



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 1.10.2003  
COM(2003) 564 τελικό

2001/0229 (COD)

Πρόταση

**ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την τροποποίηση της τροποποιημένης πρότασης σχετικά με**

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ  
για την τροποποίηση της απόφασης 1692/96/ΕΚ περί των κοινοτικών προσανατολισμών  
για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών**

(υποβάλλεται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 250 παράγραφος 2 της Συνθήκης ΕΚ)

{SEC(2003) 1060 }

## **ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ**

1.	Εισαγωγή και συνοπτική παρουσίαση .....	3
2.	έργα προτεραιότητας για τη διευρυμένη Ένωση.....	5
2.1	Επιλεκτική μεθοδολογία .....	5
2.2	Περιορισμένος αριθμός νέων έργων .....	5
2.3	Δήλωση ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος .....	7
3.	Ο μηχανισμός στήριξης των θαλάσσιων αρτηριών .....	8
4.	Ένισχυμένος συντονισμός μεταξύ κρατών μελών.....	10
4.1.	Ευρωπαίοι συντονιστές ανά έργο ή ομάδα έργων .....	11
4.2.	Συντονισμένες διαδικασίες που προηγούνται της αδειοδότησης κατασκευής .....	12
5.	Στοιχεία ανάλυσης του αντικτύπου .....	14
5.1.	Η χρηματοδότηση .....	14
5.2.	Οι οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις .....	15
5.3.	Εξωτερικές διαβουλεύσεις .....	17

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Ένα πραγματικά διευρωπαϊκό δίκτυο ευνοεί τη δυναμική της εσωτερικής αγοράς, βελτιώνει την εδαφική συνοχή και, ως εκ τούτου, την ανταγωνιστικότητα και το δυναμικό οικονομικής ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η επέκτασή του στα μελλοντικά κράτη μέλη συμβάλλει στην επιτυχία της διεύρυνσης και αποτελεί μία νέα ευκαιρία για να μειωθεί η συμφόρηση στους μεγάλους άξονες και να ενθαρρυνθεί η διατροπικότητα στην κλίμακα της διευρυμένης Ευρώπης, προϋπόθεση για την αειφόρο ανάπτυξη των μεταφορών.

Για να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη ενός τέτοιου δικτύου γύρω από έργα με έντονη ευρωπαϊκή διάσταση, η Επιτροπή πρότεινε, στις 2 Οκτωβρίου 2001, τροποποίηση της απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23<sup>ης</sup> Ιουλίου 1996 περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών<sup>1</sup>. Κατά την εν ολομειρία σύνοδο της 30<sup>ης</sup> Μαΐου 2002, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε, υπό την επιφύλαξη πολλών τροπολογιών, τα βασικά στοιχεία της παρούσας πρότασης, ιδίως δε την προσθήκη έξι έργων προτεραιότητας με μεγάλη ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία. Τον Σεπτέμβριο του 2002, η Επιτροπή διαβίβασε στο Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο τροποποιημένη πρόταση με τις τροπολογίες του Κοινοβουλίου τις οποίες θεωρεί σκόπιμο να ενσωματωθούν<sup>2</sup>.

Το Συμβούλιο δεν ενέκρινε τη συγκεκριμένη πρόταση. Ήδη από την Λευκή Βίβλο για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, το 2001, η Επιτροπή επεσήμαινε την ανάγκη συμπλήρωσης της πρώτης αυτής πρότασης, με σκοπό τη συνέχιση της προσπάθειας επικέντρωσης σε έργα προτεραιότητας, ενόψει της διευρυμένης Ένωσης.

Προς τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή συγκρότησε ομάδα υψηλού επιπέδου υπό τον κ. Karel Van Miert, απαρτιζόμενη από εμπειρογνώμονες ορισθέντες από τους υπουργούς μεταφορών των νυν και μελλοντικών κρατών μελών, καθώς επίσης και από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Η έκθεση της ομάδας υποβλήθηκε στην Επιτροπή στις 30 Ιουνίου 2003 και δημοσιοποιήθηκε αμέσως<sup>3</sup>.

Αφού εξέτασε τις συστάσεις της ομάδας υψηλού επιπέδου και τις αντιδράσεις των οποίων έγινε αποδέκτης, η Επιτροπή θεωρεί ότι υπάρχουν νέα στοιχεία που επιτάσσουν την συμπλήρωση της τροποποιημένης πρότασης που διαβιβάστηκε τον Σεπτέμβριο του 2002. Η παρούσα τροποποιημένη συμπληρωματική πρόταση αποσκοπεί στη διευκόλυνση της επίτευξης συμφωνίας στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και, κατ' αυτόν τον τρόπο, στην υλοποίηση των στόχων που έχει θέσει το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο όσον αφορά την ταχεία υιοθέτηση των νέων προσανατολισμών, συμπεριλαμβανομένων των νέων έργων προτεραιότητας στις Άλπεις, στα Πυρηναία και στη Βαλτική Θάλασσα. Οι προτεινόμενες νέες τροποποιήσεις:

---

<sup>1</sup> COM(2001) 544.

<sup>2</sup> COM(2001) 542.

<sup>3</sup> Βλ. [http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg\\_fr.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_fr.htm)

- Συμπληρώνουν τον κατάλογο των έργων προτεραιότητας που είχε προταθεί το 2001, με τα νέα έργα που προσδιόρισε η προαναφερθείσα ομάδα συμπεριλαμβανομένων νέων μορφών στήριξης της ανάπτυξης υπερεθνικών έργων, θαλάσσιων αρτηριών.
- Προβλέπουν τη χορήγηση σήματος ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος στα εν λόγω έργα, επιτρέποντας σε αυτά να χρησιμοποιούν, κατά προτεραιότητα, τους διαθέσιμους κοινοτικούς πόρους στο πλαίσιο των διατάξεων που εφαρμόζονται στα κοινοτικά χρηματοδοτικά μέσα που τροφοδοτούν τα δίκτυα. Το σήμα αυτό προβλέπει επίσης, ιδίως, την προσφυγή εκ μέρους των κρατών μελών, πριν από τις σχετικές αδειοδοτήσεις κατασκευής, σε συντονισμένες διαδικασίες εκτίμησης των επιπτώσεων και δημοσίου διαλόγου, ή σε κοινή υπερεθνική έρευνα στην περίπτωση ορισμένων διαμεθοριακών σκελών.
- Εισάγουν μηχανισμό που αποσκοπεί στην ενίσχυση του επιχειρησιακού και χρηματοδοτικού συντονισμού των κρατών μελών για ορισμένα έργα ή ομάδες έργων, χαρακτηρισμένων ως έργων ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, με τον διορισμό "Ευρωπαίων συντονιστών".
- Προβλέπουν, για το 2020, την πραγμάτωση του διευρωπαϊκού δικτύου, δεδομένου του χρονικού διαστήματος που παρήλθε μετά την αρχική πρόταση που υποβλήθηκε τον Οκτώβριο του 2001 και του χρόνου που απαιτείται για την κατασκευή υποδομών μεταφορών.

Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι το εν λόγω συμπλήρωμα συμβαδίζει με παράλληλη πρόταση τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2236/95, ούτως ώστε να καταστούν δυνατά, για τα διασυνοριακά σκέλη των δεδηλωμένων ως ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος έργων και που καθορίζονται στην παρούσα πρόταση, ποσοστά κοινοτικής συγχρηματοδότησης μέχρι 30% του κόστους των έργων.

Οι δύο αυτές προτάσεις εγγράφονται στο πλαίσιο της αναπτυξιακής πρωτοβουλίας που εξήγγειλε η Επιτροπή τον Ιούλιο του 2003. Η πρόταση απόφασης προσδιορίζει, όντως, επενδύσεις σε έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος της τάξεως των 220 δισεκατομμυρίων ευρώ μέχρι το 2020, εκ των οποίων 80 δισεκατομμύρια ευρώ μέχρι το 2006, για την αποτελεσματική τόνωση της οικονομίας, και με γρήγορους μάλιστα ρυθμούς, εφόσον υπάρχει η σχετική πολιτική βούληση. Προτείνοντας άλλες επενδύσεις σε περισσότερο μακροπρόθεσμη βάση, ικανές να βελτιώσουν το αναπτυξιακό δυναμικό της αύριον, επιτρέπει στους επενδυτές, τόσο στους δημόσιους όσο και στους ιδιωτικούς, να προγραμματίσουν τη συμμετοχή τους. Μία πρώτη έκθεση σχετικά με την Αναπτυξιακή Πρωτοβουλία καταρτίζεται εκ παραλλήλου με τις προτάσεις αυτές, ενόψει του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Οκτωβρίου και η λεπτομερής ανάλυση των επενδύσεων προτεραιότητας και της ιεράρχησής τους στο χρόνο, που είναι απόρροια από της εν λόγω πρωτοβουλίας θα υποβληθεί στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Δεκεμβρίου 2003, στην βάση των κοινών εργασιών της Επιτροπής και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. Δεδομένου ότι η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου αποτελεί έναν από τους ακρογωνιαίους λίθους μιας τέτοιας πρωτοβουλίας, οι δύο αυτές προτάσεις, οι οποίες ακολουθούν την πρόταση που υπεβλήθη στις 23 Ιουλίου 2003 σχετικά με τη φορολόγηση των βαρέων φορτηγών (οδηγία «Ευρωβινιέττα»), συνιστούν ένα βασικό στοιχείο του υπό διαμόρφωσιν μηχανισμού.

## 2. ΈΡΓΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΥΡΥΜΕΝΗ ΈΝΩΣΗ

Το διευρωπαϊκό δίκτυο αποτελείται από πολυάριθμα έργα κοινού ενδιαφέροντος. Ωστόσο, ορισμένα έργα διακρίνονται από την ευρωπαϊκή τους διάσταση, είχε λόγω του εύρους και του ρόλου τους για την ανάπτυξη των διεθνών συναλλαγών, είτε λόγω της αξιοσημείωτης συμβολής τους στην εδαφική συνοχή και στη συγκέντρωση των μεταφορών στους τρόπους εκείνους που σέβονται περισσότερο το περιβάλλον.

Μία ιδιαίτερη προσπάθεια της Κοινότητας για το συντονισμό και, ενδεχομένως, τη χρηματοδοτική υποστήριξη της υλοποίησης αυτών των έργων είναι αναγκαία, προκειμένου να εξασφαλιστεί ενιαία ανάπτυξη του δικτύου και να προωθηθεί μια ενιαία αντίληψη των μεγάλων αξόνων της στις εθνικές και περιφερειακές αρχές και στους φορείς, παρεμβαίνοντας έκαστος στο επίπεδό του, στο διευρωπαϊκό δίκτυο. Αυτός είναι ο στόχος του σήματος (τίτλου) «έργο προτεραιότητας».

### 2.1 Επιλεκτική μεθοδολογία

Για μία ώριμη επιλογή των έργων προτεραιότητας απαιτείται αυστηρή και σαφής μεθοδολογία. Η ομάδα υψηλού επιπέδου θέσπισε μεθοδολογία, της οποίας οι λεπτομέρειες εμφανίζονται στην έκθεση της ομάδας και η οποία προβλέπει δύο στάδια :

- Το πρώτο στάδιο αποσκοπεί στην εξασφάλιση της συνολικής συνοχής των έργων, της ωριμότητάς τους και της δέσμευσης των ενδιαφερομένων κρατών μελών για την υλοποίησή τους. Το τελευταίο αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό, δεδομένου του εύρους των χωροταξικών και χρηματοοικονομικών επιπτώσεων για τα κράτη μέλη στα οποία θα υλοποιηθούν τα συγκεκριμένα έργα.
- Στο δεύτερο στάδιο εκτιμάται η συμβολή των έργων σε τρεις βασικούς πολιτικούς στόχους της Κοινότητας: η προστιθέμενη αξία τους για τη διευκόλυνση της κινητικότητας αγαθών και προσώπων μεταξύ των κρατών μελών, η συμβολή τους στην εδαφική συνοχή και στην αειφόρο ανάπτυξη των μεταφορών.

