



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 23.4.2003  
COM(2003) 132 τελικό

2003/0081 (COD)

## **ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**Ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών:**

**καινοτόμος χρηματοδότηση  
διαλειτουργικότητα τηλεδιοδίων**

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με τη γενίκευση και τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων οδικών  
τηλεδιοδίων στην Κοινότητα**

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΜΕΡΟΣ Ι: ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΕΡΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ .....	6
1. Η χρηματοδότηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών: απολογισμός της σημερινής κατάστασης.....	8
1.1 Ένα δίκτυο που πάσχει από έλλειψη χρηματοδότησης.....	8
1.2. Ο συντονισμός της δημόσιας χρηματοδότησης πρέπει να βελτιωθεί .....	10
1.3. Εξαιρετικά επιλεκτικές δημόσιες επενδύσεις .....	12
1.4. Η εξ ολοκλήρου ιδιωτική χρηματοδότηση .....	12
1.5. Η κοινή συμμετοχή του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση .....	12
1.6. Η χρηματοδότηση απαιτεί ένα καταλληλότερο πλαίσιο.....	16
2. Οι συνιστώσες της λύσης.....	18
3. Βελτίωση του συντονισμού και συνέργειες βασιζόμενες σε νέες δομές .....	20
3.1.. Τα ταμεία .....	20
3.2. Οι δομές .....	21
3.3. Συντονισμός σε επίπεδο κάθε επιμέρους έργου: σύσταση νομικών οντοτήτων διασυνοριακής φύσεως. ....	21
3.4. Ανάπτυξη νέων κοινοτικών χρηματοδοτικών μέσων. ....	23
3.5. Οι εγγυήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους πολιτικούς κινδύνους του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών .....	24
ΜΕΡΟΣ ΙΙ – ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΛΕΔΙΟΔΙΩΝ .....	27
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	28
1. Εισαγωγή.....	28
2. Η κατάσταση όσον αφορά τις δράσεις τυποποίησης.....	29
3. Η πρόσβαση των νέων κρατών μελών στο σύστημα διοδίων και η κατάσταση όσον αφορά τα βαρέα φορτηγά οχήματα.....	29
4. Στόχος της οδηγίας.....	31
5. Θέση σε εφαρμογή του στόχου .....	31
6. Συνδυασμός του δορυφορικού εντοπισμού θέσης και των κινητών επικοινωνιών με τις τεχνολογίες μικροκυμάτων βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα, με σκοπό την μακροπρόθεσμη αποκλειστική επιλογή της πλέον σύγχρονης τεχνολογίας.....	32

7.	Η μακροπρόθεσμη τεχνική λύση για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής υπηρεσίας: η δορυφορική λύση θα επιβληθεί για τα νέα συστήματα από το 2008 και θα γενικευθεί από το 2012.....	33
8.	Το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής της ευρωπαϊκής υπηρεσίας.....	34
9.	Η θέση σε εφαρμογή της ευρωπαϊκής υπηρεσίας : κανονιστική επιτροπή.....	35
	ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ..... σχετικά με τη γενίκευση και τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα.....	38
	ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ .....	46
	ΟΙ ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΕ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥΣ ΠΟΡΟΥΣ ΘΑ ΚΑΛΥΦΘΟΥΝ με κονδύλια της ΓΔ που αναλαμβάνει τη διαχείριση στο πλαίσιο της διαδικασίας ετησιασ επιχορηγήσης.....	54
	ΔΕΛΤΙΟ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ, ΚΑΙ ΙΔΙΩΣ ΣΤΙΣ ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (ΜΜΕ).....	56

## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

### Ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών:

#### καινοτόμος χρηματοδότηση διαλειτουργικότητα τηλεδιοδίων

Δεν υπάρχουν ανταγωνιστικές οικονομίες χωρίς αποδοτικά δίκτυα μεταφορών. Η καθιέρωση και η σωστή λειτουργία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, που έχει αναγνωριστεί ως κοινοτική πολιτική εδώ και δέκα χρόνια, αποτελεί βασική προϋπόθεση για την επιτυχία της εσωτερικής αγοράς και για τη διασφάλιση της διαρκούς κινητικότητας εντός της διευρυμένης Ένωσης. Παρ' όλα αυτά, το δίκτυο αντιμετωπίζει τη μεγάλη, όχι όμως ισόρροπη, ανάπτυξη της κυκλοφορίας, ενώ ενισχύεται η απαίτηση για αειφόρο ανάπτυξη και έρχεται εγγύτερα η ανάγκη ενσωμάτωσης των δικτύων των μελλοντικών κρατών μελών. Επιπλέον, οι μεταφορικές υποδομές εξακολουθούν να παρουσιάζουν προβλήματα χρηματοδότησης, λόγω έλλειψης επαρκών χρηματοδοτικών μέσων και απουσίας ενός ευνοϊκού περιβάλλοντος για επενδύσεις.

Εντούτοις, η Επιτροπή τόνιζε ήδη στη Λευκή Βίβλο με τίτλο «*Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών*»<sup>1</sup> την εμφανή αναντιστοιχία μεταξύ των επιδιωκόμενων στόχων και των χρηματοδοτικών μέσων που διαθέτει η Ένωση. Πράγματι, ο προϋπολογισμός τον οποίο διαθέτουν τα κράτη μέλη για την ανάπτυξη των εν λόγω μεταφορικών υποδομών, καθώς και τα κεφάλαια που διατίθενται από την Ένωση αποδεικνύονται ανεπαρκή. Είναι παράδοξο να διαπιστώνει κανείς ότι η Συνθήκη αναθέτει στην Κοινότητα την ευθύνη χάραξης προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών), χωρίς να της χορηγούνται οι χρηματοδοτικοί πόροι για να φέρει σωστά εις πέρας το εν λόγω καθήκον.

Λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεων τόσο της τρέχουσας οικονομικής επιβράδυνσης όσο και των δημοσιονομικών περιορισμών, η πιθανότητα να επιτευχθεί, βραχυπρόθεσμα, ουσιαστική αύξηση της δημόσιας χρηματοδότησης που προορίζεται για τα εν λόγω έργα υποδομών φαίνεται σήμερα μάλλον μικρή. Τα κράτη μέλη θέτουν άλλες προτεραιότητες όσον αφορά τη χρήση της εν λόγω δημόσιας χρηματοδότησης, ενώ οι πολίτες και οι επιχειρήσεις της Ένωσης υφίστανται, κατά τρόπο απτό και σε καθημερινή βάση, τις συνέπειες της ολοένα και εντονότερης ανισορροπίας που χαρακτηρίζει τους τρόπους μεταφορών και της έλλειψης προσαρμογής του δικτύου στην αύξηση της κινητικότητας. Για ορισμένες κατηγορίες έργων, μπορεί να προβλεφθεί η προσφυγή σε κοινοπραξία δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (Partenariat Public Prive - PPP), ως συμπληρωματικού στοιχείου της δημόσιας χρηματοδότησης. Όμως, επί του παρόντος, υπάρχουν πολλοί άγνωστοι παράγοντες σχετικά με τα προς υλοποίηση έργα, κυρίως τα σιδηροδρομικά και τα διασυννοριακά, καθώς και σχετικά με τις επιλογές της πολιτικής μεταφορών. Ο ιδιωτικός τομέας δεν δείχνει να έχει επαρκή εμπιστοσύνη για να αναλάβει τη χρηματοδότησή τους. Εξάλλου, οι κοινοπραξίες δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (PPP) έχουν σχεδόν πάντοτε ανάγκη από σημαντική δημόσια χρηματοδοτική ενίσχυση που συνίσταται σε επιχορηγήσεις και εγγυήσεις.

Μολαταύτα είναι αναντίρρητο ότι ένας από τους καθοριστικούς παράγοντες για την επιτυχία της διεύρυνσης είναι η υλοποίηση ενός δικτύου μεταφορικών υποδομών που θα σταθεί στο

<sup>1</sup> COM (2001) 370 της 12/09/2001.

ύψος των περιστάσεων και θα επιτρέψει να πραγματοποιηθούν οι συνδέσεις που λείπουν τόσο στα δεκαπέντε κράτη μέλη, όσο και στα νέα κράτη μέλη, και να αντληθούν σε όλη τους την έκταση τα οφέλη από τον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο. Αυτό απαιτεί όχι μόνο τον εκσυγχρονισμό και την κατασκευή νέων υποδομών στις εν λόγω χώρες, αλλά και εκσυγχρονισμό και κατασκευή υποδομών στα σημερινά κράτη μέλη της Ένωσης, λαμβάνοντας υπόψη ότι υπάρχουν έργα τα οποία δεν έχουν ακόμη υλοποιηθεί, ότι αναμένεται να δημιουργηθούν νέες ροές κυκλοφορίας και ότι συνδέσεις μεταξύ των δύο αυτών ζωνών απουσιάζουν δραματικά.

**Το θέμα της χρηματοδότησης των εν λόγω νέων υποδομών φαίνεται πως είναι ένα από τα πρωταρχικά διακυβευόμενα στο πλαίσιο της διεύρυνσης.**

Αναμένοντας την υλοποίηση όλων αυτών, πρέπει να εξασφαλιστεί ότι η είσπραξη τελών μέσω εφαρμογής της χρέωσης της χρήσης υποδομών δεν θα γίνεται εις βάρος της ροής της κυκλοφορίας. Επομένως, πρέπει να εξασφαλιστεί ότι τα συστήματα διοδίων είναι διαλειτουργικά.

Η παρούσα ανακοίνωση παρέχει διευκρινίσεις όσον αφορά την κατάσταση των υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου και την χρηματοδότησή τους, και καταδεικνύει την ανάγκη να τεθεί σε εφαρμογή, χωρίς καθυστέρηση, ένα σύνολο συμπληρωματικών μέτρων, τα οποία θα στοχεύουν στη μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα όσον αφορά τη χρήση των κεφαλαίων που προορίζονται για τις διευρωπαϊκές υποδομές. Τα εν λόγω μέτρα θα στηρίζονται σε **δύο μεγάλους άξονες**:

- **στον καλύτερο συντονισμό της δημόσιας και της ιδιωτικής χρηματοδότησης των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών**
- **στη συνδρομή μιας αποδοτικής Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων.**

Τα εν λόγω μέτρα πρέπει να συμβάλλουν ώστε να καταστεί μακροπρόθεσμα σταθερότερο το πολιτικό πλαίσιο, καθώς και οι όροι χρηματοδότησης των μεγάλων έργων του διευρωπαϊκού δικτύου. Η θέσπιση ενός νομοθετικού μέσου, μέσω τροποποίησης της οδηγίας 1999/62/EK περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα («Eurovignette»), πριν από τον Ιούνιο του 2003 και ως συνέχεια του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου των Βρυξελλών της 20ής και 21ης Μαρτίου 2003, θα επιτρέψει μια κοινοτική προσέγγιση του θέματος της χρέωσης των υποδομών και θα καθορίσει τους όρους εφαρμογής της διασταυρούμενης χρηματοδότησης που προβλέπεται στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές. Η «Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Τηλεδιοδίων» θα προσφέρει σε όλους όσους κυκλοφορούν στα οδικά διευρωπαϊκά δίκτυα μια ενιαία σύμβαση συνδρομής, η οποία θα μπορεί να διασφαλίζει την παροχή νέων υπηρεσιών.

## ΜΕΡΟΣ Ι: ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΕΡΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

### Εισαγωγή

Η πολιτική όσον αφορά τα δίκτυα αποτελεί κοινοτική αρμοδιότητα σύμφωνα με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1993, με σκοπό την προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των δικτύων, ούτως ώστε η Ευρώπη να μπορέσει να επωφεληθεί πλήρως από τα πλεονεκτήματα που απορρέουν από έναν χώρο χωρίς σύνορα. Σε αυτό το πλαίσιο, η Κοινότητα έχει επιφορτιστεί με τον καθορισμό ενός συνόλου προσανατολισμών που καλύπτουν στους στόχους, τις προτεραιότητες και τις κεντρικές γραμμές δράσης που προβλέπονται στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων<sup>2</sup>. Αυτά συγκεκριμενοποιήθηκαν κυρίως το 1996, με την έγκριση της απόφασης 1692/96<sup>3</sup> σχετικά με τους προσανατολισμούς στον τομέα των μεταφορών. Πρωταρχικός στόχος της συγκεκριμένης πολιτικής ήταν -και παραμένει- να γίνουν οι συνδέσεις που λείπουν από τα μεγάλα δίκτυα υποδομών, οι οποίες παρακωλύουν την ελεύθερη κυκλοφορία των αγαθών και των προσώπων (μεταφορές), της ηλεκτρικής ενέργειας και του φυσικού αερίου (ενέργεια) και των ιδεών (τηλεπικοινωνίες). Η παρούσα ανακοίνωση μολαταύτα δεν αφορά παρά μόνο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (RTE-T), λαμβανομένων υπόψη των σημαντικών διαφορών που υπάρχουν με τους τομείς της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών.

Οι ελλείψεις που χαρακτηρίζουν τα δίκτυα οφείλονται ουσιαστικά στο γεγονός ότι ο προγραμματισμός γινόταν έως και πριν από λίγο καιρό σε εθνικό επίπεδο. Δεν λαμβάνονταν υπόψη πάντοτε, στην πραγματική τους διάσταση, οι διευρωπαϊκές πτυχές. Η εν λόγω έλλειψη διευρωπαϊκού οράματος αντικατοπτρίζεται σήμερα στη συνεχιζόμενη ύπαρξη κωλυμάτων που εμποδίζουν τη σωστή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς<sup>4</sup>. Στο συγκεκριμένο πλαίσιο, η Λευκή Βίβλος<sup>5</sup> τονίζει επίσης ότι οι καθυστερήσεις όσον αφορά την πραγματοποίηση των έργων που είχαν προγραμματιστεί για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών είναι μία από τις κυριότερες αιτίες αναποτελεσματικότητας και κυκλοφοριακής συμφόρησης των μεγάλων αξόνων που το συνθέτουν. Η προσεχής προοπτική της διεύρυνσης, η οποία θα δημιουργήσει αναπόφευκτα σημαντική αύξηση του όγκου κυκλοφορίας<sup>6</sup> επί των οδικών ή των σιδηροδρομικών υποδομών, οι οποίες μερικές φορές είναι απαρχαιωμένες και των οποίων η χωρητικότητα υπολείπεται κατά πολύ των

---

<sup>2</sup> Άρθρο 155.

<sup>3</sup> Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996 - ΕΕ L 228 της 9ης Σεπτεμβρίου 1996.

<sup>4</sup> Η απαγόρευση κυκλοφορίας στο Λευκό Όρος μετά από το ατύχημα που συνέβη στις 24 Μαρτίου 1999, σε συνδυασμό με την έλλειψη εναλλακτικών προσφορών, ειδικότερα σιδηροδρομικών υπηρεσιών, είναι αποκαλυπτική της συγκεκριμένης κατάστασης, η οποία είχε αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομία της περιοχής Vallée d'Aoste (και της Ιταλίας γενικότερα), ως προς το Ακαθάριστο Εσωτερικό Προϊόν.

<sup>5</sup> COM (2001) 370

<sup>6</sup> Η Λευκή Βίβλος προβλέπει μια αυξητική τάση της κυκλοφορίας των επιβατών της τάξεως του 24% και των εμπορευμάτων της τάξεως του 38% για την περίοδο 1998-2010, για τις δώδεκα χώρες της σημερινής Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η αύξηση της κυκλοφορίας των βαρέων φορτηγών οχημάτων – εάν δεν ληφθούν μέτρα για την καλύτερη κατανομή της ζήτησης – θα πρέπει να προσεγγίσει το 50%. Η αύξηση της κυκλοφορίας θα μπορούσε εύκολα να διπλασιαστεί στα μελλοντικά κράτη μέλη, καθώς και μεταξύ της σημερινής Ευρωπαϊκής Ένωσης και των εν λόγω χωρών, λαμβανομένης κυρίως υπόψη της εγκατάστασης βιομηχανικών επιχειρήσεων με εργατικό δυναμικό μεγάλης έντασης στις εν λόγω χώρες.

αναγκών, έχει ως αποτέλεσμα να ενισχύσει την ανάγκη πραγματοποίησης των συνδέσεων που λείπουν από το συγκεκριμένο δίκτυο. Δέκα έτη μετά την έναρξη ισχύος της Συνθήκης του Μάαστριχτ και σχεδόν δέκα από τη σύνοδο κορυφής του Έσσεν, η ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών έχει σταματήσει. Οι λόγοι είναι πολλοί και διάφοροι, αλλά συνοψίζονται κυρίως στα εξής:

- έλλειψη πολιτικής βούλησης εκ μέρους των πολιτικών ιθυνόντων των κρατών μελών, οι οποίοι δεν έχουν λάβει δεόντως υπόψη τη διευρωπαϊκή διάσταση αυτών των έργων·
- ανεπάρκεια των χρηματοδοτικών πόρων που διατίθενται για το διευρωπαϊκό δίκτυο, τόσο των δημόσιων (εθνικών και κοινοτικών) όσο και των ιδιωτικών, και μη πλήρης αξιοποίηση των διάφορων μορφών κοινοπραξίας του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα·
- κατακερματισμός των υπεύθυνων για τα έργα φορέων, ο οποίος δημιουργεί σοβαρές δυσκολίες στον συντονισμό των πόρων και στη διαχείριση των έργων·

Το παρόν έγγραφο έχει στόχο να κάνει απολογισμό της κατάστασης όσον αφορά τη χρηματοδότηση των μεταφορικών υποδομών, να διερευνήσει ορισμένους τρόπους ενίσχυσης της αποτελεσματικότητας της χρηματοδότησης αυτής, και να δρομολογήσει εκ νέου τον διάλογο, στο εσωτερικό των ενδιαφερόμενων μερών, σχετικά με τα μέσα που θα πρέπει να τεθούν σε εφαρμογή στο μέλλον ώστε να διασφαλισθεί η αποτελεσματικότητα του δικτύου μεταφορών, από την οποία θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό η ανταγωνιστικότητα της διευρυμένης Ένωσης κατά τις επόμενες δεκαετίες.

## 1. Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΣΗΜΕΡΙΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Εάν στην Κοινότητα εκχωρήθηκαν νέες αρμοδιότητες σε θέματα προγραμματισμού των διευρωπαϊκών δικτύων, αυτές δεν συνοδεύτηκαν μολαταύτα από το κατάλληλο χρηματοδοτικό σκέλος για την υλοποίηση των εν λόγω δικτύων. Παράλληλα, πέρα από τις προθέσεις, τα κράτη μέλη συναντούν προβλήματα, λαμβανομένων υπόψη των δημοσιονομικών περιορισμών για τη χρηματοδότηση των υποδομών, οι οποίες έχουν προσδιοριστεί από την απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους προσανατολισμούς σε θέματα ανάπτυξης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, κυρίως δε των διασυνοριακών τμημάτων. Είναι αναγκαίο ένα καταλληλότερο πλαίσιο για τα εν λόγω προβλήματα χρηματοδότησης προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα διακυβευόμενα που συνδέονται με την υλοποίηση των εν λόγω υποδομών. Τα διαθέσιμα κεφάλαια – ειδικότερα τα δημόσια- (συμπεριλαμβανομένων των κοινοτικών) δεν συντονίζονται σωστά -γεγονός που διακυβεύει την αποδοτικότητά τους- και οι ιδιωτικές επενδύσεις -εξαιρετικά επιλεκτικές- παραμένουν σε μεγάλο βαθμό ανεπαρκείς προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι χρηματοδοτικές ανάγκες υλοποίησης του δικτύου.

### 1.1. Ένα δίκτυο που πάσχει από έλλειψη χρηματοδότησης

Η εφαρμογή των έργων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών προσκρούει στο πρόβλημα της χρηματοδότησής του. Το εκτιμώμενο κόστος μόνο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ανέρχεται σε περίπου 350 δισεκατομμύρια ευρώ για το σύνολο των έργων που πρέπει να υλοποιηθούν έως το 2010, στα οποία πρέπει να προστεθούν πάνω από 100 δισεκατομμύρια ευρώ για τα έργα που αφορούν τα μελλοντικά κράτη μέλη. Ενώ οι στόχοι που έχουν καθοριστεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την ανάπτυξη των δικτύων είναι, όπως θα έπρεπε, φιλόδοξοι, τα αποτελέσματα υπολείπονται των προσδοκιών, εφόσον το ποσοστό υλοποίησης των έργων προτεραιότητας στον τομέα των μεταφορών δεν ξεπερνάει, στα τέλη του 2001, το 25% του συνολικού προβλεπόμενου κόστους για τα εν λόγω έργα. Από τα δεκατέσσερα έργα προτεραιότητας που είχαν εγκριθεί από τους αρχηγούς κρατών και κυβερνήσεων στο Έσσεν, τον Δεκέμβριο του 1994, μόνο τρία έχουν ολοκληρωθεί<sup>7</sup> και μεταξύ των υπόλοιπων έντεκα ορισμένα βρίσκονται ακόμη στο στάδιο των προκαταρκτικών μελετών. Οι κυριότερες καθυστερήσεις σημειώνονται στα διασυνοριακά τμήματα των εν λόγω έργων, τα οποία είναι λιγότερο αποδοτικά και έχουν μικρότερη προτεραιότητα σε σχέση με τα εθνικά τμήματα. Η συγκεκριμένη κατάσταση επηρεάζει ειδικότερα τα έργα στην περιοχή των Άλπεων και των Πυρηναίων<sup>8</sup>.

Τα κράτη μέλη τα οποία είχαν επενδύσει κατά μέσο όρο το 1,5% του ΑΕΠ τους στην υλοποίηση των μεταφορικών υποδομών κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '80 επενδύουν τώρα λιγότερο από το 1%<sup>9</sup>. Η συμβολή των κρατών μελών στα διάφορα έργα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ανέρχεται έτσι σε περίπου 15-20

---

<sup>7</sup> Η σταθερή ζεύξη του Oresund μεταξύ Σουηδίας και Δανίας, ο αερολιμένας Μιλάνο-Malpensa και η διευθέτηση της σιδηροδρομικής γραμμής Cork-Dublin.

<sup>8</sup> Βλ. έκθεση της Επιτροπής Προϋπολογισμού επί της πρότασης της Επιτροπής για την τροποποίηση του δημοσιονομικού κανονισμού του ΔΕΔ. Η έκθεση συντάχθηκε από τον κ. Turchi.

<sup>9</sup> Λαμβάνονται υπόψη όλες οι μεταφορικές υποδομές.



δισεκατομμύρια ευρώ κατ'έτος. Η εν λόγω χρηματοδότηση είναι εμφανώς ανεπαρκής για να υλοποιηθεί έως το 2010 το σύνολο των έργων που είχαν προβλεφθεί και δεν λαμβάνει στην πραγματικότητα υπόψη τις νέες ανάγκες οι οποίες πρόκειται να δημιουργηθούν μετά τη διεύρυνση. Αυτή η απροθυμία για χρηματοδότηση των υποδομών μεταφορών μπορεί να εκπλήσσει, λαμβανομένης υπόψη της πολύ μεγάλης αύξησης των αναγκών κινητικότητας οι οποίες έχουν διαπιστωθεί, παράλληλα με τη σημασία των μεταφορών για τη λειτουργία της οικονομίας.

Εκτός από τη χρηματοδότηση των κρατών μελών, και η Κοινότητα συμμετέχει στη χρηματοδότηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Πράγματι, συμπληρωματικά ως προς τον ρόλο που της έχει ανατεθεί με σκοπό τον προσδιορισμό των διαφόρων συνιστωσών του διευρωπαϊκού δικτύου, η εντολή της Κοινότητας καλύπτει και οικονομικές πτυχές. Έτσι, έχει προβλεφθεί προϋπολογισμός ειδικά για τα διευρωπαϊκά δίκτυα, η εκτέλεση του οποίου υπόκειται στον κανονισμό αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου, όπως αυτός έχει τροποποιηθεί από τον κανονισμό 1655/99 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων (για λόγους απλούστευσης, αποκαλείται στο εξής "δημοσιονομικός κανονισμός ΔΕΔ"), με σκοπό τη στήριξη έργων κοινού ενδιαφέροντος, τη διεξαγωγή μελετών ή την υλοποίηση εργασιών. Η εν λόγω συγχρηματοδότηση πραγματοποιείται ουσιαστικά μέσω άμεσων επιδοτήσεων, παρότι ο δημοσιονομικός κανονισμός ΔΕΔ επιτρέπει επίσης τις εγγυήσεις δανείων ή τις επιδοτήσεις επιτοκίων. Η Κοινότητα συμμετέχει επίσης παράλληλα στη χρηματοδότηση των εν λόγω δικτύων μέσω των διαρθρωτικών ταμείων (Ταμείο Συνοχής και Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης - ΕΤΠΑ). Όσον αφορά τις συνδέσεις στο εσωτερικό των μελλοντικών κρατών μελών, το Μέσο Προενταξιακών Διαρθρωτικών Πολιτικών συμβάλλει στην ανάπτυξη των δικτύων στις εν λόγω χώρες. Συνολικά, η κοινοτική συμμετοχή εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (λαμβανομένων υπόψη όλων των μέσων, εκτός των δανείων της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων - ΕΤΕ) ανέρχεται σε περίπου 20 δισεκατομμύρια ευρώ για το σύνολο της περιόδου 2000-2006<sup>10</sup>. Καθίσταται έτσι σαφές ότι η κοινοτική συμμετοχή δεν καλύπτει παρά ένα μέρος (πολύ) περιορισμένο των χρηματοδοτικών αναγκών και αποδεικνύεται σε μεγάλο βαθμό ανεπαρκής προκειμένου να συμβάλλει αποτελεσματικά στην ανάπτυξη των δικτύων.

