



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 14.12.2021
COM(2021) 820 final

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ
ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**σχετικά με την επέκταση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) στις
γειτονικές τρίτες χώρες**

I. Εισαγωγή — Πεδίο εφαρμογής της συνεργασίας με τρίτες χώρες

Η φιλοδοξία της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (στο εξής: ΔΕΔ-Μ) είναι η παροχή απρόσκοπτων, βιώσιμων και αποτελεσματικών μεταφορών σε ολόκληρη την Ένωση, ενισχύοντας παράλληλα την κοινωνική, οικονομική και εδαφική συνοχή. Η πολιτική εφαρμόζεται από το 1996 και το ισχύον νομικό πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013¹ (στο εξής: κανονισμός ΔΕΔ-Μ). Στις 14 Δεκεμβρίου 2021 η Επιτροπή πρότεινε αναθεώρηση του ισχύοντος πλαισίου πολιτικής², για να αντικατοπτρίζει κυρίως τις προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας³, της στρατηγικής της Επιτροπής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα⁴ και της στρατηγικής για τη συνδεσιμότητα Global Gateway⁵.

Το ΔΕΔ-Μ αντιπροσωπεύει το υψηλότερο επίπεδο σχεδιασμού υποδομών της Ένωσης. Με πρόβλεψη να ολοκληρωθεί έως το 2030, το κεντρικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ θα παρέχει υψηλής ποιότητας πολυτροπικές συνδέσεις όλων των πρωτευουσών και των κύριων μεταφορικών αρτηριών της Ένωσης, αποτελώντας τον ακρογωνιαίο λίθο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών. Οι ροές μεταφορών, ωστόσο, δεν σταματούν στα σύνορα της Ένωσης. Με τις αλυσίδες αξίας και εφοδιασμού να είναι ολοένα και περισσότερο διασυνδεδεμένες σε παγκόσμιο επίπεδο, η παροχή διασυνοριακής συνδεσιμότητας με τρίτες χώρες αποκτά εδώ και καιρό μεγαλύτερη σημασία για την Ένωση.

Η πολιτική για το ΔΕΔ-Μ αποτελεί κεντρικό στοιχείο στην πρόβλεψη της πολιτικής μεταφορών της Ένωσης σε τρίτες χώρες. Με βάση τη Συνθήκη της Λισαβόνας, η οποία διατύπωσε τη σημασία του να δοθεί προτεραιότητα στη διασυνοριακή συνεργασία με βάση την Ευρωπαϊκή Πολιτική Γειτονίας (άρθρο 8 της ΣΕΕ), το άρθρο 8 του κανονισμού που καθορίζει το πλαίσιο συνεργασίας με τρίτες χώρες εκπονήθηκε με στοχευμένη εστίαση στη συνεργασία με τις γειτονικές χώρες, οι οποίες αποτελούν το υποσύνολο τρίτων χωρών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της πολιτικής διεύρυνσης, της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών.

Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4 του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, το παράρτημα ΙΙΙ περιέχει ενδεικτικούς χάρτες της επέκτασης του ΔΕΔ-Μ σε ορισμένες γειτονικές χώρες. Από την έκδοση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, η Ένωση επέκτεινε το ενδεικτικό ΔΕΔ-Μ στα εξής:

— Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος και Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών⁶.

¹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1).

² Πρόταση της Επιτροπής, της 14ης Δεκεμβρίου 2021, για κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 [COM(2021) 812].

³ COM(2019) 640 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ JOIN(2021) 30 final.

⁶ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός 2016/758 της Επιτροπής, της 4ης Φεβρουαρίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όσον αφορά την προσαρμογή του παραρτήματος ΙΙΙ (ΕΕ L 126 της 14.5.2016, σ. 3).

- Δυτικά Βαλκάνια (Αλβανία, Βοσνία και Ερζεγοβίνη, Κόσοβο*, Δημοκρατία της Βόρειας Μακεδονίας, Μαυροβούνιο και Σερβία)⁷.
- Ανατολική εταιρική σχέση (ΑΕΣ) (Αζερμπαϊτζάν, Αρμενία, Γεωργία, Λευκορωσία⁸, Μολδαβία και Ουκρανία)⁹.
- Τουρκία: το εκτεταμένο δίκτυο της Τουρκίας όπως ενσωματώνεται στον κανονισμό ΔΕΔ-Μ.

Επιπλέον, όσον αφορά την περιοχή της Μεσογείου, ο προσδιορισμός ενός εκτεταμένου δικτύου το οποίο θα ορίζει ένα διαμεσογειακό δίκτυο μεταφορών (ΔΜΔ-Μ) βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη. Η διαδικασία διεξάγεται με τους εταίρους της νότιας Μεσογείου¹⁰.

Το ενδεικτικό δίκτυο επιτρέπει στην Ένωση να στοχεύει καλύτερα τη δέσμευση της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδοτικής στήριξης. Ο Μηχανισμός Γειτονίας, Ανάπτυξης και Διεθνούς Συνεργασίας – Η Ευρώπη στον κόσμο και ο Μηχανισμός Προενταξιακής Βοήθειας (ΜΠΒ) III υποστηρίζουν ένα ευνοϊκό περιβάλλον για τη διευκόλυνση βιώσιμων επενδύσεων σε υποδομές και επιτρέπουν στην ΕΕ να αξιοποιεί δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις μέσω διεθνών χρηματοδοτικών οργανισμών για τη στήριξη των στόχων συνδεσιμότητας. Η στήριξη αυτή εντάσσεται στο πλαίσιο των οικονομικών και επενδυτικών σχεδίων για τα Δυτικά Βαλκάνια¹¹, την ανατολική εταιρική σχέση¹² και τη Νότια Γειτονία¹³. Επιπλέον, ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη»¹⁴ (ΜΣΕ II) μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για τη συγχρηματοδότηση έργων που βρίσκονται κυρίως στις διασυνοριακές περιοχές της Ένωσης και στις γειτονικές χώρες.

⁷ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός 2016/758 της Επιτροπής, της 4ης Φεβρουαρίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όσον αφορά την προσαρμογή του παραρτήματος III (ΕΕ L 126 της 14.5.2016, σ. 3). *Η συγκεκριμένη αναφορά χρησιμοποιείται με την επιφύλαξη του καθεστώτος του Κοσόβου και συνάδει με το ψήφισμα 1244 του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών και τη γνώμη του Διεθνούς Δικαστηρίου σχετικά με τη διακήρυξη της ανεξαρτησίας του Κοσόβου.

⁸ Οι αρχές της Λευκορωσίας έχουν προς το παρόν αναστείλει τη συμμετοχή της χώρας.

⁹ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/254 της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2018, σχετικά με την προσαρμογή του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΕΕ L 43 της 14.2.2019, σ. 1).

¹⁰ Στους εταίρους της Νότιας Γειτονίας περιλαμβάνονται η Αίγυπτος, η Αλγερία, η Ιορδανία, το Ισραήλ, ο Λίβανος, η Λιβύη (καθεστώς παρατηρητή στην Ένωση για τη Μεσόγειο), το Μαρόκο, η Παλαιστίνη, η Συρία (η συνεργασία με τη Συρία έχει ανασταλεί από το 2011) και η Τунησία. Η αναφορά στην Παλαιστίνη δεν πρέπει να ερμηνεύεται ως αναγνώριση του κράτους της Παλαιστίνης και δεν θίγει τις επιμέρους θέσεις των κρατών μελών σχετικά με το εν λόγω θέμα.

¹¹ Ανακοίνωση «Ένα οικονομικό και επενδυτικό σχέδιο για τα Δυτικά Βαλκάνια» [COM(2020) 641 final].