**Η συγκεκριμένη μεθοδολογία έδειξε τις δυνατότητές της στο πλαίσιο της ομάδας υψηλού επιπέδου. Η παρούσα πρόταση την ενσωματώνει στο άρθρο 19.**

Τα έργα προτεραιότητας των οποίων οι εργασίες έχουν αρχίσει πριν από το 2010 εγκρίνονται, μετά από εξέταση των διαφόρων αυτών κριτηρίων, στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης, με τη διαδικασία της συναπόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου προτάσει της Επιτροπής, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 251 της Συνθήκης.

### 2.2 Περιορισμένος αριθμός νέων έργων

Η ομάδα υψηλού επιπέδου εφάρμοσε τη μεθοδολογία με τη διεξοδική εξέταση εκατό περίπου έργων. Αυτό της επέτρεψε να επιλέξει, με τη σύμφωνη γνώμη της πλειονότητας των μελών της, περιορισμένο αριθμό νέων έργων προτεραιότητας, των οποίων οι εργασίες αναμένεται να ξεκινήσουν πριν το 2010 (κατάλογος 1 της έκθεσης της ομάδας). Η ομάδα υψηλού επιπέδου επιβεβαίωσε εξάλλου το ενδιαφέρον των έργων που εγκρίθηκαν στα Ευρωπαϊκά Συμβούλια του Έσσεν και του Δουβλίνου (κατάλογος 0 της έκθεσης της ομάδας).

Η Επιτροπή εξέτασε τα αποτελέσματα αυτών των εργασιών και οργάνωσε, με βάση την έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου, δημόσιο διάλογο (βλ. Κεφάλαιο 4). Ο διάλογος αυτός δεν προσέθεσε νέα στοιχεία, ικανά να αμφισβητήσουν τις επιλογές της ομάδας, δεδομένου ότι:

- Η εγγραφή κάποιου έργου στον κατάλογο των έργων προτεραιότητας δεν προκαταλαμβάνει την επιλογή της παραλλαγής στο πέρας των διαδικασιών εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Εξάλλου, η Επιτροπή μεριμνά για την ορθή εφαρμογή, εκ μέρους των κρατών μελών, των οδηγιών στον συγκεκριμένο τομέα. Στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες, η Επιτροπή πιστεύει ότι οι ελάχιστες απαιτήσεις που προβλέπουν οι εν λόγω οδηγίες πρέπει να εφαρμόζονται στα έργα του διευρωπαϊκού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των έργων προτεραιότητας. Στην πράξη, οι τυχόν κοινοτικές ενισχύσεις θα συναρτώνται, στο εξής, με την συμμόρφωση στις εν λόγω ελάχιστες απαιτήσεις.
- Η εγγραφή κάποιου έργου στον κατάλογο των έργων προτεραιότητας δεν προκαταλαμβάνει την επιλεξιμότητα για ενδεχόμενες κοινοτικές χρηματοδοτήσεις. Τα έργα προτεραιότητας αποτελούνται, ουσιαστικά, από ομάδα έργων στον ίδιο άξονα. Η επιλεξιμότητα των ξεχωριστών αυτών στοιχείων, καθένα των οποίων αντιστοιχεί σε σειρά οικονομικά ενιαίων και αδιαίρετων εργασιών με σαφώς καθορισμένους στόχους, εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από την επιβεβαίωση της οικονομικής βιωσιμότητάς τους.

**Συνεπώς, εκτός από τα έργα προτεραιότητας που υπέβαλε η Επιτροπή τον Οκτώβριο του 2001 και ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση στις 30 Μαΐου 2002, η Επιτροπή προτείνει ως νέα έργα προτεραιότητας στο παράρτημα III, όλα τα έργα που παρατίθενται στον κατάλογο 1 της έκθεσης της ομάδας υψηλού επιπέδου κατ' εφαρμογήν της ανωτέρω μεθόδου.**

Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι τρία σιδηροδρομικά έργα (αριθ. 27, 28 και 29) που εξετάστηκαν διεξοδικά από την ομάδα υψηλού επιπέδου και δεν προκρίθηκαν από αυτήν, πληρούν τα απαιτούμενα κριτήρια και αξίζουν να συμπεριληφθούν στον κατάλογο του παραρτήματος III, δεδομένης της σαφούς δέσμευσης των εμπλεκόμενων κρατών και της ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας τους. Μετά την κατάθεση της έκθεσης της ομάδας υψηλού επιπέδου, η Επιτροπή είχε έγκυρα δείγματα της μεγαλύτερης δυνατής δέσμευσης, σε ανώτατο πολιτικό επίπεδο, των εμπλεκόμενων κρατών μελών για την έναρξη των εργασιών πριν από το 2010.

Για να διευκολυνθεί η συνεργασία για την παρακολούθησή τους, τα νέα έργα επικεντρώνονται στους κύριους άξονες που συνδέουν τις πρωτεύουσες της διευρυμένης Ένωσης ή που επεκτείνουν έργα που είχαν προταθεί τον Οκτώβριο του 2001.

Το παράρτημα αυτό περιλαμβάνει, συνεπώς, έργα που βρίσκονται στο έδαφος κρατών τα οποία προβλέπεται να προσχωρήσουν προσεχώς στην Κοινότητα. Πρέπει όντως να υπενθυμίσουμε ότι οι Συνθήκες προσχώρησης ενσωματώνουν το δίκτυο αυτών των κρατών στους προσανατολισμούς, ειδικότερα δε στους χάρτες του παραρτήματος I, αλλά δεν καθορίζουν έργα προτεραιότητας σε αυτά τα κράτη.

## 2.3 Δήλωση ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος

Από την αποκομισθείσα πείρα συνάγεται ότι τα έργα προτεραιότητας προσκρούουν σε πολλές δυσκολίες που συνδέονται με την έλλειψη χρηματοδότησης, τον συντονισμό μεταξύ κρατών μελών - που είναι αναγκαίος λόγω των υπερεθνικών διαστάσεών τους - ή, ακόμη, με τον κατακερματισμό των διαδικασιών χορήγησης αδειών κατασκευής.

Προκειμένου να αντιμετωπιστεί η κατάσταση αυτή, τα έργα προτεραιότητας δηλώνονται, στην παρούσα απόφαση, ως έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Η Επιτροπή, στη Λευκή Βίβλο για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, είχε ήδη υποβάλει την ιδέα μιας Δήλωσης Ευρωπαϊκού Ενδιαφέροντος όταν *«μία υποδομή θεωρείται στρατηγική για την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και την αποσυμφόρηση χωρίς να παρουσιάζει το ίδιο ενδιαφέρον σε καθαρά εθνικό ή τοπικό επίπεδο»*. Το άρθρο 19 α) προσδιορίζει τις συνέπειες μιας τέτοιας δήλωσης ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος:

1. Πρέπει να εξασφαλιστεί ότι η Κοινότητα υλοποιεί, εν τοις πράγμασι, τις προτεραιότητες που επιλέγει. Οι ενισχύσεις που χορηγούνται στο πλαίσιο των διευρωπαϊκών δικτύων, από το Ταμείο Συνοχής και από το Προενταξιακό Διαρθρωτικό Μέσο οφείλουν, κατ'επέκτασιν, να κατευθύνονται κατά προτεραιότητα στα έργα αυτά, τηρουμένων των διατάξεων και κριτηρίων που ισχύουν για καθένα από τα εν λόγω μέσα<sup>4</sup>.
2. Λόγω των αρνητικών συνεπειών από τις τυχόν καθυστερήσεις, ή από την ενδεχόμενη εγκατάλειψη ορισμένων σκελών έργων, στην αποδοτικότητα των εργασιών άλλων κρατών στον ίδιο άξονα καθώς και στα οικονομικά συμφέροντα της Κοινότητας, είναι σκόπιμο να θεσπιστεί μηχανισμός που ενθαρρύνει τα κράτη μέλη προς την κατεύθυνση της τήρησης των συμφωνηθέντων χρονοδιαγραμμάτων στην σχετική προς τους προσανατολισμούς απόφαση. Κατ'επέκτασιν, το άρθρο 19 α) θεσπίζει τη δυνατότητα απόφασης της Επιτροπής για την ανάκληση της έγκρισης έργων ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος σε περίπτωση καθυστέρησης, αφού συνεκτιμήσει τη γνώμη των εμπλεκομένων κρατών για τους λόγους της καθυστέρησης.
3. Προκειμένου να διευκολυνθούν οι μελλοντικές επανεξετάσεις των προσανατολισμών και, ενδεχομένως, του καταλόγου των έργων προτεραιότητας και να βελτιωθούν οι διαδικασίες αξιολόγησης των έργων, το άρθρο 19 α) θεσπίζει νέες διατάξεις με σκοπό τη διενέργεια, από τα κράτη μέλη, εκ των υστέρων αξιολογήσεων κάθε έργου προτεραιότητας, γνωστοποιώντας τα αποτελέσματα στην Επιτροπή.
4. Συνεκτιμώντας το ενδεχόμενο δυσκολιών που συνδέονται με τον – μεταξύ κρατών μελών – κατακερματισμό των εθνικών διαδικασιών εκτίμησης των επιπτώσεων και δημοσίου διαλόγου που πρέπει να προηγούνται της αδειοδότησης, τα κράτη μέλη καλούνται να θέσουν σε εφαρμογή συντονισμένες διαδικασίες, δηλαδή ενιαίες διαδικασίες στην περίπτωση των διασυνοριακών σκελών (βλ. κεφάλαιο 4).

---

<sup>4</sup> Η ομάδα υψηλού επιπέδου συνέστησε την επικέντρωση, στα έργα προτεραιότητας, των κοινοτικών χρηματοδοτήσεων από τα διάφορα υφιστάμενα χρηματοδοτικά μέσα.

Τέλος, η παράλληλη πρόταση για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2236/95 διανοίγει δυνατότητες, εις ό,τι αφορά τα διασυνοριακά σκέλη των έργων που έχουν δηλωθεί ως έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος στην παρούσα πρόταση, κοινοτικής συγχρηματοδότησης σε ποσοστό μέχρι 30% του κόστους των έργων. Το παράρτημα ΙΙΙ της παρούσας απόφασης περιέχει ενδεικτικό κατάλογο των υπερεθνικών σκελών που συγκεντρώνουν μεγάλες πιθανότητες να αποτελέσουν τον αποδέκτη της ενισχυμένης αυτής στήριξης.

### **3. Ο ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΑΡΤΗΡΙΩΝ**

Το νέο παράρτημα ΙΙΙ περιλαμβάνει, μεταξύ των έργων του, την ανάπτυξη «θαλάσσιων αρτηριών». Στόχος του είναι να προσδώσει, στο πλαίσιο του διευρωπαϊκού δικτύου, την ίδια σημασία με τους αυτοκινητοδρόμους και τους σιδηροδρόμους, στη δημιουργία νέων διεθνών θαλάσσιων γραμμών που επιτρέπουν την καλύτερη σύνδεση χωρών απομονωμένων λόγω φυσικών εμποδίων, καθώς επίσης και νησιωτικών και άλλων περιφερειακών χωρών.