Υπό το πρίσμα των εν λόγω δεδομένων, είναι προφανές ότι ο προϋπολογισμός τον οποίο διαθέτουν τα κράτη μέλη για επενδύσεις στο διευρωπαϊκό δίκτυο, καθώς επίσης και τα κεφάλαια που διατίθενται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, είναι ανεπαρκή. Είναι σαφές ότι με βάση τους σημερινούς ρυθμούς επενδύσεων θα χρειαστούν σχεδόν είκοσι χρόνια για να ολοκληρωθεί αυτό που προβλεπόταν να γίνει έως το 2010. Μεταξύ των νέων προτεραιοτήτων, οι οποίες παρουσιάστηκαν από τη στιγμή που τέθηκε σε εφαρμογή η πολιτική για τα δίκτυα, διακρίνονται οι προτεραιότητες που συνδέονται με τη διεύρυνση – η οποία θα χρειαστεί όχι μόνο την (ανα-) κατασκευή ή τη διευθέτηση των δικτύων των νέων κρατών μελών, αλλά και του δικτύου των σημερινών κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς επίσης και οι συνδέσεις μεταξύ των δύο αυτών ζωνών. Πρέπει επιπλέον να υπογραμμιστεί, ως νέο στοιχείο, η ανάγκη συμβολής στην υλοποίηση της αποτελεσματικής μετάβασης

---

<sup>10</sup> Ο προϋπολογισμός του ΔΕΔ-Μεταφορών διαθέτει κονδύλιο ύψους 4,17 δισεκατομμυρίων ευρώ για την περίοδο 2000-2006, που όμως δεν καλύπτει τις πραγματικές ανάγκες του εν λόγω δικτύου.

προς τρόπους μεταφορών που θα σέβονται περισσότερο το περιβάλλον, όπως είχε ζητηθεί από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ, προσανατολίζοντας τις επενδύσεις προς τους εν λόγω τρόπους μεταφορών. Σε αυτά προστίθεται η ανάγκη συμβολής στην πραγματοποίηση της κοινωνίας της γνώσης, προσαρμόζοντας τα δίκτυα μεταφορών στη χρήση των νέων τεχνολογιών, σύμφωνα με το παράδειγμα του έργου «Galileo».

Πράγματι, ενώ η ζήτηση για κινητικότητα αυξάνει, η πραγματοποίηση νέων υποδομών μεταφορών, κυρίως διασυνοριακών, φαίνεται να χωλαίνει. Η εν λόγω πολιτική μεταφορών, η οποία είναι φιλόδοξη ως προς τους στόχους που αφορούν την κατασκευή νέων υποδομών, παραμένει ακατάλληλη όσον αφορά τα χρηματοδοτικά μέσα για τη συγκεκριμενοποίηση των εν λόγω φιλοδοξιών. Όπως είχε τονιστεί με σαφήνεια στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές, εάν αυτή η κατάσταση συνεχιστεί, οι συνέπειές τις μπορεί να αποδειχθούν δυσμενείς για την ασφάλεια, για το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής των γειτονικών πληθυσμών, καθώς επίσης και για την ανταγωνιστικότητα του συνόλου του παραγωγικού συστήματος της μελλοντικής διευρυμένης Ευρώπης.

## **1.2. Ο συντονισμός της δημόσιας χρηματοδότησης πρέπει να βελτιωθεί**

Εκτός της αναζήτησης νέων πηγών χρηματοδότησης, μία από τις χαρακτηριστικότερες πτυχές της υλοποίησης των εν λόγω μεγάλων έργων είναι αναμφίβολα η έλλειψη συντονισμού μεταξύ των διαφόρων δημόσιων χρηματοδοτικών πόρων· ο συντονισμός αυτός ενέχει δυσκολίες που συνδέονται με την ανάγκη κατάλληλης εξισορρόπησης διαφορετικών προτεραιοτήτων, σε περιφερειακό, εθνικό και κοινοτικό επίπεδο, προτεραιότητες οι οποίες δεν συγκλίνουν αναγκαστικά.

Πρώτον, όσον αφορά την χρηματοδοτική συνεισφορά της Κοινότητας, τα διαρθρωτικά ταμεία (ΕΤΠΑ), το Ταμείο Συνοχής και κυρίως το ISPA (Μέσο Προενταξιακών Διαρθρωτικών Πολιτικών) παρουσιάζουν το πλεονέκτημα ότι επιτρέπουν σημαντική χρηματοδοτική συμμετοχή στα έργα –κατά ποσοστό συχνά άνω του 50% του συνολικού κόστους του έργου– κάτι το οποίο αντιπροσωπεύει σημαντικό σκέλος των προγραμμάτων εφαρμογής των κοινοτικών οργάνων, ενώ παράλληλα ευθυγραμμίζονται με την αρχή της επικουρικότητας. Η κατάσταση αυτή ευνοεί μεν την ανάπτυξη του ΔΕΔ, αλλά περιορίζεται ουσιαστικά στις λεγόμενες χώρες συνοχής και στις περιφέρειες που παρουσιάζουν καθυστέρηση ανάπτυξης.

Όσον αφορά τη βοήθεια που παρέχεται από τον προϋπολογισμό του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, θεωρητικά προορίζεται να χρησιμοποιηθεί ως "καταλύτης" κατά τη στιγμή εκκίνησης των εν λόγω έργων προκειμένου να καταδειχθεί η εγκυρότητα, η οικονομική και η χρηματοδοτική βιωσιμότητά τους. Η εν λόγω βοήθεια μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί ως "μοχλός" προκειμένου να κινητοποιηθούν και άλλες πηγές χρηματοδότησης, τόσο δημόσιες όσο και ιδιωτικές, και να διευκολυνθεί η προσφυγή στη δανειοδότηση. Η συγκεκριμένη δυνατότητα όμως δεν χρησιμοποιείται παρά σπάνια. Λαμβανομένης υπόψη της πολυπλοκότητας των εν λόγω έργων και του κόστους αυτών, το οποίο γίνεται ολοένα και υψηλότερο, ο δημοσιονομικός κανονισμός ΔΕΔ ο οποίος ισχύει αυτή τη στιγμή και ο οποίος περιορίζει την ενίσχυση στο 10% του συνολικού κόστους, δεν διαδραματίζει επαρκώς κινητήριο ρόλο προκειμένου να συνδράμει στη δρομολόγηση ορισμένων εξ αυτών των έργων. Υπό αυτές τις συνθήκες, ο προϋπολογισμός του διευρωπαϊκού

δικτύου μεταφορών έχει όλο και μεγαλύτερη δυσκολία να λειτουργήσει ως "καταλύτης" και "μοχλός".

Δεύτερον, η πείρα δείχνει επιπλέον ότι τα κράτη προβαίνουν -όταν ζητούν χρηματοδοτική ενίσχυση- σε διασπορά των κοινοτικών πόρων σε ένα πλήθος έργων, παρά στη συγκέντρωσή τους σε περιορισμένο αριθμό έργων, επιτρέποντας έτσι στην κοινοτική χρηματοδότηση να λειτουργήσει καταλυτικά. Η έλλειψη στοχοθετημένων επιλογών προτεραιότητας είναι έτσι εξαιρετικά επιζήμια για τη συνολική αποτελεσματικότητα της εν λόγω χρηματοδότησης. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο κατά τη διαχείριση του προϋπολογισμού του διευρωπαϊκού δικτύου, η Επιτροπή δεν δέχεται τη διασπορά σε πολυάριθμα έργα μικρής κλίμακας, αλλά επιθυμεί τη συγκέντρωση της χρηματοδότησης στις προτεραιότητες της Λευκής Βίβλου (σημεία συμφόρησης, θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, απεγκλωβισμός των απομακρυσμένων περιφερειών).

Επιπλέον, εν αντιθέσει με την κοινοτική ενίσχυση μέσω του προϋπολογισμού των διευρωπαϊκών δικτύων ή του Ταμείου Συνοχής που λαμβάνει τη μορφή άμεσων επιχορηγήσεων (εν είδει δωρεάς), η συμβολή της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων πραγματοποιείται μέσω ευνοϊκών δανείων<sup>11</sup> τα οποία είναι συχνά εγγυημένα από τα κράτη μέλη. Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων αποτελεί έτσι έναν από τους κυριότερους χρηματοδότες των διευρωπαϊκών έργων υποδομών, και η πολιτική που ακολουθεί όσον αφορά τη χορήγηση δανείων χαρακτηρίζεται από την εφαρμογή δικών της κριτηρίων αξιολόγησης και από ένα ανεξάρτητο σύστημα διαχείρισης. Έτσι, το μερίδιο των χορηγούμενων δανείων στις σιδηροδρομικές μεταφορές (το 24% του συνόλου των χορηγούμενων δανείων στον τομέα των μεταφορών μεταξύ 1997 και 2001<sup>12</sup>) είναι σαφώς μικρότερο από το μερίδιο των άμεσων επιχορηγήσεων από τον προϋπολογισμό του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που διατίθεται στις σιδηροδρομικές υποδομές (κατά προσέγγιση τα δύο τρίτα το 2000). Τα δάνεια που χορηγεί η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων στις οδικές μεταφορές παραμένουν έτσι πάντοτε αυτά με το μεγαλύτερο μερίδιο (35% μεταξύ 1997 και 2001).

Τέλος, σε εθνικό επίπεδο, ο προγραμματισμός των διευρωπαϊκών υποδομών μεταφορών συχνά χαρακτηρίζεται περισσότερο από μια πληθώρα έργων για τα οποία δεν υπάρχει συντονισμός<sup>13</sup>, παρά από επιλογή συνεκτικών προτεραιοτήτων που ανταποκρίνονται στην αύξηση της ροής της κυκλοφορίας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κυριότερων εξωτερικών εταίρων της (και μελλοντικών κρατών μελών).

Ο βαθμός δέσμευσης των κρατών μελών υπέρ της ανάπτυξης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών εξαρτάται επίσης από παράγοντες όπως η γεωγραφική τους θέση και, ιδίως, από την απόστασή τους από το κέντρο της Ένωσης. Έχει επίσης σχέση με το γεγονός ότι ακολουθούν μια παραδοσιακή προσέγγιση για τον

---

<sup>11</sup> Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων μπορεί να χορηγήσει δάνεια εικοσαετούς ή μεγαλύτερης διάρκειας, με ευνοϊκό επιτόκιο που βασίζεται στην εσωτερική της "διαβάθμιση" AAA.

<sup>12</sup> Επί του 24%, ένα μέρος προορίζεται για την αγορά υλικών μεταφορών και καλύπτει επίσης τις υποδομές που δεν αποτελούν μέρος του ΔΕΔ. Γεγονός που σημαίνει ότι το μερίδιο των σιδηροδρομικών υποδομών του ΔΕΔ είναι ακόμη μικρότερο. Αντιθέτως, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων εγγράφει σε άλλη γραμμή τα δάνεια που χορηγούνται για μεγάλες υποδομές (το 6% του συνόλου), για όλους τους τρόπους μεταφορών, όπου όμως ο σιδηρόδρομος κατέχει ένα αξιόλογο μερίδιο.

<sup>13</sup> Για τα οποία δεν είναι πάντα εξασφαλισμένη η χρηματοδότηση.

προγραμματισμό των υποδομών, η οποία τείνει να αποθαρρύνει τη χρήση καινοτόμων λύσεων δεδομένου ότι βασίζεται σχεδόν αποκλειστικά στη δημόσια χρηματοδότηση.

### 1.3. Εξαιρετικά επιλεκτικές δημόσιες επενδύσεις

Λαμβανομένων υπόψη των σοβαρών δημοσιονομικών περιορισμών που βαρύνουν τα κράτη μέλη και των αναγκών για νέες υποδομές οι οποίες είναι εξίσου σημαντικές -κυρίως εν όψει της διεύρυνσης- η εξ ολοκλήρου δημόσια χρηματοδότηση των εν λόγω υποδομών μεσοπρόθεσμα αποδεικνύεται ολοένα και πιο ουτοπική. Το να βασίζεται κανείς αποκλειστικά σε αυτό το είδος χρηματοδότησης ενέχει τον κίνδυνο καθυστερήσεων -με απαράδεκτες συνέπειες- για την υλοποίηση των εν λόγω δικτύων -γεγονός που διαπιστώνεται εξάλλου στη Λευκή Βίβλο.

### 1.4. Η εξ ολοκλήρου ιδιωτική χρηματοδότηση

Η πείρα δείχνει ότι η εξ ολοκλήρου ιδιωτική χρηματοδότηση των μεταφορικών υποδομών δεν είναι η καλύτερη επιλογή για την υλοποίηση έργων μεγάλων διαστάσεων. Ένα από τα πρόσφατα σπάνια και αξιοσημείωτα παραδείγματα είναι αυτό της σήραγγας της Μάγχης -το οποίο πέραν της αδιαμφισβήτητης τεχνικής επιτυχίας του- δεν αποτελεί από οικονομική άποψη μοντέλο για τους επενδυτές που θα επιθυμούσαν να εμπλακούν στην περιπέτεια υλοποίησης τέτοιου είδους υποδομών. Οι επενδύσεις σε μεγάλες υποδομές μεταφορών, λόγω της φύσης των περιορισμών που συνεπάγονται, φαίνεται ότι δεν είναι οι πλέον κατάλληλες για χρηματοδότηση μόνο από τον ιδιωτικό τομέα. Εκτός των σημαντικών ποσών που διακυβεύονται, οι κίνδυνοι που απορρέουν από την εκμετάλλευσή τους και όσοι είναι εγγενείς στη φάση κατασκευής, η διάρκεια απόσβεσης των υποδομών, η αβέβαιη<sup>14</sup> και μακροπρόθεσμη αποδοτικότητα, όλα αυτά αποτελούν στοιχεία τα οποία δεν συνηγορούν υπέρ μιας εξ ολοκλήρου ιδιωτικής χρηματοδότησης των εν λόγω υποδομών. Οι δημόσιες αρχές δεν έχουν το αντανακλαστικό να αναζητούν λύσεις σε μια μεικτή χρηματοδότηση (δημόσια-ιδιωτική). Αυτή η παραδοσιακή προσέγγιση αποθαρρύνει συνεπώς τους ιδιώτες επενδυτές.

### 1.5. Η κοινή συμμετοχή του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση

Εάν οι δημοσιονομικοί περιορισμοί δυσχεραίνουν σε τόσο μεγάλο βαθμό τη δημόσια χρηματοδότηση, υπάρχουν μολαταύτα μέσα που επιτρέπουν να ενισχυθεί ο ρόλος του δημοσίου χρήματος ως μοχλού ώστε να προσελκυστούν ιδιωτικά κεφάλαια, όπως είναι η εκχώρηση της εκμετάλλευσής<sup>15</sup>, η οποία έχει αποδειχθεί και εξακολουθεί να είναι αποτελεσματική. Η εκχώρηση της εκμετάλλευσής των σιδηροδρομικών δικτύων σηματοδότησε την άνθηση των σιδηροδρομικών μεταφορών καθ' όλη τη διάρκεια του 19ου αιώνα, απόδειξη ότι η χρηματοδότηση των εν λόγω υποδομών κατά μεγάλο μέρος από ιδιώτες επενδυτές ήταν -την εποχή εκείνη- επαρκώς ελκυστική και ανταποδοτική. Όμως, τουλάχιστον στην πλειονότητα των περιπτώσεων, η χρηματοδότηση των υποδομών παρέμενε προνόμιο των αρχών, ενώ οι ιδιώτες επενδυτές αναλάμβαναν την εγκατάσταση γραμμών και τη διαχείριση της υποδομής. Σε πιο πρόσφατες περιόδους, η εκχώρηση της εκμετάλλευσής των αυτοκινητοδρόμων ή των αερολιμένων κατέστη συνήθης πρακτική για έναν μεγάλο

<sup>14</sup> Λαμβανομένου κυρίως υπόψη του κόστους συντήρησης το οποίο προστίθεται στο κόστος κατασκευής.

<sup>15</sup> Η, άλλης μορφής κοινοπραξίες δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, οι οποίες βασίζονται στην αρχή της κοινής ανάληψης κινδύνων και οφελών μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

αριθμό χωρών, πρακτική που απέδειξε την ορθότητά της<sup>16</sup>. Τα γαλλικά, τα ιταλικά και τα ισπανικά δίκτυα αυτοκινητοδρόμων υλοποιήθηκαν κατά ένα μεγάλο μέρος κατά τη δεκαετία του 1950 μέσω εκχώρησης της εκμετάλλευσης, γεγονός που επέτρεψε την ταχεία ανάπτυξη των εν λόγω υποδομών χωρίς όμως να υπάρξει μαζική χρέωση των κρατών.

Η κοινοπραξία δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (Partenariat Public-Prive - PPP) αποτελεί ακόμη και σήμερα μια ορθή επιλογή για τη χρηματοδότηση των μεταφορικών υποδομών στην Ευρώπη, αλλά πρέπει να αντιμετωπιστούν σημαντικά εμπόδια οικονομικής, νομικής και ενίοτε πολιτικής φύσεως. Η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να διαδοθούν οι σωστές πρακτικές και μεσοπρόθεσμα να αναπροσαρμοστεί το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο, προκειμένου τα σχέδια για PPP να καταστούν ελκυστικότερα, κυρίως για τους ιδιώτες επενδυτές. Η επανεξέταση του υφιστάμενου διοικητικού δικαίου σχετικά με την εκχώρηση εκμετάλλευσης έχει ήδη ξεκινήσει σε ορισμένα κράτη μέλη.

Σε αυτό το πλαίσιο η Επιτροπή πρόκειται να εκπονήσει Πράσινη Βίβλο για την κοινοπραξία δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και για το ευρωπαϊκό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων. Αντικείμενο της εν λόγω Πράσινης Βίβλου είναι να ξεκινήσουν ευρείες διαβουλεύσεις σχετικά με την ταχεία ανάπτυξη των διαφόρων μορφών κοινοπραξίας και σχετικά με το νομικό πλαίσιο του κοινοτικού δικαίου των δημοσίων συμβάσεων. Προκειμένου να αποτελέσει το έναυσμα για έναν δημιουργικό διάλογο, το εν λόγω έγγραφο θα παρουσιάσει μια ανάλυση της σημερινής κατάστασης, θα προσδιορίσει τα σημεία που παρουσιάζουν νομική αβεβαιότητα και θα παρουσιάσει τις πιθανές επιλογές για το μέλλον. Οι εν λόγω διαβουλεύσεις θα πρέπει να επιτρέψουν στην Επιτροπή να αξιολογήσει εάν το νομικό πλαίσιο πρέπει να βελτιωθεί ή/και να συμπληρωθεί, προκειμένου να επιτρέψει στους οικονομικούς φορείς να έχουν καλύτερη πρόσβαση στις διάφορες δραστηριότητες των κοινοπραξιών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο πλαίσιο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, οι κοινοπραξίες δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (PPPs) πρέπει να πληρούν μια σειρά βασικών προϋποθέσεων:

- (1) ο ορισμός του σχετικού έργου πρέπει να είναι σαφής·
- (2) πρέπει να υπάρχει σαφής και μακροπρόθεσμη πολιτική βούληση, ώστε να αποφευχθεί η θέση υπό αμφισβήτηση των αρχικών αποφάσεων·
- (3) οι εμπλεκόμενοι φορείς πρέπει να εργάζονται προς την κατεύθυνση της διασφάλισης μιας ποιοτικής κοινοπραξίας·
- (4) πρέπει να υπάρχει απόλυτη διαφάνεια ως προς το κόστος, τις προϋποθέσεις εκχώρησης και εκμετάλλευσης και γενικότερα το έργο. Ειδικότερα, πρέπει να διασφαλιστεί ότι ο ιδιωτικός τομέας δεν θα υποχρεωθεί να αντιμετωπίσει μια σειρά επιπρόσθετων δαπανών σε σχέση με τις προβλεπόμενες δαπάνες που είχε υπολογίσει κατά τη στιγμή της επιλογής του ως υποψηφίου·
- (5) οι χρηματοδοτικές εγγυήσεις πρέπει να ορίζονται με σαφήνεια και να υπάρχει ένα σταθερό και συγκροτημένο νομικό περιβάλλον·
- (6) το έργο πρέπει να έχει τη σωστή κλίμακα από οικονομική άποψη·

---

<sup>16</sup> Μέσω της εφαρμογής πραγματικών ή εικονικών διοδίων (shadow tolls).

- (7) το έργο πρέπει να εμπεριέχει τη δυνατότητα να αποφέρει έσοδα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, όπως μέσω συμπληρωματικών δραστηριοτήτων·
- (8) το έργο πρέπει να προβλέπει κατανομή των εσόδων πέραν του από κοινού αποφασισθέντος ποσού, ήτοι του ελαχίστου ποσού εσόδων τα οποία εγγυάται το κράτος (χωρίς μολαταύτα τα εν λόγω έσοδα να παραπέμπουν σε κεκαλυμμένες ενισχύσεις)·
- (9) το έργο πρέπει επίσης να προβλέπει την σαφή και διεξοδική συμμετοχή στους κινδύνους, ούτως ώστε κάθε εταίρος να έχει τον έλεγχο του κινδύνου που είναι σε θέση να αναλάβει.

Όμως, οι εν λόγω προϋποθέσεις δεν πληρούνται πάντοτε στην πράξη. Αυτό που τα συγκεκριμένα έργα προσφέρουν είναι μακροπρόθεσμα μια (χαμηλή) οικονομική αποδοτικότητα και ενίοτε υψηλό κίνδυνο κατασκευής και εκμετάλλευσης (της κυκλοφορίας). Η πολυπλοκότητα των PPP έχει ως αποτέλεσμα μια κατάσταση κατά την οποία τα προαναφερθέντα αναγκαία κριτήρια επιτυχίας σπάνια πληρούνται σωστά για το σύνολο ενός μεγάλου έργου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Μολαταύτα, για τα διασυνοριακά τμήματα ενός ειδικού έργου, καθώς επίσης και για επαρκώς προσδιορισμένα τμήματα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, η τήρηση των λόγω προϋποθέσεων είναι εφικτή και αναμφίβολα θα προσελκύσει το ενδιαφέρον των ιδιωτικών κεφαλαίων.

Παράλληλα, δεν πρέπει να υποτιμώνται και άλλοι περιορισμοί που ανακύπτουν κατά την εν λόγω διαδικασία:

- (1) Η επιφυλακτικότητα ορισμένων κρατών μελών να ενθαρρύνουν τις PPP·
- (2) Η ολοένα και μεγαλύτερη διάρκεια των διαπραγματεύσεων που αποτελεί αποθαρρυντικό στοιχείο·
- (3) Το αναγκαίο ποσό για τη συμμετοχή σε μια πρόσκληση υποβολής προσφορών η οποία θα είναι σχετική με το μέγεθος και την πολυπλοκότητα του έργου·
- (4) Η αναζήτηση βραχυπρόθεσμης αποδοτικότητας, ενώ η πλειονότητα των έργων έχουν μακροπρόθεσμη και μάλιστα εξαιρετικά μακροπρόθεσμη αποδοτικότητα.
- (5) Το συχνά ασταθές πολιτικό πλαίσιο, το οποίο δημιουργεί αβεβαιότητες που έχουν αντίκτυπο στην αποδοτικότητα του έργου και μπορεί να αποθαρρύνουν τους ιδιώτες επενδυτές.

Οι PPP αποτελούν ένα ελκυστικό μέσο, σε πλήρη άνθηση εντός πολλών τομέων, αλλά του οποίου η επιτυχία εξαρτάται από την ύπαρξη ορισμένων παραγόντων ή όρων: έργα μειωμένων διαστάσεων, έργα των οποίων η ανταποδοτικότητα και οι κίνδυνοι είναι εύκολο να υπολογιστούν, αυτοκινητόδρομοι, γέφυρες ή αερολιμένες. Οι κοινοπραξίες δημοσίου και ιδιωτικού τομέα μπορούν επίσης να είναι χρήσιμες από τη στιγμή που η συμβολή του ιδιωτικού τομέα επιτρέπει να μεγιστοποιηθούν τα αποτελέσματα, καθώς και να επιτευχθεί καλύτερος έλεγχος του κόστους, σε σύγκριση με παρόμοιο έργο του οποίου τη διαχείριση θα είχε ο δημόσιος τομέας. Αντίθετα, η συγκεκριμένη λύση σπάνια αποδεικνύεται ουδέτερη ως προς το κόστος και το τελευταίο αποβαίνει σε πολλές περιπτώσεις υψηλότερο από το κόστος της

χρηματοδότησης εξ ολοκλήρου από τον δημόσιο τομέα, εξαιτίας του κόστους των συναλλαγών<sup>17</sup> και του κόστους του κεφαλαίου που είναι υψηλότερα για τους ιδιώτες επενδυτές. Συνεπώς, είναι σαφές ότι η προσφυγή στις PPP δεν μπορεί να θεωρηθεί ως η «θαυματουργός» λύση για τον δημόσιο τομέα, ο οποίος αντιμετωπίζει δημοσιονομικούς περιορισμούς. Η πείρα δείχνει αντιθέτως ότι μια PPP που δεν έχει προετοιμαστεί σωστά μπορεί να επιφέρει αρκετά υψηλό κόστος στον δημόσιο τομέα.