¹² Κοινή ανακοίνωση «Ενίσχυση της ανθεκτικότητας — μια ανατολική εταιρική σχέση που αποφέρει αποτελέσματα για όλους» [JOIN(2020) 7 final] και κοινό υπηρεσιακό έγγραφο εργασίας «Recovery, resilience and reform: post 2020 Eastern Partnership priorities» («Ανάκαμψη, ανθεκτικότητα και μεταρρύθμιση: προτεραιότητες της ανατολικής εταιρικής σχέσης μετά το 2020») [SWD(2021) 186 final].

¹³ Κοινή ανακοίνωση «Ανανέωση της εταιρικής σχέσης με τις χώρες της Νότιας Γειτονίας: Ένα νέο θεματολόγιο για τη Μεσόγειο» [JOIN(2021) 2 final] και κοινό υπηρεσιακό έγγραφο εργασίας «Renewed Partnership with the Southern Neighbourhood Economic and Investment Plan for the Southern Neighbours» («Ανανέωση της εταιρικής σχέσης με το οικονομικό και επενδυτικό σχέδιο της Νότιας Γειτονίας για τις χώρες της Νότιας Γειτονίας») [SWD(2021) 23 final].

¹⁴ Άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, για τη σύσταση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 129).

Η παρούσα ανακοίνωση υποστηρίζει την έμφαση που δίνει η πολιτική για το ΔΕΔ-Μ στην προτεραιότητα της συνεργασίας με τις γειτονικές χώρες. Πρώτον, περιγράφει τον τρόπο αντιμετώπισης κοινών προκλήσεων με τις υποψήφιες χώρες ή τους δυνάμει υποψηφίους και με τις χώρες της Ευρωπαϊκής Γειτονίας, και τον τρόπο με τον οποίο η Ένωση θα συνεργαστεί μελλοντικά με τους εν λόγω εταίρους στον τομέα πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ, ιδίως όσον αφορά την περαιτέρω ανάπτυξη της διαλειτουργικότητας των δικτύων υποψήφιων χωρών ή δυνάμει υποψηφίων και άλλων γειτονικών χωρών με το δίκτυο της Ένωσης. Δεύτερον, ορίζει τα μέτρα που στοχεύουν στην ολοκλήρωση του εκτεταμένου ΔΕΔ-Μ στις εν λόγω χώρες.

Η ανακοίνωση βασίζεται στη στρατηγική για έξυπνη και βιώσιμη κινητικότητα και σχετίζεται άρρηκτα με την κοινή ανακοίνωση για τη στρατηγική Global Gateway. Συμβάλλει επίσης στον στόχο που ορίζεται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία σχετικά με την ανάπτυξη ενός δικτύου καθαρών, βιώσιμων και έξυπνων μεταφορών που θέτει την Ένωση και την Ευρωπαϊκή Γειτονία σε μια βιώσιμη πορεία, επιτυγχάνοντας παράλληλα κοινωνικοοικονομική ανάκαμψη από την κρίση της νόσου COVID-19. Η παρούσα ανακοίνωση παρουσιάζεται μαζί με την πρόταση της Επιτροπής για αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ. Η πρόταση της Επιτροπής περιλαμβάνει ένα ελαφρώς τροποποιημένο νομικό πλαίσιο για τη συνεργασία με τρίτες χώρες. Απαλείφει τις διατάξεις σχετικά με τη χρηματοδότηση έργων από το άρθρο 8 του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, προκειμένου να αποφευχθεί η επανάληψη της νομοθεσίας για τη χρηματοδοτική στήριξη της Ένωσης. Εισάγει νέες διατάξεις που ενισχύουν τα δύο συντονιστικά μέσα της Επιτροπής: τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου και τους Ευρωπαίους Συντονιστές. Η πρόταση της Επιτροπής προβλέπει την επέκταση ενός διαδρόμου κεντρικού δικτύου στα Δυτικά Βαλκάνια.

II. Γενικοί στόχοι της πολιτικής ΔΕΔ-Μ για τις γειτονικές χώρες

Η επέκταση της πολιτικής ΔΕΔ-Μ πέρα από τα σύνορα της Ένωσης εξυπηρετεί δύο πρωταρχικούς στόχους: i) διασφάλιση της συνέπειας και της αποτελεσματικότητας ενός διαλειτουργικού και πολυτροπικού δικτύου μεταξύ των κρατών μελών και των άμεσων γειτόνων και χωρών εταίρων τους· ii) επικέντρωση της δέσμευσης της Ένωσης (συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδοτικής στήριξης) στις εν λόγω περιοχές. Επιπλέον, στο πλαίσιο της ευρύτερης προοπτικής της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας και της πολιτικής διεύρυνσης της ΕΕ, η επέκταση του ΔΕΔ-Μ αποτελεί μέσο για βαθύτερη ενοποίηση και, αντίστοιχα, για την προετοιμασία υποψήφιων χωρών και δυνάμει υποψηφίων για πιθανή προσχώρηση στην ΕΕ. Τέλος, η ενοποίηση των δικτύων μεταφορών των υποψήφιων χωρών ή δυνάμει υποψηφίων και άλλων γειτονικών χωρών με το ΔΕΔ-Μ είναι ένας παράγοντας διευκόλυνσης του εμπορίου και, ως εκ τούτου, της οικονομικής ολοκλήρωσης, καθώς επιταχύνει τη σύγκλιση με την Ένωση.

Η δέσμευση της Ένωσης λαμβάνει τη μορφή ανάπτυξης τόσο υλικής υποδομής όσο και ήπιων μέτρων με στόχο τη βελτίωση της συνδεσιμότητας των μεταφορών. Όσον αφορά την υλική υποδομή, η επέκταση του ΔΕΔ-Μ σε γειτονικές χώρες αποσκοπεί στον εντοπισμό έργων υποδομής και στην εδραίωση ενός δικτύου που συνάδει με τις παραμέτρους και τους στόχους του ΔΕΔ-Μ, με αποτέλεσμα τη συμβολή, μεταξύ άλλων, στην απαλλαγή των μεταφορών από τις εκπομπές άνθρακα. Η ύπαρξη ενός συμφωνημένου και σταθερού δικτύου στις γειτονικές χώρες συνεπάγεται πιο αξιόπιστες συνδέσεις με καλύτερες μεταφορικές υπηρεσίες για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις. Λόγω της ισχυρής πολιτικής δέσμευσης της Ένωσης στη γειτονία της, είναι επίσης δυνατό να στοχεύει καλύτερα τα κονδύλια και τη χρηματοδότηση της ΕΕ και να παρέχει τη βεβαιότητα που απαιτείται για την αποδέσμευση

επενδύσεων σε έργα υποδομής. Επιπλέον, ο σταθερός σχεδιασμός και η στρατηγική ανάπτυξη των υποδομών θα συμβάλουν στην προσέλκυση στήριξης από διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς. Όσον αφορά τις επενδύσεις σε νέες υποδομές, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην επίτευξη των υψηλότερων προτύπων και απαιτήσεων σχετικά με το ΔΕΔ-Μ, ενώ παράλληλα να προστατεύονται τα περιουσιακά στοιχεία μιας ποιοτικής υποδομής σε βάθος χρόνου μέσω τακτικής συντήρησης.