Η έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου συνιστά τη λήψη ορισμένων μέτρων που μπορούν να ενθαρρύνουν την ανάπτυξη τέτοιων γραμμών, μαζικοποιώντας τα φορτία σε ορισμένες θαλάσσιες διαδρομές σε περιορισμένο αριθμό λιμένων, προκειμένου να αυξηθεί η δυναμική βιωσιμότητα των θαλάσσιων γραμμών. Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν :

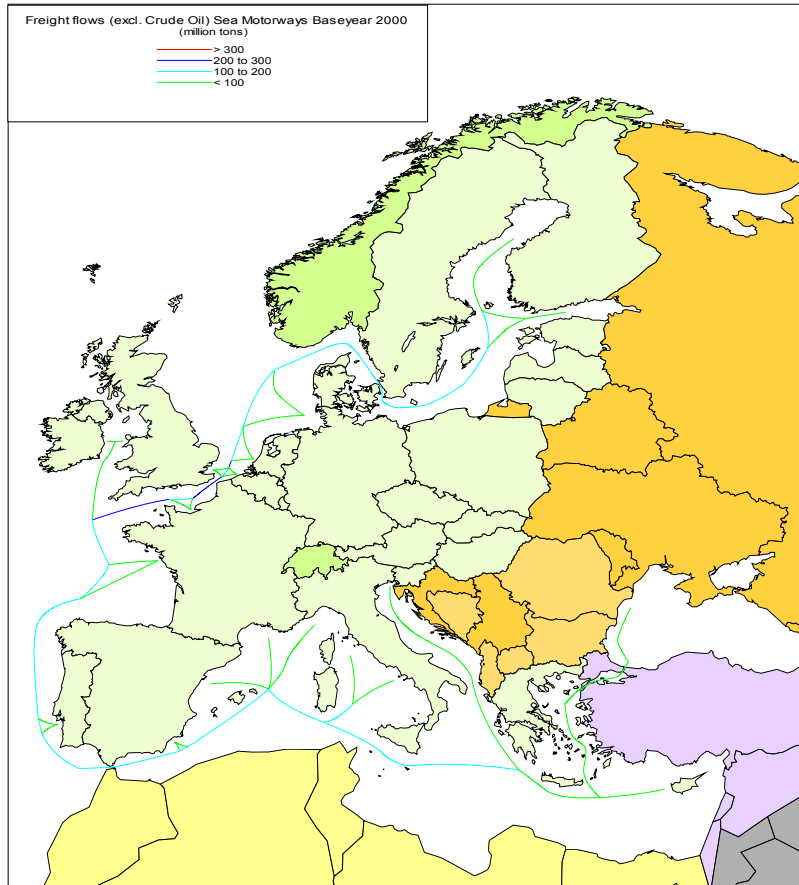
- την απλούστευση των τελωνειακών και διοικητικών ελέγχων, όπως γίνεται ήδη κατά τη διάσχιση ενδοκοινοτικών συνόρων στους ευρωπαϊκούς αυτοκινητοδρόμους και την εγκατάσταση συστήματος ηλεκτρονικής δήλωσης για τις λιμενικές αρχές<sup>5</sup>.
- λιμενικές εγκαταστάσεις που προορίζονται κατά προτίμησιν για τη δραστηριότητα αυτή (χερσαίοι τερματικοί σταθμοί, υλικοτεχνικός εξοπλισμός, θέσεις στάθμευσης, εγκαταστάσεις για τους οδηγούς οχημάτων) και άμεση πρόσβαση στους λιμένες (συμπεριλαμβανομένης της ελεύθερης σιδηροδρομικής πρόσβασης).
- την πλωμότητα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ιδίως δε την χειμερινή πρόσβαση στη Βαλτική Θάλασσα.

Ο ακόλουθος χάρτης, που δείχνει τον όγκο φορτίου (εκτός των πετρελαϊκών προϊόντων) που μεταφέρεται στις θαλάσσιες περιοχές που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙΙ, απεικονίζει τις δυνατότητες μαζικοποίησης.

---

<sup>5</sup> Όπως προβλέπει ήδη το άρθρο 15 της απόφασης του 1996.





Στην πράξη, στα κίνητρα για την ανάπτυξη νέων διακρατικών θαλάσσιων συνδέσεων θα έπρεπε να περιλαμβάνεται η ενίσχυση ή η επιχορήγηση των συνοδευτικών μέτρων που περιγράφονται ανωτέρω, μεταξύ άλλων δε, η χορήγηση ενισχύσεων για την έναρξη παροχής νέων υπηρεσιών.

**Εκτός από τις δράσεις που έχουν ήδη αναληφθεί από το πρόγραμμα Marco-Polo, το νέο άρθρο 12α ενσωματώνει τις απαραίτητες νομικές διατάξεις προκειμένου να καταστεί δυνατή, στο πλαίσιο του διευρωπαϊκού δικτύου, η παροχή κοινοτικής στήριξης σε αυτά τα κίνητρα.**

Η διαδικασία που προτείνεται για τον προσδιορισμό των επιλέξιμων - εις ό,τι αφορά τις ενισχύσεις αυτές - έργων, αποβλέπει στην αποφυγή των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Τα έργα πρέπει να αφορούν δύο κράτη μέλη και να συνδυάζουν τις ιδιωτικές με τις δημόσιες χρηματοδοτήσεις, βάσει διαδικασίας που εγγυάται ότι οι ενισχύσεις από τους εθνικούς προϋπολογισμούς - ενδεχομένως με την στήριξη της Κοινότητας - χορηγούνται μετά από προκήρυξη. Στην πράξη, η προτεινόμενη διαδικασία περιλαμβάνει περισσότερα του ενός στάδια :

1. Προκειμένου να μπορούν να συμπεριληφθούν στα επιλέξιμα έργα κοινού ενδιαφέροντος, τα έργα πρέπει να έχουν προταθεί από δύο τουλάχιστον κράτη μέλη, να αφορούν την εγκαινίαση νέων τακτικών γραμμών μεταξύ δύο κρατών μελών, να αφορούν τον ελάχιστο δυνατό αναγκαίο αριθμό λιμένων και να συμβάλλουν στην αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου στους μεγάλους άξονες

ή, στην περίπτωση των περιφερειακών ή νησιωτικών κρατών μελών, να βελτιώνουν την εξυπηρέτησή τους.

2. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη εγκαινιάζουν, από κοινού, διαδικασία διαγωνισμού (πρόσκληση υποβολής προτάσεων) για δημόσιες επιχορηγήσεις σε δέσμες (πακέτα) που περιλαμβάνουν υποδομές πρόσβασης, λιμενικές υποδομές, ηλεκτρονικά συστήματα διαχείρισης ή ενισχύσεις στην παροχή υπηρεσιών, που βελτιώνουν την οικονομική βιωσιμότητα των νέων γραμμών.
3. Το πιο ευαίσθητο στάδιο είναι η επιλογή λιμένων των οποίων είναι δυνατή η ενσωμάτωση σε θαλάσσια αρτηρία. Σε περίπτωση που η επιλογή αποδεικνύεται ιδιαίτερα δυσχερής σε εθνικό επίπεδο, τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη δύνανται να προβούν σε πρόσκληση υποβολής προτάσεων, απευθυνόμενα τόσο στους λιμένες, όσο και στις ναυτιλιακές εταιρείες. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι λιμένες θα επιλέγονται βάσει των προτάσεων των ενδιαφερομένων κοινοπραξιών, στις οποίες συμμετέχουν τόσο οι ναυτιλιακές εταιρείες, όσο και οι λιμενικές αρχές. Η πρόσκληση υποβολής προτάσεων δεν θα πρέπει να προσδιορίζει τους εμπλεκόμενους λιμένες, αλλά να είναι τέτοια ώστε να αφορά συγκρίσιμους λιμένες, με σκοπό να αποφεύγεται ο επηρεασμός της επιβολής των προσφορών από την γεωγραφική θέση των λιμένων.
4. Τα έργα που επιλέγονται από κοινού από δύο κράτη μέλη, μετά τις εν λόγω προσκλήσεις υποβολής προτάσεων, τίθενται από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη υπό την κρίση της Επιτροπής.
5. Η Επιτροπή, αφού εξετάσει, μεταξύ άλλων, την συμβατότητα των προτεινόμενων ενισχύσεων με τους προσανατολισμούς σε ό,τι αφορά τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, αποφασίζει για το κατά πόσον κάποιο έργο δύναται να χαρακτηριστεί ως έργο κοινού ενδιαφέροντος. Αφ' ης στιγμής χαρακτηριστούν ως έργα κοινού ενδιαφέροντος, καθίστανται επιλέξιμα για κοινοτικές συγχρηματοδοτήσεις.

#### **4. ΕΝΙΣΧΥΜΕΝΟΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΞΥ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ**

Πέραν της σημασίας που έχει για την Κοινότητα η επικέντρωση των προσπαθειών της σε σχέδια με συγκεκριμένη ευρωπαϊκή διάσταση, ο συντονισμός του προγραμματισμού και των επενδύσεων των κρατών μελών είναι απολύτως αναγκαίος για την συνεκτική ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου.

Τα κράτη μέλη έχουν τον οικείο προγραμματισμό τους, αναλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος των δημόσιων επενδύσεων, προσεγγίζουν τους ιδιώτες επενδυτές, διαχειρίζονται τις πολύπλοκες διοικητικές διαδικασίες που προηγούνται της χορήγησης των αδειών κατασκευής, επιβλέπουν την ανάθεση των συμβάσεων, την αποδοχή των έργων κλπ.

Ο διαχωρισμός των καθηκόντων αυτών και ο δυσχερής συντονισμός τους μεταξύ πολλών κρατών μελών, εκτός από την έλλειψη της χρηματοδότησης, επιφέρει, συχνά, καθυστερήσεις που επηρεάζουν την υλοποίηση των διακρατικών συνδέσεων, ιδίως δε του διασυνοριακού σκέλους τους. Χάνοντας τα πλεονεκτήματα που προσδίδει η κλίμακα, αυτό που πλήττεται είναι η αποδοτικότητα των επενδύσεων, για την κοινωνία (κοινωνικοοικονομική αποδοτικότητα).

Όπως υπενθυμίζει και ο «Χάρτης της Νάπολης», που εκπονήθηκε κατόπιν διαβουλεύσεων μεταξύ των υπουργών μεταφορών στις 5 Ιουλίου 2003, η αναθεώρηση των προσανατολισμών πρέπει να αποτελέσει την ευκαιρία για την θέσπιση νέων μηχανισμών συντονισμού μεταξύ των κρατών μελών.

Με την ανακοίνωση της Επιτροπής για την «*ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου*»<sup>6</sup> και, πιο πρόσφατα, με την έκθεση της ομάδας εργασίας υψηλού επιπέδου, εξετάστηκαν ήδη οι διάφορες δυνατές επιλογές για την ενίσχυση αυτού του συντονισμού, που καθίσταται δυσχερέστερος στο βαθμό που είναι έντονα εδραιωμένος ο οδαφικός χαρακτήρας των χρηματοδοτήσεων και της εργοληψίας των σχεδίων. Μετά την εξέταση αυτή, και μετά από ανταλλαγή πληροφοριών σε επίπεδο επιτροπής του άρθρου 18, η παρούσα πρόταση προσφέρει δύο απαντήσεις:

#### **4.1. Ευρωπαϊοί συντονιστές ανά έργο ή ομάδα έργων**

Η αποδοτικότητα των επενδύσεων, που εξαρτάται από τη μελλοντική κίνηση και τις αποδόσεις κλίμακας, συνδέεται στενά με την αδιάλειπτη λειτουργία των διαφόρων σκελών στον συγκεκριμένο άξονα. Η πείρα υποδηλώνει ότι η κοινωνικοοικονομική αποδοτικότητα μεγάλων έργων του διευρωπαϊκού δικτύου ήταν απογοητευτική, λόγω καθυστερήσεων στις εργασίες άλλων έργων στον ίδιο διευρωπαϊκό άξονα, ιδίως έργων σε άλλες χώρες. Ελλείπει ακριβούς γνώσης των προθέσεων των γειτόνων τους, συμβαίνει συχνά τα κράτη μέλη να αναβάλλουν επενδυτικές αποφάσεις, ακόμα και αυτές που μπορούν να έχουν μεγάλη ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία. Ως εκ τούτου, οι επενδύσεις πρέπει να συγχρονίζονται κατά τον καλύτερο τρόπο καθ' όλο το μήκος των διακρατικών αξόνων.