---

<sup>17</sup> Κυρίως συνδέεται με τον προσδιορισμό των κινδύνων, την από κοινού συμμετοχή στους κινδύνους και την κάλυψη αυτών.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά, η διαρθρωτική πολυπλοκότητα και η πολιτική αβεβαιότητα που επηρεάζουν τις συνθήκες εκμετάλλευσης των σιδηροδρομικών έργων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, καθιστούν το εν λόγω είδος έργων δύσκολη περίπτωση, η οποία υπερβαίνει κατά πολύ τα σημερινά παραδείγματα PPP. Πρέπει μολαταύτα να τεθεί υπό στενή παρακολούθηση η πειραματική προσπάθεια την οποία έχουν αποπειραθεί η γαλλική και η ισπανική κυβέρνηση όσον αφορά τη εκχώρηση της εκμετάλλευσης και κατασκευής από ιδιωτικό όμιλο επιχειρήσεων του διεθνούς τμήματος Perpignan-Figueras του έργου προτεραιότητας αριθ. 3 (TGV Sud). Σε γενικό επίπεδο, η διαδικασία ανοίγματος της σιδηροδρομικής αγοράς στον ανταγωνισμό — που έχει ήδη αρχίσει σε επίπεδο ΕΕ — θα επιφέρει βελτίωση των εμπορικών υπηρεσιών των σιδηροδρομικών εταιρειών και θα καταστήσει ακόμη πιο ελκυστικές τις επενδύσεις στο εν λόγω είδος έργων.

## 1.6. Η χρηματοδότηση απαιτεί ένα καταλληλότερο πλαίσιο

Ειδικότερα, η πείρα που έχει αποκτηθεί από τη χρηματοδότηση των έργων μέσω των PPP ουσιαστικά περιορίζεται στις υποδομές των οποίων το κόστος παραμένει σε μεγάλο βαθμό κατώτερο του κόστους που έχει προβλεφθεί για τα μεγάλα διευρωπαϊκά έργα υποδομών, τα οποία αυτή τη στιγμή βρίσκονται στο στάδιο της μελέτης<sup>18</sup>. Όσο περισσότερο αυξάνει η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στα εν λόγω έργα, τόσο περισσότερο αυξάνει και η ανάγκη θέσπισης μηχανισμών εγγύησης, ειδικότερα οι πρόσφατες PPP περιλαμβάνουν μηχανισμούς χρηματοδοτικής αντιστάθμισης για τον φορέα εκμετάλλευσης εάν η πραγματική κυκλοφορία είναι κατώτερη των προβλέψεων, γεγονός που μπορεί να αποδειχθεί εξαιρετικά δαπανηρό σε ορισμένες περιπτώσεις για το κράτος. Σε αυτό το πλαίσιο, φαίνεται ότι είναι δύσκολο να εκπονηθεί ένα ενιαίο μοντέλο PPP, λαμβανομένης υπόψη της ποικιλίας των έργων, και η κατά περίπτωση προσέγγιση φαίνεται να είναι η καταλληλότερη. Μολαταύτα, πρέπει να ενισχυθεί η προώθηση των PPP σε διευρωπαϊκό επίπεδο, με επίκεντρο ειδικά έργα ή τμήματα έργων<sup>19</sup>, των οποίων τα χαρακτηριστικά επιτρέπουν να λαμβάνονται υπόψη οι εν λόγω περιορισμοί (οδοί – αερολιμένες<sup>20</sup> – τερματικοί σταθμοί – λιμένες). Χρειάζονται νέες ιδέες, καινοτόμες ρήτρες και η υπέρβαση της κλασικής έννοιας του "δημοσίου", προκειμένου να ενισχυθεί η συγκεκριμένη τάση σε κοινοτικό επίπεδο. Ο συντονισμός μεταξύ των διαφόρων συντελεστών ενός έργου (είτε πρόκειται για δημόσιες, είτε για ιδιωτικές οντότητες) αποδεικνύεται ότι είναι ένας από τους παράγοντες των οποίων η επιρροή είναι καθοριστική για την επιτυχία ενός έργου, ειδικότερα εάν πρόκειται για διασυνοριακή υποδομή. Η θέσπιση μιας δομής που θα πρέπει να διαχειριστεί το έργο και η οποία θα έχει την ευθύνη χρηματοδότησής του αποδεικνύεται έτσι ιδιαίτερος πολύπλοκη.

Το δίκτυο μεταφορών χαρακτηρίζεται από μεγάλη ποικιλία έργων τα οποία πρέπει να υλοποιηθούν, με διάρκεια ζωής η οποία εκτείνεται ενίοτε σε πολλούς αιώνες, με σημαντικούς κινδύνους (χρηματοδοτικοί, τεχνικοί, περιβαλλοντικοί, πολιτικοί...)

---

<sup>18</sup> Παραδείγματος χάριν, μόνο το διεθνές τμήμα του έργου Λυών-Τορίνο ξεπερνά τα 6,5 δισεκατομμύρια ευρώ και το τμήμα Brenner εγγίζει τα 5 δισεκατομμύρια.

<sup>19</sup> Η περίπτωση HSL Zuid είναι χαρακτηριστική από αυτή την άποψη. Ο ιδιωτικός τομέας χρηματοδοτεί το 20% του έργου που αφορά τις υποδομές, ενώ τα δημόσια κεφάλαια προορίζονται για την υλοποίηση των υποδομών και καλύπτουν όλους τους σχετικούς κινδύνους.

<sup>20</sup> Στην Ελλάδα, ο νέος αερολιμένας των Αθηνών στα Σπάτα κατασκευάστηκε και συγχρηματοδοτήθηκε από όμιλο ιδιωτικών επιχειρήσεων και τραπεζών, καθώς και από τα διαρθρωτικά ταμεία. Προκειμένου να δοθεί η εγγύηση επαρκών εσόδων, στη σύμβαση εκχώρησης ορίζεται ότι ο προϋπάρχων αερολιμένας θα πρέπει να κλείσει από τη στιγμή που θα αρχίσει να λειτουργεί ο καινούργιος.



και, κατά συνέπεια, με ένα ποσοστό αποδοτικότητας που υπόκειται σε μεγάλη αβεβαιότητα. Δεν μπορεί συνεπώς να δοθεί μια ενιαία απάντηση στο θέμα της χρηματοδότησης των υποδομών. Πρέπει να εξευρεθούν λύσεις μέσω μιας ποικιλίας μέσων -τα οποία θα πρέπει να μπορούν να συνδυαστούν μεταξύ τους- και τα οποία πρέπει να είναι κατάλληλα για κάθε κατηγορία έργου, προκειμένου να εξευρεθούν λύσεις για να επιλυθεί το συγκεκριμένο πρόβλημα χρηματοδότησης. Στο πλαίσιο αυτό, προτεραιότητα θα πρέπει να δοθεί στη δημιουργία ενιαίων δομών διαχείρισης των έργων, ικανών να αντιμετωπίσουν τόσο τους δημοσιονομικούς όσο και τους διοικητικούς περιορισμούς.

Σε ένα πλαίσιο που χαρακτηρίζεται από έλλειψη πόρων, ο στόχος που πρέπει να επιτευχθεί είναι να παρασχεθεί ένα καλύτερα προσαρμοσμένο πλαίσιο χρηματοδότησης των μεγάλων υποδομών μεταφορών, προσφεύγοντας πρωτίστως στα μέσα που ήδη υπάρχουν αλλά χρειάζεται να ενισχυθούν.

Όσον αφορά παραδείγματος χάριν το πλαίσιο των PPP, η Επιτροπή έχει ήδη απαντήσει σε μεγάλο βαθμό στο εν λόγω αίτημα, εδώ και πάνω από τέσσερα χρόνια, με τη δημοσίευση της ανακοίνωσης για τη χρηματοδότηση των έργων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών μέσω κοινοπραξιών δημοσίου και ιδιωτικού τομέα<sup>21</sup>, η οποία προσδιορίζει σαφώς τους όρους υλοποίησης των PPP για τα έργα υποδομών. Ομοίως, ο δημοσιονομικός κανονισμός ΔΕΔ αριθ. 1655/99 προβλέπει τη θέσπιση ενίσχυσης για τη συγκρότηση κεφαλαίου υψηλού κινδύνου (κατ' ανώτατο όριο το 1% του προϋπολογισμού του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών) -υπό την αιγίδα της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων- προκειμένου να ενισχυθεί η δημιουργία των κοινοπραξιών μεταξύ ιδιωτικού και δημοσίου τομέα για τα έργα του διευρωπαϊκού δικτύου.

Η Κοινότητα διαθέτει εκ των πραγμάτων τέσσερα ενεργά δημοσιονομικά μέσα για τη χρηματοδότηση των μεγάλων διευρωπαϊκών υποδομών μεταφορών: το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), το Ταμείο Συνοχής, το Μέσο Προενταξιακών Διαρθρωτικών Πολιτικών (ISPA)<sup>22</sup> και το κονδύλιο του προϋπολογισμού που προορίζεται για τα διευρωπαϊκά δίκτυα, τα οποία παρέχουν χρηματοδότηση υπό μορφή επιχορηγήσεων. Ήδη από σήμερα, ο κανονισμός του Ταμείου Συνοχής ορίζει ότι *“η Επιτροπή υποστηρίζει τις προσπάθειες που καταβάλλουν τα κράτη μέλη που δικαιούνται επιχορηγήσεων, προκειμένου να μεγιστοποιήσουν τη δυνατότητα των πόρων του Ταμείου Συνοχής να λειτουργήσουν ως μοχλός, προωθώντας την αυξημένη προσφυγή σε ιδιωτικές πηγές χρηματοδότησης”*. Πράγματι, η κοινοτική συγχρηματοδότηση μέσω του ΕΤΠΑ ή του Ταμείου Συνοχής μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την υποστήριξη έργων σύμφωνα με το μοντέλο των PPP<sup>23</sup>. Αυτό κατέστη δυνατό λόγω της μεγάλης δυνατότητας στήριξης που υπάρχει μέσω των εν λόγω ταμείων. Μετά από τον εποικοδομητικό διάλογο με την Επιτροπή, η Ελλάδα αποφάσισε να αναπτύξει τις PPP για ορισμένα από τα έργα του οδικού της τομέα, ώστε να χρησιμοποιήσει τα κεφάλαια που έτσι «εξοικονομούνται» για έργα στον σιδηροδρομικό τομέα.

---

<sup>21</sup> COM (97) 453 Ανακοίνωση της Επιτροπής για τη χρηματοδότηση των έργων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών μέσω κοινοπραξιών δημοσίου-ιδιωτικού τομέα.

<sup>22</sup> Οι υπηρεσίες της Επιτροπής μελετούν επί του παρόντος τους τρόπους που οι PPP θα μπορούσαν να επωφεληθούν από τα κεφάλαια του ISPA. DG REGIO « Guidelines for successful public-private partnerships » («Κατευθυντήριες γραμμές για επιτυχείς κοινοπραξίες δημοσίου και ιδιωτικού τομέα») (Μάρτιος 2003)

<sup>23</sup> Αυτό θα πρέπει επίσης να ισχύει στο πλαίσιο του ISPA.

Επιπροσθέτως, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών το οικονομικό και κανονιστικό πλαίσιο, καθώς και τα μέσα χρηματοδότησης σημείωσαν σημαντική πρόοδο, διευκολύνοντας, θεωρητικώς, την υλοποίηση των PPP. Σε αυτό το πλαίσιο, είναι ανάγκη να γίνει αναφορά στις πρωτοβουλίες που ήδη ανέλαβε η Επιτροπή:

- Σε μια ερμηνευτική ανακοίνωση, της 29ης Απριλίου 2000, η Επιτροπή διευκρίνισε την κατάσταση όσον αφορά το κοινοτικό δίκαιο σε θέματα εκχώρησης εκμετάλλευσης. Αυτή τη στιγμή, οι εκχωρήσεις δεν καλύπτονται από τις οδηγίες που αφορούν τις δημόσιες συμβάσεις (εκτός των εκχωρήσεων έργων των οποίων η ανάθεση υπόκειται σε ορισμένες διατάξεις της οδηγίας 93/37). Στην ερμηνευτική ανακοίνωση, η Επιτροπή διευκρίνισε τις αρχές οι οποίες απορρέουν από τις διατάξεις της Συνθήκης ΕΚ σε θέματα θεμελιωδών ελευθεριών, και κυρίως τις υποχρεώσεις περί ανταγωνισμού και ίσης μεταχείρισης. Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο επιβεβαίωσε την εν λόγω ερμηνεία, κυρίως με την απόφαση *Telaustria*<sup>24</sup>.
- Η Επιτροπή εκμεταλλεύτηκε την ευκαιρία αναδιατύπωσης των οδηγιών περί δημοσίων συμβάσεων<sup>25</sup> προκειμένου να εισαγάγει μια νέα διαδικασία ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων, την αποκαλούμενη διαδικασία «ανταγωνιστικού διαλόγου». Η εν λόγω διαδικασία εφαρμόζεται στις πολύπλοκες συμβάσεις, και ιδίως όταν η αναθέτουσα αρχή δεν είναι σε θέση να ορίσει τα τεχνικά μέσα τα οποία μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες της, ή τη νομική ή/και χρηματοδοτική δέσμη ενός έργου. Η διαδικασία ανταγωνιστικού διαλόγου επιτρέπει τη διεξαγωγή παράλληλων διαβουλεύσεων με διάφορους υποψηφίους κατά το αρχικό στάδιο. Όταν η αναθέτουσα αρχή είναι σε θέση να προσδιορίσει την ή τις λύσεις που είναι δυνατόν να καλύψουν τις ανάγκες της, ο διάλογος σταματά. Κατόπιν ακολουθεί η φάση υποβολής και αξιολόγησης των προσφορών.
- Η Επιτροπή ενέκρινε επίσης, τον Ιούλιο του 2000, πρόταση κανονισμού για την τροποποίηση του παλαιότερου κανονισμού περί κρατικών ενισχύσεων (R/1107/70), επιτρέποντας ορισμένες κρατικές ενισχύσεις οι οποίες συμβάλλουν στην υλοποίηση των PPP.
- Το ενιαίο νόμισμα παρουσιάζει αξιοσημείωτα πλεονεκτήματα στο πλαίσιο της χρηματοδότησης των διασυνοριακών έργων, εκμηδενίζοντας κυρίως τον κίνδυνο συναλλάγματος.

## 2. ΟΙ ΣΥΝΙΣΤΩΣΕΣ ΤΗΣ ΛΥΣΗΣ

Για να προαχθεί μια νέα χρηματοδοτική κουλτούρα για τις μεταφορικές υποδομές στην Ευρώπη, η οποία θα τηρεί το άρθρο 155 της Συνθήκης ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ( *η Κοινότητα μπορεί να στηρίζει τις χρηματοδοτικές προσπάθειες των κρατών μελών και [...] η Επιτροπή μπορεί να λάβει, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, κάθε πρωτοβουλία για την προώθηση του εν λόγω συντονισμού (χρηματοδοτικού)* ), διευκολύνοντας τη συνεργασία μεταξύ του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα, χρειάζεται μια νέα προσέγγιση.

<sup>24</sup> Υπόθεση 324/98, απόφαση της 7ης Δεκεμβρίου 2000.

<sup>25</sup> COM (2000) 275 τελικό.

Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι ο ρόλος των μεταφορικών υποδομών είναι ουσιαστικός για τη σωστή λειτουργία της οικονομίας, διότι επιτρέπει την αύξηση του δυναμικού ανάπτυξης της οικονομίας μέσω οικονομιών κλίμακας και οικονομιών δικτύου<sup>26</sup>. Υπάρχουν ιδέες οι οποίες πρέπει να διερευνηθούν προκειμένου να καταστεί αποδοτικότερη η διαχείριση των εν λόγω περιορισμένων πόρων και να εξυρευθούν ενδεχόμενες νέες πηγές χρηματοδότησης. Μεταξύ άλλων, αυτό προϋποθέτει τη θέσπιση **ενιαίων** μέσων διαχείρισης για κάθε έργο. Η νέα προσέγγιση που προτείνεται βασίζεται στο ακόλουθο φάσμα εναλλακτικών λύσεων:

1. **Μεγαλύτερη συνέργεια μεταξύ των δημοσίων επενδύσεων**: όποιος και εάν είναι ο βασικός τρόπος χρηματοδότησης, δημόσιος ή ιδιωτικός, το μέγεθος, η πολυπλοκότητα και ο διασυνοριακός χαρακτήρας των κυριότερων έργων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ενισχύουν την ανάγκη ενός καλύτερου **προσδιορισμού των προτεραιοτήτων και συντονισμού της εν λόγω χρηματοδότησης**.
2. **Θέσπιση νομικών και χρηματοδοτικών διαχειριστικών δομών με βάση το μοντέλο της εταιρείας ευρωπαϊκού δικαίου**: Η θέσπιση των εν λόγω δομών οι οποίες δημιουργούνται ειδικώς για κάθε μεγάλο έργο και οι οποίες μπορούν να επωφεληθούν από τους κανόνες που διέπουν κάθε εταιρεία ευρωπαϊκού δικαίου, θα μπορούσε να επιφέρει διαφάνεια και συντονισμό, νομικό και χρηματοδοτικό, στοιχεία που απουσιάζουν από πολλούς χρηματοδοτικούς μηχανισμούς σχετικά με τα εν λόγω έργα υποδομής.
3. **Η ενεργός προώθηση της συμμετοχής των ιδιωτικών κεφαλαίων** απαιτεί καινοτόμες ρήτρες και θαρραλέες από πολιτική άποψη δράσεις, οι οποίες θα είναι ικανές να ανατρέψουν τους όρους και τα όρια που αναφέρονται στο σημείο 1.5. Μεταξύ των εναλλακτικών λύσεων οι οποίες ήδη έχουν δοκιμαστεί στην πράξη πρέπει να υπογραμμιστούν:
  - α) Τα σχέδια εκχώρησης της εκμετάλλευσης σύμφωνα με τα οποία η πλειονότητα των κινδύνων βαρύνει στον ιδιώτη επενδυτή, βάσει μιας ενεργού διαχείρισης της ζήτησης.
  - β) Διάφορα συστήματα τα οποία επιτρέπουν στους ιδιώτες εταίρους να παρέμβουν ήδη από τη φάση σχεδιασμού του έργου, όπως παραδείγματος χάριν το σύστημα ιδιωτικής πρωτοβουλίας ή η διοργάνωση διαγωνισμών βάσει γενικών λειτουργικών απαιτήσεων («output specifications» - προδιαγραφές αποτελεσμάτων).
  - γ) Η εισαγωγή δεικτών ποιότητας και "ρητρών προόδου" που επιτρέπουν στον ιδιώτη επενδυτή να αποκομίσει κέρδη από την αρχική του επένδυση καθ' όλη τη διάρκεια «ζωής» ενός έργου.
  - δ) Η δυνατότητα επέκτασης των εν λόγω μεθόδων σε πολλά διασυνδεδεμένα έργα (ενδεχομένως πέραν των εθνικών συνόρων).

---

<sup>26</sup> Αυτό που κερδίζει ένα δίκτυο όταν σε αυτό προστίθεται ένας νέος κόμβος, από την άποψη της κυκλοφορίας που θα προκύψει και των δυνατοτήτων νέων ζεύξεων. Η έλλειψη συνδέσεων έχει σημαντικές επιπτώσεις επί του δικτύου (ένα παράδειγμα είναι η γραμμή μεγάλων ταχυτήτων η οποία παρακάμπτει το Παρίσι νοτίως). Ένα δίκτυο πρέπει να πετύχει κρίσιμη μάζα προκειμένου να επιβιώσει στον ανταγωνισμό των αντιπάλων του. Συνεπώς, χρειάζεται σημαντική χρηματοδότηση και συντονισμό.

Πρέπει να δοθεί προσοχή ούτως ώστε οι λύσεις να είναι συμβατές με τις απαιτήσεις για διαφάνεια και ίση μεταχείριση. Έτσι, παραδείγματος χάριν, η πείρα δείχνει ότι τα κράτη μέλη συναντούν συχνά δυσκολίες όταν πρόκειται να συνδυάσουν την ιδιωτική πρωτοβουλία με τις απαιτήσεις διαφάνειας και ίσης μεταχείρισης όλων των δυνητικών υποψηφίων. Ορισμένα μάλιστα κράτη μέλη υποστηρίζουν ότι όταν η πρωτοβουλία προέρχεται από τον ιδιωτικό τομέα, δεν πρέπει πλέον να εξασφαλίζεται η διοργάνωση διαγωνισμού, γεγονός που εμφανώς αντίκειται στη Συνθήκη.

4. **Ορισμός ενός σταθερού και προβλέψιμου κοινοτικού πλαισίου σε θέματα χρέωσης** της χρήσης των υποδομών. Μια τέτοια προσέγγιση θα καθιστούσε αποτελεσματικότερη τη χρήση των υποδομών, βελτιώνοντας έτσι την αποδοτικότητα και την ελκυστικότητά τους για τους επενδυτές. Θα συνέβαλε στη βελτίωση της ποιότητας της παρεχόμενης υπηρεσίας, χρηματοδοτώντας τις δαπάνες συντήρησης. Η ακριβέστερη έκφραση του κόστους που απορρέει από τις μεταφορές θα μπορούσε, σε ορισμένες καλά προσδιορισμένες περιπτώσεις, να επιτρέψει την εξόφληση των επενδύσεων. Η θέσπιση ενός νομοθετικού μέσου, μέσω τροποποίησης της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα («Eurovignette»), πριν από τον Ιούνιο του 2003 και ως συνέχεια του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου των Βρυξελλών της 20ής και 21ης Μαρτίου 2003, θα επιτρέψει μια κοινοτική προσέγγιση του θέματος της χρέωσης των υποδομών και θα διευκολύνει τη διασταυρούμενη χρηματοδότηση που προβλέπεται στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές.
5. Τέλος, θα μπορούσε επίσης να προβλεφθεί **η αύξηση των ειδικών κεφαλαίων και η θέσπιση δανείων ή κοινοτικών εγγυήσεων** για άλλα δάνεια, που θα προορίζονται ειδικά για τα στοχοθετημένα έργα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (βλ. επίσης σημείο 3.3).

### 3. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ ΒΑΣΙΖΟΜΕΝΕΣ ΣΕ ΝΕΕΣ ΔΟΜΕΣ

#### 3.1. Τα ταμεία

Στο ψήφισμά του<sup>27</sup> για τη Λευκή Βίβλο περί της κοινής πολιτικής μεταφορών, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υποστηρίζει μια συντονισμένη προσέγγιση με τη «δημιουργία, στο πλαίσιο των δημοσιονομικών προοπτικών, ενός Ευρωπαϊκού Ταμείου Μεταφορών, χρηματοδοτικού μέσου με κατάλληλους δημοσιονομικούς πόρους, το οποίο θα εφαρμοστεί σε όλα τα κράτη της Ένωσης, σε όλα τα μέσα μεταφορών και σε κάθε προβληματική που αφορά τον τομέα». Πέραν αυτής της πρότασης, της οποίας το πεδίο εφαρμογής και το περιεχόμενο θα πρέπει να διευκρινιστούν, προτεραιότητα εξακολουθεί να έχει η συντονισμένη διαχείριση όλων των δημόσιων και ιδιωτικών κεφαλαίων που διατίθενται για το διευρωπαϊκό δίκτυο. Πράγματι, τα δημόσια κεφάλαια -είτε πρόκειται για εθνικά, είτε για κοινοτικά κεφάλαια- δεν φαίνεται να χρησιμοποιούνται με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο. Τα εν λόγω κεφάλαια, στο πλαίσιο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, συχνά διασπείρονται σε σημαντικό αριθμό έργων, χωρίς να τηρείται πραγματική σειρά προτεραιότητας. Η εν λόγω διασπορά πόρων έχει ενίοτε αρνητικές επιπτώσεις

<sup>27</sup> Ψήφισμα της 12ης Φεβρουαρίου 2003. Εισηγητής Juan de Dios Izquierdo Collado. Παράγραφος 82.

στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως μαρτυρούν οι καθυστερήσεις που διαπιστώνονται κατά την υλοποίηση των εν λόγω έργων.