Τα ήπια μέτρα στοχεύουν στην ανάπτυξη συστημάτων ευφών μεταφορών (στο εξής: ITS) για όλους τους τρόπους μεταφοράς, τα οποία θα συμβάλουν στην αντιμετώπιση ζητημάτων ασφάλειας και θα ενισχύσουν τη βιωσιμότητα των μεταφορών. Περιλαμβάνουν επίσης μέτρα για την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις πολυτροπικές μεταφορές με βάση τα πρότυπα της ΕΕ για την υποστήριξη αποτελεσματικών εμπορευματικών ροών. Θα πρέπει επίσης να προωθηθεί η υποδομή 5G. Επιπλέον, η Ένωση υποστηρίζει την κανονιστική μεταρρύθμιση και τον ενισχυμένο διάλογο σε τεχνικό επίπεδο, αξιοποιώντας τα σχετικά μέσα της Ένωσης και βασιζόμενη στην ενεργό συμμετοχή των ευρωπαϊκών οργανισμών στον τομέα των μεταφορών. Τα τελευταία έτη, η Ένωση και ορισμένες χώρες εταίροι σύναψαν συμφωνίες σύνδεσης οι οποίες αποσκοπούν στην προσέγγιση της νομοθεσίας της Ένωσης στον τομέα των μεταφορών και στην υιοθέτηση των απαιτήσεων και προτύπων του ΔΕΔ-Μ σχετικά με τη διαλειτουργικότητα.

Επίσης, μεταξύ των σημαντικών προτεραιοτήτων της Ένωσης είναι ο στόχος της απαλλαγής των μεταφορών από τις εκπομπές άνθρακα και του περιορισμού των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στην Ένωση και τις γειτονικές χώρες. Η πολιτική για το ΔΕΔ-Μ θα συμβάλει στην προσπάθεια επίτευξης των στόχων που ορίζονται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία. Με βάση τα παραπάνω, όλες οι υποψήφιες χώρες ή δυνάμει υποψήφιοι και άλλες γειτονικές χώρες θα πρέπει να επιδιώξουν την επίτευξη του στόχου της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας που προβλέπει μείωση κατά 90 % των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που σχετίζονται με τις μεταφορές έως το 2050. Με την ανάληψη φιλόδοξων δράσεων και τη συνένωση δυνάμεων για την επίτευξη της εν λόγω ατζέντας, η Ένωση και οι γειτονικές της χώρες έχουν το πλεονέκτημα του πρωτοπόρου στην παγκόσμια στροφή προς έναν τομέα βιώσιμων και πράσινων μεταφορών.

Η συμμετοχή επιχειρήσεων που ανήκουν σε φυσικό πρόσωπο ή επιχείρηση τρίτης χώρας ή ελέγχονται από αυτά μπορεί να συμβάλει στην υλοποίηση του δικτύου ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ. Ωστόσο, υπό συγκεκριμένες συνθήκες, μια τέτοια συμμετοχή σε έργα κοινού ενδιαφέροντος ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια και τη δημόσια τάξη στην ΕΕ. Επιπλέον και με την επιφύλαξη του μηχανισμού συνεργασίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452¹⁵, είναι απαραίτητη η αύξηση της ευαισθητοποίησης σχετικά με τέτοιου είδους συμμετοχές προκειμένου να επιτραπεί η παρέμβαση των δημόσιων αρχών εάν διαφαίνεται το ενδεχόμενο να επηρεάσουν την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη. Ως εκ τούτου, η πρόταση της Επιτροπής για την αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ προβλέπει ότι τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή κάθε έργο κοινού ενδιαφέροντος στην επικράτειά τους με τη συμμετοχή φυσικού προσώπου ή επιχείρησης τρίτης χώρας, προκειμένου να επιτραπεί η αξιολόγηση του αντικτύπου του στην ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη της ΕΕ. Οι γειτονικές χώρες θα πρέπει να

¹⁵Κανονισμός (ΕΕ) 2019/452 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2019, για τη θέσπιση πλαισίου για τον έλεγχο των άμεσων ξένων επενδύσεων στην Ένωση (ΕΕ L 79I της 21.3.2019, σ. 1).

δημιουργήσουν παρόμοιο μηχανισμό σχετικά με έργα που υλοποιούνται στο ενδεικτικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

III. Κυριότερα επιτεύγματα και προοπτικές συνεργασίας με γειτονικές χώρες

Ο Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος και η Ελβετία

Ο Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος (ΕΟΧ) και η Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ) αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της πολιτικής ΔΕΔ-Μ για τις γειτονικές χώρες. Επί δεκαετίες τα κράτη του ΕΟΧ και της ΕΖΕΣ ήταν άρρηκτα συνδεδεμένα με την ανάπτυξη της αγοράς της Ένωσης ως απρόσκοπτα ενταγμένοι εμπορικοί εταίροι της ΕΕ. 13,6 εκατομμύρια άτομα ζουν στα τέσσερα κράτη της ΕΖΕΣ, στην Ελβετία, στην Ισλανδία, στο Λιχτενστάιν και στη Νορβηγία, γεγονός που καθιστά τις χώρες αυτές τον τρίτο μεγαλύτερο εμπορικό εταίρο της Ένωσης όσον αφορά τα εμπορεύματα και τον δεύτερο μεγαλύτερο όσον αφορά τις υπηρεσίες.

Το ενδεικτικό ΔΕΔ-Μ που έχει επεκταθεί στα εν λόγω κράτη είναι σημαντικά ανεπτυγμένο και εφάμιλλο του δικτύου της Ένωσης. Για όλους τους τρόπους μεταφοράς, το δίκτυο των κρατών ΕΟΧ/ΕΖΕΣ είναι ενοποιημένο σε μεγάλο βαθμό με το ΔΕΔ-Μ, ακόμα και στον βαθμό που δύο κράτη ΕΟΧ/ΕΖΕΣ αποτελούν μέρος ενός διαδρόμου κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ. Ο διάδρομος κεντρικού δικτύου «Σκανδιναβία–Μεσόγειος» περιλαμβάνει τη Νορβηγία, ενώ ο διάδρομος κεντρικού δικτύου «Ρήνος–Άλπεις» διασχίζει την Ελβετία. Συνεπώς, οι Ευρωπαίοι Συντονιστές συνεργάζονται στενά με τις χώρες με σκοπό την ολοκλήρωση του ενδεικτικού κεντρικού ΔΕΔ-Μ έως το 2030.

Ο διάδρομος «Ρήνος–Άλπεις» είναι μία από τις πιο πολυσύχναστες εμπορευματικές διαδρομές στην Ευρώπη. Συνδέει τους λιμένες της Βόρειας Θάλασσας του Βελγίου και των Κάτω Χωρών με τον μεσογειακό λιμένα της Γένοβας. Ο διάδρομος διέρχεται από σημαντικά οικονομικά κέντρα όπως οι Βρυξέλλες και η Αμβέρσα στο Βέλγιο, η περιφέρεια Randstad στις Κάτω Χώρες, οι γερμανικές περιφέρειες Rhine-Ruhr και Rhine-Neckar, οι περιφέρειες της Βασιλείας και της Ζυρίχης στην Ελβετία και οι περιφέρειες του Μιλάνου και της Γένοβας στην Ιταλία. Η χάραξη του διαδρόμου περιλαμβάνει σημαντικά έργα στην Ελβετία, συμπεριλαμβανομένης της μεγαλύτερης σιδηροδρομικής σήραγγας στον κόσμο, της σήραγγας βάσης Gotthard. Κάτω από τις Ελβετικές Άλπεις, η σήραγγα βάσης Gotthard μήκους 57 km άνοιξε την 1η Ιουνίου 2016. Με τις σήραγγες βάσης του Lötschberg και του Ceneri, θα αυξήσει την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών προς άμεσο όφελος των πολιτών και των επιχειρήσεων της ΕΕ. Η ΕΕ θα πρέπει να επιδιώξει τη βελτίωση των οδών πρόσβασης στη σήραγγα Gotthard, πράγμα που επί του παρόντος αποτελεί σημείο συμφόρησης από πλευράς της Ένωσης.

