

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 20.1.2009
COM(2009) 5 τελικό

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ
2004 – 2005**

σύμφωνα με το άρθρο 18 της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ

{SEC(2009) 18}

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1	Εισαγωγή.....	3
2	Πλαίσιο πολιτικής.....	3
	Κεφάλαιο 1.....	6
1.1	Η υλοποίηση εν γένει.....	6
1.2	Υλοποίηση ανά τρόπο και ανά τομέα μεταφοράς.....	6
1.2.1	Οδικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ.....	6
1.2.2	Σιδηροδρομικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ.....	7
1.2.3	Δίκτυο εσωτερικής ναυσιπλοΐας του ΔΕΔ-Μ.....	7
1.2.4	Λιμένες του ΔΕΔ-Μ.....	8
1.2.5	Αερολιμένες του ΔΕΔ-Μ.....	8
1.2.6	Δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών.....	8
1.2.7	Συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και πλοήγησης.....	8
	Κεφάλαιο 2.....	10
2.1	Οριζόντια θέματα.....	10
2.1.1	Διαλειτουργικότητα.....	10
2.1.2	Έρευνα και ανάπτυξη.....	10
2.1.3	Προστασία του περιβάλλοντος.....	10
	Κεφάλαιο 3.....	12
3.1	Γενική εκτίμηση της υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ κατά την περίοδο 2004 – 2005.....	12
3.2	Έργα προτεραιότητας.....	13
3.3	Πηγές χρηματοδότησης.....	14
3.3.1	Προϋπολογισμός του ΔΕΔ-Μ.....	14
3.3.2	Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ).....	15
3.3.	Ταμείο Συνοχής.....	15
3.3.4	Δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.....	15
	Γενική αξιολόγηση των πηγών χρηματοδότησης.....	16
	<u>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ</u>	16

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ
2004 – 2005**

σύμφωνα με το άρθρο 18 της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην παρούσα έκθεση αξιολογείται η ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές συνιστούν το γενικό πλαίσιο αναφοράς για την υλοποίηση του δικτύου και τον προσδιορισμό έργων κοινού ενδιαφέροντος. Οι κατευθυντήριες γραμμές καλύπτουν: τα δίκτυα οδικών, σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, τις θαλάσσιες αρτηρίες, τους θαλάσσιους λιμένες και τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, τους αερολιμένες και άλλα σημεία διασύνδεσης δικτύων διαφόρων τρόπων μεταφοράς, καθώς και τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και πλοήγησης.

Σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 3 της απόφασης, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει ανά διετία, με τη συνδρομή των κρατών μελών, έκθεση σχετικά με την εφαρμογή των κατευθυντηρίων γραμμών.

Η παρούσα έκθεση καλύπτει τη διετή περίοδο από το 2004 μέχρι το τέλος του 2005. Τα δεδομένα που περιέχει όσον αφορά τις επενδύσεις αφορούν την ΕΕ των 15¹, την ΕΕ των 25² από την 1η Μαΐου 2004 και την ΕΕ των 27³ από την 1η Ιανουαρίου 2007.

2 ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Τον Ιούλιο του 1996, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ περί των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Οι κατευθυντήριες γραμμές για τα ΔΕΔ-Μ συνιστούν το γενικό πλαίσιο αναφοράς για την υλοποίηση του δικτύου και τον προσδιορισμό έργων κοινού ενδιαφέροντος. Το 1994 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Έσπεν προσέδωσε ιδιαίτερη σημασία σε δεκατέσσερα τέτοια έργα.

Το Σεπτέμβριο του 2001, η Επιτροπή εξέδωσε τη Λευκή Βίβλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών για το 2010: η ώρα των επιλογών». Λόγω της επιδεινούμενης κυκλοφοριακής

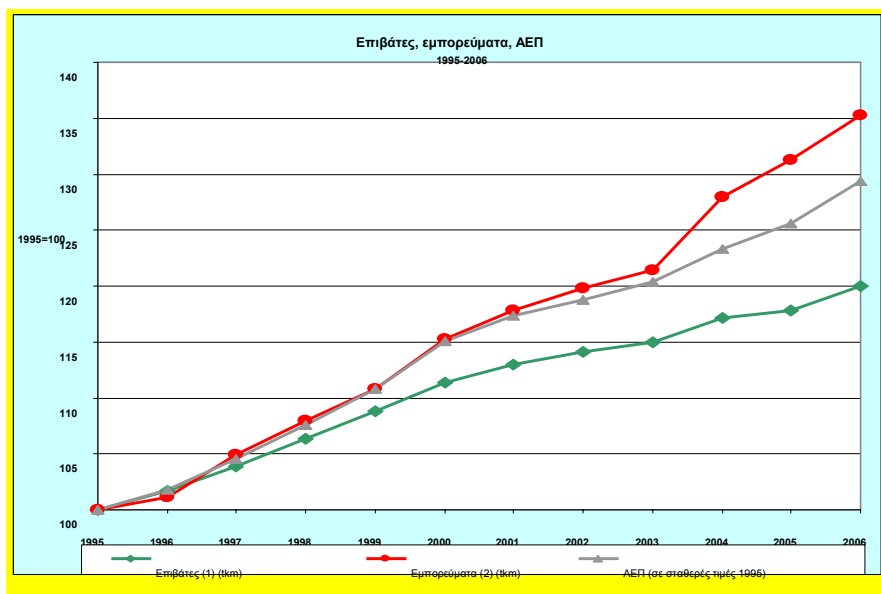
¹ Αυστρία, Βέλγιο, Δανία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Ισπανία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο.