Η πρόταση της Επιτροπής για αύξηση του μέγιστου μεριδίου της κατά τη χρηματοδότηση των έργων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών από το 10 στο 20%, εκφράζει τη θέλησή της να επικεντρωθεί σε έναν περιορισμένο αριθμό έργων προτεραιότητας μεγάλης προστιθέμενης διευρωπαϊκής αξίας. Έτσι, η έμφαση που δίνεται σε ορισμένες υποδομές και η χρηματοδοτική μορφή που αυτή παίρνει μέσω της δημόσιας κοινοτικής χρηματοδότησης, θα στείλει ένα εύγλωττο μήνυμα στις αγορές σχετικά με τη δημόσια δέσμευση όσον αφορά τα εν λόγω έργα και θα επιτρέψει επίσης να προσελκυστούν προς αυτά και άλλοι πόροι.

### **3.2. Οι δομές**

Όσον αφορά την προώθηση και τον ενεργό συντονισμό των διασυνοριακών έργων του διευρωπαϊκού δικτύου, αξίζει να αναπτυχθεί περαιτέρω η ιδέα της δημιουργίας μιας ευρωπαϊκής δομής, ικανής να προωθήσει και να διευκολύνει την υλοποίηση αυτών των έργων.

### **3.3. Συντονισμός σε επίπεδο κάθε επιμέρους έργου: σύσταση νομικών οντοτήτων διασυνοριακής φύσεως.**

Εάν οι ΕΟΟΣ (Ευρωπαϊκοί Όμιλοι Οικονομικού Σκοπού) φαίνονται κατάλληλοι για τα αρχικά στάδια ενός έργου (μελέτες), αποδεικνύονται πολύ λιγότερο ευέλικτοι κατά το στάδιο της εκτέλεσης του έργου, δεδομένου ότι οι εταίροι του ΕΟΟΣ έχουν απεριόριστη ευθύνη και όχι μόνο ευθύνη ανάλογη προς τη συμμετοχή τους. Πράγματι, εάν ληφθεί υπόψη ο αριθμός των συντελεστών που πρέπει να παρέμβουν κατά τη διαδικασία υλοποίησης ενός ευρωπαϊκού έργου, καθώς επίσης και τα χρηματοδοτικά μέσα και η αναγκαία τεχνική εμπειρογνώσια, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η συντονισμένη διαχείριση των κεφαλαίων τα οποία διατίθενται στο έργο κατά τη διάρκεια της φάσης ανάπτυξης και όχι μόνο κατά τη διάρκεια της αρχικής φάσης. Επομένως, είναι επιτακτικό να εξευρεθεί ένα νομικό μέσο το οποίο θα επιτρέπει τον αποδοτικότερο συντονισμό σε διασυνοριακό επίπεδο.

Η έγκριση από το Συμβούλιο, στις 8 Οκτωβρίου 2001, του καταστατικού της Ευρωπαϊκής Εταιρείας επιτρέπει ήδη να παρασχεθούν κάποια στοιχεία απάντησης. Η συγκεκριμένη έγκριση πρέπει πράγματι να επιτρέψει, από την εφαρμογή της και εφεξής, δηλαδή από το 2004, την απλοποίηση και ουσιαστικές οικονομίες κλίμακας κατά τη δημιουργία εταιρειών οι οποίες θα επιφορτίζονται με τη διαχείριση των διασυνοριακών έργων. Σε αυτό το πλαίσιο των ευρωπαϊκών εταιρειών και τηρώντας το κοινοτικό δίκαιο περί δημοσίων συμβάσεων, θα μπορούσε να προβλεφθεί η δημιουργία επιχειρήσεων έργου, για κάθε μεγάλο διασυνοριακό έργο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, χρησιμοποιώντας για τον σκοπό αυτό, εάν όχι τη δομή, τουλάχιστον το πνεύμα της κοινής επιχείρησης Galileo.

Η εφαρμογή μιας συνεκτικής νομικής δομής αποτελεί ουσιαστική φάση για τη διασφάλιση μεγαλύτερων ευκαιριών επιτυχίας, κυρίως με σκοπό την εξεύρεση της αναγκαίας χρηματοδότησης για τα διασυνοριακά έργα. Από αυτή την άποψη, η Ευρωπαϊκή Εταιρεία θα διαθέτει, ως βασικό πλεονέκτημα, ενιαία νομική προσωπικότητα, η οποία θα της επιτρέψει να δραστηριοποιηθεί σε πολλά κράτη της Ένωσης. Αυτή η πτυχή είχε ήδη αναφερθεί από το Eurotunnel ως το πλεονέκτημα που θα του επέτρεπε μακροπρόθεσμα να αποφύγει την τήρηση, αθροιστικά, των

υποχρεώσεων που απορρέουν δυνάμει τόσο του βρετανικού, όσο και του γαλλικού δικαίου. Από αυτή την άποψη, η ευρωπαϊκή εταιρεία θα επωφεληθεί επιπροσθέτως από το εξής ψυχολογικό πλεονέκτημα: π.χ. σε περίπτωση εξαγοράς μιας γαλλικής εταιρείας από μια ιταλική εταιρεία, η προκύπτουσα εταιρεία δεν θα είναι ιταλική, αλλά ευρωπαϊκή.

Η Ευρωπαϊκή Εταιρεία θα διέπεται από την κοινοτική νομοθεσία, η οποία ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος και, ελλείψει αυτής, από το δίκαιο της χώρας εγγραφής της. Θα διέπεται από την κοινοτική νομοθεσία, η οποία ισχύει άμεσα σε όλα τα κράτη μέλη.

- Σε αυτό το πλαίσιο, η θέσπιση ευρωπαϊκών εταιρειών για τη διαχείριση κάθε μεγάλου έργου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα μπορούσε να αποδειχθεί αξιόλογο πλεονέκτημα. Ειδικότερα, η δημιουργία μιας εταιρείας για τη διαχείριση ενός έργου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα βοηθούσε τις εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σε περισσότερα από ένα κράτη μέλη να συγχωνευθούν και να δραστηριοποιηθούν σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση και, ειδικότερα, στις δύο εμπλεκόμενες στο έργο χώρες.
- Από την άποψη της χρηματοδότησης, το γεγονός της ίδρυσης μιας εταιρείας μπορεί να επιτρέψει στους διάφορους εμπλεκόμενους συντελεστές να αποκτήσουν σαφή εικόνα της οικονομικής και χρηματοδοτικής κατάστασης του έργου, κάτι που δεν διευκολύνεται όταν υπάρχουν πολλές εταιρείες που υπόκεινται σε διαφορετικές νομοθεσίες.
- Η ύπαρξη μιας και μόνο εταιρείας θα επέτρεπε επίσης να μειωθούν οι διοικητικές και νομοθετικές δαπάνες. Οι εν λόγω οικονομίες δεν είναι γενικώς αμελητέες στο πλαίσιο ενός πολυεθνικού ομίλου.
- Όσον αφορά την επιλογή της φορολογίας, που είναι πιθανώς ένα από τα στοιχεία που είναι σημαντικά και που δεν έχει αντιμετωπιστεί με τρόπο ικανοποιητικό έως σήμερα -κυρίως λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι πρόκειται για θέμα που απαιτεί την ομοφωνία του Συμβουλίου, οι εν λόγω επιχειρήσεις θα έπρεπε να είναι ελεύθερες να επιλέξουν το δίκαιο που θα εφαρμοστεί από τη στιγμή που έχουν θυγατρική εταιρεία σε συγκεκριμένη χώρα: η Ευρωπαϊκή Εταιρεία θα μπορούσε έτσι να καταστήσει ελκυστικότερη τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα σε τέτοιου είδους έργα<sup>28</sup>. Ειδικότερα, η δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής Εταιρείας μέσω συγχώνευσης δεν επιφέρει άμεση φορολόγηση της προστιθέμενης αξίας που είναι ακόμη άδηλη, γεγονός που συνιστά πλεονέκτημα σε σχέση με το κοινό δίκαιο.
- Ο καλύτερος συντονισμός πρέπει να επιτρέψει την επίτευξη οικονομικών κλίμακας και να έχει πιθανότατα μεγαλύτερη βαρύτητα στις χρηματοδοτικές αγορές για το δανεισμό κεφαλαίων. Πράγματι, η ύπαρξη μιας μόνο εταιρείας θα μπορέσει να διευκολύνει, παραδείγματος χάριν μέσω μιας ανταγωνιστικής

---

<sup>28</sup> Εκτός των πολύ ειδικών προσαρμογών στην υφιστάμενη φορολογική νομοθεσία, το πρόβλημα του καθεστώτος φορολόγησης παραμένει ανοικτό για τις ευρωπαϊκές εταιρείες, όπως και για κάθε εταιρεία που είναι εγκατεστημένη σε πολλές χώρες. Εν πρώτοις, αυτό που προβλέπεται είναι να επιτραπεί στις εταιρείες να επιλέξουν τη φορολογική τους βάση από τη στιγμή που διαθέτουν τουλάχιστον μια θυγατρική στην χώρα στην οποία επιθυμούν να φορολογηθούν. Ο μακροπρόθεσμος στόχος είναι να καταλήξουμε σε μια ενοποιημένη φορολογική βάση σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη φορολόγηση των εταιρειών.

πρόσκλησης υποβολής προσφορών, την υπογραφή μιας συνολικής συμφωνίας χρηματοδότησης για το έργο.

- Η ύπαρξη μιας ενιαίας οντότητας θα διευκολύνει τον προσδιορισμό των ρόλων, των ευθυνών και των κινδύνων που θα πρέπει να μοιραστούν από κοινού οι διάφοροι συντελεστές, κυρίως αυτών που βαρύνουν τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα. Πρόκειται πρώτα απ'όλα να διασφαλιστεί ότι προσδιορίζονται με σαφήνεια τα καθήκοντα μιας εταιρείας αυτού του είδους. Η εν λόγω εταιρεία θα πρέπει να έχει ως πρωταρχικό καθήκον τη σωστή διεξαγωγή της ανάπτυξης του διασυνοριακού έργου μέσω του συνδυασμού δημοσίων<sup>29</sup> και ενδεχομένως ιδιωτικών κεφαλαίων. Έχοντας ως σκοπό τη διασφάλιση της διαφανούς λειτουργίας των εν λόγω εταιρειών, είναι ανάγκη να θεσπιστεί ένας μηχανισμός εποπτείας προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται αντικατοπτρίζουν σωστά τους προσανατολισμούς των δημοσίων, των εθνικών και των κοινοτικών αρχών. Από την άποψη αυτή, η Ευρωπαϊκή Εταιρεία, λόγω του ευέλικτου καθεστώτος της, θα επιτρέψει να χρησιμοποιηθεί τόσο το σύστημα μιας βαθμίδας (πρόεδρος και διοικητικό συμβούλιο), όσο και το σύστημα δύο βαθμίδων (εκτελεστικό συμβούλιο και εποπτικό συμβούλιο).

Υπενθυμίζεται επίσης ότι η Ευρωπαϊκή Εταιρεία προβλέπει τη δυνατότητα ευρείας συμμετοχής των εργαζομένων στη λειτουργία και στον έλεγχό της, είτε στο πλαίσιο των κοινωνικών διαπραγματεύσεων, είτε μέσω της άσκησης των ελάχιστων απαιτούμενων που ήδη θεσπίζονται στον κανονισμό. Οι εν λόγω πτυχές είναι ιδιαίτερες σημαντικές στο πλαίσιο των υποδομών των σιδηροδρομικών μεταφορών, τομέας όπου οι κοινωνικοί εταίροι, στην πλειονότητα των κρατών μελών, παραμένουν πιστοί στη δημόσια διάσταση της επιχείρησης.

### 3.4. Ανάπτυξη νέων κοινοτικών χρηματοδοτικών μέσων.

Σχεδόν δέκα έτη μετά από τη δημοσίευση της "Λευκής Βίβλου της Επιτροπής για την ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση", η οποία πρότεινε τη χορήγηση κοινοτικών δανείων για τη χρηματοδότηση των διευρωπαϊκών δικτύων, η ανεπάρκεια των υφιστάμενων χρηματοδοτικών και δημοσιονομικών μέσων έχει καταδειχθεί, δεδομένης της μεγάλης καθυστέρησης που σημειώθηκε κατά την υλοποίηση του προγράμματος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και, κυρίως, κατά την υλοποίηση των έργων προτεραιότητας. Υπενθυμίζεται εδώ ότι το **Ευρωπαϊκό Συμβούλιο** (το οποίο πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες τον Δεκέμβριο του 1993) είχε συμφωνήσει ότι: «Θα χορηγηθεί επιπλέον χρηματοδότηση, εφόσον κριθεί αναγκαίο, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα έργα προτεραιότητας δεν προσκρούουν σε χρηματοδοτικούς φραγμούς οι οποίοι υπονομεύουν την υλοποίησή τους. Υπό αυτό το πρίσμα, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο καλεί το Συμβούλιο Οικονομικών και Δημοσιονομικών Θεμάτων (ECOFIN) να μελετήσει, σε συνεργασία με την Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, τις λεπτομέρειες που θα επιτρέψουν να διατεθούν έως και 8 δισεκατομμύρια ECU επιπλέον ετησίως, υπό μορφή δανείου, προς όφελος των φορέων που εμπλέκονται στην υλοποίηση των δικτύων. Η δυνατότητα που προσφέρεται με αυτόν τον τρόπο δεν θα πρέπει να αντιβαίνει τις προσπάθειες μείωσης του δημοσίου χρέους οι οποίες

---

<sup>29</sup> Πρβλ. Oresundkonsortiet.

καταβάλλονται από τα κράτη μέλη, ούτε τη σταθερότητα των χρηματοπιστωτικών αγορών».

Ο επαναπροσανατολισμός και ο επαναπρογραμματισμός των δημοσιονομικών πόρων που αποφασίστηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Βερολίνου, η δεύτερη αναθεώρηση, η οποία τελεί υπό εξέλιξη, των κατευθυντήριων προγραμμάτων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (όπου συμπεριλαμβάνονται όλοι οι τρόποι μεταφορών), καθώς και ο προσδιορισμός ενός διευρωπαϊκού δικτύου εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών που θα είναι ανοικτό στον ανταγωνισμό, αποτελούν στοιχεία μιας νέας αντίληψης της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών εντός της διευρυμένης Ευρώπης. Πρόκειται για ένα θέμα που θα πρέπει να αποτελέσει τον πυρήνα της επόμενης αναθεώρησης των δημοσιονομικών προοπτικών.

Στο πλαίσιο αυτό, φαίνεται αναπόφευκτη η συμμετοχή της Ένωσης στον διάλογο σχετικά με την ουσιαστική αύξηση των κοινοτικών χρηματοδοτικών πόρων που διατίθενται για την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Αυτό σε καμία περίπτωση δεν προδικάζει τις υπό εξέλιξη εργασίες επί των νέων δημοσιονομικών προοπτικών, αλλά καταδεικνύει την ιδιαιτερότητα του διευρωπαϊκού δικτύου του οποίου ο χρονικός ορίζοντας υλοποίησης υπερβαίνει κατά πολύ το παραδοσιακό πλαίσιο δημοσιονομικού προγραμματισμού. Η μελλοντική αύξηση των χρηματοδοτικών πόρων που διατίθενται για την υλοποίηση των διευρωπαϊκών δικτύων θα καταστήσει δυνατή τη δημιουργία μεγάλων αξόνων με τους οποίους θα εξασφαλιστεί η σύνδεση των διαφόρων χωρών της διευρυμένης Ευρώπης.

### **3.5. Οι εγγυήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους πολιτικούς κινδύνους του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών**

Οι εγγυήσεις παρέχουν ουσιαστική υπηρεσία κατά τη δανειοληπτική δραστηριότητα, διότι προσφέρουν κάλυψη του σχετικού κινδύνου, ακόμη και αν οι εγγυήσεις δεν έχουν τη δημόσια προβολή που έχουν τα δάνεια. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι οι κανόνες επίβλεψης του δημοσίου ελλείμματος δεν αναφέρονται στις εγγυήσεις που παρέχουν τα κράτη και οι περιφέρειες. Ως εκ τούτου, οι κρατικές εγγυήσεις θα μπορούσαν να εξασφαλίσουν την απαραίτητη ευελιξία για την αντιμετώπιση των σημερινών δημοσιονομικών περιορισμών.

Ο τίτλος XV της Συνθήκης<sup>30</sup> αναφέρεται στη δυνατότητα κοινοτικής δράσης, η οποία λαμβάνει τη μορφή εγγύησης των έργων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Η εν λόγω δυνατότητα, η οποία διατυπώνεται με σαφέστατο τρόπο, σπάνια χρησιμοποιήθηκε έως σήμερα στον δημοσιονομικό κανονισμό του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, προκειμένου να θεσπιστεί, υπό μορφή ενίσχυσης, η κάλυψη του κόστους της πριμοδότησης των εγγυήσεων για δάνεια τα οποία χορηγούνται από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, όταν:

- το έργο θεωρείται αποδοτικό·

---

<sup>30</sup> Στη Συνθήκη γίνονται και άλλες αναφορές στις εγγυήσεις. Το άρθρο 103.1 προσδιορίζει ότι "κανένα κράτος μέλος δεν ευθύνεται για τις υποχρεώσεις ... άλλου κράτους μέλους, ούτε τις αναλαμβάνει με την επιφύλαξη των αμοιβαίων χρηματοοικονομικών εγγυήσεων για την από κοινού εκτέλεση ενός συγκεκριμένου έργου". Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων μπορεί και αυτή επίσης να παράσχει εγγυήσεις, σύμφωνα με το άρθρο 267, ακόμη και αν χρησιμοποιεί πολύ σπάνια τη συγκεκριμένη δυνατότητα.



- το έργο επωφελείται ήδη από τη διάθεση δημόσιας και ιδιωτικής χρηματοδότησης·
- το έργο λαμβάνει κοινοτικές επιχορηγήσεις·
- το έργο χρηματοδοτείται εν μέρει από το προϊόν των εσόδων της χρέωσης.

Εκτός από τις τρεις αυτές προϋποθέσεις, θα μπορούσε να ληφθεί υπόψη η προσφυγή σε εγγυήσεις ή ακόμη και σε κοινοτική δανειοδότηση<sup>31</sup>.

Για τις εξωτερικές δράσεις υπάρχει το Ταμείο Εγγυήσεων<sup>32</sup>, στο οποίο καταβάλλονται ποσά από τον κοινοτικό προϋπολογισμό για την κάλυψη των εν λόγω λειτουργιών. Το εν λόγω Ταμείο Εγγυήσεων του κοινοτικού προϋπολογισμού παρέχει επίσης εγγυήσεις για τα δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων σε τρίτες χώρες. Οι εν λόγω εγγυήσεις καλύπτουν επί του παρόντος τους πολιτικούς κινδύνους, δηλαδή τους κινδύνους λόγω μη μεταφοράς συναλλάγματος, απαλλοτρίωσης, ένοπλων συγκρούσεων και πολιτικών ταραχών, καθώς και εμπορικών κινδύνων. Μολαταύτα, το Συμβούλιο κάλεσε την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ETE) να καλύψει τον εμπορικό κίνδυνο μέσω μη κρατικών εγγυήσεων για το 30% των δανείων της.

Με βάση τις συγκεκριμένες δυνατότητες σε επίπεδο Ένωσης, η πολιτική απόφαση για μη υλοποίηση ενός έργου θα μπορούσε να ερμηνευτεί ως πολιτικός κίνδυνος περιβαλλοντικής, δημοσιονομικής, κ.λπ. αιτιολογίας· η εν λόγω ερμηνεία θα μπορούσε να επεκταθεί και στη μη υλοποίηση σχετικών έργων εντός του δικτύου, τα οποία είναι κρίσιμα από οικονομική άποψη για το έργο (κίνδυνος δικτύου), αλλά όχι στην υλοποίηση των επίσημων δεσμεύσεων της Ένωσης (άνοιγμα αγορών). Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα μπορούσε να παράσχει εγγυήσεις για τα έργα, από κοινού με τα κράτη μέλη που εμπλέκονται στα έργα αυτά και με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Ο βασικός ρόλος αυτών των εγγυήσεων είναι να καταδείξουν το ενδιαφέρον και την εμπιστοσύνη της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ένα συγκεκριμένο έργο. Θα πρόκειται για κοινές εγγυήσεις, το μεγαλύτερο βάρος των οποίων θα αναλαμβάνουν τα κράτη τα οποία θα ωφεληθούν από το έργο. Η συμμετοχή της ETE θα προσδίδει τεχνική αξιοπιστία σε αυτές της εγγυήσεις, δεδομένου ότι η ETE θα είναι επιφορτισμένη με την εκτίμηση της τρωτότητας του έργου στους καλυπτόμενους πολιτικούς κινδύνους, ιδίως στην περίπτωση που κράτος μέλος δε θα τηρούσε τις υποχρεώσεις του, ως προς τη δημιουργία μεταφορικών υποδομών ή θα άλλαζε προτεραιότητες δίχως διαβουλεύσεις με τα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη ή μέρη. Ως χαρακτηριστικό παράδειγμα μπορεί να αναφερθεί ότι αυτό θα ισοδυναμούσε με την εκτίμηση της οικονομικής ζημίας από την υλοποίηση μιας νέας οδικής διάνοιξης στις Άλπεις (διπλασιασμός της οδικής σήραγγας του Frejus, διάνοιξη του Mercantour) για το έργο Λυών-Τορίνο. Για την κάλυψη αυτών των εγγυήσεων, θα μπορούσε να δημιουργηθεί ένα ταμείο αλληλασφάλισης κινδύνων μεταξύ των διαφόρων έργων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Όπως

<sup>31</sup> Ο ίδιος προβληματισμός οδήγησε στη δημιουργία του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων (Fond Européen d'Investissement - ETE) το 1994. Το 2000, η αρμοδιότητα και η εμπειρογνώσκια στον εν λόγω τομέα ανελήφθησαν από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

<sup>32</sup> Κανονισμός 2728/94. Στο άρθρο 3 αναφέρεται: «τα κεφάλαια του Ταμείου πρέπει να ανέρχονται στο ενδεδειγμένο ύψος, που καλείται εφεξής "ποσό-στόχος". Το "ποσό-στόχος" ανέρχεται στο 10% του κεφαλαίου του συνόλου των τρεχουσών υποχρεώσεων της Κοινότητας»...Στο άρθρο 4 παράγραφος 1 αναφέρεται: «Οι καταβολές στο Ταμείο, που αναφέρονται στο άρθρο 2 πρώτη περίπτωση, ισούνται προς το 14% των πράξεων, μέχρις ότου τα κεφάλαια του Ταμείου ανέλθουν στο ποσό-στόχο».

συμβαίνει με όλα τα ασφαλιστικά συστήματα, το ταμείο αυτό θα προσφέρει αλληλασφάλιση η οποία θα καλύπτει τους κινδύνους όσο το δυνατόν περισσότερων έργων.

Θα μπορούσε να δημιουργηθεί ένα αποθεματικό υπό μορφή ανοικτού λογαριασμού, του οποίου τα χαρακτηριστικά θα πρέπει να καθορισθούν μαζί με την ΕΤΕ, το οποίο θα τροφοδοτείται από τα ασφάλιστρα που θα καταβάλουν οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις και οι ενδιαφερόμενες δημόσιες αρχές, μεταξύ και αυτών και η Ένωση.

Το ύψος του αποθεματικού αυτού θα είναι ανάλογο της πιθανότητας επέλευσης των καλυπτόμενων περιορισμένων κινδύνων. Η συνεισφορά του κοινοτικού προϋπολογισμού σε αυτό το αποθεματικό θα διασφαλίζεται από το κονδύλιο του προϋπολογισμού για τα διευρωπαϊκά δίκτυα, χωρίς να χρειασθεί να τροποποιηθεί ο ισχύων κανονισμός, ή ενδεχομένως από τις συνεισφορές των διαρθρωτικών ταμείων και του Ταμείου Συνοχής. Οι πρακτικές συνέπειες αυτής της προσέγγισης θα πρέπει να μελετηθούν στο πλαίσιο των εργασιών επί των νέων δημοσιονομικών προοπτικών.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η χρηματοδότηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών εντός της διευρυμένης Ευρωπαϊκής Ένωσης θα απαιτήσει στο μέλλον:

- την προώθηση της συμμετοχής ιδιωτικών κεφαλαίων, δια καινοτόμων μέσων, προκειμένου να ξεπεραστούν οι σημερινές συνθήκες οι οποίες εμποδίζουν τη γενίκευση των κοινοπραξιών δημοσίου και ιδιωτικού τομέα·
- τη διασφάλιση της συνοχής και της συμπληρωματικότητας μεταξύ των δομών που καλούνται να διαχειριστούν αυτό το είδος έργων, κυρίως μέσω της εφαρμογής μεθόδων και εργαλείων ενιαίας διαχείρισης και της συγκρότησης νέων διασυνοριακών οντοτήτων·
- την αναθεώρηση, στο πλαίσιο του ήδη δρομολογηθέντος διαλόγου επί των μελλοντικών δημοσιονομικών προοπτικών, του επιπέδου των κοινοτικών χρηματοδοτικών πόρων.