**Για ορισμένα έργα, δεδηλωμένα ως έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, ή για ομάδες έργων στους μεγάλους ευρωπαϊκούς άξονες (διαδρόμους), θα πρέπει να καταστεί δυνατή η σύσταση συντονιστικής ομάδας, στην οποία θα συμμετέχει η Επιτροπή, καθ' όλη τη διάρκεια υλοποίησης των έργων προτεραιότητας στον άξονα. Μία τέτοια προσέγγιση, που θα αποφασίζεται κατά περίπτωση, απαιτεί τη συνεργασία των ενδιαφερομένων κρατών μελών, πράγμα στο οποίο αποβλέπει το άρθρο 17α που θεσπίζει η παρούσα πρόταση.**

Το άρθρο 155 της συνθήκης ΕΚ επιβάλλει στην Επιτροπή την ανάληψη όλων των πρόσφορων πρωτοβουλιών για την προώθηση του συντονισμού μεταξύ των κρατών μελών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δύναται να ορίσει μία προσωπικότητα, σε συμφωνία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, που θα αναλάβει την ενίσχυση του συντονισμού αυτού.

Ο εν λόγω ευρωπαϊός συντονιστής, που διορίζεται ανά έργο ή ανά ομάδα έργων, θα προάγει τη συνεργασία με τους χρήστες και τους μεταφορείς, θα προωθεί τα συγκεκριμένα σχέδια σε ιδιώτες επενδυτές και χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, συμπεριλαμβανομένης της Κοινότητας, και θα εξασφαλίζει την απαραίτητη παρακολούθηση για την ενημέρωση της Κοινότητας σχετικά με τις προόδους, με σκοπό, ενδεχομένως, την λήψη των μέτρων για την άρση των τυχόν δυσχερειών.

Οι διορισμοί ευρωπαϊού συντονιστή θα πραγματοποιούνται με αποφάσεις της Επιτροπής, κατόπιν συνεννοήσεως με τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη. Οι ατομικές

---

<sup>6</sup> COM(2003) 132.

αυτές αποφάσεις θα διορίζουν τις ρυθμίσεις λειτουργίας του συντονιστή. Αυτές θα καθορίζονται κατά περίπτωση και, ως εκ τούτου, είναι δυνατό να κυμαίνονται, ανάλογα με τις περιστάσεις. Ο διορισμός συντονιστή αποτελεί ενδεχόμενο που αφορά μόνο ορισμένα έργα ή ομάδα έργων, ανάλογα με τις διαπιστούμενες δυσκολίες συντονισμού.

Η Επιτροπή προτίθεται να προβεί σύντομα στον απολογισμό της λειτουργίας των ευρωπαϊκών συντονιστών. Υπό το πρίσμα αυτής της εμπειρίας, θα μπορούσε να δεχθεί την μετεξέλιξή τους προς μία ή περισσότερες κοινές δομές, αρμόδιες για την προώθηση των έργων σε ιδιώτες ή δημόσιους επενδυτές και, μάλιστα, για την υλοποίηση των σχεδίων. Οι δομές αυτές είναι σαν τις αναφερόμενες από την Επιτροπή στην προαναφερθείσα ανακοίνωσή της "*Ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών*".

#### **4.2. Συντονισμένες διαδικασίες που προηγούνται της χορήγησης αδειών κατασκευής**

Ξεκινώντας από τη διαπίστωση των δυσχερειών που προκαλεί, στην περίπτωση ορισμένων έργων, ο κατακερματισμός, μεταξύ κρατών μελών, των διαδικασιών εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και δημοσίου διαλόγου που προηγούνται της χορήγησης των διοικητικών αδειών που απαιτούνται για την έναρξη κάποιου έργου, η ομάδα υψηλού επιπέδου έθιξε τη δυνατότητα μίας ενιαίας διαδικασίας έρευνας καλύπτοντας περισσότερα κράτη μέλη, και όχι μόνο το κράτος μέλος - ανάδοχο του έργου.

Για τα διασυνοριακά σκέλη, τα οποία συχνά προσκρούουν σε δυσκολίες που συνδέονται με τον εν λόγω κατακερματισμό, θα μπορούσαν, ειδικότερα, να συσταθούν «υπερεθνικές» επιτροπές έρευνας, με αποστολή την ανάλυση των επιπτώσεων και την διενέργεια διαβουλεύσεων με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη στα εμπλεκόμενα κράτη μέλη.

**Η δήλωση ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης ζητά, ως εκ τούτου, από τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη, να θεσπίσουν συντονισμένες διαδικασίες, ή και υπερεθνικές έρευνες στην περίπτωση των τεχνικά και χρηματοδοτικά αδιαίρετων διασυνοριακών σκελών (άρθρο 19 α) παράγραφοι 8 έως 9).**

Τέτοιες διαδικασίες, τηρουμένων των κοινοτικών οδηγιών που διέπουν την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, θα προσέφεραν πολλά πλεονεκτήματα:

- Συντονισμένη ή υπερεθνική έρευνα που να οργανώνει την εκτίμηση και τον δημόσιο διάλογο στα εμπλεκόμενα κράτη μέλη, αντί της παράθεσης εθνικών διαδικασιών, όχι κατ' ανάγκην συντονισμένων· επίσης, μια τέτοια έρευνα θα παρείχε σαφές πλεονέκτημα εκεί όπου ένας και μόνος ανάδοχος έχει οριστεί για την κατασκευή ενός διασυνοριακού σκέλους.
- Συντονισμένη ή ενιαία μελέτη των επιπτώσεων για το σύνολο του έργου. Αυτό θα επιτρέψει να συνεκτιμηθούν οι επιπτώσεις, θετικές ή αρνητικές, στην κλίμακα όχι μόνο του κράτους - αναδόχου του έργου αλλά όλων των κρατών μελών που αφορά το συγκεκριμένο έργο. Μια τέτοια μελέτη των επιπτώσεων θα επιτρέψει, μεταξύ άλλων, τον έλεγχο της ταυτότητας - ή, τουλάχιστον, της διαλειτουργικότητας - των συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας και/ή σήμανσης.

- Μια συλλογική εργασία των ανεξάρτητων εμπειρογνομόνων (επιθεωρητών) των εμπλεκόμενων κρατών μελών, οι οποίοι θα έχουν την υποχρέωση της συντονισμένης και από κοινού διατύπωσης μιας ενιαίας γνώμης για το σύνολο της διαδρομής, σταθμίζοντας τα υπέρ και κατά του εξεταζόμενου έργου.
- Ενιαία αντιμετώπιση όσον αφορά την τήρηση ορισμένων κοινοτικών οδηγιών προστασίας του περιβάλλοντος (προκειμένου να αποφευχθεί η τυχόν συσσώρευση εθνικών μέτρων ενσωμάτωσης στα οικεία εθνικά δίκαια) και την εκτίμηση του αντίκτυπου στην αειφόρο ανάπτυξη.
- Διάλογο με όλους τους εμπλεκόμενους πληθυσμούς σε πολλά κράτη μέλη, σύμφωνα με τις διάφορες οδηγίες για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και με την σύμβαση του Aarhus. Αυτό θα έδινε στους πολίτες της Ένωσης ίσα δικαιώματα πληροφόρησης για τα υπερεθνικά έργα και ίδιες δυνατότητες σχολιασμού των εν λόγω έργων.

Τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη θα δύνανται να αποφασίζουν, τηρουμένων των κοινοτικών οδηγιών επί θεμάτων προστασίας του περιβάλλοντος, την ανάπτυξη, για τα έργα που είναι δεδηλωμένα ως έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, τις ρυθμίσεις των συντονισμένων διαδικασιών ή υπερεθνικών ερευνών, στην περίπτωση των διασυνοριακών σκελών.

Σημειωτέον ότι οι ρυθμίσεις που θα επιλέξουν τα κράτη μέλη για τον δημόσιο διάλογο και τις μεθόδους εκτίμησης των επιπτώσεων πρέπει να είναι σύμμορφες με το κοινοτικό κεκτημένο στον τομέα της εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Ειδικότερα, το κεκτημένο αυτό συνίσταται στην οδηγία 85/337/ΕΚ για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων έργων, όπως τροποποιήθηκε διαδοχικά<sup>7</sup>, στην οδηγία 92/43/ΕΚ για την προστασία της χλωρίδας και πανίδας, στην οδηγία για τα πτηνά, στην οδηγία 2001/42/ΕΚ για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων, καθώς και στην οδηγία 2000/60/ΕΚ για την θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων.

Οι οδηγίες αυτές εφαρμόζονται σε έργα που εκτελούνται στην επικράτεια των κρατών μελών, αλλά δεν προβλέπουν, για τα διασυνοριακά έργα, ειδικές διαδικασίες συντονισμού, ή, ενδεχομένως, ενοποίησης των διαδικασιών και εκτιμήσεων που διεκπεραιώνουν τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή προτίθεται να εξετάσει το θέμα στο πλαίσιο της εφαρμογής των εν λόγω οδηγιών και της παρούσας απόφασης και σκοπεύει να επιφέρει, εφόσον αυτό είναι αναγκαίο, τις κατάλληλες τροποποιήσεις. Είναι λοιπόν σημαντικό να ενημερωθεί η Επιτροπή από τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη για την έναρξη και για τα αποτελέσματα των συντονισμένων αυτών διαδικασιών ή της υπερεθνικής έρευνας.

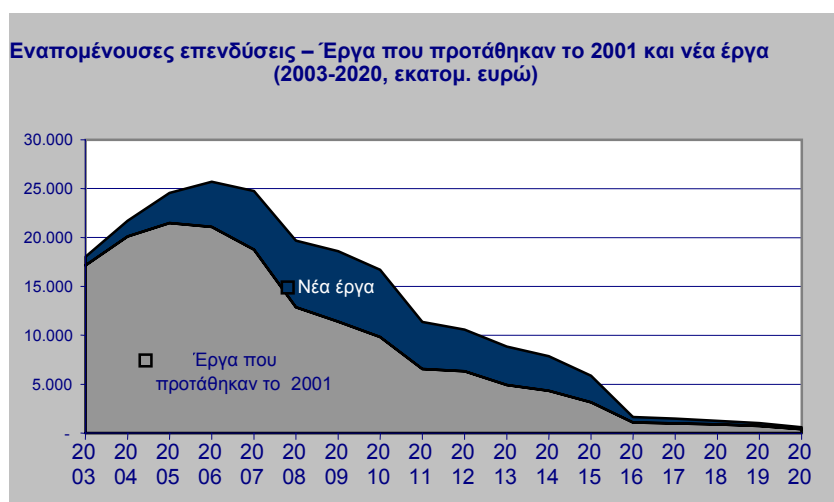
---

<sup>7</sup> Συμπεριλαμβανομένης της οδηγίας 2003/35/ΕΚ που ενσωματώνει τις διατάξεις της σύμβασης του Aarhus σχετικά για την πρόσβαση του κοινού στις σχετικές με το περιβάλλον πληροφορίες.

## 5. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

### 5.1. Η χρηματοδότηση

Το κατ' εκτίμησιν ποσό των επενδύσεων που είναι αναγκαίες για την υλοποίηση του συνόλου των έργων που έχουν δηλωθεί ως έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος (ήδη προταθέντα, το 2001, έργα και νέα έργα που προτείνονται στην παρούσα απόφαση) ανέρχεται περίπου σε 220 δισεκατομμύρια ευρώ<sup>8</sup>, δηλαδή 40% περίπου επιπλέον των απαιτούμενων για την υλοποίηση των έργων που προτάθηκαν το 2001 (βλέπε σχήμα κατωτέρω). Ο αριθμός αυτός δεν αντιστοιχεί, ωστόσο, παρά μόνο στα - δεδηλωμένα ως ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος - έργα. Το ολικό ποσό του συνόλου του Διευρωπαϊκού Δικτύου μέχρι το 2020, συμπεριλαμβανομένων των έργων κοινού ενδιαφέροντος που δεν είναι δεδηλωμένα ως έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, ανέρχεται σε τουλάχιστον 600 δισεκατομμύρια ευρώ<sup>9</sup>. Ειδικότερα οι επενδυτικές προσπάθειες σε βραχυ- και μεσο-πρόθεσμη βάση (άνω των 80 δισεκατομμυρίων ευρώ μέχρι το έτος 2006, είναι σημαντικές).