² Αυστρία, Βέλγιο, Δανία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Ισπανία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο· Κύπρος, Τσεχική Δημοκρατία, Εσθονία, Ουγγαρία, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Πολωνία, Σλοβακία και Σλοβενία.

³ ΕΕ των 25 συν τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία.

συμφόρησης και της αύξησης του εξωτερικού κόστους των μεταφορών, στο εν λόγω κείμενο υποστηριζόταν ότι η κοινοτική πολιτική μεταφορών έπρεπε να εστιασθεί περισσότερο στη στροφή των οδικών μεταφορών προς άλλους τρόπους μεταφοράς για να επιτευχθεί βιωσιμότητα των μεταφορών.

Εν γένει, οι επιβατικές μεταφορές δεν αυξάνονται με τόσο ταχύ ρυθμό όσο το ΑΕΠ, ενώ οι εμπορευματικές μεταφορές αυξάνονται με ρυθμό ταχύτερο του ΑΕΠ. Συνολικά, οι οδικές μεταφορές αυξάνονται με τον ίδιο περίπου ρυθμό με το ΑΕΠ, όπως και οι θαλάσσιες και οι αεροπορικές μεταφορές. Αυτό μαρτυρά τη μη ισόρροπη ανάπτυξη των μεταφορών και την προοδευτική περιθωριοποίηση των σιδηροδρομικών μεταφορών, ιδίως δε των εμπορευματικών.



Διάγραμμα 1: Ζήτηση μεταφορών ως προς την αύξηση του ΑΕΠ από το έτος 1995 μέχρι το έτος 2006 στην ΕΕ-25⁴.

Στις 22 Μαΐου 2001, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ⁵, με την οποία τροποποιήθηκαν οι κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ όσον αφορά τους θαλάσσιους λιμένες, τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τους τερματικούς σταθμούς διατροπικών μεταφορών, προκειμένου να τονισθεί η πολυτροπική διάσταση του δικτύου, σε συμφωνία με τις πρόσφατες εξελίξεις.

Τον Οκτώβριο του 2001, η Επιτροπή πρότεινε τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ περί των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Η πρόταση εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση με ορισμένες τροπολογίες. Επειδή η πρόταση δεν προχώρησε στο Συμβούλιο, η Επιτροπή αποφάσισε να την προωθήσει με διεξοδικότερη τροποποίηση των κατευθυντηρίων γραμμών και συνέστησε ομάδα υψηλού επιπέδου (ΟΥΕ) με πρόεδρο τον πρώην αντιπρόεδρο της Επιτροπής κ. Van Miert, όπου συμμετέχουν αντιπρόσωποι των 27 κρατών μελών της ΕΕ και

⁴ Πηγή: Ενέργεια και μεταφορές στην ΕΕ με αριθμούς του 2005 – στατιστικό εγκόλλιο.

⁵ Απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ που τροποποιεί την απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ όσον αφορά τους θαλάσσιους λιμένες, τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τους τερματικούς σταθμούς διατροπικών μεταφορών καθώς και το σχέδιο αριθ. 8 του παραρτήματος ΙΙΙ (Επίσημη Εφημερίδα 2001, L 185/1).

της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. Την 1η Οκτωβρίου 2003, η Επιτροπή υπέβαλε νέα πρόταση συμπληρωματική της πρότασης του 2001, βασιζόμενη στις εργασίες της ΟΥΕ, στην οποία έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στην πρώτη του ανάγνωση. Με βάση τις συστάσεις της ΟΥΕ, καθορίστηκαν στην απόφαση 30 έργα προτεραιότητας αξιολογής σημασίας για τη διεθνή κυκλοφορία. Στα έργα προτεραιότητας συμπεριλαμβάνονταν έργα και στα νέα κράτη μέλη.