## **ΜΕΡΟΣ ΙΙ – ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΛΕΔΙΟΔΙΩΝ**

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα **συστήματα ηλεκτρονικής είσπραξης οδικών τελών**, που καλούνται επίσης «συστήματα τηλεδιοδίων», εισήχθησαν στις αρχές της δεκαετίας του '90 στους αυτοκινητοδρόμους των ευρωπαϊκών χωρών, οι οποίοι έχουν παραχωρηθεί σε φορείς εκμετάλλευσης, εκεί όπου η είσπραξη τελών χρησιμεύει στη χρηματοδότηση της κατασκευής και της συντήρησης των υποδομών. Ο κυριότερος σκοπός τους είναι να μειωθεί ο χρόνος διέλευσης από τους σταθμούς διοδίων και, επομένως, να αυξηθεί το δυναμικό τους. Έχουν εισαχθεί διάφορα συστήματα, σε τοπικό και κατόπιν σε εθνικό επίπεδο, αλλά είναι ασύμβατα μεταξύ τους. Η κατάσταση αυτή δημιούργησε καινούριες δυσκολίες στους οδηγούς αυτοκινήτων, οι οποίοι, εάν επιθυμούσαν να εγγραφούν συνδρομητές σε αυτά τα συστήματα, θα έπρεπε (μερικές φορές και εντός του ιδίου πολεοδομικού συγκροτήματος) να επικολλήσουν διάφορες αναγνωριστικές κάρτες στο παρμπρίζ του οχήματός τους. Η Ιταλία, η Πορτογαλία, η Γαλλία, η Ελβετία, η Σλοβενία και η Νορβηγία διαθέτουν εθνικά συστήματα, αλλά ασύμβατα μεταξύ τους. Η αύξηση της διεθνούς κυκλοφορίας καταλήγει σήμερα στο να τεθεί το ζήτημα της διαλειτουργικότητας των εν λόγω συστημάτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Επιπλέον, και ιδίως σε περιόδους αιχμής ή σε ορισμένα πολύ βεβαρημένα σημεία του ευρωπαϊκού οδικού δικτύου που παρουσιάζουν χρόνια προβλήματα, **η διέλευση από τους σταθμούς διοδίων προκαλεί συμφόρηση, επιβραδύνσεις, ατυχήματα και συμβάντα**, που είναι εις βάρος των χρηστών των οδών και του περιβάλλοντος. Με τα τηλεδιόδια, αντιθέτως, καθίσταται δυνατόν να επικεντρωθεί ο μηχανισμός μεταφορών στον χρήστη και στο όχημά του. Τα τηλεδιόδια αποτελούν ένα εξαιρετικό εργαλείο για τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, εφόσον είναι διαθέσιμος επαρκής αριθμός εξοπλισμένων λωρίδων στους σταθμούς διοδίων και είναι υψηλός ο αριθμός των συνδρομητών (κατά συνέπεια και ο αριθμός των εξοπλισμένων οχημάτων). Με τον τρόπο αυτόν, μπορεί να διαχωριστεί πρώτα απ' όλα η κυκλοφορία των συνδρομητών από τους περιστασιακούς χρήστες, κατά την άφιξη στον σταθμό διοδίων ή στις οδούς πρόσβασης σε αυτόν. Οι συνδρομητές τότε μπορούν να περάσουν από χωριστές λωρίδες, όπου δεν θα έχουν να εκτελέσουν κανέναν χειρισμό και όπου θα συνεχίσουν να κινούνται, ακόμη και με πολύ μειωμένη ταχύτητα, χωρίς να χρειαστεί να σταματήσουν. Αυτό ισχύει ακόμη και αν η λωρίδα διαθέτει αυτόματες ανυψούμενες μπάρες, γιατί οι διαστάσεις της έχουν μελετηθεί για τον σκοπό αυτόν. Ενώ η μέγιστη ροή μιας λωρίδας εξοπλισμένης με αυτόματο μηχάνημα που δέχεται τραπεζικές κάρτες ή μιας λωρίδας με υπάλληλο διοδίων ανέρχεται σε 120 οχήματα την ώρα, μια λωρίδα με τηλεδιόδια μπορεί να διεκπεραιώσει 200 με 300 οχήματα την ώρα, ανάλογα με τη διαμόρφωσή της.

Με την εξάλειψη αυτών των σημείων συμφόρησης και τη διευκόλυνση της ροής της κυκλοφορίας, τα τηλεδιόδια καθιστούν επίσης δυνατή τη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και άρα τη βελτίωση της ασφάλειας των χρηστών των οδών. Με τον περιορισμό των συναλλαγών σε χρήμα στους σταθμούς διοδίων, μπορούν επίσης να μειωθούν οι κίνδυνοι που συνδέονται με τις χρηματοποστολές όσον αφορά τη μεταφορά των ποσών αυτών.

Τα τηλεδιόδια είναι, τέλος, το δυναμικό κλειδί για την **ανάπτυξη της Κοινωνίας της Πληροφορίας στην οδική κυκλοφορία**, αφού ο ίδιος εξοπλισμός που θα είναι

εγκατεστημένος επί των οχημάτων θα καταστήσει δυνατή την ανάπτυξη τηλεματικών υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας και συστημάτων ασφαλείας που θα προορίζονται για τους ταξιδιώτες: αυτόματη επείγουσα κλήση σε περίπτωση ατυχήματος, πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τις συνθήκες της κυκλοφορίας ή σχετικά με τον χρόνο της διαδρομής... Συμβάλλουν, κατά συνέπεια, στην ενίσχυση της ευρωπαϊκής βιομηχανίας ηλεκτρονικών, η οποία βρίσκεται στην αιχμή της τεχνολογίας σε αυτόν τον τομέα και η οποία ζητεί να τεθούν σε εφαρμογή τεχνικά πρότυπα, με τα οποία αποτρέπεται ο κατακερματισμός της αγοράς. Εξάλλου, οι κατασκευαστές αυτοκινήτων θα έχουν επίσης τη δυνατότητα να ενσωματώσουν τον εξοπλισμό τηλεδιοδίων στα καινούρια τους οχήματα.

## 2. Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΗΣ

Σήμερα τα συστήματα τηλεδιοδίων βασίζονται όλα στην **τεχνολογία μικροκυμάτων μικρής εμβέλειας**, της οποίας υπάρχουν στην αγορά πολλές παραλλαγές. Οι εργασίες τυποποίησης πραγματοποιήθηκαν επί σειρά πολλών ετών στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Τυποποίησης (CEN), και ολοκληρώθηκαν τον Ιανουάριο του 2003 με την έγκριση ενός σχεδίου οριστικού προτύπου. Το εν λόγω σχέδιο περιλαμβάνει μολαταύτα δύο παραλλαγές.

Το 1997 είχαν ψηφισθεί από την CEN τα **προκαταρκτικά πρότυπα**, τα οποία όμως δεν εξασφάλιζαν τη συμβατότητα μεταξύ των συστημάτων και άφηναν περιθώριο για διαφορετικές ερμηνείες. Αυτό οδήγησε στο να υπάρχουν σήμερα στην Ευρώπη οι δύο παραλλαγές που προαναφέρθηκαν. Επίσης, εκτός των εν λόγω προκαταρκτικών προτύπων υπάρχουν και πολλά άλλα παλαιότερα συστήματα, τα οποία έχουν ευρέως αναπτυχθεί και εκ των οποίων ορισμένα έχουν μεγάλο αριθμό συνδρομητών.

Ως εκ τούτου, χρειάζεται μια κοινοτική οδηγία η οποία θα διασφαλίζει τη μετάβαση προς την μελλοντική διαλειτουργικότητα των διαφόρων συστημάτων προς όφελος των χρηστών, ειδάλλως υπάρχει κίνδυνος να συνεχίσουν τα διάφορα κράτη μέλη της Ένωσης να εγκρίνουν τεχνικώς ασύμβατα μεταξύ τους εθνικά συστήματα τηλεδιοδίων, δημιουργώντας έτσι επιπρόσθετες δυσχέρειες στη διεθνή οδική κυκλοφορία και παρεμβάλλοντας εμπόδια στην ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Πράγματι, χωρίς την εν λόγω οδηγία, οι οδηγοί θα πρέπει να εξοπλίσουν τα οχήματά τους με πολλά εθνικά ηλεκτρονικά κουτιά, ούτως ώστε να μπορούν να κυκλοφορούν ανεμπόδιστα στο ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο.

Η εν λόγω οδηγία βασίζεται στις προπαρασκευαστικές εργασίες που εκτελέστηκαν εντός των προγραμμάτων πλαισίων έρευνας και ανάπτυξης και στο πλαίσιο των διευρωπαϊκών δικτύων.

## 3. Η ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΟΔΙΩΝ ΚΑΙ Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΑ ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Η χρήση των τηλεδιοδίων ξεκίνησε αρχικά σε ορισμένες χώρες, αλλά τώρα γενικεύεται σε ολόκληρη την Ευρώπη. Πράγματι, εδώ και λίγο καιρό, ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες εισάγουν τη χρήση τηλεδιοδίων ή προβλέπουν την εισαγωγή της, ως εργαλείου πολιτικής για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, είτε σε αστικές ζώνες (Κάτω Χώρες, Ηνωμένο Βασίλειο), είτε για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων (τα

βαρέα φορτηγά οχήματα στη Γερμανία, στην Αυστρία και στην Ελβετία). Κάποιες από αυτές τις χώρες στρέφονται προς πλέον πρόσφατες τεχνολογίες, όπως ο δορυφορικός εντοπισμός θέσης (ονομαζόμενος GNSS : GPS κατόπιν GALILEO) σε συνδυασμό με τις κινητές επικοινωνίες (σύμφωνα με το πρότυπο GSM/GPRS). Με την επιλογή αυτή αποφεύγουν ιδίως πολυδάπανες επενδύσεις για τον εξοπλισμό των οδικών δικτύων τους και είναι σε θέση να χρησιμοποιήσουν την πλέον προηγμένη τεχνολογία, υπολογίζοντας στην ανάπτυξη των συστημάτων δορυφορικής πλοήγησης, και ιδιαίτερα στο σύστημα GALILEO. Διαλέγουν επομένως μια τεχνολογία αναφοράς για τη μελλοντική ανάπτυξη των οδικών μεταφορών. Χωρίς να αναμένεται η επιχειρησιακή θέση σε λειτουργία του προγράμματος GALILEO το 2008, το πρόδρομο σύστημα EGNOS θα είναι σε θέση, ήδη από το 2004, να προσφέρει ακρίβεια εντοπισμού ανώτερη από εκείνη που παρέχει το GPS μόνο του. Ο συνδυασμός του δορυφορικού εντοπισμού θέσης με τις κινητές επικοινωνίες αποτελεί επίσης τη μόνη λύση που καθιστά δυνατή την εύκολη «είσπραξη τελών ζώνης», δηλαδή τη χρέωση των οχημάτων που εισέρχονται σε μια δεδομένη γεωγραφική ζώνη ή εξέρχονται από αυτήν (ένα αστικό πολεοδομικό συγκρότημα, για παράδειγμα). Άλλες χώρες προτιμούν πάντως συντηρητικότερη επιλογή, που είναι συνάρτηση των πολιτικών τους για τη χρέωση τελών και της τοπολογίας του δικτύου τους, και συνεχίζουν να επιλέγουν την τεχνολογία μικροκυμάτων.

Καμία άλλη τεχνολογία πλην αυτών που βασίζονται στα μικροκύματα ή στο ζεύγος GPS/GSM δεν προβλέπεται επί του παρόντος στα κράτη μέλη για την εγκατάσταση νέων συστημάτων διοδίων.

Συνεπώς μελλοντικά τα τηλεδιόδια στην Ευρώπη θα βασίζονται στην πολλαπλή χρήση τριών τεχνολογιών, οι οποίες θα μπορούσαν να δημιουργήσουν πραγματικές δυσκολίες στους ταξιδιώτες. Επί παραδείγματι, πρέπει να εξετασθεί η κατάσταση όσον αφορά τα βαρέα φορτηγά οχήματα. Τα εν λόγω οχήματα πρέπει ήδη, εδώ και μερικά χρόνια, να καταβάλλουν ένα τέλος στην Ελβετία, η οποία είναι η χώρα υποχρεωτικής διέλευσης για σημαντικό μέρος της κυκλοφορίας μέσω των Άλπεων. Λόγω αυτού, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα πολύπλοκο μηχανήμα εγκατεστημένο στην καμπίνα του οδηγού, το οποίο πρέπει να είναι ορατό από έξω από τους αστυνομικούς ή τους τελωνειακούς, ώστε να είναι δυνατός ο οπτικός έλεγχος της λειτουργίας του και της ορθής χρήσης του. Το ελβετικό σύστημα συνδυάζει τη χρήση του συστήματος μικροκυμάτων DSRC και του GPS. Η Αυστρία ανακοίνωσε στα τέλη Μαΐου του 2002 την απόφασή της να θέσει σε εφαρμογή ένα διαφορετικό σύστημα, που θα βασίζεται αποκλειστικά στο DSRC, αλλά εξυπηρετεί επίσης την πολιτική χρέωσης των βαρέων φορτηγών οχημάτων. Η Γερμανία ανακοίνωσε παρόμοια απόφαση τον Ιούνιο του 2002, με συνδυασμένη χρήση των τριών τεχνολογιών. Η κατάσταση αυτή θα περιπλακεί ακόμη περισσότερο, όταν και άλλες ευρωπαϊκές χώρες, όπως οι Κάτω Χώρες και το Ηνωμένο Βασίλειο, θα καθιερώσουν τη χρέωση των βαρέων φορτηγών οχημάτων ή όταν ορισμένες χώρες, όπως η Γαλλία, θα επιτρέψουν στα βαρέα φορτηγά οχήματα να χρησιμοποιούν τα σημερινά εθνικά τους τηλεδιόδια (η Ιταλία το επιτρέπει ήδη). Είναι αποδεκτό να πρέπει οι οδηγοί των βαρέων φορτηγών οχημάτων να κουβαλούν τελικά γύρω στα έξι με επτά ηλεκτρονικά κουτιά (που μπορούν να φτάσουν τα 1,5 με 2,5 dm<sup>3</sup> και το 1 με 2 kg το καθένα) στην καμπίνα τους, απλώς και μόνο για την καταβολή των οδικών τελών; Επιπλέον, λόγω της τιμής αυτού του εξοπλισμού, η κατάσταση γίνεται απαράδεκτη.

Επομένως, είναι επείγον να διατεθούν υποχρεωτικά στους οδηγούς που εκτελούν διεθνείς μεταφορές ηλεκτρονικά κουτιά τα οποία θα είναι σε θέση να "διαβάζουν"

όλα τα συστήματα που χρησιμοποιούνται στην Ευρώπη. Σύμφωνα με τον σχετικό βιομηχανικό κλάδο, αυτό είναι εφικτό και δεν επιφέρει σημαντική αύξηση της τιμής του ηλεκτρονικού κουτιού. Πράγματι, ορισμένοι κατασκευαστές θεωρούν ότι, από μια τιμή γύρω στα 20 ευρώ για ένα ηλεκτρονικό κουτί που θα μπορεί να επικοινωνεί με ένα μόνο σύστημα μικροκυμάτων, θα περάσουμε σε μια τιμή γύρω στα 25 ευρώ για ένα διαλειτουργικό ηλεκτρονικό κουτί, το οποίο θα διαβάζει όλα τα συστήματα μικροκυμάτων τα οποία λειτουργούν στην Ένωση. Η πραγματική αύξηση της τιμής των κουτιών θα συνδέεται με την προσθήκη του δορυφορικού συστήματος και της κινητής τηλεφωνίας. Εντούτοις, η τιμή ενός κουτιού που είναι σε θέση να επικοινωνεί με δορυφόρους δεν αυξάνεται σημαντικά με την προσθήκη του μηχανισμού ανάγνωσης συστημάτων με μικροκύματα.

Συν τοις άλλοις, επειδή ο τρόπος λειτουργίας του κάθε κουτιού είναι διαφορετικός, υπάρχει ο κίνδυνος - και θα αυξηθεί - οι οδηγοί των φορτηγών να κάνουν σφάλματα στη χρήση, που συνεπάγονται ακούσιες παραβάσεις της νομοθεσίας (εσφαλμένη δήλωση του ρυμουλκούμενου ή του αριθμού των αξόνων, για παράδειγμα) και που δημιουργούν επομένως λεπτές καταστάσεις, τόσο για τους χρήστες, όσο και για τους φορείς εκμετάλλευσης. Επομένως χρειάζεται παρέμβαση για την εναρμόνιση και την ορθολογική κατασκευή των κουτιών.

#### 4. ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

Η παρούσα οδηγία αναγγέλθηκε στη Λευκή Βίβλο για την πολιτική μεταφορών, με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών». Στη Λευκή Βίβλο προβλέπονται οι αναγκαίες προϋποθέσεις για να εξασφαλισθεί, το συντομότερο δυνατόν, η δημιουργία **μιας «ευρωπαϊκής υπηρεσίας» τηλεδιοδίων** σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο στο οποίο επιβάλλονται τέλη. Η υπηρεσία αυτή θα βασίζεται στην ακόλουθη αρχή : «μία σύμβαση ανά πελάτη, ένα κουτί ανά όχημα».

Πρέπει να σημειωθεί ότι η οδηγία δεν ασχολείται με το θέμα αυτής καθεαυτής της πολιτικής για τη χρέωση τελών· δεν προδικάζει τις πιθανές επιλογές όσον αφορά τις μελλοντικές πολιτικές χρέωσης. Οι τεχνικές λύσεις που επελέγησαν επιτρέπουν, αντιθέτως, να τεθούν σε εφαρμογή όλες οι πολιτικές οι οποίες προβλέπονται επί του παρόντος, τόσο σε επίπεδο Ένωσης, όσο και σε επίπεδο κρατών μελών. Και, **με την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των συστημάτων διοδίων στην εσωτερική αγορά, η οδηγία θα διευκολύνει την εφαρμογή μιας πολιτικής για τη χρέωση των υποδομών σε ευρωπαϊκή κλίμακα.** Με τις προβλεπόμενες τεχνολογίες καθίσταται δυνατή η κάλυψη του συνόλου των υποδομών - αυτοκινητοδρόμων, οδών, γεφυρών, σηράγγων, ... - και των οχημάτων - βαρέων φορτηγών οχημάτων, ελαφρών οχημάτων, μοτοσικλετών, ...

#### 5. ΘΕΣΗ ΣΕ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΤΟΧΟΥ

Έχουν πραγματοποιηθεί, από τους φορείς εκμετάλλευσης των αυτοκινητοδρόμων, σημαντικές επενδύσεις (της τάξεως αρκετών εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ για κάθε δίκτυο) για την εγκατάσταση των συστημάτων τους, που αρχικά προορίζονταν να προσφέρουν περισσότερη άνεση στους οδηγούς ελαφρών οχημάτων. Χρειάζεται να ληφθούν υπόψη οι επενδύσεις αυτές, καθώς και η λογιστική και τεχνική τους απόσβεση, ώστε να υπάρξει προοδευτική μετάβαση προς διαλειτουργικά συστήματα στο πλαίσιο της «ευρωπαϊκής υπηρεσίας». Εκτός του πλαισίου της εν λόγω

ευρωπαϊκής υπηρεσίας, θα μπορούν να διατηρηθούν τα σημερινά εθνικά ή τοπικά συστήματα, για τις τοπικές εφαρμογές, μέχρι την κατάργησή τους. Όμως, η υποχρέωση των φορέων εκμετάλλευσης να θέσουν στη διάθεση των χρηστών που το επιθυμούν διαλειτουργικούς δέκτες θα μειώσει αισθητά τις συνέπειες της εν λόγω κατάστασης για τους χρήστες.

Με αυτή την πορεία, τα υπάρχοντα συστήματα θα μπορέσουν να καταλήξουν σε διαλειτουργικότητα. Παρ' όλα αυτά, ορισμένες χώρες, που ήδη προαναφέρθηκαν, επιθυμούν να εισαγάγουν τηλεδιάδια για τα βαρέα φορτηγά οχήματα κατά το 2003 – 2004. Ορισμένες πόλεις, όπως η Ρώμη ή το Λονδίνο, αποφάσισαν να καθιερώσουν διάδια για να ελέγξουν την πρόσβαση των οχημάτων στο κέντρο της πόλης. Είναι άρα σημαντικό να προσδιορισθούν, ήδη από τώρα, οι τεχνικές κατευθύνσεις, προκειμένου να εξασφαλισθεί η διαλειτουργικότητα των μελλοντικών συστημάτων. Η αγορά, εξ άλλου, ζητά ένα σύστημα αναφοράς για το μέλλον.

Για να ανταποκριθεί σε αυτόν τον διττό προβληματισμό, η «ευρωπαϊκή υπηρεσία τηλεδιαδίων» θα βασισθεί σε μια βραχυπρόθεσμη λύση (με χρονικό ορίζοντα το 2005), που λαμβάνει υπόψη τα υφιστάμενα συστήματα, κατόπιν σε μια μακροπρόθεσμη λύση (με χρονικό ορίζοντα το 2008 - 2012), που αποφασίζεται και παρουσιάζεται ήδη από σήμερα.

Η Επιτροπή καλεί τους κατασκευαστές του κλάδου να συνεχίσουν τη δράση η οποία θα οδηγήσει, το συντομότερο δυνατόν, στην έγκριση κοινών προτύπων για τις τρεις τεχνολογίες.

## **6. ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟΥ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ ΘΕΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΙΝΗΤΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΜΕ ΤΙΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΜΙΚΡΟΚΥΜΑΤΩΝ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΑ ΚΑΙ ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΑ, ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΗ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΗΣ ΠΛΕΟΝ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ**

Αυτός ο συνδυασμός, που παρουσιάζεται στο άρθρο 2, έχει σκοπό **να καταστήσει δυνατή τη χρέωση του δικτύου χωρίς να χρειασθεί να κατασκευασθούν νέοι σταθμοί διαδίων**. Για τη γενίκευση των πολιτικών χρέωσης τελών χρειάζεται να χρησιμοποιηθούν νέες τεχνολογικές λύσεις, που καθιστούν δυνατή την κάλυψη του συνόλου των οδικών υποδομών. Πράγματι, δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί η κατασκευή λωρίδων διαδίων σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων των αστικών κέντρων, για λόγους που άπτονται τόσο των οικονομικών πλευρών του θέματος, όσο και θεμάτων περιβάλλοντος και ασφαλείας.

Η πρόταση στηρίζεται στη χρήση νέων τεχνολογιών, οι οποίες είναι ήδη διαθέσιμες: το ζεύγος GNSS / GSM, σε συνδυασμό με τις τεχνολογίες μικροκυμάτων που σήμερα χρησιμοποιούνται ήδη στην Ένωση και είναι ευρύτατα διαδεδομένες. Αυτές οι τρεις τεχνολογίες είναι οι μόνες που μπορούν να προβλεφθούν σήμερα για τα νέα συστήματα διαδίων στην Ευρώπη.

**Η χρήση τεχνολογιών δορυφορικού εντοπισμού θέσης και κινητής τηλεφωνίας θεωρείται προτιμότερη για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιαδίων**, καθώς και για όλα τα καινούρια εθνικά συστήματα, λαμβανομένης υπόψη της μεγαλύτερης ευελιξίας τους και της καλύτερης αντιστοιχίας τους με τις νέες κοινοτικές πολιτικές χρέωσης τελών. Άλλωστε, πρόκειται για συστατικά στοιχεία πολλών ενεργών συστημάτων ασφαλείας με τα οποία οι κατασκευαστές



αρχίζουν να εξοπλίζουν τα οχήματά τους. Πάντως, οι φορείς εκμετάλλευσης που επιθυμούν να χρησιμοποιούν τα συστήματα μικροκυμάτων στα νέα συστήματα έχουν αυτή τη δυνατότητα έως το 2008.

Η επιλογή αυτή εγγυάται τη διατήρηση των επενδύσεων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες, ενώ λαμβάνεται ταυτοχρόνως υπόψη ότι οι προτερήματα των νέων τεχνολογιών θα επιβληθούν αναπόφευκτα στο εγγύς μέλλον. Πόσο μάλλον αφού θα μπορέσουν να ανοίξουν τον δρόμο για τις νέες υπηρεσίες με προστιθέμενη αξία, προοριζόμενες για τους ταξιδιώτες, οι οποίες αναφέρθηκαν στην εισαγωγή. Η εν λόγω επιλογή δίνει επίσης την ευχέρεια στους φορείς εκμετάλλευσης να επιλέξουν τη λύση που ταιριάζει περισσότερο στο πρόβλημά τους, εξασφαλίζοντας ταυτοχρόνως τους απαραίτητους όρους για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων.