Ο διάδρομος «Σκανδιναβία–Μεσόγειος» αντιπροσωπεύει έναν άξονα Βορρά–Νότου ζωτικής σημασίας για την ευρωπαϊκή οικονομία. Εντός των συνόρων της Ένωσης, ο διάδρομος εκτείνεται από τη Φινλανδία και τη Σουηδία στον Βορρά έως το νησί της Μάλτας στον Νότο, συνδέοντας τη Δανία, τη βόρεια, κεντρική και νότια Γερμανία, την Αυστρία, τα βιομηχανικά κέντρα της βόρειας Ιταλίας και τους λιμένες της νότιας Ιταλίας. Με την έγκριση του κανονισμού ΜΣΕ II, ο διάδρομος επεκτάθηκε έως το Narvik της Νορβηγίας. Σύμφωνα με

την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με μια ισχυρότερη δέσμευση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Αρκτική¹⁶, ο διάδρομος επεκτάθηκε για την οικοδόμηση παρουσίας στον Βορρά με στόχο τη διευκόλυνση της χερσαίας μεταφοράς εμπορευμάτων που προέρχονται από την Αρκτική και την ενδεχόμενη μελλοντική διαδρομή της Βόρειας Θάλασσας.

Δυτικά Βαλκάνια

Τα Δυτικά Βαλκάνια αποτελούν επί μακρόν περιοχή προτεραιότητας για την Ένωση¹⁷. Όπως ανέφερε η πρόεδρος von der Leyen στην ομιλία της για την κατάσταση της Ένωσης στις 14 Σεπτεμβρίου 2020, «το μέλλον ολόκληρης της περιοχής βρίσκεται στην ΕΕ». Με πληθυσμό που ανέρχεται περίπου σε 18 εκατομμύρια κατοίκους, η περιοχή αποτελεί σημαντική αγορά για την Ένωση, καθώς και σημαντική περιοχή διέλευσης για τη μεταφορά ευρωπαϊκών αγαθών. Το 2020 η συνολική εμπορική δραστηριότητα μεταξύ της ΕΕ και των Δυτικών Βαλκανίων ανήλθε σε 50,5 δισ. EUR. Τα Δυτικά Βαλκάνια μπορούν να διαδραματίσουν καίριο ρόλο στις παγκόσμιες αλυσίδες αξίας που εφοδιάζουν την ΕΕ και ο εν λόγω ρόλος θα μπορούσε να ενισχυθεί περαιτέρω με την παροχή καλύτερης συνδεσιμότητας των μεταφορών με την Ένωση και εντός της περιοχής.

Ένα κύριο επίτευγμα υπήρξε η σύναψη της Συνθήκης για την ίδρυση Κοινότητας Μεταφορών (στο εξής: ΣΚΜ) το 2017¹⁸. Σύμφωνα με τη ΣΚΜ, τα Δυτικά Βαλκάνια πρέπει να μεταφέρουν το κεκτημένο της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών στην εθνική νομοθεσία, καθιστώντας δυνατή την ενσωμάτωση των Δυτικών Βαλκανίων στην αγορά μεταφορών της ΕΕ πριν από την πιθανή προσχώρησή τους στην ΕΕ. Αυτό περιλαμβάνει τα πεδία των τεχνικών προτύπων, της διαλειτουργικότητας, της ασφάλειας και της προστασίας, της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της κοινωνικής πολιτικής, των δημόσιων συμβάσεων και του περιβάλλοντος, με αποτέλεσμα να υποστηρίζεται με τον τρόπο αυτό η περιοχή στην προσπάθειά της να καλύψει το χάσμα με τα κράτη μέλη. Η Κοινότητα Μεταφορών καταρτίζει ένα κυλιόμενο πρόγραμμα εργασιών για την κατασκευή του κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου του ενδεικτικού ΔΕΔ-Μ, ενώ η Μόνιμη Γραμματεία συνδράμει τους εταίρους των Δυτικών Βαλκανίων κατά τη μεταφορά της πολιτικής μεταφορών της Ένωσης και την υλοποίηση των έργων ΔΕΔ-Μ.

Οι εταίροι των Δυτικών Βαλκανίων έχουν σημειώσει σημαντική πρόοδο όσον αφορά την υλοποίηση του ενδεικτικού κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ. Ωστόσο, η ανάπτυξη ορισμένων βασικών έργων στο ενδεικτικό κεντρικό δίκτυο εξακολουθεί να υστερεί. Παρόλο που έχει σημειωθεί βελτίωση στην κατασκευή διασυννοριακών υποδομών, όπως η γέφυρα Svilaj μεταξύ Κροατίας και Βοσνίας και Ερζεγοβίνης, η οποία δόθηκε στην κυκλοφορία τον Σεπτέμβριο του 2021, απαιτείται ουσιαστική πρόοδος για να διασφαλιστούν απρόσκοπτες μεταφορές μεταξύ της Ένωσης και των Δυτικών Βαλκανίων. Αυτό αφορά όλους τους τρόπους μεταφοράς, ενώ το σιδηροδρομικό δίκτυο, κυρίως, χρήζει εκσυγχρονισμού.

Επιπλέον, το μερίδιο των βιώσιμων μεταφορών παραμένει σε χαμηλό επίπεδο. Παρόλο που οι εταίροι των Δυτικών Βαλκανίων πραγματοποιούν περίπου το 70 % της παγκόσμιας

¹⁶ Κοινή ανακοίνωση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών «Ισχυρότερη δέσμευση της ΕΕ για μια ειρηνική, βιώσιμη και ευημερούσα Αρκτική» [Join(2021) 27 final].

¹⁷ Οι ενταξιακές διαπραγματεύσεις έχουν ξεκινήσει με το Μαυροβούνιο (2012) και τη Σερβία (2014). Μετά τη συμφωνία του Συμβουλίου που επιτεύχθηκε τον Μάρτιο του 2020, η έναρξη των διαπραγματεύσεων με την Αλβανία και τη Δημοκρατία της Βόρειας Μακεδονίας εξακολουθεί να εκκρεμεί.

¹⁸ ΕΕ L 278 της 27.10.2017.

εμπορικής τους δραστηριότητας με την Ένωση, μόνο το 5 % του συνολικού όγκου εμπορευμάτων μεταφέρεται σιδηροδρομικώς και το υπόλοιπο 95 % μεταφέρεται οδικώς. Επιπλέον, οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μειώθηκαν κατά 40 % από το 2009, ενώ το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών επί του συνόλου των επιβατικών μεταφορών παραμένει μονοψήφιο, με εξαίρεση τις προαστιακές μεταφορές σε μερικές μεγάλες πόλεις. Το δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών στα Δυτικά Βαλκάνια εξακολουθεί να μην αξιοποιείται επαρκώς για τη μεταφορά εμπορευμάτων από και προς την Ένωση. Οι ποταμοί Δούναβης και Sava διασχίζουν πολλές χώρες της περιοχής, ενώ περιλαμβάνουν εσωτερικές πλωτές οδούς που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν περαιτέρω προκειμένου να μετατοπιστεί η κυκλοφορία από τις οδικές μεταφορές σε πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς. Στην περιοχή Αδριατικής–Ιονίου, είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί ο συντονισμός μεταξύ εθνικών και περιφερειακών φορέων που δραστηριοποιούνται στην ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ.

Κατά συνέπεια, η συνδεσιμότητα των μεταφορών εντός της περιοχής και με την Ένωση υστερεί, γεγονός που έχει αρνητικές συνέπειες στην οικονομική ανάπτυξη και στην ελκυστικότητα της περιοχής για τους επενδυτές. Ο αντίκτυπος μιας τέτοιας κατάστασης παρατηρείται συχνά στα σύνορα με την Ένωση, όπου η μεταφορική ικανότητα των υποδομών δεν καλύπτει πάντα τον όγκο κυκλοφορίας που καταγράφεται, με σημαντικές αρνητικές αλυσιδωτές επιπτώσεις που επηρεάζουν όχι μόνο το εμπόριο μεταξύ της Ένωσης και των Δυτικών Βαλκανίων, αλλά και την εμπορική δραστηριότητα μεταξύ κρατών μελών για την οποία είναι απαραίτητη η διέλευση από την περιοχή κατά τη διαμετακόμιση.