Τον Απρίλιο του 2004, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν τις αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές με την απόφαση αριθ. 884/2004/ΕΚ⁶, η οποία τροποποίησε την απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ. Στις τροποποιημένες κατευθυντήριες γραμμές δίνεται μεγαλύτερη προτεραιότητα σε πρωταρχικής σημασίας έργα και τα πολύτιμα κονδύλια συγκεντρώνονται σε έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος – όπως διασυνοριακά τμήματα και φυσικά εμπόδια – με χρονικό ορίζοντα ολοκλήρωσης το έτος 2020.

Πέραν του γενικού στόχου να εξασφαλισθεί βιώσιμη κινητικότητα προσώπων και εμπορευμάτων, πρέπει να δημιουργηθούν μηχανισμοί υποστήριξης της ανάπτυξης θαλάσσιων αρτηριών μεταξύ κρατών μελών, ώστε να μειωθεί η οδική συμφόρηση ή/και να βελτιωθεί η πρόσβαση σε περιφερειακές και νησιωτικές περιφέρειες και χώρες.

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ

Για τη σύνταξη της παρούσας έκθεσης αναλύθηκαν ανά έργο και ανά κράτος μέλος τα κονδύλια που διατέθηκαν για την υλοποίηση του ΔΕΔ-Μ την περίοδο 2004 – 2005, ιδίως σε ό,τι αφορά τα έργα προτεραιότητας.

Οι συνολικές επενδύσεις στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ των 27 κατά τη διετή περίοδο 2004 – 2005 ανήλθαν περίπου σε 101,74 δισεκατομμύρια ευρώ.

Σύμφωνα με τη γενική αξιολόγηση των επενδυτικών πόρων για το ΔΕΔ-Μ κατά την περίοδο 2004–05, η εθνική δημόσια χρηματοδότηση ανήλθε στο 76,9%, τουτέστιν αποτέλεσε μακράν το μεγαλύτερο μέρος της συνολικής χρηματοδότησης, η οποία μαζί με τα δάνεια της ΕΤΕπ υπερέβη το 91%.

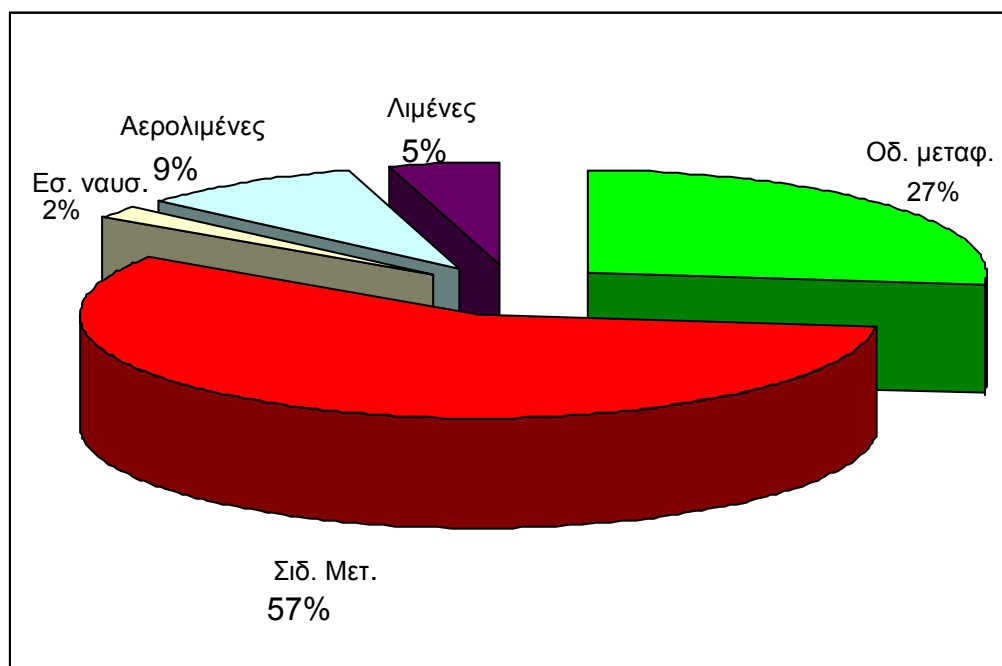
⁶ Απόφαση αριθ. 884/2004/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ περί των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ΕΕ L 201 της 07.06.2004.

Κεφάλαιο 1

1.1 Η ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝ ΓΕΝΕΙ

Οι συνολικές επενδύσεις στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ των 27 ανήλθαν σε 50,4 δισεκατομμύρια ευρώ το 2004 και σε 51,3 δισεκατομμύρια ευρώ το 2005.