**7. Η ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΛΥΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ: Η ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΗ ΛΥΣΗ ΘΑ ΕΠΙΒΛΗΘΕΙ ΓΙΑ ΤΑ ΝΕΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟ 2008 ΚΑΙ ΘΑ ΓΕΝΙΚΕΥΘΕΙ ΑΠΟ ΤΟ 2012.**

Το 2008, οι τεχνολογίες μικροκυμάτων οι οποίες επινοήθηκαν ήδη από τη δεκαετία του '70 θα έχουν πάνω από τριάντα χρόνια και θα θεωρούνται απαρχαιωμένες εν συγκρίσει με τις νέες προόδους της τεχνολογίας, ακόμη και εάν εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται στα δίκτυα των αυτοκινητοδρόμων. Αντιθέτως, η λύση του δορυφόρου, η οποία θα ενισχυθεί από την πλήρη εφαρμογή του GAGILEO το 2008, θα είναι ώριμη και θα έχει όλο το χρόνο όχι μόνο να αποδείξει την αξία της, αλλά και να αποκομίσει την αναγκαία πείρα για να υποστηρίξει από μόνη της την ευρωπαϊκή υπηρεσία τηλεδιοδίων. Ειδικότερα, το δύσκολο πρόβλημα του ελέγχου της απάτης, το οποίο σήμερα επιλύεται με πολύπλοκα μέσα επικοινωνίας μικρής εμβέλειας μεταξύ εδάφους και οχήματος, θα πρέπει να μπορεί να επιλυθεί ευκολότερα με την εμφάνιση των νέων λύσεων.

Υπάρχει επίσης ο φόβος μήπως μέχρι το 2008 γίνουν εκ νέου απόπειρες εισαγωγής καινούριων συστημάτων με μικροκύματα που θα προκαλέσουν νέα προβλήματα τεχνικής διαλειτουργικότητας.

Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η οδηγία σημειώνει ότι το 2008 πρέπει να επιλεγεί η δορυφορική λύση, η οποία συνίσταται στον συνδυασμό του εντοπισμού θέσης μέσω δορυφόρου και των κινητών επικοινωνιών, αντί των τεχνολογιών που βασίζονται στα μικροκύματα, για όλα τα νέα συστήματα που θα τεθούν σε λειτουργία κατά τη συγκεκριμένη ημερομηνία στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων. Για να διατηρηθούν οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν ή σχεδιάστηκαν πρόσφατα σε ορισμένες χώρες, ειδικότερα στην Αυστρία, στην Ισπανία, στη Γαλλία, στην Ελλάδα, στην Πορτογαλία και στην Ιταλία, τα συστήματα μικροκυμάτων τα οποία είναι ακόμη σε λειτουργία μπορούν παρ' όλα αυτά να εξακολουθήσουν να χρησιμοποιούνται, αλλά θα πρέπει να εκπονηθεί μια στρατηγική μετάβασης για το 2010, σε όλες τις χώρες που εξακολουθούν να τα χρησιμοποιούν. Η μετάβαση πρέπει να ολοκληρωθεί το 2012.

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα υφιστάμενα αυτή τη στιγμή προβλήματα όσον αφορά τη χρήση της δορυφορικής λύσης έχουν εξετασθεί και επιλυθεί όπως αρμόζει, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2007. Σε περίπτωση που η εν λόγω έκθεση, η οποία θα καταρτιστεί σε συνεργασία με την

επιτροπή τηλεδιοδίων, καταδειξεί ότι τα συστήματα που βασίζονται στις δορυφορικές τεχνολογίες και στην κινητή τηλεφωνία εξακολουθούν να παρουσιάζουν προβλήματα ως προς τη χρήση τους, η Επιτροπή θα υποβάλει πρόταση με σκοπό να καταστήσει δυνατή τη συνέχιση της παράλληλης χρήσης των συστημάτων μέσω δορυφόρου/κινητής τηλεφωνίας και των συστημάτων μικροκυμάτων.

Πρέπει επίσης να υπογραμμιστεί ότι η επιλογή της τεχνικής λύσης που θα βασίζεται στις δορυφορικές τεχνολογίες και στις κινητές επικοινωνίες θα επιτρέψει επιπλέον να εξαλειφθούν οι μπάρες των διοδίων για την πλειονότητα των χρηστών, οι οποίοι θα μπορούν να πληρώνουν χωρίς να σταματούν. Θα διατηρηθούν μόνο κάποιες ελάχιστες εγκαταστάσεις για τους μη συχνούς και τους μη εξοπλισμένους χρήστες.

Σε αυτό το πλαίσιο, είναι εξαιρετικά σημαντικό οι κατασκευαστές να διασφαλίσουν ότι η διαδικασία εναρμόνισης εντός των Ευρωπαϊκών Οργανισμών Τυποποίησης θα ολοκληρωθεί όχι μόνο για τις τεχνολογίες μικροκυμάτων, αλλά κυρίως για τις τεχνολογίες που βασίζονται στις δορυφορικές τεχνολογίες και στις κινητές επικοινωνίες.

## **8. ΤΟ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ**

Οι τεχνικοί και συμβατικοί όροι εφαρμογής, που είναι αναγκαίοι για την πλήρη ανάπτυξη της «ευρωπαϊκής υπηρεσίας», επί των τεχνικών βάσεων που περιγράφηκαν ανωτέρω, θα μελετηθούν από την επιτροπή που ορίζεται στο άρθρο 5.

Η υπηρεσία θα αναπτυχθεί σε δύο στάδια:

- για τα τηλεδιόδια των βαρέων φορτηγών οχημάτων και των πούλμαν, από το 2005,
- για τα ιδιωτικά αυτοκίνητα, από το 2010.

Έως το 2010, η τεχνολογική πρόοδος θα έχει καταστήσει δυνατή την ενσωμάτωση σε όλα τα τετράτροχα οχήματα ενός εξοπλισμού που θα επικοινωνεί προς τα έξω μέσω των διεπαφών μικροκυμάτων, GSM/GPRS και GNSS, και θα υποστηρίζει διάφορες τηλεματικές υπηρεσίες, μεταξύ των οποίων τα τηλεδιόδια. Αυτό το τεχνολογικό άλμα, που έχει ήδη ξεκινήσει, θα οδηγήσει σε μείωση του κόστους του εξοπλισμού ενός οχήματος στο σημερινό επίπεδο μιας αναγνωριστικής κάρτας μικροκυμάτων, ήτοι από 20 έως 50 ευρώ.

Με την ευρωπαϊκή υπηρεσία θα μπορέσουν να τεθούν πλήρως σε εφαρμογή οι πολιτικές χρέωσης των βαρέων φορτηγών οχημάτων και οι πολιτικές ελέγχου της κυκλοφοριακής συμφόρησης στις αστικές ζώνες μέσω της χρέωσης τελών, πολιτικές τις οποίες επιθυμούν να εισαγάγουν η Ευρωπαϊκή Ένωση ή τα κράτη μέλη. Όντως, εκτός από την καταλληλότητά του για την «είσπραξη τελών ζώνης», όπως ορίζεται ανωτέρω, με τον δορυφορικό εντοπισμό θέσης, σε συνδυασμό με την κινητή τηλεφωνία, αποφεύγεται ο εκ των υστέρων εξοπλισμός των οδικών δικτύων που δεν έχουν τις ανάλογες διαστάσεις για την είσπραξη διοδίων.

Με χρονικό ορίζοντα το 2010 θα έχει επομένως εξασφαλισθεί η διαλειτουργικότητα μεταξύ των εθνικών τηλεδιοδίων, με την ανάπτυξη μιας «ευρωπαϊκής υπηρεσίας» που θα προσφέρεται σε όλων των ειδών τους πελάτες.

## 9. Η ΘΕΣΗ ΣΕ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ : ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Οι βασικές αρχές της ευρωπαϊκής υπηρεσίας περιγράφονται στο άρθρο 3. Προσφέρεται από όλους τους διαχειριστές υποδομών διοδίων και καθιστά δυνατή την πραγματική επικέντρωση του μηχανισμού οδικών μεταφορών στον ταξιδιώτη. Ανοικτή σε όλους και προσβάσιμη σε ολόκληρο το δίκτυο μέσω μίας και μόνης σύμβασης συνδρομής, θα εξασφαλίσει μια ενιαία διεπαφή μεταξύ του πελάτη και των διαχειριστών υποδομών, τηρουμένων των γενικών βασικών αρχών της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, ιδίως όσον αφορά την προστασία της ιδιωτικής ζωής και των προσωπικών ηλεκτρονικών δεδομένων.

Χρειάζεται επακριβής καθορισμός των όρων της ευρωπαϊκής υπηρεσίας, καθώς και πολυάριθμα τεχνικά συνοδευτικά μέτρα. Για παράδειγμα, πρέπει να συναφθεί πρωτόκολλο συμφωνίας μεταξύ των ευρωπαϊκών διαχειριστών υποδομών, για την ανάπτυξη της εν λόγω υπηρεσίας και την καθιέρωση ενός συστήματος αντιστάθμισης.

Η Επιτροπή έχει αναλάβει τον καθορισμό της «ευρωπαϊκής υπηρεσίας» και λαμβάνει τις αναγκαίες προς τούτο τεχνικές αποφάσεις, σύμφωνα με τη διαδικασία επιτροπής, στην οποία αναφέρεται το άρθρο 5 της οδηγίας. Η οδηγία προβλέπει, στο άρθρο 5 της πρότασης, τη σύσταση επιτροπής, η οποία επικουρεί την Επιτροπή και αποτελείται από αντιπροσώπους των κρατών μελών, οι οποίοι διαθέτουν πρακτική πείρα στον τομέα της ηλεκτρονικής είσπραξης τελών, καθώς και στον τομέα της εκμετάλλευσης των οδών. Η επιτροπή αυτή δεν υπάρχει επί του παρόντος, άρα θα πρέπει να δημιουργηθεί. Θα στηρίζεται στα πορίσματα των ερευνητικών έργων τα οποία εκτελέστηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος πλαισίου για την έρευνα και την ανάπτυξη, καθώς και στο πλαίσιο των διευρωπαϊκών δικτύων. Έχουν ήδη διεξαχθεί σχετικές προπαρασκευαστικές εργασίες υπό την αιγίδα της Επιτροπής, με τη σύμπραξη των εθνικών διοικητικών αρχών, των διαχειριστών υποδομών και των αντίστοιχων βιομηχανικών κλάδων.

Θα πρέπει να εξετασθούν τα ακόλουθα ζητήματα, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι ο παρών κατάλογος είναι διεξοδικός:

- ακριβής ορισμός της παρεχόμενης υπηρεσίας: ειδικότερα, λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές της υπηρεσίας, της ποιότητας της υπηρεσίας και του επιπέδου ανάπτυξης της στους σταθμούς διοδίων, με σκοπό να περιορισθούν οι ουρές αναμονής, οι επιβραδύνσεις και τα κάθε είδους περιστατικά που προκαλούνται κατά την είσπραξη των διοδίων. Θα εξετασθούν επίσης τα μέσα πληρωμής που συνδέονται με τη σύμβαση συνδρομής, καθώς και η εξυπηρέτηση μετά την πώληση...
- ορισμός των «εφαρμογών τηλεδιοδίων»: δηλαδή ενός ενιαίου τρόπου χρήσης του εξοπλισμού τηλεδιοδίων. Για να δοθεί ένα παράδειγμα, μια τραπεζική έξυπνη κάρτα και μια έξυπνη κάρτα για το σύστημα υγείας και την ασφάλιση ασθενείας είναι τεχνικά συμβατές, αλλά μόνον με την πρώτη είναι δυνατή η ανάληψη μετρητών από αυτόματο τραπεζικό μηχάνημα. Το πρόβλημα που εξετάζεται εδώ είναι του ίδιου τύπου,
- δρομολόγηση και παρακολούθηση δράσεων τεχνικής τυποποίησης με τους Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς Τυποποίησης,

- ενδεχόμενα τεχνικά συμπληρώματα σε σχέση με τα χρησιμοποιούμενα πρότυπα, τα οποία επιτρέπουν τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας: τρόποι συνεκτίμησης των τεχνολογικών εξελίξεων, ειδικότερα στον τομέα των κινητών επικοινωνιών,
- εναρμόνιση των διαδικασιών τηλεδιοδίων μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης : ταξινόμηση των οχημάτων, σήμανση στους σταθμούς διοδίων, μη εξοπλισμένοι περιστασιακοί χρήστες,
- προδιαγραφές ενσωμάτωσης του εξοπλισμού εντός των οχημάτων,
- διαδικασίες έγκρισης τύπου, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, του εξοπλισμού ο οποίος είναι εγκατεστημένος επί των οχημάτων, όπως και του παρόδιου εξοπλισμού, καθώς και του συνόλου οχήματος-εξοπλισμού, ιδίως από την άποψη της οδικής ασφάλειας:
- επικύρωση των τεχνικών λύσεων που έχουν επιλεγεί σε σχέση με τους ευρωπαϊκούς κανόνες σε θέματα προστασίας των ελευθεριών και των θεμελιωδών δικαιωμάτων των φυσικών προσώπων, ιδίως δε της ιδιωτικής τους ζωής. Ειδικότερα πρέπει να διασφαλιστεί η συμβατότητα με τις οδηγίες 95/46/EK<sup>33</sup> και 2002/58/EK<sup>34</sup>.
- διαδικασίες αντιμετώπισης των ανωμαλιών λειτουργίας (βλάβη του εξοπλισμού, κακή χρήση, εκ προθέσεως ή μη, περιστατικά...), και αυτό κυρίως σε διεθνές πλαίσιο, όπου ο πελάτης προέρχεται από άλλη χώρα από εκείνη του τόπου πληρωμής,
- καθορισμός ενός πρωτοκόλλου συμφωνίας μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης, που καθιστά δυνατή τη θέση σε εφαρμογή της υπηρεσίας στο ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, καθώς και μιας ενιαίας σύμβασης έναντι του πελάτη. Αυτό το πρωτόκολλο συμφωνίας θα πρέπει να μπορεί αργότερα να επεκταθεί σε τραπεζικούς οργανισμούς, των οποίων οι κάρτες πληρωμής θα συνδεθούν με τα συστήματα τηλεδιοδίων.

Η Επιτροπή και η κανονιστική επιτροπή θα λαμβάνουν τεχνικές συμβουλές, οι οποίες θα δίδονται από ομάδες εμπειρογνομόνων με συγκεκριμένη εντολή για τον σκοπό αυτόν. Ειδικότερα, η Επιτροπή θα συνεργαστεί με ομάδα εμπειρογνομόνων η οποία θα απαρτίζεται από εκπροσώπους των φορέων εκμετάλλευσης της « ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων », της σχετικής ηλεκτρονικής και αυτοκινητιστικής βιομηχανίας, καθώς και των χρηστών της υπηρεσίας, επαγγελματιών και ιδιωτών. Η εν λόγω ομάδα εμπειρογνομόνων θα γνωμοδοτεί ειδικότερα κατά την εκπόνηση της έκθεσης για το επίπεδο των τεχνολογιών. Οι εν λόγω ομάδες εμπειρογνομόνων θα μπορούσαν να επιφορτισθούν με τη σύνταξη των

---

<sup>33</sup> Οδηγία 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών.

<sup>34</sup> Οδηγία 2002/58/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2002, σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την προστασία της ιδιωτικής ζωής στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών (οδηγία για την προστασία ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες).

προπαρασκευαστικών εγγράφων για τις εργασίες της επιτροπής. Η Επιτροπή θα μπορεί επίσης να ζητήσει τη γνωμοδότηση άλλων επιτροπών ή ομάδων εργασίας, ειδικότερα της ομάδας για την προστασία των προσώπων από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, η οποία συγκροτήθηκε δυνάμει του άρθρου 29 της οδηγίας 95/46/ΕΚ.

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με τη γενίκευση και τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα**

**(κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη: τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 71, παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής<sup>35</sup>,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>36</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>37</sup>.

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης.

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Με το ψήφισμά του της 17ης Ιουνίου 1997 σχετικά με την ανάπτυξη της τηλεματικής στις οδικές μεταφορές, και ιδίως της ηλεκτρονικής είσπραξης τελών<sup>38</sup>, το Συμβούλιο ζήτησε από τα κράτη μέλη και την Επιτροπή να αναπτύξουν στρατηγική για να εξασφαλίσουν τη σύγκλιση των συστημάτων ηλεκτρονικής είσπραξης τελών, ώστε να εξασφαλιστεί κατάλληλο επίπεδο διαλειτουργικότητας σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η ανακοίνωση προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με τα διαλειτουργικά συστήματα ηλεκτρονικής είσπραξης τελών στην Ευρώπη<sup>39</sup>, αποτελούσε την πρώτη φάση της στρατηγικής αυτής.
- (2) Τα ευρωπαϊκά κράτη που έχουν εγκαταστήσει συστήματα ηλεκτρονικής είσπραξης τελών, για τη χρηματοδότηση των οδικών υποδομών, ή ηλεκτρονικής είσπραξης τελών για τη χρήση του οδικού δικτύου (συστήματα που καλύπτονται εφεξής υπό την ονομασία «τηλεδιόδια») χρησιμοποιούν, στην πλειονότητά τους, την τεχνολογία μικροκυμάτων μικρής εμβέλειας, επικεντρωμένη γύρω από τη συχνότητα 5,8 GHz, αλλά τα συστήματα αυτά είναι σήμερα ασύμβατα μεταξύ τους. Οι προσπάθειες τις οποίες κατέβαλε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης (CEN) για την τεχνολογία

---

<sup>35</sup>EEEE C [...] της [...], σ. [...].

<sup>36</sup>EEEE C [...] της [...], σ. [...].

<sup>37</sup>EEEE C [...] της [...], σ. [...].

<sup>38</sup>EEEE C 194 της 25.6.1997, σελίδα 5

<sup>39</sup>COM (1998) 795 τελικό

μικροκυμάτων ολοκληρώθηκαν τον Ιανουάριο του 2003 με την κατάρτιση τεχνικών προτύπων, τα οποία διευκολύνουν τη συμβατότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων με μικροκύματα 5,8 GHz, μετά από την ψήφιση των προκαταρκτικών προτύπων το 1997<sup>40</sup>. Όμως τα εν λόγω τεχνικά πρότυπα περιλαμβάνουν δύο παραλλαγές που δεν είναι πλήρως συμβατές. Τα πρότυπα αυτά βασίζονται στο υπόδειγμα «Διασύνδεση Ανοικτών Συστημάτων» (Interconnexion des Systèmes Ouverts) - ISO<sup>41</sup>, που έχει θεσπιστεί από τον Διεθνή Οργανισμό Τυποποίησης για την επικοινωνία μεταξύ συστημάτων πληροφορικής.

- (3) Ωστόσο, οι βιομηχανίες και οι διαχειριστές υποδομών συνεννοήθηκαν στο πλαίσιο των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης να αναπτύξουν διαλειτουργικά προϊόντα, με βάση τα προκαταρκτικά πρότυπα που ψηφίσθηκαν το 1997, δείχνοντας την προτίμησή τους στην υψίρρυθμη μετάδοση μεταξύ εδάφους και οχήματος. Με την επιλογή αυτή θα πρέπει να καταστεί δυνατή η εγκατάσταση νέων συστημάτων τηλεδιοδίων, τεχνικά συμβατών με τα τελευταία συστήματα που έχουν εγκατασταθεί στην Κοινότητα (Γαλλία - Ισπανία - Αυστρία).
- (4) Είναι βασικό οι εν λόγω εργασίες τυποποίησης να ολοκληρωθούν το συντομότερο δυνατόν, προκειμένου να θεσπιστούν τεχνικά πρότυπα που θα εγγυώνται τη συμβατότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων τα οποία βασίζονται στην τεχνολογία μικροκυμάτων. Ένα άλλο έργο τυποποίησης που πρέπει επίσης να ολοκληρωθεί γρήγορα αφορά τον συνδυασμό των δορυφορικών τεχνολογιών και των κινητών επικοινωνιών στα τηλεδιόδια, προκειμένου να αποφευχθεί ένας νέος κατακερματισμός της αγοράς.
- (5) Χρειάζεται να προβλεφθεί η γενίκευση της ανάπτυξης των συστημάτων τηλεδιοδίων στα κράτη μέλη και στις γειτονικές χώρες και καθίσταται αναγκαίο να υπάρχουν διαθέσιμα διαλειτουργικά συστήματα προσαρμοσμένα στη μελλοντική ανάπτυξη της πολιτικής για τη χρέωση τελών σε κοινοτική κλίμακα.
- (6) Οι νέες τεχνολογίες δορυφορικού εντοπισμού θέσης (GNSS) και κινητών επικοινωνιών (GSM/GPRS), με την εφαρμογή τους στα τηλεδιόδια, μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των νέων πολιτικών για τη χρέωση τελών που προβλέπονται σε κοινοτικό επίπεδο, καθώς και σε επίπεδο κρατών μελών. Όντως, με τις τεχνολογίες αυτές καθίσταται δυνατή η καταγραφή των διανυθέντων χιλιομέτρων ανά κατηγορία οδού, χωρίς να χρειάζονται πολυδάπανες επενδύσεις για τον εξοπλισμό των υποδομών, ούτε κατασκευή νέων σταθμών διοδίων. Οι τεχνολογίες αυτές ανοίγουν επίσης τον δρόμο για την παροχή νέων υπηρεσιών ασφαλείας και πληροφοριών στους ταξιδιώτες, όπως είναι ο αυτόματος συναγερμός ο οποίος ενεργοποιείται σε ένα όχημα που έχει υποστεί ατύχημα και ο οποίος υποδεικνύει τη θέση του, οι πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τις κυκλοφοριακές συνθήκες, το επίπεδο εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας ή τον χρόνο της διαδρομής. Στον τομέα του δορυφορικού εντοπισμού θέσης, το έργο GALILEO, που δρομολογήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση το 2002, θα προσφέρει, από το 2008, ανώτερη ποιότητα πληροφόρησης από εκείνη που προσφέρεται από το τωρινό σύστημα GPS, και η οποία θα είναι βέλτιστη για τις οδικές τηλεματικές υπηρεσίες. Το πρόδρομο σύστημα EGNOS θα είναι ήδη επιχειρησιακό το 2004 με παρόμοιες

---

<sup>40</sup> Τα προκαταρκτικά πρότυπα CEN για τη μετάδοση μικροκυμάτων μικρής εμβέλειας 5,8 GHz είναι γνωστά με την τεχνική ονομασία Dedicated Short Range Communications (DSRC) (Αποκλειστικές Επικοινωνίες Μικρής Εμβέλειας).

<sup>41</sup> Να συμπληρωθεί η παραπομπή.

επιδόσεις. Μολαταύτα, τα εν λόγω καινοτόμα συστήματα μπορεί να παρουσιάσουν προβλήματα σε θέματα όπως η αξιοπιστία των ελέγχων και η πρόληψη της απάτης.

- (7) Οι πολλαπλές τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται ή προβλέπονται για τα τηλεδιόδια κατά τα προσεχή έτη (μικροκύματα 5,8 GHz, δορυφορικός εντοπισμός θέσης και κινητές επικοινωνίες, κυρίως), καθώς και οι πολλαπλές προδιαγραφές που επιβάλλονται από τα κράτη μέλη και τις γειτονικές χώρες για τα συστήματα των τηλεδιοδίων τους, μπορούν να αποβούν εις βάρος της ομαλής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και των στόχων της πολιτικής μεταφορών. Υπάρχει κίνδυνος η κατάσταση αυτή να οδηγήσει στο μέλλον σε πολλαπλασιασμό των ασύμβατων και ακριβών ηλεκτρονικών κουτιών στην καμπίνα των βαρέων φορτηγών οχημάτων, όπως και σε κινδύνους σφάλματος κατά τον χειρισμό και ακούσιας παράβασης από πλευράς των οδηγών.
- (8) Είναι αναγκαίο να εξαλειφθούν τα τεχνητά εμπόδια, που αντίκεινται στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών, χωρίς να περιορίζεται η δυνατότητα των εν λόγω κρατών μελών, όπως και της Ένωσης, να θέτουν σε εφαρμογή διαφορετικές πολιτικές χρέωσης τελών για όλους τους τύπους οχημάτων, σε τοπικό, εθνικό ή διεθνές επίπεδο. Ο εξοπλισμός επί των οχημάτων πρέπει να καθιστά δυνατή την εφαρμογή αυτών των πολιτικών χρέωσης τελών, τηρουμένων των αρχών της μη διακριτικής μεταχείρισης μεταξύ των πολιτών όλων των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Χρειάζεται επομένως να εξασφαλισθεί, το συντομότερο δυνατόν, η διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων σε κοινοτικό επίπεδο.
- (9) Οι οδηγοί δικαιούνται να αναμένουν αυξημένη ποιότητα υπηρεσιών στις οδικές υποδομές, ιδιαίτερα όσον αφορά την ασφάλεια, και να διαπιστώσουν σημαντική μείωση του μήκους των σειρών αναμονής στους σταθμούς διοδίων, ιδίως τις ημέρες μεγάλης αιχμής ή σε ορισμένα σημεία του δικτύου όπου σημειώνεται ιδιαίτερη συμφόρηση. Ο καθορισμός της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων θα πρέπει να ανταποκριθεί σε αυτές τις προσδοκίες.
- (10) Τα συστήματα τηλεδιοδίων συμβάλλουν, σε σημαντικό βαθμό, στη μείωση των κινδύνων ατυχημάτων, και άρα στην αύξηση της ασφάλειας των ταξιδιωτών στους σταθμούς διοδίων, στη μείωση των συναλλαγών σε χρήμα και στην ελάττωση της συμφόρησης στους σταθμούς αυτούς, ιδίως σε περίπτωση μεγάλης αιχμής. Με τα εν λόγω συστήματα μπορούν επίσης να αποφευχθούν οι αρνητικές επιπτώσεις που θα προκύψουν για το περιβάλλον εάν εγκατασταθούν νέες μπάρες διοδίων ή εάν επεκταθούν οι υφιστάμενοι σταθμοί.
- (11) Η εγκατάσταση συστημάτων τηλεδιοδίων συνεπάγεται την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Η εν λόγω επεξεργασία πρέπει να διεξάγεται σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς κανόνες, όπως αυτοί διατυπώνονται ρητά ιδίως στην οδηγία 95/46/EK και στην οδηγία 2002/58/EK. Το δικαίωμα προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα αναγνωρίζεται απερίφραστα από το άρθρο 8 του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (12) Δεδομένου ότι οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης, **δηλαδή η διαλειτουργικότητα των συστημάτων είσπραξης τελών στην εσωτερική αγορά** και η εγκατάσταση μιας **ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων** σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο της Κοινότητας που υπόκειται σε καταβολή τελών, είναι αδύνατον να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται συνεπώς, λόγω της **ευρωπαϊκής** τους διάστασης, να



επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Έτσι, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών και, κατά συνέπεια, είναι συμβατή με την αρχή της αναλογικότητας όπως αυτή διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο.