Οκτώ έτη μετά την επέκταση του ΔΕΔ-Μ στα Δυτικά Βαλκάνια και τέσσερα έτη μετά την έναρξη ισχύος της ΣΚΜ, έφτασε η στιγμή να επιταχυνθεί η ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ. Με βάση τα παραπάνω, είναι ζωτικής σημασίας η Ένωση και οι εταίροι των Δυτικών Βαλκανίων να εφαρμόσουν μια πιο συνεκτική πολιτική για το ΔΕΔ-Μ. Αυτό θα συμβάλει στη γεφύρωση του χάσματος συνδεσιμότητας και στη βελτίωση της συνολικής ποιότητας των μεταφορών.

Για την επίτευξη των στόχων της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ, οι εταίροι των Δυτικών Βαλκανίων μπορούν να επωφεληθούν από διάφορες πηγές χρηματοδότησης της ΕΕ, όπως ο Μηχανισμός Προενταξιακής Βοήθειας μέσω του πλαισίου επενδύσεων για τα Δυτικά Βαλκάνια. Επιπλέον, το 2020 η Επιτροπή ενέκρινε ένα ολοκληρωμένο οικονομικό και επενδυτικό σχέδιο για τα Δυτικά Βαλκάνια¹⁹, το οποίο αποσκοπεί στην τόνωση της μακροπρόθεσμης οικονομικής ανάκαμψης της περιοχής, τη στήριξη της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης, την προώθηση της περιφερειακής ολοκλήρωσης και σύγκλισης με την Ένωση. Το σχέδιο προσδιορίζει εμβληματικά έργα σε όλες τις πτυχές της συνδεσιμότητας και καθορίζει μια δέσμη επενδυτικών μέτρων η οποία κινητοποιεί έως και 9 δισ. EUR επιχορηγήσεων κατά την επόμενη επταετία, με μόχλευση επενδύσεων έως και 20 δισ. EUR μέσω του νέου μηχανισμού εγγύησης για τα Δυτικά Βαλκάνια. Όλα τα βασικά έργα μεταφορών που περιλαμβάνονται στο σχέδιο —ύψους 1,1 δισ. EUR με μόχλευση επενδύσεων έως και 4 δισ. EUR— βρίσκονται στο εκτεταμένο ΔΕΔ-Μ.

Η ΕΕ υποστηρίζει επίσης μακροπεριφερειακές στρατηγικές στην περιοχή, όπως οι EUSAIR και EUSDR²⁰, προκειμένου να ενισχυθεί η συνοχή των επενδύσεων στα Δυτικά Βαλκάνια. Ο συντονισμός μεταξύ του Interreg, του ΜΠΒ ΙΙΙ και άλλων χρηματοδοτικών μέσων στο

¹⁹ Ανακοίνωση «Ένα οικονομικό και επενδυτικό σχέδιο για τα Δυτικά Βαλκάνια» [COM(2020) 641 final].

²⁰ Η στρατηγική της ΕΕ για την περιοχή της Αδριατικής και του Ιονίου και η στρατηγική της ΕΕ για την περιοχή του Δούναβη.

πλαίσιο των μακροπεριφερειακών στρατηγικών της ΕΕ βελτιώνει τα αποτελέσματα των έργων που υλοποιούνται και πολλαπλασιάζει τις επιπτώσεις των νέων.

Η Ένωση θα πρέπει να δώσει προτεραιότητα σε έργα ΔΕΔ-Μ τα οποία παρουσιάζουν στρατηγικό ενδιαφέρον για την περιοχή και την Ένωση, με στόχο την υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου, συμμορφούμενου και βιώσιμου ενδεικτικού κεντρικού δικτύου που συνδέει τις πρωτεύουσες εντός της περιοχής και με την Ένωση. Η Ένωση θα πρέπει να επιδιώξει την επιτάχυνση της κατασκευής νέων υποδομών μεταφοράς, με γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων, ιδίως των διασυννοριακών έργων, και, κατά περίπτωση, να αναβαθμίσει την υφιστάμενη υποδομή ώστε να ανταποκρίνεται στα πρότυπα των απαιτήσεων του ΔΕΔ-Μ. Η ψηφιακή τεχνολογία, με την υποστήριξη της ανάπτυξης τηλεπικοινωνιακής υποδομής και την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις πολυτροπικές μεταφορές, θα πρέπει να αναπτυχθεί για να καταστεί δυνατή η διαλειτουργικότητα των δικτύων και να υποστηριχθούν αποτελεσματικότερες εμπορευματικές ροές. Το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) θα πρέπει να αντικαταστήσει τα κληρονομηθέντα συστήματα που δημιουργούν κατακερματισμένα τμήματα στο δίκτυο. Η ανάπτυξη λύσεων ITS θα πρέπει επίσης να αποτελεί προτεραιότητα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Θα είναι επίσης σημαντική προτεραιότητα η προώθηση λύσεων πολυτροπικών μεταφορών και η επιτάχυνση της στροφής προς τους βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, με μείωση των εκπομπών CO₂ από τις μεταφορές. Θα πρέπει να αναπτυχθούν πράσινες πολυτροπικές λύσεις, όπως σταθμοί ηλεκτρικής φόρτισης και πολυτροπικοί κόμβοι. Η κυκλοφορία εντός και πέριξ των πόλεων θα πρέπει επίσης να βελτιωθεί με την παροχή βιώσιμων εναλλακτικών λύσεων οδικής κυκλοφορίας και με την αποφυγή των σημείων συμφόρησης που οδηγούν επίσης σε υψηλότερες εκπομπές CO₂.

Η πολιτική ΔΕΔ-Μ θα πρέπει επίσης να αποτυπώνει καλύτερα τη γεωγραφική κατάσταση των Δυτικών Βαλκανίων στην Ευρώπη μέσω μιας πιο συμπεριληπτικής προσέγγισης. Πολλά κράτη μέλη —Βουλγαρία, Ελλάδα, Κροατία, Ουγγαρία και Ρουμανία— έχουν μεταξύ τους κοινά σύνορα και βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στην υποδομή των Δυτικών Βαλκανίων για την παροχή συνδεσιμότητας με τα άλλα κράτη μέλη. Η προτεινόμενη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών που να συνδέει την περιοχή με την Ένωση, όπως αναφέρεται στην πρόταση για αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, αποτελεί από παράδειγμα των όσων μπορεί να προσφέρει η Ένωση στην περιοχή για να ενισχύσει την υλοποίηση έργων ΔΕΔ-Μ.

Η ανατολική εταιρική σχέση

Η ανατολική εταιρική σχέση (στο εξής: ΑΕΣ) συνέβαλε καθοριστικά στην σύγκλιση της Ένωσης και των ανατολικών εταίρων. Οι οικονομικοί δεσμοί μεταξύ της Ένωσης και της περιοχής είναι ισχυροί, και η ανατολική γειτονία αποτελεί σημαντική περιοχή διέλευσης για τη μεταφορά ευρωπαϊκών αγαθών προς την Ανατολή. Κατά την τελευταία δεκαετία η εμπορική δραστηριότητα μεταξύ ΕΕ και ΑΕΣ έχει σχεδόν διπλασιαστεί, γεγονός που καθιστά την περιοχή τον δέκατο μεγαλύτερο εμπορικό εταίρο της Ένωσης. Για το Αζερμπαϊτζάν, τη Γεωργία, τη Μολδαβία και την Ουκρανία, η Ένωση είναι ο μεγαλύτερος εμπορικός συνασπισμός, ενώ για την Αρμενία και τη Λευκορωσία, η Ένωση είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος. Η εμπορική δραστηριότητα της Ένωσης με την ΑΕΣ ανήλθε συνολικά σε 82,8 δις. EUR το 2020. Ειδικότερα, η εμπορική δραστηριότητα μεταξύ ΕΕ και Ουκρανίας αντιπροσωπεύει σχεδόν το 50 % της συνολικής εμπορικής δραστηριότητας μεταξύ των χωρών της ΑΕΣ και της Ένωσης. Για την υποστήριξη της εν λόγω εξέλιξης, η

παροχή καλύτερης συνδεσιμότητας μεταφορών με την Ένωση και εντός της περιοχής θα είναι σημαντική για την Ένωση.