Ως προς την κατανομή των επενδύσεων στους τρόπους μεταφοράς, στο διάστημα 2004 – 2005 στις επενδύσεις την πρώτη θέση κατέλαβαν οι σιδηρόδρομοι (57%), ακολουθούμενοι από τις οδικές μεταφορές (27%), τους αερολιμένες (9%), τους λιμένες (5%) και την εσωτερική ναυσιπλοΐα (2%). Η κατανομή αυτή δείχνει αύξηση των επενδύσεων στις σιδηροδρομικές μεταφορές σε σύγκριση με την περίοδο 1996 – 2003.



Διάγραμμα 2: Επενδύσεις ανά τρόπο μεταφοράς τη διετία 2004 - 2005.

1.2 ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΑΝΑ ΤΡΟΠΟ ΚΑΙ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

1.2.1 Οδικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ

Στις κατευθυντήριες γραμμές το οδικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ ορίζεται ότι απαρτίζεται από αυτοκινητοδρόμους και άλλους υψηλής ποιότητας οδικούς άξονες. Το μήκος οδικών αξόνων του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ των 27 που ήδη υπήρχαν, είχαν προγραμματισθεί ή έπρεπε να αναβαθμισθούν το 2005 ήταν περίπου 98 500 km.

Το συνολικό μήκος των οδικών αξόνων του ΔΕΔ-Μ, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται αυτοκινητοδρόμοι και υψηλής ποιότητας οδικοί άξονες, στην ΕΕ των 27 το 2005 ήταν κατά προσέγγιση 70 200 km. Για να επιτευχθεί ο γενικός στόχος των κατευθυντηρίων γραμμών, πρέπει να κατασκευασθούν ακόμη ή να αναβαθμισθούν οι υπόλοιποι άξονες. Το 2005, υπάρχουσες οδοί μήκους 28 300 km εξακολουθούσαν να χαρακτηρίζονται ως συνήθεις οδοί.

Οι συνολικές επενδύσεις στο οδικό δίκτυο των ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ των 27 ανήλθαν συνολικά σε 12,70 δισεκατομμύρια ευρώ το 2004 και σε 14,55 δισεκατομμύρια ευρώ το 2005 (σύνολο 27,26 δισεκατομμύρια ευρώ την περίοδο 2004 – 2005). Σε σύγκριση με τις επενδύσεις των προηγούμενων ετών, το μέσο ετήσιο ύψος των επενδύσεων σε οδικές υποδομές παρέμεινε στα ίδια επίπεδα την περίοδο 2004 – 2005.

Το συνολικό μήκος αυτοκινητοδρόμων και υψηλής ποιότητας οδικών αξόνων που παραδόθηκαν την περίοδο 2004–05 ήταν 1442 km.

1.2.2 Σιδηροδρομικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ

Το 2005, το συνολικό μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου ΔΕΔ-Μ — συμβατικές γραμμές και γραμμές υψηλής ταχύτητας — ήταν περίπου 97 600 km. Το συνολικό μήκος γραμμών υψηλής ταχύτητας που ολοκληρώθηκαν, προγραμματίζονται ή πρόκειται να αναβαθμιστούν, αυξήθηκε σε 10 677 km το 2005.

Οι συνολικές επενδύσεις στο οδικό δίκτυο των ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ των 27 ανήλθαν σε 30,22 δισεκατομμύρια ευρώ το 2004 και σε 28,36 δισεκατομμύρια ευρώ το 2005 (σύνολο 58,58 δισεκατομμύρια ευρώ την περίοδο 2004 – 2005). Σε σύγκριση με τις επενδύσεις των προηγούμενων ετών, το μέσο ετήσιο ύψος των επενδύσεων στους σιδηροδρόμους αυξήθηκε σημαντικά κατά την περίοδο 2004 – 2005.

Το συνολικό μήκος των γραμμών υψηλής ταχύτητας που παραδόθηκαν την περίοδο 2004–05 ήταν 460 km.

1.2.3 Δίκτυο εσωτερικής ναυσιπλοΐας του ΔΕΔ-Μ

Το δίκτυο εσωτερικής ναυσιπλοΐας του ΔΕΔ-Μ περιλαμβάνει ποταμούς και διώρυγες και διάφορες διακλαδώσεις με τις συνδέσεις τους. Τα ελάχιστα τεχνικά χαρακτηριστικά των πλωτών οδών που αποτελούν μέρος του δικτύου πρέπει να ανταποκρίνονται στα χαρακτηριστικά πλωτής οδού κατηγορίας IV. Τα χαρακτηριστικά αυτά επιτρέπουν τη διέλευση πλοίων ή ωθούμενων συρμών φορτηγίδων μήκους 80 – 85 μέτρων και πλάτους 9,50 μέτρων.