Για να έχει η δήλωση ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος συγκεκριμένο περιεχόμενο για τους πολίτες και την οικονομία, είναι ζωτικής σημασίας να υιοθετήσουν, τα κράτη και η Κοινότητα, στο πλαίσιο της Αναπτυξιακής Πρωτοβουλίας, μια συνεκτική προσέγγιση για τη βελτίωση και διευκόλυνση των αναγκαίων επενδύσεων, τόσο βραχυπρόθεσμα, όσο και μακροπρόθεσμα, όπως επισημαίνεται στην προαναφερθείσα ανακοίνωση «*Ανάπτυξη του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών*».

Εκτός από τη συμμετοχή χρηματοπιστωτικών μεσαζόντων, όπως είναι ο ιδιωτικός τομέας, για την ενθάρρυνση μιας καλύτερης διαχείρισης του κόστους και των επιχειρηματικών κινδύνων, θα είναι ζωτικής σημασίας να συνδυαστούν κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο οι τρεις υφιστάμενες χρηματοπιστωτικές πηγές, δηλαδή οι εθνικοί προϋπολογισμοί, ο κοινοτικός προϋπολογισμός και οι πόροι που προέρχονται απευθείας από τους χρήστες.

- Η χρηματοδότηση από τους εθνικούς προϋπολογισμούς καλείται να διαδραματίσει καίριο ρόλο. Με τη σειρά τους, τα κράτη μέλη καλούνται να

<sup>8</sup> Εξαιρουμένων των θαλασσιών αρτηριών.

<sup>9</sup> Επίπεδο τιμών 2003.

θεσπίσουν, στον εν λόγω τομέα, μία πολιτική συνεπή με τις δεσμεύσεις στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης. Ο κοινοτικός προϋπολογισμός είναι σε θέση να διαδραματίσει, εν προκειμένω, έναν σημαντικό ρόλο κινητήριου μοχλού. Συνεπώς, η Επιτροπή μελετά τη σκοπιμότητα ενός μηχανισμού που να επιβραβεύει τα έργα που αποτελούν το αντικείμενο ταχείας δημοσιονομικής δέσμευσης, εκ μέρους των κρατών μελών.

- Θα χρειαστεί να επικεντρωθούν οι μέχρι το έτος 2006 διαθέσιμοι πόροι από τα χρηματοδοτικά μέσα των διευρωπαϊκών δικτύων (προϋπολογισμός για τα διευρωπαϊκά δίκτυα, Ταμείο Συνοχής, προενταξιακό διαρθρωτικό μέσο) στα - δεδηλωμένα ως ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος - έργα. Όσον αφορά τα διασυνοριακά σκέλη, η δυνατότητα ενισχύσεων στα διευρωπαϊκά δίκτυα (που προτείνεται εκ παραλλήλου με την παρούσα απόφαση) μέχρι δυνητικού ύψους 30% του κόστους ενός έργου, μπορεί να διευκολύνει τη χρηματοδοτική στήριξή τους.
- Οι συνεισφορές των χρηστών συνδέονται στενά με τις τιμολογήσεις της χρήσης των υποδομών και με τις εν προκειμένω κοινοτικές διατάξεις. Εξάλλου, η προταθείσα στις 23 Ιουλίου 2003 τροποποίηση της οδηγίας 99/62/EΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα προσφέρει ένα πλαίσιο το οποίο, σε ορισμένες περιστάσεις, επιτρέπει την προσφυγή σε πολλαπλές χρηματοδοτήσεις.

Από προκαταρκτικές προσομοιώσεις που πραγματοποίησε η Επιτροπή βάσει των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των έργων, προκύπτει ότι η δυνατότητα συνεισφοράς των χρηστών (συνεκτιμώντας τις προαναφερθείσες ρυθμιστικές εξελίξεις όσον αφορά την τιμολόγηση<sup>10</sup>) είναι της τάξεως των 40 δισεκατομμυρίων ευρώ από το συνολικό ποσό των αναγκαίων επενδύσεων, δηλαδή ποσό που μπορεί να εξευρεθεί σε ιδιωτικούς επενδυτές. Λόγω του επιχειρηματικού κινδύνου που συνδέεται με τη φύση των εν λόγω έργων, η παροχή δανειοληπτικών εγγυήσεων θα διαδραματίσει καίριο ρόλο στην κινητοποίηση των κεφαλαίων αυτών.

Το υπόλοιπο, δηλαδή, περίπου 180 δισεκατομμύρια ευρώ, θα πρέπει να χρηματοδοτηθεί από τους εθνικούς προϋπολογισμούς και τον κοινοτικό προϋπολογισμό, γεγονός που δίνει μια ιδέα της έκτασης των μέσων που θα χρειαστούν, ιδίως στο πλαίσιο των προσεχών δημοσιονομικών προοπτικών της Κοινότητας μετά το 2006.

## **5.2. Οι οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις**

Η προαναφερθείσα ομάδα υψηλού επιπέδου έχει ήδη προβεί σε διεξοδική ανάλυση των έργων προτεραιότητας που περιλαμβάνονται στην παρούσα πρόταση, καθώς επίσης και των προσδοκώμενων πλεονεκτημάτων του ενισχυμένου συντονισμού μεταξύ των κρατών μελών.

Σύμφωνα με την προκαταρκτική αυτή ανάλυση, τα εν λόγω έργα προτεραιότητας θα μπορούσαν να προσφέρουν μεγάλα κοινωνικοοικονομικά πλεονεκτήματα από πλευράς περιορισμού του κόστους (εσωτερικού και εξωτερικού), δυνατότητες βελτίωσης της ποιότητας των μεταφορών και χωροταξικής ανάπτυξης. Το τεχνικό

---

<sup>10</sup> Συμπεριλαμβανομένων των πολλαπλών χρηματοδοτήσεων.

παράρτημα της έκθεσης περιγράφει λεπτομερώς τα χαρακτηριστικά, τα προσδοκώμενα πλεονεκτήματα και τον βαθμό προόδου εκάστου των νέων έργων που περιλαμβάνονται στην παρούσα πρόταση<sup>11</sup>.

Στο πλαίσιο της ανάλυσης επιπτώσεων που πραγματοποίησε η Επιτροπή<sup>12</sup>, εκπονηθείσα μελέτη<sup>13</sup> υποδηλώνει ότι η υλοποίηση των εν λόγω έργων, εφόσον συνδυαστεί με άλλα μέσα προώθησης της διατροπικότητας και τιμολόγησης της χρήσης των υποδομών, όπως προτείνει η Λευκή Βίβλος για την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών, αναμένεται να επιτρέψει σημαντικά κέρδη χρόνου και μόνο για τις διαπεριφερειακές μεταφορές, ιδίως στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες, μέχρι δυνητικού ύψους 8 δισεκατομμυρίων ευρώ ετησίως.

Η δέσμη των μέτρων θα μπορούσε να μειώσει τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από τις διαπεριφερειακές μεταφορές κατά 17 εκατομμύρια τόνους ετησίως, σε σχέση με σενάριο τάσεων, καθώς και τις εκπομπές άλλων ρυπογόνων ουσιών, όπως του οξειδίου του αζώτου.

Σε αυτά προστίθενται και άλλα οφέλη, όπως η μείωση της οδικής συμφόρησης σε ποσοστό μέχρι 14% και η βελτίωση της ασφάλειας, περιορίζοντας τον αριθμό των οδικών ατυχημάτων. Η δέσμη θα συνέβαλλε, επίσης, σε μία πιο ισόρροπη χωροταξία, εφόσον θα αυξανόταν σημαντικά η σχετική πρόσβαση όλων των υποψήφιων χωρών, των χωρών της Ιβηρικής Χερσονήσου, των σκανδιναβικών χωρών, της Βόρειας Ελλάδας και της Ιρλανδίας<sup>14</sup>.

Τα σχέδια αυτά θα συνέβαλλαν στην αειφόρο ανάπτυξη των μεταφορών σε κοινοτική κλίμακα, προάγοντας τη διατροπικότητα. Σύμφωνα με την προαναφερθείσα μελέτη, τα εν λόγω έργα, συνοδευόμενα από τα προαναφερθέντα μέτρα, θα επέτρεπαν τη σταθεροποίηση του οδικού πυλώνα στη διευρυμένη Ένωση των 27.

Εξάλλου, βάσει της προαναφερθείσας μελέτης, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι τα έργα προτεραιότητας βρίσκονταν σε άξονες του Διευρωπαϊκού Δικτύου που αναμένεται να εξυπηρετήσουν, πιθανότατα, σημαντικό όγκο διεθνών μεταφορών. Η ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία τους, διευκολύνοντας τις συνδέσεις μεταξύ εθνικών δικτύων, τις διακρατικές συναλλαγές και, ως εκ τούτου, τη δυναμική της εσωτερικής αγοράς, μπορεί, επομένως, να θεωρηθεί ως ιδιαίτερα υψηλή.

Αντίθετα με πολλούς άλλους τομείς, τα σχέδια επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών έχουν χρονικό ορίζοντα πολλών δεκαετιών και εξυπηρετούν τις μελλοντικές γενεές. Εφόσον τα σχέδια αυτά αυξάνουν το δυναμικό οικονομικής ανάπτυξης σε μακροπρόθεσμη βάση, αυξάνουν τη δυναμική της εσωτερικής αγοράς και συμβάλλουν στην αειφόρο ανάπτυξη, μπορούν να θεωρηθούν παραγωγικές επενδύσεις με θετικές επιπτώσεις για ολόκληρη την Ένωση και για την ανταγωνιστικότητά της.

---

<sup>11</sup> Βλ. [http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg\\_fr.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_fr.htm)

<sup>12</sup> Βλ. SEC(2003) 1060.

<sup>13</sup> Μελέτη “Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network”, Φάση I, υπό δημοσίευση. Βλ. <http://www.nea.nl/ten-stac>

<sup>14</sup> Βλ. μελέτη “Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network”, Φάση I, υπό δημοσίευση. Βλ. <http://www.nea.nl/ten-stac>



Από άλλες μελέτες του μακροοικονομικού αντίκτυπου, που εκπονούνται στο πλαίσιο της Αναπτυξιακής Πρωτοβουλίας, διαμορφώνεται ήδη η πεποίθηση ότι η υλοποίηση των έργων προτεραιότητας θα είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση της συλλογικής ευημερίας, γεγονός που επιτρέπει τη δημιουργία νέων θέσεων μόνιμης απασχόλησης, πέραν των θέσεων προσωρινής απασχόλησης που δημιουργούνται άμεσα από τις κατασκευαστικές εργασίες.

### 5.3. Εξωτερικές διαβουλεύσεις

Μόλις κατέστη διαθέσιμη, η Επιτροπή δημοσίευσε την έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου και κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να διατυπώσουν τις απόψεις τους. Εκτός από την γνώμη του Φόρουμ Ενέργεια και Μεταφορές, της 10ης Σεπτεμβρίου, η Επιτροπή κατέστη αποδέκτης 76 συνεισφορών από οργανώσεις μεταφορέων, υπεύθυνους διαχείρισης υποδομών, ενώσεις περιφερειών και ενώσεις για την προστασία του περιβάλλοντος. Εν κατακλείδι, οι παρατηρήσεις δείχνουν μια σημαντική υποστήριξη<sup>15</sup>:

- του στόχου της αειφόρου ανάπτυξης των μεταφορών, προωθώντας, ιδίως, τις απαραίτητες υποδομές για διατροπικότητα, τόσο στους τομείς των σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, όσο και στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, χωρίς ωστόσο, να παραγνωρίζεται η σημασία της ποιότητας του οδικού δικτύου·
- της ιδέας της ανάπτυξης των θαλάσσιων αρτηριών, που απαιτεί τον καθορισμό των διαδικασιών για την συγκεκριμένη έναρξη υλοποίησης των έργων·
- της ιδέας της ενίσχυσης του συντονισμού μεταξύ των κρατών μελών κατά μήκος των διαδρόμων, και της παρακολούθησης των έργων, της βελτίωσης των αξιολογητικών διαδικασιών, καθώς επίσης και της δυνατότητας χρηματοδοτικής παρέμβασης της Κοινότητας, ιδίως όσον αφορά τα διαμεθοριακά έργα.

Σε γενικές γραμμές, οι αντιδράσεις υπογραμμίζουν τη συμπληρωματικότητα των επενδύσεων στο πλαίσιο της πολιτικής για τα διευρωπαϊκά δίκτυα, με τα μέτρα διαχείρισης των μεταφορών που εντάσσονται στην Κοινή Πολιτική Μεταφορών, όπως, επί παραδείγματι, το άνοιγμα των σιδηροδρομικών δικτύων στον ανταγωνισμό και η τιμολόγηση της χρήσης των υποδομών.

Όσον αφορά ορισμένα σκέλη των έργων προτεραιότητας, μη κυβερνητικές οργανώσεις μετέφεραν στην Επιτροπή την δυσαρέσκειά τους για τον τρόπο με τον οποίο τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη διεκπεραιώνουν τις διαδικασίες εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ιδίως σε φυσικούς τόπους. Εξάλλου, πολλές περιφέρειες πρότειναν συμπληρωματικά έργα προτεραιότητας που δεν είχαν προταθεί από τα κράτη στην ομάδα υψηλού επιπέδου ή που δεν είχαν προκριθεί από την ομάδα υψηλού επιπέδου.

<sup>15</sup>

Βλ. [http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/revision\\_1692\\_96\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/revision_1692_96_en.htm)

Πρόταση

**ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

για την τροποποίηση της τροποποιημένης πρότασης σχετικά με

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ  
για την τροποποίηση της απόφασης 1692/96/ΕΚ περί των κοινοτικών προσανατολισμών  
για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών**

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

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ  
ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 156 εδάφιο  
πρώτο,

την πρόταση της Επιτροπής<sup>1</sup>,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>2</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>3</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης<sup>4</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η απόφαση 1692/96/ΕΚ, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>5</sup>, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 1346/2001/ΕΚ<sup>6</sup>, θέσπισε τους κοινοτικούς προσανατολισμούς στον τομέα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, προσδιορίζοντας τα έργα\* κοινού ενδιαφέροντος, των οποίων η υλοποίηση αναμένεται να συμβάλει στην ανάπτυξη του δικτύου, και καθορίζοντας, στο οικείο παράρτημα ΙΙΙ, τα ειδικά έργα στα οποία το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, στις συνεδριάσεις στην Έσση, το 1994 και στο Δουβλίνο το 1996, έδωσε ιδιαίτερη σημασία.

---

<sup>1</sup> ΕΕ C

<sup>2</sup> ΕΕ C

<sup>3</sup> ΕΕ C

<sup>4</sup>

<sup>5</sup> ΕΕ L 228, 9.9.1996, σ. 1.

<sup>6</sup> ΕΕ L 185, 6.7.2001, σ. 1.

\* Ο όρος "έργο" αποδίδει τον γαλλικό όρο "projet". Στο κείμενο της απόφασης 1692/96/ΕΚ καθώς και της τροποποίησής της (απόφαση 1346/2001/ΕΚ) ο ίδιος όρος αποδίδεται με τον εσφαλμένο όρο "σχέδιο". Προκειμένου να αποφευχθεί η ανακολουθία στην ορολογία της απόφασης, συνιστούμε να αντικατασταθεί στις υπάρχουσες αποφάσεις με διορθωτικό ο όρος "σχέδιο" από τον όρο "έργο", όπου αποδίδει τον όρο "projet".

- (2) Η προσεχής διεύρυνση της Ένωσης και ο στόχος της εξεύρεσης μίας νέας ισορροπίας στους τρόπους μεταφοράς, καθώς και το γεγονός ότι ο αναγκαίος, για την υλοποίηση ορισμένων έργων προτεραιότητας, χρόνος, μπορεί να υπερβεί τα δέκα έτη, επιβάλλει την επανεξέταση του καταλόγου έργων που περιέχεται στο παράρτημα ΙΙΙ της απόφασης 1692/96/ΕΚ.
- (3) Στις 2 Οκτωβρίου 2001, η Επιτροπή πρότεινε την τροποποίηση της απόφασης 1692/96/ΕΚ, αντικαθιστώντας το παράρτημα ΙΙΙ με κατάλογο έργων προτεραιότητας στον οποίο περιλαμβάνονται τα μη ολοκληρωθέντα ειδικά έργα στα οποία το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, κατά τις συνεδριάσεις στην Έσση και στο Δουβλίνο, έδωσε ιδιαίτερη σημασία, καθώς και έξι νέα έργα.
- (4) Στην έκθεση που υπέβαλε στην Επιτροπή, στις 30 Ιουνίου 2003, η ομάδα υψηλού επιπέδου για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (εφεξής «η ομάδα υψηλού επιπέδου») προσδιόρισε περιορισμένο αριθμό έργων προτεραιότητας, με τη χρήση μεθοδολογίας της οποίας τα κριτήρια περιλαμβάνουν, ιδίως, την εξέταση της δυναμικής οικονομικής βιωσιμότητάς τους, του βαθμού δέσμευσης των ενδιαφερομένων κρατών όσον αφορά την τήρηση ενός προσυμφωνηθέντος χρονοδιαγράμματος, του αντίκτυπού τους στην κινητικότητα αγαθών και προσώπων, στη συνοχή και στην αειφόρο ανάπτυξη. Τα έργα προτεραιότητας που προσδιορίζει η ομάδα υψηλού επιπέδου περιλαμβάνουν τα προταθέντα στις 2 Οκτωβρίου 2001 από την Επιτροπή έργα καθώς και νέα έργα, συμπεριλαμβανομένων των έργων στα νέα κράτη μέλη, που θα προσχωρήσουν στην Ένωση την 1η Μαΐου 2004.
- (5) Είναι σκόπιμο να υπάρξει περιορισμένη επέκταση του καταλόγου των έργων προτεραιότητας, να δηλωθούν αυτά ως έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος και να συσταθούν μηχανισμοί ενθάρρυνσης του συντονισμού μεταξύ κρατών μελών, με στόχο τη διευκόλυνση της υλοποίησής των εν λόγω έργων εντός των επιθυμητών προθεσμιών.
- (6) Είναι σκόπιμο να συσταθούν μηχανισμοί στήριξης της ανάπτυξης θαλάσσιων αρτηριών μεταξύ κρατών μελών, ώστε να περιοριστεί η οδική συμφόρηση και να βελτιωθεί η δυνατότητα πρόσβασης στις περιφερειακές ή νησιωτικές χώρες. Η σύσταση τέτοιων μηχανισμών, πλαισιωμένη, μεταξύ άλλων, από διαδικασίες διαγωνισμών δεν πρέπει να θίγει τις κοινοτικές διατάξεις περί ανταγωνισμού, καθώς και αυτών περί δημοσίων συμβάσεων προμήθειας.
- (7) Η ενίσχυση του συντονισμού μεταξύ των κρατών που εμπλέκονται σε έργα στον ίδιο άξονα είναι αναγκαία για τη βελτίωση της αποδοτικότητας των επενδύσεων και τη διευκόλυνση του συγχρονισμού και της χρηματοοικονομικής διαμόρφωσής τους.
- (8) Ο απολογισμός των έργων προτεραιότητας θα διευκολύνει τις μελλοντικές αναθεωρήσεις των προσανατολισμών και του καταλόγου έργων προτεραιότητας και μπορεί να συμβάλει στην βελτίωση των μεθόδων αξιολόγησης που εφαρμόζονται a priori από τα κράτη μέλη.
- (9) Ο κατακερματισμός των εθνικών διαδικασιών εκτίμησης των περιβαλλοντικών και κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων ενός έργου μπορεί να αποδειχθεί ασύμβατος με την υπερεθνική διάσταση των δεδηλωμένων ως ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος έργων. Για την αντιμετώπιση της κατάστασης, συνιστάται η ανάπτυξη, πέραν των κοινών μεθόδων εκτίμησης, συντονισμένων διαδικασιών εκτίμησης και δημοσίου διαλόγου ή διαδικασιών υπερεθνικών ερευνών που να καλύπτουν τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη

και να διαλαμβάνουν τόσο τις κοινωνικοοικονομικές, όσο και τις περιβαλλοντικές πτυχές. Οι συντονισμένες αυτές διαδικασίες υπερεθνικής έρευνας πρέπει να τελούν υπό την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που απορρέουν από την κοινοτική νομοθεσία περί προστασίας του περιβάλλοντος.

- (10) Η Επιτροπή προέβη σε ανάλυση του αντίκτυπου της τυχόν υλοποίησης των συστάσεων της ομάδας υψηλού επιπέδου. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι η υλοποίηση των έργων που προσδιόρισε η ομάδα, σε συνδυασμό με πολλά μέτρα που εντάσσονται στην κοινή πολιτική μεταφορών, όπως είναι η τιμολόγηση της χρήσης των υποδομών και το άνοιγμα, στον ανταγωνισμό, της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, αναμένεται να αποφέρουν σημαντικά οφέλη από πλευράς κέρδους χρόνου, περιορισμού των εκπομπών και της συμφόρησης, βελτίωσης της δυνατότητας πρόσβασης των περιφερειακών χωρών και των νέων κρατών μελών, καθώς και ευημερίας του συνόλου.
- (11) Είναι, συνεπώς, σκόπιμο να τροποποιηθεί αναλόγως η τροποποιημένη πρόταση της απόφασης για την τροποποίηση της απόφασης 1692/96/EK,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

#### *Άρθρο 1*

Η απόφαση 1692/96/EK τροποποιείται ως εξής:

- 1) Στο άρθρο 2, παράγραφος 1, η χρονολογία «2010» αντικαθίσταται από τη χρονολογία «2020».
- 2) Στο άρθρο 3, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο :

«2. Οι υποδομές μεταφορών περιλαμβάνουν δίκτυα οδών, σιδηροδρομικών γραμμών και πλωτών οδών, θαλάσσιες αρτηρίες, τους λιμένες θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερολιμένες, καθώς και άλλα σημεία διασύνδεσης μεταξύ των δικτύων του συγκεκριμένου τρόπου μεταφοράς.»
- 3) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 12α:

#### *«Άρθρο 12α Θαλάσσιες αρτηρίες*

1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων αρτηριών αποσκοπεί στην συγκέντρωση των εμπορευματικών ροών σε ορισμένες θαλάσσιες διαδρομές κατά τρόπον ώστε να δημιουργηθούν νέες βιώσιμες, τακτικές και συχνές θαλάσσιες γραμμές μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών, προκειμένου να μειωθεί η οδική συμφόρηση και να βελτιωθεί η εξυπηρέτηση των νησιωτικών και περιφερειακών κρατών.
2. Το διευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων αρτηριών αποτελείται από εξοπλισμούς και υποδομές που αφορούν τουλάχιστον δύο λιμένες σε δύο διαφορετικά κράτη μέλη. Ο εν λόγω εξοπλισμός και οι υποδομές αυτές περιλαμβάνουν τον λιμενικό εξοπλισμό, τα ηλεκτρονικά συστήματα οργανωτικής υποστήριξης και διαχείρισης των διοικητικών και τελωνειακών διαδικασιών, καθώς επίσης και

χερσαίες και θαλάσσιες υποδομές άμεσης πρόσβασης στους λιμένες, μεταξύ άλλων για την πρόσβαση κατά τη διάρκεια του χειμώνα, οι οποίοι χρησιμοποιούνται από τις γραμμές που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

3. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος του διευρωπαϊκού δικτύου θαλάσσιων αρτηριών προτείνονται από δύο τουλάχιστον κράτη μέλη. Τα προτεινόμενα έργα λαμβάνουν τη μορφή συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα βάσει ρυθμίσεων που επιτρέπουν, πριν από την χορήγηση ενισχύσεων από τους εθνικούς προϋπολογισμούς, συμπληρούμενων, ενδεχομένως, από κοινοτικές ενισχύσεις, τον μεταξύ τους ανταγωνισμό με έναν από τους ακόλουθους τρόπους:
  - α) μέσω δημόσιων προσκλήσεων υποβολής προσφορών που οργανώνονται από κοινού από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, με σκοπό την δημιουργία των συνδέσεων από τον λιμένα της κατηγορίας Α που ορίζεται στο άρθρο 12, παράγραφος 2 και τον οποίο επιλέγουν εκ των προτέρων στο εσωτερικό κάθε θαλάσσιας περιοχής που ορίζει το έργο αριθ. 21 του παραρτήματος III·
  - β) στον βαθμό στον οποίο η θέση των λιμένων είναι συγκρίσιμη, μέσω δημόσιων προσκλήσεων υποβολής προτάσεων, που οργανώνονται από κοινού από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και απευθύνονται σε κοινοπραξίες που συσπειρώνουν, κατ' ελάχιστον, ναυτιλιακές εταιρείες και λιμένες που βρίσκονται σε κάποια από τις θαλάσσιες περιφέρειες που ορίζει το έργο αριθ. 21 του παραρτήματος III.
4. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος αφορούν εξοπλισμούς και υποδομές που συγκροτούν το δίκτυο των θαλάσσιων αρτηριών και μπορούν να περιλαμβάνουν, ενδεχομένως, εναρκτήριες ενισχύσεις προς τις ναυτιλιακές εταιρείες που εκμεταλλεύονται τις γραμμές της παραγράφου 1. Οι εναρκτήριες ενισχύσεις είναι διάρκειας δύο ετών και χορηγούνται μόνον υπό την προϋπόθεση ότι η έναρξη προσκρούει σε χρηματοδοτικά εμπόδια. Δεν μπορούν να υπερβαίνουν το ελάχιστο ποσό που κρίνεται ότι απαιτείται για την έναρξη εξυπηρέτησης των συγκεκριμένων γραμμών.
5. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος υποβάλλονται για έγκριση στην Επιτροπή».

4) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο τμήμα 10α:

## **«Τμήμα 10α Συντονισμός μεταξύ των κρατών μελών**

### *Άρθρο 17α Ευρωπαϊός συντονιστής*

1. Για να διευκολυνθεί η συντονισμένη υλοποίηση ορισμένων έργων ή τμημάτων έργων, μεταξύ των έργων των δεδηλωμένων ως έργων ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 19α, η Επιτροπή μπορεί να ορίσει, κατόπιν συμφωνίας με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, μία προσωπικότητα, τον επονομαζόμενο «ευρωπαϊό συντονιστή». Ο ευρωπαϊός

συντονιστής ενεργεί εξ ονόματος και για λογαριασμό της Επιτροπής. Η αποστολή του αφορά ένα μόνο έργο, αλλά εάν χρειαστεί μπορεί να επεκταθεί σε άλλα έργα στον ίδιο άξονα.

2. Ο ευρωπαϊός συντονιστής επιλέγεται, ιδίως, βάσει της πείρας του σε σχέση με τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και την γνώση του όσον αφορά τη χρηματοδότηση και την κοινωνικοοικονομική και περιβαλλοντική εκτίμηση μεγάλων έργων.
  3. Η απόφαση της Επιτροπής για τον ορισμό του ευρωπαϊού συντονιστή περιέχει τις ρυθμίσεις άσκησης των καθηκόντων του.
  4. Ο ευρωπαϊός συντονιστής:
    - α) προωθεί κοινές μεθόδους αξιολόγησης έργων, συμβουλεύει τα κράτη μέλη και τους αναπτυξιακούς φορείς στην οργάνωση της χρηματοοικονομικής διαμόρφωσης των έργων, αναζητεί δυνητικούς ιδιωτικούς επενδυτές και δύναται να γνωμοδοτήσει επί θεμάτων που συνδέονται με την εκμετάλλευση των δικτύων·
    - β) εκπονεί ετήσια έκθεση την οποία θέτει υπόψη της Επιτροπής, σχετική με τις προόδους στην υλοποίηση των έργων που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά του, και με τις νέες ρυθμιστικές ή άλλες εξελίξεις που ενδέχεται να επηρεάσουν τα χαρακτηριστικά των έργων, καθώς και με τις τυχόν δυσχέρειες και τα εμπόδια που μπορούν να επιφέρουν σημαντική καθυστέρηση ως προς τις ημερομηνίες που ορίζονται στο παράρτημα III·
    - γ) συμβάλλει στο διάλογο με τους φορείς εκμετάλλευσης, τους χρήστες μεταφορών, τις περιφερειακές και τοπικές αρχές, τους εκπροσώπους των κοινωνικών φορέων, με σκοπό την καλύτερη γνώση της ζήτησης για μεταφορές, των περιοριστικών όρων, καθώς επίσης και των παραμέτρων εξυπηρέτησης που απαιτούνται για τη βέλτιστη χρησιμοποίηση των χρηματοδοτούμενων υποδομών.
  5. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συνεργάζονται με τον ευρωπαϊό συντονιστή και του παρέχουν τις απαραίτητες πληροφορίες για την εκτέλεση των καθηκόντων που ορίζονται στην παράγραφο 4.
  6. Η Επιτροπή δύναται να ζητήσει τη γνώμη του ευρωπαϊού συντονιστή κατά την εξέταση των αιτήσεων κοινοτικής χρηματοδότησης σχετικά με τα έργα ή ομάδες έργων που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά του».
- 5) Το άρθρο 18, παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα εθνικά προσχέδια σχεδίων και προγραμμάτων που καταρτίζουν για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ιδίως όσον αφορά τα έργα τα δεδηλωμένα ως κοινού ενδιαφέροντος ευρωπαϊκά έργα που αναφέρονται στο άρθρο 19α, καθώς επίσης και τα εγκεκριμένα εθνικά προσχέδια σχεδίων και προγραμμάτων. Εφόσον εγκριθούν, τα κράτη μέλη αποστέλλουν τα εθνικά προσχέδια σχεδίων και προγραμμάτων στην Επιτροπή προς ενημέρωσή της.»

6) Το άρθρο 19 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 19  
Έργα προτεραιότητας*

1. Τα έργα προτεραιότητας είναι έργα κοινού ενδιαφέροντος που αναφέρονται στο άρθρο 7, των οποίων η εξέταση επιτρέπει να εξακριβωθεί κατά πόσον:
  - α) αποσκοπούν στην εξάλειψη σημείων συμφόρησης ή στη συμπλήρωση ελλειπούσας σύνδεσης σε κάποιο σημαντικό άξονα του διευρωπαϊκού δικτύου, ειδικότερα δε, στα έργα που διασχίζουν φυσικά εμπόδια·
  - β) έχουν διαστάσεις τέτοιες που ένας μακροπρόθεσμος προγραμματισμός σε ευρωπαϊκό επίπεδο αποδίδει σημαντική προστιθέμενη αξία·
  - γ) παρουσιάζουν, στο σύνολο του έργου, προοπτικές κοινωνικοοικονομικής αποδοτικότητας και άλλα κοινωνικοοικονομικά πλεονεκτήματα, και συνεπάγονται δέσμευση των ενδιαφερομένων κρατών μελών για την εκπόνηση των μελετών και την διεκπεραίωση των διαδικασιών μελέτης επιπτώσεων, έγκαιρα, έτσι ώστε να καταστεί δυνατή η ολοκλήρωση των εργασιών στο πλαίσιο προσυμφωνηθείσας προθεσμίας·
  - δ) προσφέρουν σημαντική προστιθέμενη αξία για τη διευκόλυνση της κινητικότητας αγαθών και προσώπων μεταξύ κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένης της συμβολής τους στην διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων·
  - ε) συμβάλλουν στην εδαφική συνοχή της Ένωσης, με την ενσωμάτωση των δικτύων των νέων κρατών μελών και τη βελτίωση των συνδέσεων με τις περιφερειακές περιοχές·
  - στ) συμβάλλουν στην αειφόρο ανάπτυξη των μεταφορών, βελτιώνοντας την ασφάλεια και μειώνοντας τις περιβαλλοντικές οχλήσεις που οφείλονται στις μεταφορές, προωθώντας, ιδίως, την στροφή προς τον σιδηρόδρομο, προς τις συνδυασμένες μεταφορές, τις πλωτές εσωτερικές οδούς και τις θαλάσσιες μεταφορές.
2. Τα έργα προτεραιότητας, των οποίων οι εργασίες προβλέπεται να αρχίσουν πριν το 2010, τα τμήματά τους, καθώς και οι συμφωνηθείσες προθεσμίες ολοκλήρωσης των εργασιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, στοιχείο γ), ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ.
3. Πριν από το 2010, η Επιτροπή προβαίνει σε απολογισμό και προτείνει, ενδεχομένως, την τροποποίηση του καταλόγου των έργων προτεραιότητας που προσδιορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.»

7) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 19α:

*«Άρθρο 19α  
Δήλωση ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος*

1. Τα έργα προτεραιότητας που προσδιορίζονται στο παράρτημα III δηλώνονται ως έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.
2. Τα κράτη μέλη, κατά την εκ μέρους τους υποβολή έργων για χρηματοδότηση από το ταμείο συνοχής, σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1164/94 του Συμβουλίου\*, αποδίδουν κατάλληλη προτεραιότητα στα έργα τα δεδηλωμένα ως έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.
3. Τα κράτη μέλη, κατά την υποβολή των έργων τους για χρηματοδότηση από τον προϋπολογισμό που διατίθεται για τα διευρωπαϊκά δίκτυα, σύμφωνα με τα άρθρα 9 και 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου\*\*, αποδίδουν κατάλληλη προτεραιότητα στα έργα τα δεδηλωμένα ως έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.
4. Η Επιτροπή ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να λαμβάνουν υπόψη τα έργα τα δεδηλωμένα ως έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος κατά τον προγραμματισμό των διαρθρωτικών ταμείων, ιδιαίτερα στις περιοχές του στόχου 1.
5. Η Επιτροπή μεριμνά ώστε οι χώρες - αποδέκτες πόρων από το διαρθρωτικό προενταξιακό μέσο, κατά την παρουσίαση των έργων τους για χρηματοδότηση από το εν λόγω μέσο και σύμφωνα με τα άρθρα 2 και 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1267/1999 του Συμβουλίου\*\*\*, αποδίδουν κατάλληλη προτεραιότητα στα έργα τα δεδηλωμένα ως έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.
6. Εάν αποδειχθεί ότι η έναρξη των εργασιών ενός από τα έργα τα δεδηλωμένα ως έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος παρουσιάζει, ή πρόκειται να παρουσιάσει, σημαντική καθυστέρηση σε σχέση με την προθεσμία του 2010, η Επιτροπή ζητά από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη να της γνωστοποιήσουν τους λόγους της εν λόγω καθυστέρησης, εντός προθεσμίας τριών μηνών. Αφού εξετάσει την απάντηση των ενδιαφερομένων κρατών μελών, η Επιτροπή δύναται, προκειμένου να προστατεύσει τα οικονομικά συμφέροντα της Κοινότητας και τηρουμένης της αρχής της αναλογικότητας, να αποφασίσει τον αποχαρακτηρισμό έργου δεδηλωμένου ως έργου ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.
7. Πέντε έτη μετά την ολοκλήρωση ενός έργου δεδηλωμένου ως έργου ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, ή ενός εκ των τμημάτων του, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη προβαίνουν σε απολογισμό των κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεών του, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών, στην εδαφική συνοχή και στην αειφόρο ανάπτυξη. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τα αποτελέσματα του εν λόγω απολογισμού.
8. Όταν ένα έργο δηλώνεται ως έργο ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δρομολογούν, για κάθε τμήμα του εν λόγω έργου, συντονισμένες διαδικασίες αξιολόγησης του έργου και δημοσίου διαλόγου, πριν από τη χορήγηση των αδειών κατασκευής.