Μετά την επέκταση του ενδεικτικού ΔΕΔ-Μ στην περιοχή το 2018, σημαντικό αποτέλεσμα της πολιτικής ΔΕΔ-Μ είναι η ανάπτυξη του ενδεικτικού επενδυτικού σχεδίου δράσης του ΔΕΔ-Μ για την ανατολική εταιρική σχέση. Το σχέδιο, το οποίο εκπόνησαν από κοινού η Παγκόσμια Τράπεζα και η Επιτροπή, προσδιορίζει βασικές επενδύσεις προτεραιότητας συνολικής αξίας 12,8 δισ. EUR για όλους τους τρόπους μεταφοράς στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο. Η προθεσμία ολοκλήρωσης ορίζεται για το 2030. Το σχέδιο έχει σκοπό να βοηθήσει τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων να δώσουν προτεραιότητα στις στρατηγικές επενδύσεις στις υποδομές των μεταφορών, με στόχο την ολοκλήρωση του ενδεικτικού δικτύου ΔΕΔ-Μ. Η δημιουργία μιας ενιαίας συντονισμένης δεξαμενής έργων για την περιοχή θα αποτελέσει βασικό στοιχείο επιτυχίας για την εφαρμογή της πολιτικής ΔΕΔ-Μ. Το ίδιο ισχύει και για την περαιτέρω ανάπτυξη του δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πλωτών οδών που δεν συμπεριλήφθηκαν στην επέκταση το 2018.

Με τη στήριξη πολιτικής που βασίζεται σε κανόνες, η επένδυση σε βιώσιμες λύσεις στο ενδεικτικό κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ συγκαταλέγεται στους μακροπρόθεσμους στόχους της πολιτικής για την ανατολική εταιρική σχέση μετά το 2020, όπως περιγράφεται στην κοινή ανακοίνωση «Πολιτική για την ανατολική εταιρική σχέση μετά το 2020: Ενίσχυση της ανθεκτικότητας — μια ανατολική εταιρική σχέση που αποφέρει αποτελέσματα για όλους». Η εν λόγω ατζέντα για μετά το 2020 διαρθρώνεται σε δύο πυλώνες, τις επενδύσεις και τη διακυβέρνηση, και προτείνει ένα οικονομικό και επενδυτικό σχέδιο για τη στήριξη της κοινωνικοοικονομικής ανάκαμψης των χωρών εταίρων με «καλύτερη ανοικοδόμηση» κατά την επιδίωξη της πράσινης και ψηφιακής μετάβασης. Το σχέδιο θα περιλαμβάνει σημαντικές επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών (έως και 4,5 δισ. EUR), μεταξύ άλλων για έργα που βρίσκονται στο εκτεταμένο ΔΕΔ-Μ.

Το οικονομικό και επενδυτικό σχέδιο και το ενδεικτικό επενδυτικό σχέδιο δράσης του ΔΕΔ-Μ για την ΑΕΣ θα συμβάλουν καθοριστικά στην αντιμετώπιση των πολυάριθμων προκλήσεων της υλοποίησης ενός διαλειτουργικού δικτύου στα πρότυπα των απαιτήσεων του ΔΕΔ-Μ. Τόσο οι οδικές όσο και οι σιδηροδρομικές συνδέσεις μεταξύ της Ένωσης και των εταίρων της ΑΕΣ εξακολουθούν να μην είναι αρκετές και επαρκώς ανεπτυγμένες, με πολλούς ελλείποντες κρίκους στις συνοριακές διελεύσεις. Η υποδομή του οδικού δικτύου είναι χαμηλού επιπέδου, τόσο όσον αφορά την ποιότητα, όσο και την μεταφορική ικανότητα και την ασφάλεια. Η υποδομή του σιδηροδρομικού δικτύου και το τροχαίο υλικό είναι σε αρκετές περιπτώσεις απαρχαιωμένα όσον αφορά την ποιότητα, την μεταφορική ικανότητα και τα πρότυπα ασφάλειας. Επιπλέον, όσον αφορά την ενοποίηση του σιδηροδρομικού δικτύου της ΑΕΣ με αυτό της Ένωσης, πρόκληση αποτελεί το γεγονός ότι το δίκτυο στην ΑΕΣ είναι εξοπλισμένο με σιδηροδρομικές γραμμές εύρους τροχιάς 1 520 mm, ενώ το τυποποιημένο εύρος της Ένωσης είναι 1 435 mm. Αυτό αυξάνει την πολυπλοκότητα της υλοποίησης ενός διαλειτουργικού διασυνοριακού δικτύου και θα απαιτήσει την ανάπτυξη προηγμένων τεχνικών λύσεων.

Για την αντιμετώπιση των εν λόγω προκλήσεων, η ΑΕΣ θα πρέπει να συνεχίσει να οικοδομεί μια δεξαμενή έργων ΔΕΔ-Μ και να προβεί σε ενέργειες για την ωρίμαση των έργων με σκοπό να πληρούνται οι προϋποθέσεις για κονδύλια και χρηματοδότηση. Η ΑΕΣ θα πρέπει να επικεντρωθεί σε έργα που βρίσκονται στο ενδεικτικό κεντρικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ και, ειδικότερα, σε διασυνοριακά έργα με την Ένωση.

Η Ένωση θα πρέπει να επιδιώξει την επιτάχυνση της κατασκευής νέων υποδομών μεταφοράς, με γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων, ιδίως των διασυνοριακών έργων και των πολυτροπικών συνδέσεων που περιλαμβάνουν επίσης τις θαλάσσιες μεταφορές και, κατά περίπτωση, να αναβαθμίσει την υφιστάμενη υποδομή και να την προσαρμόσει στα πρότυπα των απαιτήσεων του ΔΕΔ-Μ. Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει την ανάπτυξη καινοτόμων λύσεων υποδομής για την επίλυση του ζητήματος των διαφορετικών προτύπων όσον αφορά το εύρος τροχιάς. Θα πρέπει να αναπτυχθούν ψηφιακές λύσεις για να καταστεί δυνατή η διαλειτουργικότητα των δικτύων και η πολυτροπικότητα, να αυξηθεί η ασφάλεια και η βιωσιμότητα, να διευκολυνθεί το εμπόριο και η διέλευση των συνόρων. Το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) θα πρέπει να αντικαταστήσει τα κληρονομηθέντα συστήματα που συνιστούν κατακερματισμένα τμήματα στο δίκτυο. Η ανάπτυξη λύσεων ITS θα πρέπει επίσης να αποτελεί προτεραιότητα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Οι λύσεις των πολυτροπικών μεταφορών και η ταχεία στροφή προς βιώσιμους τρόπους μεταφοράς θα πρέπει επίσης να αποτελούν προτεραιότητα προκειμένου να μειωθούν οι εκπομπές CO₂ από τις μεταφορές. Όσον αφορά τα έργα υποδομής του οδικού δικτύου, η Ένωση θα πρέπει να προωθήσει την ανάπτυξη πράσινων πολυτροπικών λύσεων (όπως σταθμοί ηλεκτρικής φόρτισης και πολυτροπικοί κόμβοι). Η αναβάθμιση του δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών θα αποτελέσει επίσης προτεραιότητα. Τέλος, θα είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω χώρες θα συντηρήσουν την υποδομή, ιδίως όσον αφορά τα βασικά έργα που αναπτύσσονται με κονδύλια της ΕΕ.