Οι χώρες οι οποίες διαθέτουν εσωτερικές πλωτές οδούς που ανήκουν στο δίκτυο εσωτερικής ναυσιπλοΐας του ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ-27 είναι η Αυστρία, το Βέλγιο, η Βουλγαρία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ιταλία, οι Κάτω Χώρες, η Λιθουανία, το Λουξεμβούργο, η Ουγγαρία, η Πολωνία, η Πορτογαλία, η Ρουμανία, η Σλοβακία, η Τσεχική Δημοκρατία και η Φινλανδία.

Το έτος 2005, το συνολικό μήκος των εσωτερικών πλωτών οδών του ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ των 27 ήταν περίπου 14.100 km. Οι κύριοι άξονες του δικτύου είναι ο Ρήνος και ο Δούναβης.

Οι συνολικές επενδύσεις στο δίκτυο εσωτερικής ναυσιπλοΐας του ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ των 27 ανήλθαν σε 1044 εκατομμύρια ευρώ το 2004 και σε 1029 εκατομμύρια ευρώ το 2005 (σύνολο 2.074 εκατομμύρια ευρώ την περίοδο 2004 – 2005).

1.2.4 Λιμένες του ΔΕΔ-Μ

Στις 22 Μαΐου 2001, εκδόθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο η απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ⁷, με την οποία τροποποιήθηκαν οι κατευθυντήριες γραμμές που είχαν εκδοθεί το 1996 για τους θαλάσσιους λιμένες, τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τους τερματικούς σταθμούς διατροπικών μεταφορών, καθώς και για το έργο αριθ. 8 του Παραρτήματος ΙΙΙ. Στην απόφαση ορίζεται ότι τα σημεία διασύνδεσης όπου περιλαμβάνονται οι θαλάσσιοι λιμένες, οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και οι διατροπικοί τερματικοί σταθμοί, αποτελούν προϋπόθεση για την ένταξη των διαφόρων τρόπων μεταφοράς σε πολυτροπικό δίκτυο.

Το ΔΕΔ-Μ περιλαμβάνει 407 λιμένες (λιμένες θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών κατηγορίας Α).

Οι συνολικές επενδύσεις σε λιμένες του ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ των 27 ανήλθαν σε 2,08 δισεκατομμύρια ευρώ το 2004 και σε 2,53 δισεκατομμύρια ευρώ το 2005 (σύνολο 4,61 δισεκατομμύρια ευρώ την περίοδο 2004 – 2005).

1.2.5 Αερολιμένες του ΔΕΔ-Μ

Το 2005, το ΔΕΔ-Μ περιλάμβανε 407 αερολιμένες, από τους οποίους 71 διεθνείς, 77 κοινοτικούς και 259 περιφερειακούς.

Οι συνολικές επενδύσεις σε αερολιμένες του ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ των 27 ανήλθαν σε 4,37 δισεκατομμύρια ευρώ το 2004 και σε 4,83 δισεκατομμύρια ευρώ το 2005 (σύνολο 9,21 δισεκατομμύρια ευρώ την περίοδο 2004 – 2005).

1.2.6 Δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών

Το διευρωπαϊκό δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών περιλαμβάνει σιδηροδρομικές γραμμές και εσωτερικές πλωτές οδούς, κατάλληλες για τις συνδυασμένες μεταφορές και τη ναυσιπλοΐα, οι οποίες επιτρέπουν τις μεταφορές εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις, καθώς και διατροπικούς τερματικούς σταθμούς εφοδιασμένους με εγκαταστάσεις που παρέχουν τη δυνατότητα μεταφόρτωσης εμπορευμάτων μεταξύ σιδηροδρόμων, εσωτερικής ναυσιπλοΐας, θαλάσσιων οδών και οδικού δικτύου. Περιλαμβάνει επίσης κατάλληλο τροχαίο υλικό. Στόχος της ενσωμάτωσης των συνδυασμένων μεταφορών στις κατευθυντήριες γραμμές είναι να τονισθεί η πολυτροπική διάσταση του δικτύου.

1.2.7 Συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και πλοήγησης

Οι κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ περιλαμβάνουν την τηλεματική υποδομή για συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας και υπηρεσίες πληροφοριών σχετικές με την κυκλοφορία. Στόχος είναι να εξασφαλισθεί διαλειτουργικότητα και αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών ανεξαρτήτως συνόρων.

Αρκετές περιφέρειες στην Ευρώπη έχουν συντονίσει τα σχέδιά τους για ITS (ευφυή συστήματα μεταφορών) στα ευρωπαϊκοί έργα CENTRICO, ARTS, CORVETTE, STREETWISE, VIKING και SERTI από την έναρξη του πολυετούς ενδεικτικού προγράμματος του 2001. Τον Μάιο του 2004, άρχισε ένα νέο ευρωπαϊκό έργο, το

⁷

Βλ. υποσημείωση: 6.