- (13) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να εγκρίνονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή<sup>42</sup>,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

### *Άρθρο 1*

#### *Στόχος και πεδίο εφαρμογής*

Η παρούσα οδηγία προβλέπει τους αναγκαίους όρους ώστε να εξασφαλισθεί η γενίκευση και η διαλειτουργικότητα των συστημάτων ηλεκτρονικής είσπραξης οδικών τελών εντός της Κοινότητας. Εφαρμόζεται για την ηλεκτρονική είσπραξη οδικών τελών όλων των ειδών, σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο της Κοινότητας, αστικό και υπεραστικό, αυτοκινητοδρόμους, κύριες και δευτερεύουσες οδούς, καθώς και σε διάφορα τεχνικά έργα, όπως σήραγγες, γέφυρες ή πορθμεία.

Για την επίτευξη του στόχου που ορίζεται στην πρώτη παράγραφο, δημιουργείται η «ευρωπαϊκή υπηρεσία τηλεδιοδίων». Η εν λόγω υπηρεσία πρέπει να διασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα για το χρήστη των συστημάτων τηλεδιοδίων που είναι ήδη εγκατεστημένα από τα κράτη μέλη σε εθνική κλίμακα ή σε περιφερειακό επίπεδο, καθώς και εκείνων που πρόκειται να εγκατασταθούν στο μέλλον στο σύνολο της επικράτειας της Ένωσης.

### *Άρθρο 2*

#### *Τεχνολογικές λύσεις*

1. Όλα τα νέα συστήματα τηλεδιοδίων τα οποία τίθενται σε λειτουργία από την 1η Ιανουαρίου 2005, και τα οποία προορίζονται για χρήση από τα βαρέα φορτηγά οχήματα όλων των κατηγοριών ή/και από τα πούλμαν, βασίζονται στη χρήση μιας ή περισσότερων από τις ακόλουθες τεχνολογίες, για τη διεξαγωγή των συναλλαγών στα τηλεδιόδια:
  - (α) Δορυφορικός εντοπισμός θέσης
  - (β) Κινητές επικοινωνίες σύμφωνα με το πρότυπο GSM - GPRS (στοιχεία αναφοράς: GSM TS 03.60/23.060)
  - (γ) Μικροκύματα 5,8 GHz.
2. Δυνάμει του άρθρου 3 δημιουργείται από την 1η Ιανουαρίου 2005 η "ευρωπαϊκή υπηρεσία τηλεδιοδίων". Από τη συγκεκριμένη ημερομηνία και έπειτα οι φορείς εκμετάλλευσης οφείλουν να θέτουν στη διάθεση των ενδιαφερομένων χρηστών εξοπλισμό, ο οποίος τοποθετείται επί των

---

<sup>42</sup>ΕΕΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

οχημάτων, είναι συμβατός με όλα τα συστήματα τηλεδιοδίων που λειτουργούν εντός της Ένωσης, προορίζεται για οχήματα όλων των τύπων σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 3 και είναι διαλειτουργικός και ικανός να επικοινωνεί με όλα τα συστήματα που λειτουργούν στην επικράτεια της Ένωσης.

3. Ο εν λόγω εξοπλισμός επί των οχημάτων μπορεί επίσης να είναι συνδεδεμένος με τον ηλεκτρονικό ταχογράφο του οχήματος για τις ανάγκες υπολογισμού των οφειλόμενων τελών.
4. Από την 1η Ιανουαρίου 2008, κάθε νέο σύστημα το οποίο τίθεται σε λειτουργία στο πλαίσιο της "ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων", η οποία προβλέπεται στο άρθρο 3, βασίζεται αποκλειστικά στις τεχνολογίες εντοπισμού θέσης μέσω δορυφόρου και στις κινητές επικοινωνίες, όπως προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1.
5. Τα συστήματα τα οποία τίθενται σε λειτουργία στο πλαίσιο της "ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων" πριν από την 1η Ιανουαρίου 2008 θα πρέπει να έχουν εγκαταλείψει την τεχνολογία μικροκυμάτων 5,8 GHz έως την 1η Ιανουαρίου 2012. Η στρατηγική μετάβασης των εν λόγω συστημάτων θα πρέπει να σχεδιαστεί και να εφαρμοστεί από την 1η Ιανουαρίου 2008 έως την 1η Ιανουαρίου 2012.
6. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι δορυφορικές τεχνολογίες και οι κινητές επικοινωνίες ανταποκρίνονται στις ανάγκες των φορέων εκμετάλλευσης συστημάτων τηλεδιοδίων, η Επιτροπή θα υποβάλει πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2007, έκθεση η οποία θα καταρτιστεί με τη συνδρομή της επιτροπής τηλεδιοδίων και, ενδεχομένως, πρόταση για παράταση της χρήσης των συστημάτων μικροκυμάτων.
7. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να ενισχυθεί η χρήση των συστημάτων τηλεδιοδίων. Μεριμνούν κυρίως ούτως ώστε έως το 2005 το αργότερο τουλάχιστον το 50% των λωρίδων διοδίων κάθε σταθμού να εξοπλιστούν με ηλεκτρονικά δίοδια.
8. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε η επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που είναι αναγκαία για τη λειτουργία της «ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων» θα διεξαχθεί σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς κανόνες σε θέματα προστασίας των ελευθεριών και των θεμελιωδών δικαιωμάτων των φυσικών προσώπων, ιδίως δε σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές οδηγίες 95/46/EK και 2002/58/EK.

### *Άρθρο 3*

#### *Δημιουργία της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων*

1. Δημιουργείται η «ευρωπαϊκή υπηρεσία τηλεδιοδίων» για όλες τις οδικές υποδομές της Κοινότητας, επί των οποίων εισπράττονται δίοδια ή τέλος χρήσης. Καλύπτει ολόκληρο το εν λόγω δίκτυο μέσω μιας ενιαίας σύμβασης συνδρομής, η οποία μπορεί να συναφθεί με οποιονδήποτε διαχειριστή ενός μέρους του δικτύου αυτού.
2. Η ευρωπαϊκή υπηρεσία τηλεδιοδίων είναι ανεξάρτητη από το επίπεδο των τελών που χρεώνονται ή τον σκοπό τους. Αφορά μόνον τον τρόπο είσπραξης των διοδίων ή των τελών. Η υπηρεσία είναι ομοιογενής, όποιος και να είναι ο τόπος ταξινόμησης του

οχήματος, η υπηκοότητα του συνδρομητή, η χώρα του φορέα εκμετάλλευσης στον οποίο γίνεται η εγγραφή συνδρομητών για την υπηρεσία αυτή και όποια και να είναι η ζώνη ή το σημείο του οδικού δικτύου όπου οφείλεται καταβολή διοδίων.

3. Κάθε σχετικός διαχειριστής δικτύου πρέπει να προσφέρει την ευρωπαϊκή υπηρεσία στους πελάτες του σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα :
- (α) για όλα τα οχήματα άνω των 3,5 τόνων και για τα οχήματα που μεταφέρουν περισσότερους από 9 επιβάτες (οδηγός + 8), από την 1η Ιανουαρίου 2005,
- (β) για όλους τους άλλους τύπους οχημάτων, το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 2010.

#### *Άρθρο 4*

#### *Καθορισμός της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων*

1. Η ευρωπαϊκή υπηρεσία τηλεδιοδίων καθορίζεται με βάση τα ακόλουθα στοιχεία :
- (α) Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές της υπηρεσίας, της ποιότητας της υπηρεσίας και του επιπέδου ανάπτυξης της στους σταθμούς διοδίων, με σκοπό να περιορισθούν οι σειρές αναμονής, οι επιβραδύνσεις και τα κάθε είδους περιστατικά που προκαλούνται κατά την είσπραξη των διοδίων·
- (β) Δρομολόγηση και παρακολούθηση δράσεων τεχνικής τυποποίησης με τους Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς Τυποποίησης·
- (γ) Ενδεχόμενα τεχνικά συμπληρώματα σε σχέση με τα χρησιμοποιούμενα πρότυπα ή προκαταρκτικά πρότυπα, που καθιστούν δυνατή την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας· τρόποι για τη συνεκτίμηση της εξέλιξης των τεχνολογιών, ιδίως της εξέλιξης των κινητών επικοινωνιών, με σκοπό την ενημέρωση του καταλόγου των τεχνολογιών επί των οποίων βασίζεται η ευρωπαϊκή υπηρεσία τηλεδιοδίων·
- (δ) Προδιαγραφές ενσωμάτωσης του εξοπλισμού εντός των οχημάτων·
- (ε) Διαδικασίες έγκρισης τύπου, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, του εξοπλισμού ο οποίος είναι εγκατεστημένος επί των οχημάτων, όπως και του παρόδιου εξοπλισμού, καθώς και του συνόλου οχήματος-εξοπλισμού, ιδίως από την άποψη της οδικής ασφάλειας·
- (στ) Ταξινόμηση των οχημάτων·
- (ζ) Υποδείγματα συναλλαγών·
- (η) Πρωτόκολλο συμφωνίας μεταξύ των φορέων διαχείρισης του σχετικού οδικού δικτύου, το οποίο θα επιτρέψει την εφαρμογή της υπηρεσίας επί του ευρωπαϊκού οδικού δικτύου, καθώς και μια ενιαία σύμβαση με τον πελάτη·
- (θ) Αντιμετώπιση ειδικών περιπτώσεων, όπως: περιστασιακοί χρήστες και δυσλειτουργίες πάσης φύσεως·
- (ι) Επικύρωση των τεχνικών λύσεων που έχουν επιλεγεί σε σχέση με τους ευρωπαϊκούς κανόνες σε θέματα προστασίας των ελευθεριών και των θεμελιωδών δικαιωμάτων των φυσικών προσώπων, ιδίως δε της ιδιωτικής τους ζωής. Ειδικότερα πρέπει να διασφαλιστεί η συμβατότητα με τις οδηγίες 95/46/EK και 2002/58/EK.

2. Η ευρωπαϊκή υπηρεσία τηλεδιοδίων βασίζεται στις τεχνικές λύσεις που ορίζονται στο άρθρο 2.
3. Η Επιτροπή λαμβάνει τις τεχνικές αποφάσεις σχετικά με τον καθορισμό της «ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων», σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2.
4. Η Επιτροπή καλεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται από την οδηγία 98/34/ΕΚ, τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης και ειδικότερα την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης να καταβάλλουν κάθε αναγκαία προσπάθεια προκειμένου να θεσπίσουν γρήγορα τα πρότυπα που θα εφαρμοστούν στα συστήματα τηλεδιοδίων, ιδίως όσον αφορά τις τεχνολογίες μικροκυμάτων και τα συστήματα που χρησιμοποιούν την τεχνολογία δορυφορικού εντοπισμού θέσης και τις κινητές επικοινωνίες.
5. Ο εξοπλισμός που θα στηρίξει την ευρωπαϊκή υπηρεσία τηλεδιοδίων θα πρέπει να συμμορφούται ειδικότερα με τις απαιτήσεις των οδηγιών 1999/5/ΕΚ (σχετικά με τον ραδιοεξοπλισμό και τον τηλεπικοινωνιακό τερματικό εξοπλισμό - R&TTE) και 89/336/ΕΚ (σχετικά με την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα - EMC).

*Άρθρο 5  
Επιτροπή*

Η Επιτροπή επικουρείται από την «επιτροπή τηλεδιοδίων», την οποία αποτελούν αντιπρόσωποι των κρατών μελών και της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής.

Στις περιπτώσεις που γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/EK<sup>43</sup>, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της απόφασης.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/EK ορίζεται σε τρεις μήνες.

Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

*Άρθρο 6*

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από τις 30 Ιουνίου 2004. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις ανωτέρω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη έκδοσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

*Άρθρο 7*

Η παρούσα οδηγία τίθεται σε ισχύ την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

*Άρθρο 8*

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος*

---

<sup>43</sup>ΕΕΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

## ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

**Τομέας(-είς) πολιτικής: Ενέργεια και Μεταφορές**

**Δράση(-εις): Πολιτική διαρκούς κινητικότητας**

**ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ: ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΛΕΔΙΟΔΙΩΝ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ**

### **1. ΚΟΝΔΥΛΙΟ(Α) ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ + ΤΙΤΛΟΣ(ΟΙ)**

B2-704 A Πολιτική διαρκούς κινητικότητας - Δαπάνες διοικητικής διαχείρισης (για το 2003).

06 01 04 03 Πολιτική διαρκούς κινητικότητας - Δαπάνες διοικητικής διαχείρισης (από το 2004).

### **2. ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ**

**2.1 Συνολικό κονδύλιο της δράσης (μέρος Β): εκατομμύρια € σε πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων: μηδέν**

**2.2 Περίοδος υλοποίησης: ετήσια**

Έναρξη το 2003 και εκπνοή κατά το 2009.

**2.3 Συνολική πολυετής εκτίμηση δαπανών:**

α) Χρονοδιάγραμμα πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων/πιστώσεων πληρωμών (πρβλ. σημείο 6.1.1)

Εκατομμύρια ευρώ (με ακρίβεια τριών δεκαδικών ψηφίων)

	Έτος 2003	2004	2005	2006	2007	2008 και επόμε να οικον ομικά έτη Σύνολ ο	Σύνολ ο
Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων (ΠΑΥ)							
Πιστώσεις πληρωμών (ΠΠ)							

β) Τεχνική και διοικητική συνδρομή (ΤΔΣ) και δαπάνες στήριξης (ΔΣ) (πρβλ. σημείο 6.1.2)

ΠΑΥ	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
ΠΠ	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900

Υποσύνολο α+β							
ΠΑΥ	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
ΠΠ	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900

γ) Γενικές δημοσιονομικές επιπτώσεις των ανθρωπίνων πόρων και άλλων δαπανών διοικητικής λειτουργίας(πρβλ. σημεία 7.2 και 7.3)

ΠΑΥ/ΠΠ	0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	0,948
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

ΣΥΝΟΛΟ α+β+γ							
ΠΑΥ	0,308	0,308	0,308	0,308	0,258	0,358	1,848
ΠΠ	0,308	0,308	0,308	0,308	0,258	0,358	1,848

## 2.4 Συμβατότητα με τον δημοσιονομικό προγραμματισμό και τις δημοσιονομικές προοπτικές

XX Πρόταση συμβατή με τον υπάρχοντα δημοσιονομικό προγραμματισμό.

Η πρόταση αυτή απαιτεί επαναπρογραμματισμό του σχετικού κεφαλαίου των δημοσιονομικών προοπτικών.

Ενδέχεται να συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των διατάξεων της διοργανικής συμφωνίας.

## 2.5 Δημοσιονομικές επιπτώσεις επί των εσόδων<sup>44</sup>

XX Η πρόταση δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις (αφορά τις τεχνικές πτυχές που σχετίζονται με την εφαρμογή του μέτρου).

Η

Δημοσιονομικές επιπτώσεις - Οι επιπτώσεις επί των εσόδων είναι οι ακόλουθες:

**Σημείωση: όλες οι διευκρινίσεις και οι παρατηρήσεις σχετικά με τη μέθοδο υπολογισμού των επιπτώσεων επί των εσόδων πρέπει να περιλαμβάνονται σε ξεχωριστό φύλλο που επισυνάπτεται στο παρόν δημοσιονομικό δελτίο.**

Εκατομμύρια ευρώ (με ακρίβεια τριών δεκαδικών ψηφίων)

	Πριν από τη δράση [έτος n-1]	<u>Κατάσταση μετά τη δράση</u>
--	------------------------------	--------------------------------

<sup>44</sup>

Για περισσότερες λεπτομέρειες βλέπε την επιμέρους επεξηγηματική σημείωση.

Κονδύλιο του προϋπολογισμού	Έσοδα		[Έτος n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	α) Έσοδα σε απόλυτες τιμές							
	β) Τροποποίηση των εσόδων	Δ						

(Να περιγραφεί κάθε σχετικό κονδύλιο του προϋπολογισμού, προσθέτοντας στον πίνακα τον κατάλληλο αριθμό κονδυλίων, εάν οι επιπτώσεις αφορούν περισσότερα κονδύλια του προϋπολογισμού)

### 3. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Είδος της δαπάνης		Νέα	Συμμετοχή ΕΖΕΣ	Συμμετοχή υποψηφίων για ένταξη χωρών	Στήλη δημοσιονομικών προοπτικών
ΜΥΔ	ΜΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Αριθ. [...]

### 4. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

Άρθρο 71 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

### 5. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

#### 5.1 Αναγκαιότητα κοινοτικής παρέμβασης<sup>45</sup>

##### 5.1.1 Επιδιωκόμενοι στόχοι

Επί σειρά ετών η Επιτροπή ζητούσε από τα κράτη μέλη να εναρμονίσουν τα έργα τους στον εν λόγω τομέα, προκειμένου να αποφευχθεί η δημιουργία τόσων πολλών εθνικών συστημάτων όσα είναι και τα κράτη μέλη, τα οποία είναι ασύμβατα μεταξύ τους, διότι το κάθε σύστημα χρειάζεται ειδικό ηλεκτρονικό εξοπλισμό επί του οχήματος. Παρ' όλα τα πολλά εκατομμύρια ευρώ τα οποία επενδύθηκαν στα προγράμματα πλαίσια για την έρευνα και την ανάπτυξη, καθώς και στα ευρωπαϊκά έργα, η συγκεκριμένη στρατηγική απέτυχε. Απόδειξη αυτού ήταν οι ταυτόχρονες αποφάσεις της Γερμανίας και της Αυστρίας, τον Μάιο του 2002, για τη δημιουργία δύο ασύμβατων μεταξύ τους εθνικών συστημάτων.

Η οδηγία δημιουργεί τις αναγκαίες προϋποθέσεις για τη λειτουργία της "Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων", η οποία βασίζεται στην αρχή: μία μόνο σύμβαση και ένας μόνος εξοπλισμός επί των οχημάτων για ολόκληρο το κοινοτικό δίκτυο διοδίων.

Η υπηρεσία βασίζεται σε δύο τεχνολογίες :

- τα συστήματα μικροκυμάτων 5,8 GHz που ήδη χρησιμοποιούνται σήμερα τους ευρωπαϊκούς αυτοκινητοδρόμους μετά διοδίων.
- τον ραδιοδορυφορικό εντοπισμό θέσης, σε συνδυασμό με την κινητή τηλεφωνία, καινοτόμο λύση με βάση μελλοντικά το σύστημα GALILEO, που

<sup>45</sup>

Για περισσότερες πληροφορίες βλέπε την επιμέρους επεξηγηματική σημείωση.



μόνον αυτή καθιστά δυνατό να τεθούν σε εφαρμογή οι νέες πολιτικές χρέωσης τελών, τις οποίες επιθυμούν η Επιτροπή και τα κράτη μέλη για την καλύτερη διαχείριση της ζήτησης, τη βελτίωση της ασφάλειας και της ροής της κυκλοφορίας, σε ολόκληρο το κύριο δίκτυο, αστικό και υπεραστικό. Οι οδηγία συνηγορεί υπέρ της χρήσης για το μέλλον της δεύτερης λύσης κατά προτίμηση έναντι της πρώτης.

Με βάση την οδηγία δημιουργείται η επιτροπή τηλεδιοδίων, επιφορτισμένη να ρυθμίσει, σε συνεννόηση με τα κράτη μέλη, όλα τα τεχνικά και συμβατικά θέματα που είναι απαραίτητα για την καθιέρωση της ευρωπαϊκής υπηρεσίας.

#### 5.1.2 Μέτρα που λαμβάνονται σχετικά με την εκ των προτέρων αξιολόγηση

*Δεν ισχύουν.*

#### 5.1.3 Μέτρα που λαμβάνονται σχετικά με την εκ των υστέρων αξιολόγηση

*Δεν ισχύουν.*

### 5.2 Προβλεπόμενες δράσεις και λεπτομέρειες υλοποίησης της δημοσιονομικής παρέμβασης

Απαιτείται επακριβής καθορισμός των όρων λειτουργίας της "ευρωπαϊκής υπηρεσίας", καθώς και των πολυάριθμων τεχνικών συνοδευτικών μέτρων. Για παράδειγμα, πρέπει να συναφθεί πρωτόκολλο συμφωνίας μεταξύ των ευρωπαϊκών διαχειριστών υποδομών, για την ανάπτυξη της εν λόγω υπηρεσίας και την καθιέρωση ενός συστήματος αντιστάθμισης.

Για τον σκοπό αυτό, το άρθρο 5 της πρότασης οδηγίας προβλέπει μια επιτροπή η οποία θα απαρτίζεται από εκπροσώπους των κρατών μελών με συγκεκριμένη πείρα στον τομέα των ηλεκτρονικών διοδίων, καθώς επίσης και στον τομέα της εκμετάλλευσης οδών, και οι οποίοι θα μπορούν χάρη στις τεχνικές τους γνώσεις να συνδράμουν την Επιτροπή κατά τη λήψη αποφάσεων. Η επιτροπή αυτή δεν υπάρχει επί του παρόντος, άρα θα πρέπει να δημιουργηθεί. Θα στηρίζεται στα πορίσματα των ερευνητικών έργων τα οποία εκτελέστηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος πλαισίου για την έρευνα και την ανάπτυξη, καθώς και στο πλαίσιο των διευρωπαϊκών δικτύων. Έχουν ήδη διεξαχθεί σχετικές προπαρασκευαστικές εργασίες υπό την αιγίδα της Επιτροπής, με τη σύμπραξη των εθνικών διοικητικών αρχών, των διαχειριστών υποδομών και των αντίστοιχων βιομηχανικών κλάδων.