Νότια Μεσόγειος

Η περιοχή της Νότιας Μεσογείου έχει ιδιαίτερη πολιτική σημασία για την Ένωση. Η περιοχή είναι επίσης στενός εμπορικός εταίρος. Το 2020 το συνολικό εμπόριο αγαθών μεταξύ της Ένωσης και των χωρών της Νότιας Γειτονίας ανήλθε σε 149,4 δισ. EUR. Υπάρχει δυνατότητα για περαιτέρω ανάπτυξη του εμπορίου, η οποία θα πρέπει να υποστηριχθεί από βελτιωμένες βιώσιμες μεταφορικές συνδέσεις.

Με βάση την εντολή που έλαβαν οι υπουργοί της ευρωμεσογειακής περιοχής το 2013, η Ένωση και οι εταίροι της Νότιας Μεσογείου στοχεύουν στον προσδιορισμό ενός διαμεσογειακού δικτύου μεταφορών (στο εξής: ΔΜΔ-Μ). Το ΔΜΔ-Μ θα προετοιμαστεί ως ολοκληρωμένο δίκτυο. Προκειμένου να υπάρξει καλύτερη συνδεσιμότητα των μεταφορών μεταξύ της Ένωσης και της περιοχής, θα είναι ιδιαίτερα σημαντικό να προσδιοριστούν οι θαλάσσιοι λιμένες στο ενδεικτικό ΔΜΔ-Μ.

Μετά τον προσδιορισμό του ΔΜΔ-Μ, οι εταίροι της Νότιας Μεσογείου θα πρέπει να αναπτύξουν γρήγορα ένα σχέδιο υλοποίησης του ΔΜΔ-Μ που θα προσδιορίζει έργα υψηλής προτεραιότητας, με σκοπό τη δημιουργία μιας δεξαμενής έργων. Θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα σε έργα που αφορούν λιμένες, συμπεριλαμβανομένων των πολυτροπικών συνδέσεων τελευταίου χιλιομέτρου, προκειμένου να ενισχυθεί η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Η κοινή ανακοίνωση του 2021 για μια ανανεωμένη εταιρική σχέση με τη Νότια Γειτονία και το συνοδευτικό οικονομικό και επενδυτικό σχέδιο για την περιοχή αναγνωρίζουν τη συνδεσιμότητα των μεταφορών ως βασικό στοιχείο για την ανάπτυξη της Νότιας Μεσογείου. Δίνουν προτεραιότητα στην ανάπτυξη του διαμεσογειακού δικτύου μεταφορών και στις

μεταρρυθμίσεις της πολιτικής μεταφορών που προσδιορίζονται από κοινού στο πλαίσιο του περιφερειακού σχεδίου δράσης για τις μεταφορές (στο εξής: RTAP)²¹. Η πρωτοβουλία WestMed²², που προωθεί τη βιώσιμη ανάπτυξη της γαλάζιας οικονομίας στη Δυτική Μεσόγειο, αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές.

Σύμφωνα με την ανανεωμένη εταιρική σχέση με τη Νότια Γειτονία και το οικονομικό και επενδυτικό σχέδιο για την περιοχή, η Ένωση θα πρέπει να εντείνει τις προσπάθειες για την έγκριση των ενδεικτικών χαρτών του μελλοντικού διαμεσογειακού δικτύου μεταφορών (ΔΜΔ-Μ) και να δώσει προτεραιότητα σε έργα του εν λόγω δικτύου τα οποία έχουν ιδιαίτερη σημασία για την Ένωση. Επιπλέον, θα πρέπει να υποστηρίξει την εφαρμογή του RTAP, το οποίο καθορίζει συμφωνημένες αρχές για την ανάπτυξη ενός πολυτροπικού, βιώσιμου και ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της επιδίωξης κανονιστικής σύγκλισης. Η εν λόγω προσέγγιση ευθυγραμμίζεται με το πλαίσιο συνεργασίας της Ένωσης για τη Μεσόγειο (στο εξής: ΕγΜ) σχετικά με τις βιώσιμες μεταφορές και τη γαλάζια οικονομία.

Τουρκία

Η Ένωση και η Τουρκία είναι σημαντικοί εμπορικοί εταίροι και η Τουρκία αποτελεί βασική χώρα διέλευσης για το εμπόριο της Ένωσης με τη Μέση και την Άπω Ανατολή. Ως εκ τούτου, η Ένωση και η Τουρκία έχουν κοινό ενδιαφέρον για την ανάπτυξη και την αναβάθμιση της υποδομής. Η πρόοδος στην υλοποίηση του έργου είναι ζωτικής σημασίας για την πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων του ενδεικτικού ΔΕΔ-Μ στην Τουρκία. Για να μεγιστοποιηθούν τα εν λόγω οφέλη τόσο για την Τουρκία όσο και για την Ένωση, είναι απαραίτητος ο συντονισμός της ανάπτυξης της υποδομής, ιδίως όσον αφορά τους σιδηροδρόμους. Η Τουρκία θα διασφαλίσει πολύτιμη πρόσβαση στο ΔΕΔ-Μ μέσω της Βουλγαρίας με την ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής γραμμής Halkali–Karikule, η οποία αποτελεί βασικό έργο στο πλαίσιο του ΜΠΒ και συγχρηματοδοτείται από το ΜΠΒ με 275 εκατ. EUR, καθώς και από τα ευρωπαϊκά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα (ΕΤΕπ και ΕΤΑΑ). Η εναρμόνιση της Τουρκίας με το κεκτημένο του ΔΕΔ-Μ παραμένει καίριας σημασίας²³. Όπως προβλέπεται και για τα Δυτικά Βαλκάνια και την περιοχή της ΑΕΣ, είναι ζωτικής σημασίας να ληφθεί υπόψη η παροχή εναλλακτικών καυσίμων στον σχεδιασμό της υποδομής του οδικού δικτύου μεταξύ της Ένωσης και της Τουρκίας. Τέλος, ο καλύτερος συντονισμός της υλοποίησης συνοριακών υποδομών θα συμβάλει στην κάλυψη των κενών στις υποδομές και στη βελτίωση των ροών κυκλοφορίας μεταξύ της Ένωσης και της Τουρκίας, αλλά και πέραν αυτής.

Ηνωμένο Βασίλειο

²¹ Περιφερειακό σχέδιο δράσης για τις μεταφορές στη Μεσόγειο (2014-2020).

²² Η πρωτοβουλία WestMED προκύπτει από τον «5+5 Διάλογο» στον οποίο συμμετέχουν πέντε κράτη μέλη της ΕΕ (Ισπανία, Γαλλία, Ιταλία, Μάλτα και Πορτογαλία) και πέντε χώρες εταίροι του Νότου (Αλγερία, Λιβύη, Μαρόκο, Μαυριτανία και Τυνησία).

²³ Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής «Turkey 2021 Report» («Εκθεση για την Τουρκία 2021») [SWD(2021) 290 final/2].

Το Ηνωμένο Βασίλειο αποτελούσε αναπόσπαστο μέρος του ΔΕΔ-Μ μέχρι την αποχώρησή του από την Ένωση στο τέλος της μεταβατικής περιόδου, την 31η Δεκεμβρίου 2020. Έως τότε, το Ηνωμένο Βασίλειο αποτελούσε μέρος του διαδρόμου κεντρικού δικτύου «Βόρεια Θάλασσα–Μεσόγειος», με απρόσκοπτα ενοποιημένες συνδέσεις μεταφορών με την ηπειρωτική Ευρώπη και την Ιρλανδία. Μετά την αποχώρησή του, το Ηνωμένο Βασίλειο δεν υπόκειται πλέον στο κεκτημένο για το ΔΕΔ-Μ.