CONNECT (Συντονισμός και Τόνωση Καινοτόμων Δραστηριοτήτων ITS στις χώρες της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης). Στο CONNECT συνεργάζονται δημόσιες αρχές, διοικήσεις οδικών υποδομών και πάροχοι υπηρεσιών πληροφοριών για την κυκλοφορία από χώρες της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης (ΚΑΚ). Συνεργάζονται επίσης εταίροι από την Αυστρία, την Τσεχική Δημοκρατία, τη Γερμανία, την Ουγγαρία, την Ιταλία, την Πολωνία, τη Σλοβακία και τη Σλοβενία για να βελτιωθούν η διασυνοριακή κυκλοφορία και οι μεταφορές με την αξιοποίηση εναρμονισμένων και συγχρονισμένων εφαρμογών ITS στο υψηλού επιπέδου οδικό δίκτυο της περιοχής αυτής.

Για τη διαλειτουργικότητα των ηλεκτρονικών διοδίων εκδόθηκε οδηγία (2004/52) από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Η οδηγία είναι εξέχουσας σημασίας για τη διαλειτουργικότητα και την αδιάλειπτη παροχή πληροφοριών στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο (ΔΕΟΔ).

Κεφάλαιο 2

2.1 ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΘΕΜΑΤΑ

2.1.1 Διαλειτουργικότητα

Ένας από τους κύριους στόχους του ΔΕΔ-Μ είναι η διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων. Η διαλειτουργικότητα καλύπτει τα εθνικά συστήματα συμβατικών και υψηλής ταχύτητας σιδηροδρόμων, ώστε οι διεθνείς μεταφορές να καταστούν αποτελεσματικότερες και άρα πιο ανταγωνιστικές. Η βελτίωση της διαλειτουργικότητας, δηλαδή της ικανότητας να διασχίζουν οι αμαξοστοιχίες τα εθνικά σύνορα χωρίς να χρειάζεται στάση ή προσαρμογή τους λόγω τεχνικής φύσεως διαφορών, αυξάνει σημαντικά τις επιδόσεις των μεταφορών και μειώνει το λειτουργικό κόστος. Το 2004, η ΕΕ ενέκρινε τη «δεύτερη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους», η οποία συνίσταται στις δύο οδηγίες 2004/49 και 2004/50 και στον κανονισμό 881/2004 για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων.

2.1.2 Έρευνα και ανάπτυξη

Η έρευνα και η ανάπτυξη είναι ένα από τα μεγάλα μέτρα που καλύπτουν οι κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ. Με βάση το 5ο πρόγραμμα-πλαίσιο (1998 – 2002) και το 6ο πρόγραμμα-πλαίσιο (2002 – 2006) για την έρευνα, την τεχνολογική ανάπτυξη και την επίδειξη, άρχισαν διάφορες πρωταρχικής σημασίας δράσεις επιμέρους ειδικών προγραμμάτων που αφορούν τη βιώσιμη κινητικότητα και την διατροφικότητα, τις τεχνολογίες χερσαίων θαλάσσιων μεταφορών, τα ενεργειακά αποδοτικά συστήματα και τις υπηρεσίες για τον πολίτη.

Πιο συγκεκριμένα, το πρόγραμμα έρευνας για τις μεταφορές συνέβαλε στην πολιτική της ΕΕ για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών με την παροχή στήριξης στον προγραμματισμό και τη χρηματοδότηση του επενδυτικού προγράμματος και τη δημιουργία νέας υποδομής και νέων υπηρεσιών. Για να βοηθηθούν οι πολιτικοί ιθύνοντες στην εκτίμηση των επιπτώσεων διάφορων έργων υποδομής, αναπτύχθηκαν μεθοδολογίες αξιολόγησης και εργαλεία λογισμικού. Επίσης, εξετάστηκαν νέες λύσεις για την αποτελεσματική λειτουργία των δικτύων και των τερματικών σταθμών.

2.1.3 Προστασία του περιβάλλοντος

Η αειφόρος ανάπτυξη και προστασία του περιβάλλοντος αποτελούν σημαντικό οριζόντιο θέμα, το οποίο σχετίζεται άμεσα με την ανάπτυξη του δικτύου ΔΕΔ-Μ, αλλά και άλλα οριζόντια θέματα. Για διάφορα περιβαλλοντικά θέματα σχετιζόμενα με τις μεταφορές υπάρχουν ήδη διεθνείς δεσμεύσεις, πρότυπα και συστάσεις.

Στο άρθρο 8 της απόφασης αριθ. 1692/96 για τις κατευθυντήριες γραμμές ορίζεται ότι «κατά την ανάπτυξη και υλοποίηση των σχεδίων, τα κράτη μέλη οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη την προστασία του περιβάλλοντος εκπονώντας αξιολογήσεις των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος που πρόκειται να υλοποιηθούν, σύμφωνα με την οδηγία 85/337/ΕΟΚ και εφαρμόζοντας την οδηγία 92/43/ΕΟΚ».

Με την οδηγία 2001/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2001, σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων, θεσπίστηκαν νομικές διατάξεις για τη στρατηγική περιβαλλοντική

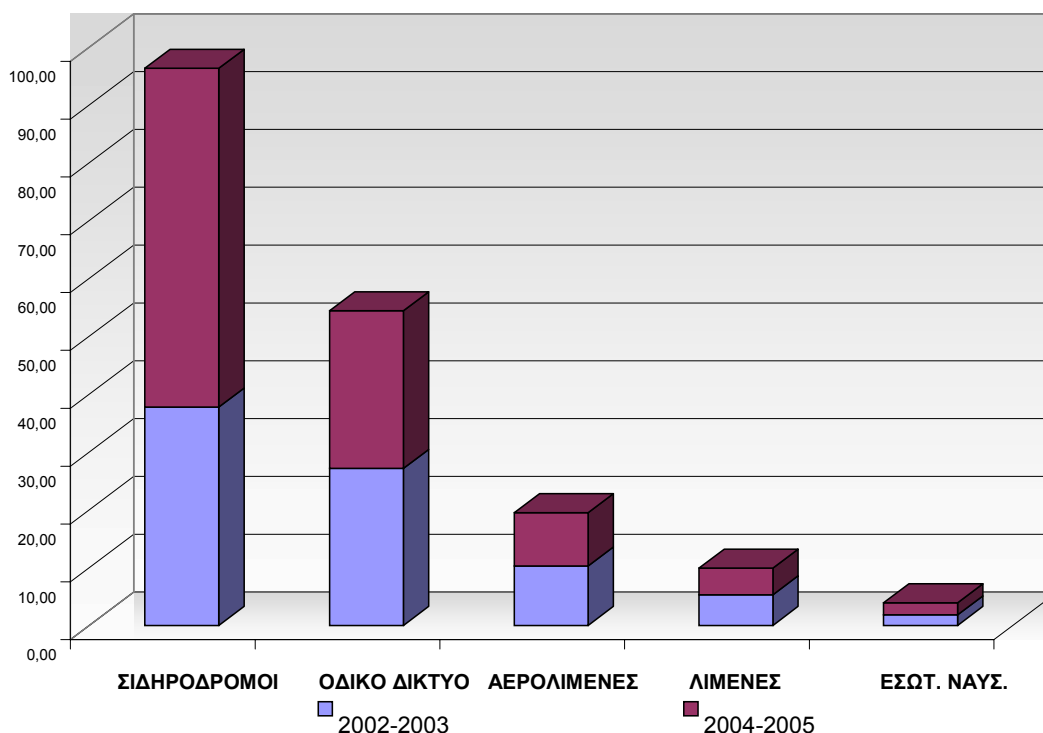
εκτίμηση (ΣΠΕ). Τα κράτη μέλη έπρεπε να έχουν μεταφέρει την εν λόγω οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο μέχρι τον Ιούλιο του 2004. Η οδηγία αφορά όλα τα σχέδια και προγράμματα μεταφορών που προβλέπουν μελλοντικά έργα, για τα οποία απαιτείται εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΕΠΕ), καθώς και όσα συνδέονται με τα διευρωπαϊκά δίκτυα. Τα κράτη μέλη οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τα αποτελέσματα της εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων όταν εκπονούν τέτοια σχέδια και προγράμματα.

Κεφάλαιο 3

3.1 ΓΕΝΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΕΔ-Μ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2004 – 2005