Η επιτροπή θα γνωμοδοτεί στην Επιτροπή επί των ακόλουθων θεμάτων, χωρίς ο κάτωθι κατάλογος να είναι εξαντλητικός:

- ακριβής ορισμός της παρεχόμενης υπηρεσίας: ειδικότερα, λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές της υπηρεσίας, της ποιότητας της υπηρεσίας και του επιπέδου ανάπτυξης της στους σταθμούς διοδίων, με σκοπό να περιορισθούν οι ουρές αναμονής, οι επιβραδύνσεις και τα κάθε είδους περιστατικά που προκαλούνται κατά την είσπραξη των διοδίων. Θα εξεταστούν επίσης τα μέσα πληρωμής που συνδέονται με τη σύμβαση συνδρομής, καθώς και η εξυπηρέτηση μετά την πώληση...
- ορισμός των «εφαρμογών τηλεδιοδίων»: δηλαδή ενός ενιαίου τρόπου χρήσης του εξοπλισμού τηλεδιοδίων. Για να δοθεί ένα παράδειγμα, μια τραπεζική έξυπνη κάρτα και μια έξυπνη κάρτα για το σύστημα υγείας και την ασφάλιση ασθένειας

είναι τεχνικά συμβατές, αλλά μόνον με την πρώτη είναι δυνατή η ανάληψη μετρητών από αυτόματο τραπεζικό μηχάνημα. Το πρόβλημα που εξετάζεται εδώ είναι του ιδίου τύπου,

- δρομολόγηση και παρακολούθηση δράσεων τεχνικής τυποποίησης με τους Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς Τυποποίησης,
- ενδεχόμενα τεχνικά συμπληρώματα σε σχέση με τα χρησιμοποιούμενα πρότυπα, τα οποία επιτρέπουν τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας· τρόποι συνεκτίμησης των τεχνολογικών εξελίξεων, ειδικότερα στον τομέα των κινητών επικοινωνιών,
- εναρμόνιση των διαδικασιών τηλεδιοδίων μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης : ταξινόμηση των οχημάτων, σήμανση στους σταθμούς διοδίων, μη εξοπλισμένοι περιστασιακοί χρήστες,
- προδιαγραφές ενσωμάτωσης του εξοπλισμού εντός των οχημάτων,
- διαδικασίες έγκρισης τύπου, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, του εξοπλισμού ο οποίος είναι εγκατεστημένος επί των οχημάτων, όπως και του παρόδιου εξοπλισμού, καθώς και του συνόλου οχήματος-εξοπλισμού, ιδίως από την άποψη της οδικής ασφάλειας,
- επικύρωση των τεχνικών λύσεων που έχουν επιλεγεί σε σχέση με τους ευρωπαϊκούς κανόνες σε θέματα προστασίας των ελευθεριών και των θεμελιωδών δικαιωμάτων των φυσικών προσώπων, ιδίως δε της ιδιωτικής τους ζωής. Ειδικότερα πρέπει να διασφαλιστεί η συμβατότητα με τις οδηγίες 95/46/EK<sup>46</sup> και 2002/58/EK<sup>47</sup>.
- διαδικασίες αντιμετώπισης των ανωμαλιών λειτουργίας (βλάβη του εξοπλισμού, κακή χρήση, εκ προθέσεως ή μη, περιστατικά...), και αυτό κυρίως σε διεθνές πλαίσιο, όπου ο πελάτης προέρχεται από άλλη χώρα από εκείνη του τόπου πληρωμής,
- καθορισμός ενός πρωτοκόλλου συμφωνίας μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης, που καθιστά δυνατή τη θέση σε εφαρμογή της υπηρεσίας στο ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, καθώς και μιας ενιαίας σύμβασης έναντι του πελάτη. Αυτό το πρωτόκολλο συμφωνίας θα πρέπει να μπορεί αργότερα να επεκταθεί σε τραπεζικούς οργανισμούς, των οποίων οι κάρτες πληρωμής θα συνδεθούν με τα συστήματα τηλεδιοδίων.

Ο προϋπολογισμός που απαιτείται θα καλύψει το σύνολο των δαπανών για τη διενέργεια των αναγκαίων μελετών προκειμένου να υποστηριχθεί ο διάλογος σε επίπεδο επιτροπής.

---

<sup>46</sup> Οδηγία 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών.

<sup>47</sup> Οδηγία 2002/58/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2002, σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την προστασία της ιδιωτικής ζωής στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών (οδηγία για την προστασία ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες).

### 5.3 Μέθοδοι υλοποίησης

Οι εν λόγω εργασίες θα πραγματοποιηθούν από ομάδες εξωτερικών εμπειρογνομόνων οι οποίοι θα επιλεγούν από την επιτροπή και θα διοριστούν από την Επιτροπή, η οποία διασφαλίζει τον έλεγχο τους. Οι εν λόγω εμπειρογνώμονες θα επιλεγούν κατόπιν πρόσκλησης υποβολής προσφορών.

## 6. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

### 6.1 Συνολικές δημοσιονομικές επιπτώσεις στο μέρος Β (για ολόκληρη την περίοδο προγραμματισμού): μηδέν

(Ο τρόπος υπολογισμού των συνολικών ποσών που αναγράφονται στον παρακάτω πίνακα πρέπει να εξηγηθεί από την ανάλυση του πίνακα 6.2.)

#### 6.1.1 Δημοσιονομική παρέμβαση

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατομμύρια ευρώ (με ακρίβεια τριών δεκαδικών ψηφίων)

Ανάλυση	[Έτος n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 και επόμενα οικονομικά έτη]	Σύνολο
Δράση 1							
Δράση 2							
κλπ.							
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>							

#### 6.1.2 Τεχνική και διοικητική συνδρομή (ΤΔΣ), δαπάνες στήριξης (ΔΣ) και δαπάνες για τις τεχνολογίες των πληροφοριών (IT) (πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων)

	[Έτος n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 και επόμενα οικονομικά έτη]	Σύνολο
Τεχνική και διοικητική συνδρομή (ΤΔΣ):							
α) Γραφεία τεχνικής συνδρομής							

β) Άλλη τεχνική και διοικητική συνδρομή:  - εντός (intra-muros):  - εκτός (extra-muros):  εκ των οποίων για κατασκευή και συντήρηση των μηχανοργανωμένων συστημάτων διαχείρισης:							
Υποσύνολο 1							
Δαπάνες στήριξης (ΔΣ):							
α) Μελέτες	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	
β) Συνεδριάσεις εμπειρογνομόνων							
γ) Πληροφόρηση και δημοσιεύσεις							
Υποσύνολο 2							
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	

## 6.2 Υπολογισμός του κόστους ανά προβλεπόμενο μέτρο στο μέρος Β (για ολόκληρη την περίοδο προγραμματισμού)<sup>48</sup>: μηδέν

(Σε περιπτώσεις όπου υπάρχουν περισσότερες δράσεις, πρέπει να δοθούν, για τα συγκεκριμένα μέτρα τα οποία πρέπει να ληφθούν για κάθε δράση, οι αναγκαίες διευκρινίσεις για τον υπολογισμό του όγκου και του κόστους υλοποίησης)

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατομμύρια ευρώ (με ακρίβεια τριών δεκαδικών ψηφίων)

Ανάλυση	Είδος έργων υλοποίησης/αποτελεσμάτων (έργα, φάκελοι...)	Αριθμός έργων υλοποίησης/αποτελεσμάτων (σύνολο για έτη 1...n)	Μέσο μοναδιαίο κόστος	Συνολικό κόστος (σύνολο για έτη 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)

<sup>48</sup>

Για περισσότερες πληροφορίες βλέπε την επιμέρους επεξηγηματική σημείωση.

Δράση 1

- Μέτρο 1

- Μέτρο 2

Δράση 2

- Μέτρο 1

- Μέτρο 2

- Μέτρο 3

κλπ.

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

(Εάν κρίνεται αναγκαίο να εξηγηθεί ο τρόπος υπολογισμού)

## 7. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

### 7.1 Επιπτώσεις στους ανθρώπινους πόρους

Κατηγορία θέσεων απασχόλησης	Προσωπικό στο οποίο έχει ανατεθεί η διαχείριση της δράσης από τους διαθέσιμους ή/και συμπληρωματικούς ανθρώπινους πόρους		Σύνολο	Περιγραφή των καθηκόντων που απορρέουν από τη δράση
	Αριθμός θέσεων μόνιμης απασχόλησης	Αριθμός θέσεων έκτακτης απασχόλησης		
Μόνιμοι ή έκτακτοι υπάλληλοι	A B C	1	1	<i>Διαχείριση και παροχή γραμματειακής υποστήριξης στην επιτροπή τηλεδιοδίων, επίβλεψη των εργασιών των ομάδων εμπειρογνομόνων που χρησιμοποιούνται από την επιτροπή, παρακολούθηση των αποφάσεων της επιτροπής και υλοποίηση ενδεχόμενων σχετικών νομοθετικών δράσεων.</i>
Άλλοι άνθρωποι πόροι		Επιμέρους ομάδες εμπειρογνομόνων		
Σύνολο				

### 7.2 Συνολικές δημοσιονομικές επιπτώσεις των ανθρώπινων πόρων

Κατηγορία ανθρώπινων πόρων	Ποσά σε ευρώ	Τρόπος υπολογισμού*
----------------------------	--------------	---------------------

Μόνιμοι υπάλληλοι		
Έκτακτοι υπάλληλοι	108.000	
Άλλοι ανθρωπίνοι πόροι (να αναφερθεί το κονδύλιο του προϋπολογισμού)		
Σύνολο	108.000	

Τα ποσά αντιστοιχούν σε συνολικές δαπάνες δώδεκα μηνών.

### 7.3 Άλλες δαπάνες διοικητικής λειτουργίας που απορρέουν από τη δράση

Κονδύλιο του προϋπολογισμού (αριθμός και ονομασία)	Ποσά σε ευρώ	Τρόπος υπολογισμού
<b>Συνολικό κονδύλιο (τίτλος Α7)</b>	A07031 : 50.000	4 ετήσιες συνεδριάσεις - επιστροφή οδοιπορικών Επιτροπή κανονιστικών διατάξεων
A0701 - Αποστολές		
A07030 - Συνεδριάσεις		
A07031 - Επιτροπές υποχρεωτικής γνωμοδότησης (1)		
A07032 - Επιτροπές μη υποχρεωτικής γνωμοδότησης (1)		
A07040 - Διασκέψεις		
A0705 - Μελέτες και παροχή συμβουλών		
Άλλες δαπάνες (να προσδιοριστούν)		
<b>Συστήματα πληροφοριών (Α-5001/Α-4300)</b>		
Άλλες δαπάνες - μέρος Α (να προσδιοριστούν)		
Σύνολο	50.000	

Τα ποσά αντιστοιχούν σε συνολικές δαπάνες δώδεκα μηνών.

<sup>(1)</sup> Να προσδιοριστεί το είδος της επιτροπής, καθώς και η ομάδα στην οποία ανήκει.

I.	Ετήσιο σύνολο (7,2 + 7,3)	158Κ€
II.	Διάρκεια της δράσης	6 έτη
III.	Συνολικό κόστος της δράσης (I x II)	948 Κ€

**ΟΙ ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΕ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥΣ ΠΟΡΟΥΣ ΘΑ ΚΑΛΥΦΘΟΥΝ ΜΕ ΚΟΝΔΥΛΙΑ ΤΗΣ ΓΔ ΠΟΥ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΗΣ.**

### 8. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

## **8.1 Διευθετήσεις παρακολούθησης**

*Η παρακολούθηση των εργασιών της επιτροπής τηλεδιοδίων θα πραγματοποιηθεί βάσει του ακριβούς καθορισμού, κατά τη διάρκεια των πρώτων συνεδριάσεων, του προγράμματος εργασίας της και του σχετικού χρονοδιαγράμματός της για την υλοποίηση των στόχων της οδηγίας. Ο πρώτος εξ αυτών των στόχων είναι να θεσπιστεί η ευρωπαϊκή υπηρεσία, σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο μετά διοδίων της Κοινότητας, για τα βαρέα φορτηγά οχήματα, με ορίζοντα την 1η Ιανουαρίου 2005. Η παρακολούθηση του προγραμματισμού θα επιτρέψει να εξακριβωθεί εάν η πρόοδος των εργασιών ανταποκρίνεται στις ανάγκες.*

*Στη συνέχεια θα προσδιοριστούν οι ακόλουθοι δείκτες, με σκοπό την ανάπτυξη της εν λόγω υπηρεσίας: αριθμός λωρίδων που έχουν εξοπλιστεί για τη συγκεκριμένη υπηρεσία ανά σταθμό διοδίων, αριθμός σημείων συνδρομής ... (να προσδιοριστεί σε συνεργασία με την επιτροπή). Η θέσπιση της υπηρεσίας θα γίνει το 2004 και οι δείκτες θα μετρηθούν τότε με αίτημα που θα υποβληθεί άμεσα στα κράτη μέλη.*

## **8.2 Ρυθμίσεις και χρονοδιάγραμμα της προβλεπόμενης αξιολόγησης**

*Όσον αφορά τις εργασίες της επιτροπής, κάθε τρίμηνο θα πραγματοποιείται μια ανασκόπηση του προγραμματισμού.*

*Για την ανάπτυξη της υπηρεσίας, ο ρυθμός αναπροσαρμογής των μέτρων βάσει των δεικτών που ορίζει η επιτροπή θα είναι αρχικά τριμηνιαίος και κατόπιν, από το δεύτερο εξάμηνο του 2004, μηνιαίος.*

Μια εκ των υστέρων αξιολόγηση θα πραγματοποιηθεί τον Μάρτιο του 2005 για να εξακριβωθεί η λειτουργία του συνόλου της υπηρεσίας. Η διενέργεια της εν λόγω αξιολόγησης θα αναληφθεί από εξωτερικό γραφείο, το οποίο θα επιλεγεί κατόπιν πρόσκλησης υποβολής προσφορών. Η αξιολόγηση θα έχει σκοπό να εξακριβωθεί η ανάπτυξη της υπηρεσίας κατ' εφαρμογήν του στόχου και κυρίως να συλλεχθούν οι γνωμοδοτήσεις και οι παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων πελατών, προκειμένου να εκτιμηθεί ο βαθμός ικανοποίησής τους, με σκοπό να βελτιωθεί η ευρωπαϊκή υπηρεσία πριν από τη γενίκευσή της στα αυτοκίνητα. Η εν λόγω μελέτη μπορεί να διεξαχθεί σε δύο στάδια, το ένα εντός τριών μηνών (Μάρτιος 2005) και το άλλο εντός ενός έτους από την έναρξη λειτουργίας της υπηρεσίας (Ιανουάριος 2006).

## **9. ΜΕΤΡΑ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ**

Δεν ισχύουν.

## ΔΕΛΤΙΟ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

### ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ, ΚΑΙ ΙΔΙΩΣ ΣΤΙΣ ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (ΜΜΕ)

#### ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη γενίκευση και τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα

#### ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΕΓΓΡΑΦΟΥ

#### Η ΠΡΟΤΑΣΗ

1. Έχοντας υπόψη την αρχή της επικουρικότητας, γιατί είναι απαραίτητη η κοινοτική νομοθεσία στον τομέα αυτόν και ποιοι είναι οι κύριοι στόχοι της;

Επί σειρά ετών η Επιτροπή ζητούσε από τα κράτη μέλη να εναρμονίσουν τα έργα τους στον εν λόγω τομέα, προκειμένου να αποφευχθεί η δημιουργία τόσων πολλών εθνικών συστημάτων όσα είναι και τα κράτη μέλη, τα οποία είναι ασύμβατα μεταξύ τους, διότι το κάθε σύστημα χρειάζεται ειδικό ηλεκτρονικό εξοπλισμό επί του οχήματος. Παρ' όλα τα πολλά εκατομμύρια ευρώ τα οποία επενδύθηκαν στα προγράμματα πλαίσια για την έρευνα και την ανάπτυξη, καθώς και στα ευρωπαϊκώς χρηματοδοτούμενα έργα, η συγκεκριμένη στρατηγική απέτυχε. Απόδειξη αυτού ήταν οι ταυτόχρονες αποφάσεις της Γερμανίας και της Αυστρίας, τον Μάιο του 2002, για τη δημιουργία δύο ασύμβατων μεταξύ τους εθνικών συστημάτων.

Η οδηγία δημιουργεί τις αναγκαίες προϋποθέσεις για τη λειτουργία της "Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων", η οποία βασίζεται στην αρχή: μία μόνο σύμβαση και ένας μόνος εξοπλισμός επί των οχημάτων για ολόκληρο το κοινοτικό δίκτυο διοδίων.

Η υπηρεσία βασίζεται σε δύο τεχνολογίες :

- τα συστήματα μικροκυμάτων 5,8 GHz που χρησιμοποιούνται σήμερα στους ευρωπαϊκούς αυτοκινητοδρόμους μετά διοδίων.
- τον ραδιοδορυφορικό εντοπισμό θέσης, σε συνδυασμό με την κινητή τηλεφωνία, καινοτόμο λύση με βάση μελλοντικά το σύστημα GALILEO, που μόνον αυτή καθιστά δυνατό να τεθούν σε εφαρμογή οι νέες πολιτικές χρέωσης τελών, τις οποίες επιθυμούν η Επιτροπή και τα κράτη μέλη για την καλύτερη διαχείριση της ζήτησης, τη βελτίωση της ασφάλειας και της ροής της κυκλοφορίας, σε ολόκληρο το κύριο δίκτυο, αστικό και υπεραστικό. Οι οδηγία συνηγορεί υπέρ της χρήσης για το μέλλον της δεύτερης λύσης κατά προτίμηση έναντι της πρώτης.

Με βάση την οδηγία δημιουργείται η επιτροπή τηλεδιοδίων, επιφορτισμένη να ρυθμίσει, σε συνεννόηση με τα κράτη μέλη, όλα τα τεχνικά και συμβατικά θέματα που είναι απαραίτητα για την καθιέρωση της ευρωπαϊκής υπηρεσίας.

#### ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

2. Ποιοι επηρεάζονται από την πρόταση;



- Ποιοι επιχειρηματικοί κλάδοι;: οι κατασκευαστές ηλεκτρονικού εξοπλισμού αυτοκινήτων και οι διαχειριστές υποδομών.
- Ποια μεγέθη επιχειρήσεων (ποιο είναι το ποσοστό των μικρομεσαίων επιχειρήσεων); : από 50 έως 5.000 άτομα. Όλοι οι κατασκευαστές είναι ΜΜΕ. Οι διαχειριστές κυμαίνονται μεταξύ 200 ατόμων, οι πιο μικροί, έως 5000, οι μεγαλύτεροι.
- Υπάρχουν ιδιαίτερες γεωγραφικές περιοχές της Κοινότητας όπου είναι εγκατεστημένες οι επιχειρήσεις αυτές; : Όχι, η εγκατάσταση των επιχειρήσεων παρουσιάζει σχεδόν ομοιόμορφη κατανομή, και θα είναι όλο και περισσότερο ομοιόμορφη στο μέλλον.

3. Ποια μέτρα πρέπει να λάβουν οι επιχειρήσεις προκειμένου να συμμορφωθούν με την πρόταση;

Οι διαχειριστές υποδομών θα πρέπει να προσανατολίσουν τις μελλοντικές επενδύσεις τους προς τις ενδεικνυόμενες τεχνικές λύσεις. Θα πρέπει να εξοπλίσουν τα δίκτυα διοδίων τους με τον ενδεδειγμένο εξοπλισμό, ακόμη και αν δεν προσφέρουν τηλεδιόδια σήμερα. Ο παλιός εξοπλισμός θα διατηρηθεί, ωστόσο, μέχρις ότου αχρηστευθεί.

Οι κατασκευαστές εξοπλισμού αυτοκινήτων λαμβάνουν τις τεχνικές οδηγίες που πρέπει να ακολουθήσουν προκειμένου να διασφαλίσουν τη διαλειτουργικότητα όλων των συστημάτων που χρησιμοποιούνται στην Ευρώπη, οι οποίες πρόκειται να διευκολύνουν την εργασία τους κατά τα επόμενα έτη, αφού οι ενδεικνυόμενες λύσεις είναι ήδη ευρέως γνωστές και έχουν υλοποιηθεί.

4. Ποιες είναι οι πιθανές οικονομικές συνέπειες της πρότασης :

- στην απασχόληση; : πρόκειται να δημιουργηθούν νέες και εξειδικευμένες θέσεις απασχόλησης στους τομείς της βιομηχανίας και των υπηρεσιών. Μόνο για τη Γερμανία, αυτές οι θέσεις υπολογίζονται σε 40.000. Εάν αναχθούν στην κλίμακα των 15 κρατών μελών, οι εξειδικευμένες θέσεις απασχόλησης που θα δημιουργηθούν είναι περισσότερες από 200.000. Η βιομηχανία θα λάβει σημαντική ώθηση για να προωθήσει τα προϊόντα της στην παγκόσμια αγορά, πόσο μάλλον αφού η οδηγία προάγει λύσεις καινοτόμες και προσαρμοσμένες σε κάθε πιθανή πολιτική όσον αφορά τη χρέωση οδικών τελών.
- Από την άποψη των διαχειριστών υποδομών, μπορεί να υπάρξει τελικά απώλεια θέσεων απασχόλησης, αλλά θα πρόκειται αποκλειστικά για εποχιακές θέσεις απασχόλησης. Όσον αφορά τις μόνιμες θέσεις, το προσωπικό για το οποίο θα υπάρξουν ενδεχομένως επιπτώσεις, με χρονικό ορίζοντα το 2010, θα μπορέσει εύκολα να αναλάβει καθήκοντα όπως η υποδοχή συνδρομητών, η εξυπηρέτηση μετά την πώληση τηλεδιοδίων ή η συντήρηση αυτοκινητοδρόμων.
- στις επενδύσεις και τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων: Θα δημιουργηθούν νέες επιχειρήσεις στον τομέα των υπηρεσιών για την είσπραξη των τελών, τη διαχείριση του πελατολογίου και τον έλεγχο των διασυνοριακών παρανομιών. Ήδη αυτό θα συμβεί στη Γερμανία το 2003.

- στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων; : η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων θα ευνοηθεί, με την εφαρμογή ανοικτών συστημάτων, και όχι πλέον ιδιόκτητων, όπως συμβαίνει συχνά σήμερα. Στην οδηγία λαμβάνεται μέριμνα, με τη δράση τυποποίησης και μέσω της επιτροπής, ώστε να εξασφαλισθεί μια ανοικτή αγορά, από την οποία δεν θα αποκλείεται κανένας προμηθευτής. Έγινε επαλήθευση ότι κανένας προμηθευτής γνωστός σήμερα δεν αποκλείεται από την αγορά, βάσει της παρούσας οδηγίας.

5. Η πρόταση περιλαμβάνει μέτρα για να ληφθούν υπόψη οι ιδιαιτερότητες των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (μειωμένες ή διαφορετικές απαιτήσεις κλπ);

Ολόκληρος ο τεχνικός τομέας στην αγορά αυτή συνίσταται από ΜΜΕ. Οι ρήτρες της οδηγίας είναι απολύτως προσαρμοσμένες σε αυτή την κατάσταση. Όλες οι εν λόγω επιχειρήσεις ζητούν εδώ και πολλά χρόνια να θεσπίσει η Επιτροπή νομοθετική πράξη, ώστε να αποκαταστήσει το πάγωμα των εργασιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Τυποποίησης, και να μπορέσουν να βασίσουν τα προϊόντα τους σε ένα κανονιστικό έγγραφο αναφοράς. Ελλείπει της συμβατότητας με τα πρότυπα CEN, η «συμβατότητα με οδηγία ΕΚ» θα αποτελέσει μια ένδειξη αναφοράς, που την περιμένει ολόκληρος ο επαγγελματικός κλάδος.

#### ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ

6. Κατάλογος των οργανισμών με τους οποίους έγιναν διαβουλεύσεις σχετικά με την πρόταση και έκθεση των κυριότερων απόψεών τους.

Προμηθευτές ηλεκτρονικού υλικού τηλεδιοδίων : οι THALES e-transactions, CS ROUTE, KAPSCH, COMBITECH και Q-FREE σημειώνουν ότι η δυνατότητα κατασκευής ενός εξοπλισμού ο οποίος θα μπορούσε να είναι διαλειτουργικός και θα μπορούσε να επικοινωνεί με όλα τα υφιστάμενα επί του παρόντος συστήματα τηλεδιοδίων στην Ευρώπη:

- πρέπει να επικυρωθεί σε επίπεδο εμπορικής προώθησης,
- δεν μπορεί να υλοποιηθεί παρά μόνον εάν ένας διαχειριστής υποδομής προκηρύξει πρόσκληση υποβολής προσφορών για ένα εκατομμύριο μονάδων εξοπλισμού,
- και χρειάζεται τουλάχιστον τρία χρόνια για την ανάπτυξη, την ολοκλήρωση και τις δοκιμές.

Οι εν λόγω προμηθευτές δεν αναλαμβάνουν καμία δέσμευση για την τιμή ενός τέτοιου εξοπλισμού.

Διαχειριστές υποδομών : Ένωση των ευρωπαϊκών εταιρειών εκμετάλλευσης αυτοκινητοδρόμων μετά διοδίων (ASECAP), ASFΑ (Ένωση γαλλικών εταιρειών αυτοκινητοδρόμων), ASETA (Ένωση ισπανικών αυτοκινητοδρόμων) , AISCAT (Ένωση ιταλικών αυτοκινητοδρόμων), ASFİNAG (αυστριακός φορέας εκμετάλλευσης οδικών διοδίων), TOLL COLLECT (φορέας εκμετάλλευσης γερμανικών τηλεδιοδίων), BRISA (φορέας εκμετάλλευσης πορτογαλικών αυτοκινητοδρόμων), RAPP AG (εταιρεία συμβούλων για τα ελβετικά τηλεδιόδια): όλοι αυτοί διατύπωσαν επιφυλακτική γνώμη σχετικά με τις τάσεις που διαμορφώνονται με την οδηγία, ειδικότερα όσον αφορά τις τεχνολογικές επιλογές.

Έλαβαν χώρα διμερείς συνεδριάσεις συντονισμού με τις διοικητικές αρχές πολλών κρατών μελών που ενδιαφέρονται για το θέμα των τηλεδιοδίων (UK, FR, BE, NL, ES, PT, IT, AT, DE), καθώς και με την Ελβετία και τις χώρες της ΕΖΕΣ. Στις 27 Ιουνίου έγινε μια γενική παρουσίαση ενώπιον των αντιπροσώπων των 15 κρατών μελών. Ελήφθησαν υπόψη οι παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν από διάφορες πλευρές.