Η διασφάλιση της συνδεσιμότητας της Ιρλανδίας με τις ηπειρωτικές περιοχές της Ένωσης παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την Ένωση. Ως εκ τούτου, η Ένωση λαμβάνει μέτρα ώστε να διασφαλίσει ότι η αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου δεν θα διαταράξει σημαντικά το ιρλανδικό δίκτυο μεταφορών, ιδίως τη συνδεσιμότητά του με την ηπειρωτική Ευρώπη. Με την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου, η Ένωση θέσπισε ειδικά μέτρα με στόχο την προστασία των συμφερόντων της Ιρλανδίας και, κατά συνέπεια, της Ένωσης. Με τη θέσπιση του κανονισμού ΜΣΕ II, η Ιρλανδία βρέθηκε για πρώτη φορά σε δύο διαδρόμους κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ. Εκτός από το ότι παρέμεινε στον διάδρομο Βόρειας Θάλασσας–Μεσογείου, η Ιρλανδία συμπεριλήφθηκε στον διάδρομο «Ατλαντικός», με τους τρεις βασικούς λιμένες του Δουβλίνου, του Cork και του Shannon-Foynes να συνδέονται με δύο γαλλικούς λιμένες, αυτούς της Le Havre και της Nantes Saint-Nazaire.

Το πρόγραμμα εργασιών για τον διάδρομο «Βόρεια Θάλασσα–Μεσόγειος» υποδηλώνει τη συνεχή δέσμευση της Ένωσης να προστατεύει τις μεταφορικές συνδέσεις της Ιρλανδίας με την ηπειρωτική Ευρώπη. Οι στόχοι για την ανάπτυξη του διαδρόμου περιλαμβάνουν την περαιτέρω ανάπτυξη των θαλάσσιων συνδέσεων και τη βελτίωση των συνδέσεων της ενδοχώρας με τους θαλάσσιους λιμένες. Στα σχέδια γίνεται ειδική μνεία για την προώθηση μιας σειράς έργων, συμπεριλαμβανομένης της οδικής σύνδεσης του Ringaskiddy με το Cork και της λεκάνης απορροής Alexandra στο Δουβλίνο. Το σχέδιο δεσμεύεται να διασφαλίσει τη συνδεσιμότητα με την ηπειρωτική Ευρώπη διά θαλάσσης, που αναγνωρίζεται ως ο σημαντικότερος τρόπος διέλευσης συνόρων της Ιρλανδίας. Οι περαιτέρω επενδύσεις στη μεταφορική ικανότητα των λιμένων της Ιρλανδίας προσδιορίζονται ως δυνητικό μέσο για τη μείωση της εξάρτησης της Ιρλανδίας από τη χερσαία γέφυρα του Ηνωμένου Βασιλείου.

IV. Συμπέρασμα

Η επέκταση της πολιτικής ΔΕΔ-Μ σε γειτονικές χώρες ήταν ζωτικής σημασίας για την Ένωση κατά την επιδίωξη ανάπτυξης ενός διαλειτουργικού και πολυτροπικού δικτύου μεταφορών. Η πολιτική ΔΕΔ-Μ υπήρξε σημαντικό μέσο για την ένταξη υποψηφίων χωρών ή δυνάμει υποψηφίων, παρέχοντας καλύτερη συνδεσιμότητα μεταφορών και λειτουργώντας ως παράγοντας διευκόλυνσης του εμπορίου, γεγονός που επιτάχυνε τη σύγκλιση με την Ένωση. Η παρούσα ανακοίνωση, η οποία παρουσιάζεται παράλληλα με την πρόταση για αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, αποσκοπεί στην περαιτέρω εμβάθυνση των εξωτερικών σχέσεων της Ένωσης, λαμβανομένων υπόψη των προτεραιοτήτων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και της στρατηγικής της Επιτροπής για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα.

Όσον αφορά τα Δυτικά Βαλκάνια και την ανατολική εταιρική σχέση, ειδικότερα, υπάρχει έντονη ανάγκη να επιταχυνθεί η ανάπτυξη του ενδεικτικού ΔΕΔ-Μ ώστε να βελτιωθεί

περαιτέρω η συνδεσιμότητα των μεταφορών με την Ένωση. Για τη μετάβαση από ένα σύνολο δικτύων σε ένα ενιαίο δίκτυο στις εν λόγω περιοχές, πρέπει να ενισχυθεί η συνοχή στην υλοποίηση των έργων, ενώ πρέπει επίσης να επιταχυνθεί ο σχεδιασμός υλοποιήσιμων δεξαμενών έργων, με τον καθορισμό σαφών προτεραιοτήτων για τα πιο σημαντικά έργα και την παροχή προτεραιότητας στα έργα τα οποία βρίσκονται στο ενδεικτικό κεντρικό δίκτυο.

Επιπλέον, είναι επείγον να προσαρμοστεί η υφιστάμενη υποδομή στο πρότυπο και να διασφαλιστεί η συντήρηση των υφιστάμενων περιουσιακών στοιχείων. Η περαιτέρω ανάπτυξη του ενδεικτικού ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να στοχεύει στην παροχή ενός δικτύου υψηλών ποιοτικών προδιαγραφών. Επιπλέον, θα πρέπει να στοχεύει στην ανάπτυξη μιας εύρωστης υποδομής για να ανθίσταται στις προκλήσεις της κλιματικής αλλαγής.

Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή θα αναλάβει τα εξής:

- Επίτευξη ενός συμμορφούμενου ενδεικτικού κεντρικού δικτύου, το οποίο είναι πολυτροπικό, βιώσιμο και εύρωστο.
- Επιτάχυνση της κατασκευής νέας υποδομής μεταφορών, με γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων και άρση των σημείων συμφόρησης, ιδίως σε διασυννοριακό επίπεδο, και αναβάθμιση της υφιστάμενης υποδομής ώστε να επιτευχθεί συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του ΔΕΔ-Μ και να διασφαλιστεί εναρμόνιση με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.
- Υποστήριξη της προώθησης και ανάπτυξης της ψηφιακής τεχνολογίας ώστε να καταστεί δυνατή η διαλειτουργικότητα των δικτύων, ιδίως του ERTMS, των ITS και των συστημάτων πληροφοριών για τις πολυτροπικές εμπορευματικές μεταφορές και της υποδομής 5G. Η ανάπτυξη της ψηφιακής τεχνολογίας θα πρέπει να διασφαλίζει υψηλές επιδόσεις σε όλο το δίκτυο και να φτάσει σε υψηλότερα επίπεδα αυτοματισμού.
- Ενθάρρυνση των εταίρων ώστε να λαμβάνουν δεόντως υπόψη και να εφαρμόζουν τη βέλτιστη συντήρηση και λειτουργία των υφιστάμενων και των νέων περιουσιακών στοιχείων.
- Παροχή προτεραιότητας σε έργα του ΔΕΔ-Μ που παρουσιάζουν στρατηγικό ενδιαφέρον για τις περιοχές των Δυτικών Βαλκανίων και της ανατολικής εταιρικής σχέσης και για την Ένωση, ώστε να βελτιωθεί η σύνδεση των υποψηφίων χωρών ή δυνάμει υποψηφίων και άλλων γειτονικών χωρών με την Ένωση.
- Αξιολόγηση της ανάγκης επανεξέτασης του υφιστάμενου ενδεικτικού δικτύου ΔΕΔ-Μ στις υποψηφίες χώρες ή τους δυνάμει υποψηφίους και σε άλλες γειτονικές χώρες και, όπου είναι απαραίτητο, έναρξη της διαδικασίας επικαιροποίησής του.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο καλούνται να εγκρίνουν την παρούσα ανακοίνωση η οποία θα υποβληθεί και στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών.