιήσεις του πίνακα έργων, εάν χρειασθεί.	<u>Οφέλη:</u> Επίπεδο 1: σημαντικό «εργαλείο» για διαφόρους στόχους της πολιτικής μεταφορών (εφαρμογή νομοθεσίας για τη διαλειτουργικότητα, την ασφάλεια και άλλα θέματα) και, μελλοντικά, ίσως, για νέες τεχνολογίες, τιμολόγηση των υποδομών, κλπ. Εξασφαλίζει επίσης πρόσβαση στις περιφέρειες. Επίπεδο 2: «ορατό μέρος» της πολιτικής του ΔΕΔ-Μ: αντικείμενο κοινοτικής χρηματοδότησης και πρωτοβουλίες συντονισμού από την Επιτροπή. Υπολογίσιμα αποτελέσματα με αξιόλογες συνέπειες στους στόχους για την εσωτερική αγορά, τη συνοχή και τις βιώσιμες μεταφορές. <u>Μειονεκτήματα:</u> Επίπεδο 1: χωρίς κοινοτικά μέσα για την εξασφάλιση πλήρους και έγκαιρης υλοποίησης των έργων. Επίπεδο 2: δεν βελτιστοποιούνται σε ευρωπαϊκό επίπεδο οι συνέπειες του δικτύου. <u>Οφέλη:</u> Καθίσταται δυνατή η συγκέντρωση των κοινοτικών χρηματοδοτικών μέσων στις μεγαλύτερες προτεραιότητες, προσφέροντας καλύτερες προοπτικές για την πλήρη περάτωση του δικτύου εντός του προγραμματισμένου χρονοδιαγράμματος. Προβολή και αξιοπιστία της κοινοτικής πολιτικής.
(2)	Ένα και μόνον επίπεδο: έργα προτεραιότητας – πιθανόν σε διευρυμένη μορφή	Ένα και μόνον επίπεδο: τα έργα προτεραιότητας ως έχουν (τροποποιημένα εάν χρειασθεί), συμπληρωμένα με υποδομές προτεραιότητας λόγω αναγκών που απορρέουν από απαιτήσεις διαφόρων υπηρεσιών μεταφορών. Τα έργα προτεραιότητας ενδεχομένως θα συνδεθούν, και θα τροποποιηθούν αναλόγως, σε δίκτυο προτεραιότητας.	<u>Οφέλη:</u> Καθίσταται δυνατή η συγκέντρωση των κοινοτικών χρηματοδοτικών μέσων στις μεγαλύτερες προτεραιότητες, προσφέροντας καλύτερες προοπτικές για την πλήρη περάτωση του δικτύου εντός του προγραμματισμένου χρονοδιαγράμματος. Προβολή και αξιοπιστία της κοινοτικής πολιτικής.

- (3) Διττή διάρθρωση: συνολικό δίκτυο και «κεντρικό δίκτυο»
- Επίπεδο 1: διατηρείται ως έχει η μορφή του συνολικού δικτύου (ενδεικτικοί χάρτες για κάθε τρόπο μεταφοράς και συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, όπως προβλέπονται στους ισχύοντες προσανατολισμούς ΔΕΔ-Μ).

Επίπεδο 2: «κεντρικό δίκτυο» απαρτιζόμενο από:

α) «γεωγραφικό πυλώνα» (επακριβής γεωγραφικός καθορισμός). Περιλαμβάνει «δίκτυο προτεραιότητας» (εκκινώντας από τη σημερινή προσέγγιση των έργων προτεραιότητας), το οποίο συνδέει και επεκτείνει όσο χρειάζεται μείζονες διακρατικούς άξονες, σημαντικούς κόμβους ως σημεία διατροπικών συνδέσεων (λιμένες, αερολιμένες, εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί, κλπ.), και μείζονες ευρωπαϊκές δράσεις στο πεδίο των ΕΣΜ.

β) «εννοιολογικό πυλώνα», ο οποίος αποτελεί τη βάση καθορισμού έργων, διαδρόμων και τμημάτων του δικτύου διαχρονικά: με βάση τις βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες ανάγκες εξυπηρέτησης με βάση κυρίως την επιχειρηματική δραστηριότητα. Ο πυλώνας αυτός καθορίζεται μέσω εννοιολογικών χαρακτηριστικών, όπως στόχοι, κριτήρια, κλπ., και συνιστά το υπόβαθρο για τον διαφανή και αντικειμενικό προσδιορισμό των έργων (όπως επίσης και το υπόβαθρο για πιθανή κοινοτική χρηματοδότηση).

Μειονεκτήματα:

Το συνολικό δίκτυο με τις λειτουργίες της πολιτικής μεταφορών και πρόσβασης δεν έχει πλέον την ιδιότητα κοινοτικού δικτύου λόγω έλλειψης μέσων για την εξασφάλιση της υλοποίησής του.

Οφέλη:

Επίπεδο 1: όπως αναφέρεται στην επιλογή (1).

Επίπεδο 2: μεγαλύτερες πιθανότητες να επιτευχθούν πραγματικές συνέπειες δικτύου και, άρα μεγαλύτερη πίεση στα κράτη μέλη να εκπληρώσουν τις δεσμεύσεις τους για την ολοκλήρωση του δικτύου αυτού. Αποτελεί επίσης βάση αναφοράς για πολιτικές μεταφορών, μελλοντικές καινοτομίες (αποτελεσματική χρήση των υποδομών, συντροπικότητα, εφοδιαστική, νέες τεχνολογίες, κλπ.) και στόχους μείωσης των εκπομπών.

Συνολικά: καθιστά δυνατή τη συγκέντρωση των κοινοτικών μέσων (χρηματοδοτικών και συντονιστικών) στην περάτωση όλου του δικτύου· ενισχύεται η αποτελεσματικότητα, η προβολή και η αξιοπιστία της πολιτικής. Δημιουργείται στέρεα βάση για τις διαπραγματεύσεις σχετικά με τον κοινοτικό προϋπολογισμό για την περίοδο 2014-2020.

Μειονεκτήματα:

Επίπεδο 1: έλλειψη μέσων για την εξασφάλιση πλήρους και έγκαιρης υλοποίησης, ενώ εξασφαλίζονται σημαντικές λειτουργίες για την πολιτική μεταφορών και την πρόσβαση μέσω του δικτύου

Επίπεδο 2: εμπεριέχονται ορισμένοι παράγοντες «αβεβαιότητας» στο προγραμματισμό του ΔΕΔ-Μ, οι οποίοι μπορούν να προσδιορισθούν

μόνον με στόχους και κριτήρια και όχι με συγκεκριμένα έργα.