9. Όταν κάποιο δεδηλωμένο ως ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος έργο περιλαμβάνει κάποιο τεχνικά και χρηματοδοτικά αδιαίρετο διασυνοριακό τμήμα, τα δύο ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δρομολογούν υπερεθνική έρευνα για την αξιολόγηση του εν λόγω διασυνοριακού τμήματος και για τη διενέργεια δημόσιου διαλόγου, πριν από τη χορήγηση των αδειών κατασκευής.
10. Οι συντονισμένες διαδικασίες υπερεθνικής έρευνας που αναφέρονται στις παραγράφους 8 και 9 τελούν υπό την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που απορρέουν από την κοινοτική νομοθεσία επί θεμάτων προστασίας του περιβάλλοντος, ιδίως όσον αφορά την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για την έναρξη και το αποτέλεσμα των εν λόγω συντονισμένων διαδικασιών ή της υπερεθνικής έρευνας.

\* EE L 130, 25.4.1994, σ. 1.

\*\* EE L 228, 23.9.1995, σ. 1.

\*\*\* EE L 161, 26.6.1999, σ. 73.»

- 8) Το παράρτημα III τροποποιείται ως εξής:
  - α) ο τίτλος αντικαθίσταται από τον τίτλο: «Έργα προτεραιότητας των οποίων οι εργασίες προβλέπεται να αρχίσουν πριν το 2010»·
  - β) το περιεχόμενο τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας απόφασης.

#### *Άρθρο 2*

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

#### *Άρθρο 3*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, [...]

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*  
[...]

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*  
[...]

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ο κατάλογος των έργων προτεραιότητας περιλαμβάνει, πέραν των έργων προτεραιότητας που περιλαμβάνονται στην πρόταση της Επιτροπής του Οκτωβρίου 2001<sup>1</sup> και ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση στις 30 Μαΐου 2002, τα ακόλουθα νέα έργα προτεραιότητας :

### **Επέκταση του έργου αριθ. 1 στον σιδηροδρομικό άξονα Βερολίνο-Βερόνα/Μιλάνο-Μπολόνια-Νάπολι-Μεσσίνα - Παλέρμο**

- Σιδηροδρομική/ οδική γέφυρα στον πορθμό της Μεσσίνας (2015)

### **Επέκταση του έργου αριθ. 3 στον σιδηροδρομικό άξονα μεγάλων ταχυτήτων της νοτιοδυτικής Ευρώπης**

- Λισσαβόνα/Πόρτο- Μαδρίτη (2011)
- Dax-Μπορντώ (2020)
- Μπορντώ-Τουρ (2015)

### **Επέκταση του έργου αριθ. 6 στον σιδηροδρομικό άξονα Λυών -Τεργέστη/Κοπερ-Λιουμπλιάνα – Βουδαπέστη-ουκρανικά σύνορα<sup>2</sup>**

- Βενετία-Τεργέστη/Κοπερ-Divaca (2015)
- Λιουμπλιάνα-Βουδαπέστη (2015)

### **Επέκταση του έργου αριθ. 7 στον οδικό άξονα Ηγουμενίτσα/Πάτρα-Αθήνα-Σόφια-Βουδαπέστη**

- Αυτοκινητόδρομος Σόφια -Kulata-ελληνοβουλγαρική μεθόριος (2010), με το τμήμα Προμαχώνας-Kulata ως διασυνοριακό τμήμα
- Αυτοκινητόδρομος Nadlac-Sibiu-(κλάδος προς Βουκουρέστι και Κοστάντζα) (2007)

### **Επέκταση του έργου αριθ. 16 στον σιδηροδρομικό άξονα Sines-Μαδρίτη-Παρίσι**

- Σιδηροδρομική γραμμή Sines-Badajoz (2010)

### **Επέκταση του έργου αριθ. 17 στον σιδηροδρομικό άξονα Παρίσι-Στρασβούργο-Στουτγάρδη-Βιέννη-Μπρατισλάβα**

- Στρασβούργο-Στουτγάρδη (2015) με τη γέφυρα Kehl ως διασυνοριακό τμήμα
- Βιέννη-Μπρατισλάβα (2010), διασυνοριακό τμήμα

---

<sup>1</sup> COM(2001) 544.

<sup>2</sup> Μέρη αυτού του άξονα αντιστοιχούν στον πανευρωπαϊκό διάδρομο V.

### **Επέκταση του έργου αριθ. 18 στον πλωτό άξονα Ρήνου/Μόζα-Main- Δούναβη<sup>3</sup>**

- Ρήνος–Meuse (2019) με τον υδατοφράκτη του Lanay ως διασυνοριακό τμήμα
- Βιέννη–Μπρατισλάβα (2015), διασυνοριακό τμήμα
- Palkovicono–Mohács (2014)
- Σημεία συμφόρησης στη Ρουμανία και στη Βουλγαρία (2011)

### **Επέκταση του έργου αριθ. 20 στον σιδηροδρομικό άξονα του Fehmarn Belt**

- Σιδηροδρομική γραμμή πρόσβασης στη Δανία από το Öresund (2015)
- Σιδηροδρομική γραμμή πρόσβασης στη Γερμανία από το Αννόβερο (2015)
- Σιδηροδρομική γραμμή Αννόβερο-Αμβούργο/Βρέμη (2015)

### **Έργο αριθ. 21: Θαλάσσιες αρτηρίες**

Έργα κοινού ενδιαφέροντος που αναφέρονται στο άρθρο 12α και που αφορούν μία από τις ακόλουθες θαλάσσιες αρτηρίες :

- Θαλάσσια αρτηρία της Βαλτικής Θάλασσας (που συνδέει τα κράτη μέλη της Βαλτικής Θάλασσας με αυτά της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης) (2010)
- Θαλάσσια αρτηρία της δυτικής Ευρώπης (που συνδέει την Ιβηρική χερσόνησο, μέσω του Ατλαντικού Τόξου, με τη Βόρεια Θάλασσα και τη Θάλασσα της Ιρλανδίας) (2010)
- Θαλάσσια αρτηρία της νοτιοανατολικής Ευρώπης (που συνδέει την Αδριατική Θάλασσα με το Ιόνιο Πέλαγος και την ανατολική Μεσόγειο, προκειμένου να ενσωματωθεί η Κύπρος) (2010)
- Θαλάσσια αρτηρία της νοτιοδυτικής Ευρώπης (δυτική Μεσόγειος), που συνδέει την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία, συμπεριλαμβανομένης της Μάλτας, και που συνδέει με τη θαλάσσια αρτηρία της νοτιοανατολικής Ευρώπης<sup>4</sup> (2010).

### **Έργο αριθ. 22: Σιδηροδρομικός άξονας Αθήνα-Σόφια-Βουδαπέστη-Βιέννη-Πράγα-Νυρεμβέργη/Δρέσδη<sup>5</sup>**

- Σιδηροδρομική γραμμή ελληνοβουλγαρικά σύνορα-Kulata-Σόφια–Vidin/Calafat (2015)
- Σιδηροδρομική γραμμή Curtici–Brasov (προς Βουκουρέστι και Κοσταντζα) (2010)
- Σιδηροδρομική γραμμή Βουδαπέστη–Βιέννη (2010), διασυνοριακό τμήμα

---

<sup>3</sup> Μέρος αυτού του άξονα αντιστοιχεί στον πανευρωπαϊκό διάδρομο VII.

<sup>4</sup> Μεταξύ άλλων προς τη Μαύρη Θάλασσα.

<sup>5</sup> Ο συγκεκριμένος κύριος άξονας αντιστοιχεί κατά μεγάλο μέρος στον πανευρωπαϊκό διάδρομο IV.

- Σιδηροδρομική γραμμή Brno–Πράγα–Νυρεμβέργη (2010), το τμήμα με Νυρεμβέργη-Πράγα ως διασυνοριακό τμήμα.

**Έργο αριθ. 23: Σιδηροδρομικός άξονας Γκντάνσκ-Βαρσοβία-Brno/Μπρατισλάβα-Βιέννη<sup>6</sup>**

- Σιδηροδρομική γραμμή Γκντανσκ–Βαρσοβία–Katowice (2015)
- Σιδηροδρομική γραμμή Katowice–Brno–Břeclav (2010)
- Γραμμή Katowice-Zilina-Nove Mesto n.V. (2010)

**Έργο αριθ. 24: Σιδηροδρομικός άξονας Λυών/Γένοβα-Βασιλεία-Duisburg–Ρότερνταμ/Αμβέρσα**

- Λυών–Μυλούζη–Mülheim<sup>7</sup> (με το τμήμα Mulhouse-Mülheim ως διασυνοριακό τμήμα) (2018)
- Γένοβα–Μιλάνο/Νοβάρα - ελβετική μεθόριος (2013)
- Βασιλεία–Καρλσρούη (2015)
- Φρανκφούρτη-Μανχάιμ (2012)
- Duisburg–Emmerich (2009)<sup>8</sup>
- "Σιδηροδρομικό δίκτυο του Ρήνου" Rheidt–Αμβέρσα (2010)

**Έργο αριθ. 25: Οδικός άξονας Γκντανσκ–Brno/Μπρατισλάβα-Βιέννη<sup>9</sup>**

- Αυτοκινητόδρομος Γκντανσκ–Katowice (2010)
- Αυτοκινητόδρομος Katowice–Brno/Zilina (2010), διασυνοριακό τμήμα
- Αυτοκινητόδρομος Brno–Βιέννη (2009), διασυνοριακό τμήμα

**Έργο αριθ. 26: Σιδηροδρομικός/οδικός άξονας Ιρλανδία/Ηνωμένο Βασίλειο/ηπειρωτική Ευρώπη**

- Οδικός/σιδηροδρομικός διάδρομος που συνδέει το Δουβλίνο με τον βορρά (Μπέλφαστ-Larne) και τον Νότο (Cork) (2010)<sup>10</sup>
- Οδικός/σιδηροδρομικός διάδρομος Hull-Λίβερπουλ (2015)
- Σιδηροδρομική γραμμή Felixstowe–Nuneaton (2011)
- Σιδηροδρομική γραμμή Crewe–Holyhead (2008)

<sup>6</sup> Ο συγκεκριμένος κύριος άξονας αντιστοιχεί, σε μεγάλο βαθμό, στον πανευρωπαϊκό διάδρομο VI.

<sup>7</sup> Περιλαμβάνει το TMT Ρήνος- Ροδανός, χωρίς τον δυτικό κλάδο.

<sup>8</sup> Το έργο αριθ. 5 (γραμμή Betuwe ) συνδέει το Ρότερνταμ με το Emmerich.

<sup>9</sup> Ο συγκεκριμένος κύριος άξονας αντιστοιχεί, σε μεγάλο βαθμό, στον πανευρωπαϊκό διάδρομο VI.

<sup>10</sup> Περιλαμβάνει το έργο αριθ. 13 της Έσσης : οδική σύνδεση Ιρλανδία/Ηνωμένου Βασιλείου/Μπενελούξ.

**Έργο αριθ. 27 : «Σιδηροδρομική γραμμή Βαλτικής»: Σιδηροδρομικός άξονας Βαρσοβία - Kaunas - Riga – Tallinn**

- Βαρσοβία - Kaunas (2010)
- Kaunas - Riga (2014)
- Riga - Tallinn (2016)

**Έργο αριθ. 28: «Eurocargrail» στον σιδηροδρομικό άξονα Βρυξέλλες - Λουξεμβούργο - Στρασβούργο**

- Βρυξέλλες-Λουξεμβούργο-Στρασβούργο (2012)

**Έργο αριθ. 29 : Σιδηροδρομικός άξονας του διατροπικού διαδρόμου Ιονίου/Αδριατικής**

- Κοζάνη-Καλαμπάκα-Ηγουμενίτσα (2012)
- Ιωάννινα-Αντίρριο-Ρίο-Καλαμάτα(2014)

Μεταξύ παρενθέσεων αναγράφεται η προσυμφωνηθείσα ημερομηνία λήξης της προθεσμίας ολοκλήρωσης των εργασιών. Οι ημερομηνίες ολοκλήρωσης των εργασιών των έργων αριθ. 1 έως 20, ως και τα λεπτομερή στοιχεία των σκελών, είναι οι αναφερόμενες στην έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου, εφόσον έχουν όντως καθοριστεί.