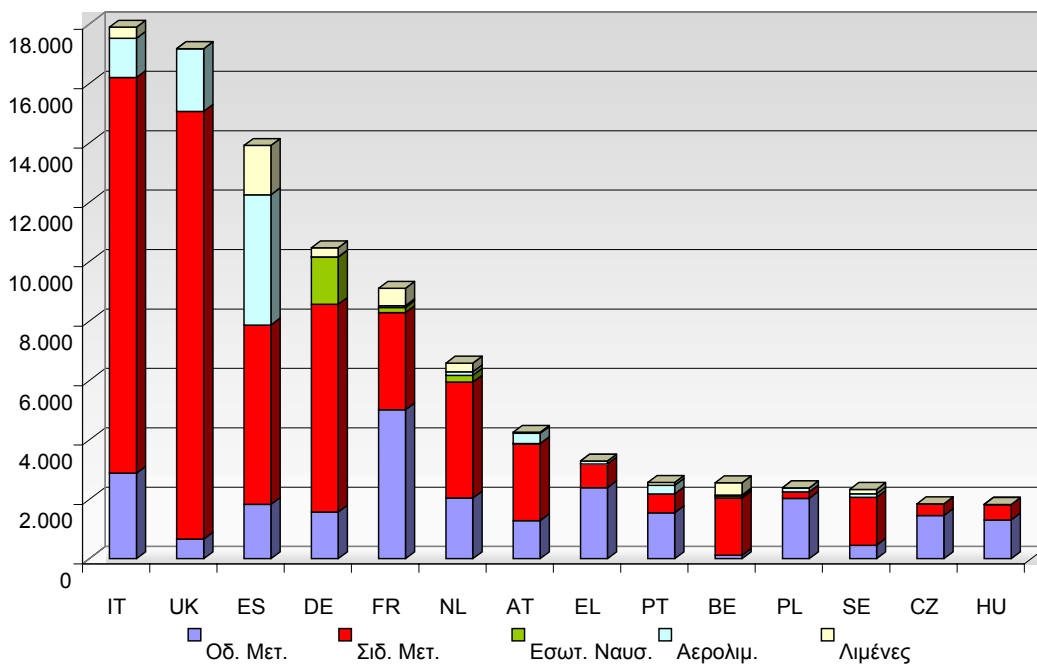
Κατά την περίοδο 2004 – 2005, οι συνολικές επενδύσεις στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ των 27 ανήλθαν σε 101,74 δισεκατομμύρια ευρώ.

Οι περισσότερες από τις επενδύσεις διατέθηκαν για τους σιδηροδρόμους (περίπου 58,6 δισεκατομμύρια ευρώ), στις οδικές μεταφορές (περίπου 27,2 δισεκατομμύρια ευρώ) και τους αερολιμένες (περίπου 9,2 δισεκατομμύρια ευρώ).

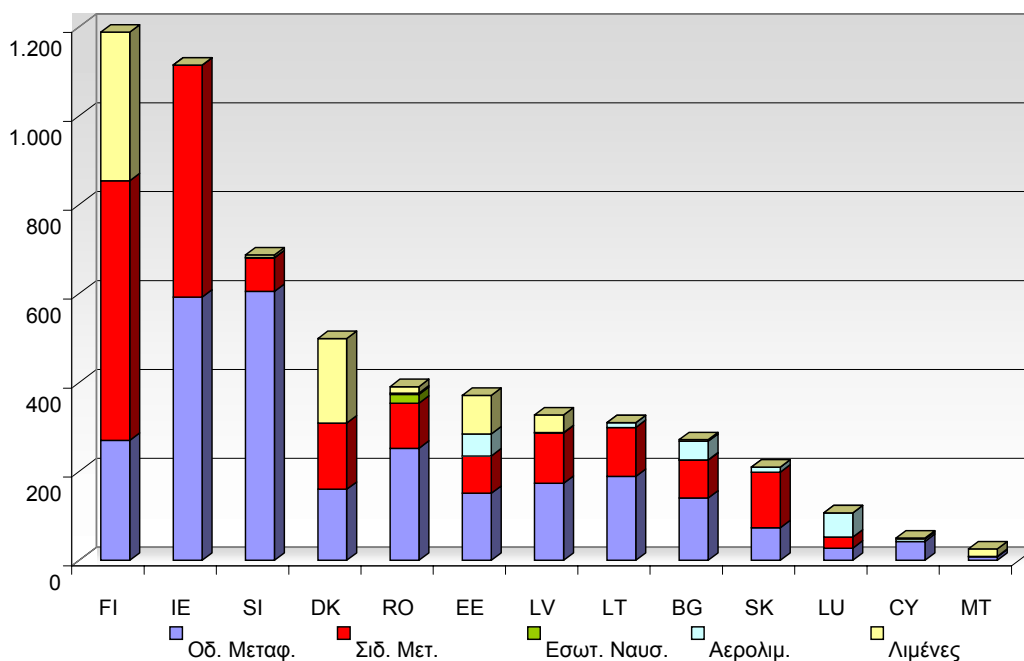


Διάγραμμα 3: Επενδύσεις στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ των 27 την περίοδο 2004 - 2005 σε σύγκριση με τις επενδύσεις της περιόδου 2002 - 2003, σε δισεκατομμύρια ευρώ.

Οι χώρες με τις υψηλότερες επενδύσεις την περίοδο 2004 – 2005 ήταν η Ιταλία (17,89 δις ευρώ), το ΗΒ (17,17 δις ευρώ), η Ισπανία (13,91 δις ευρώ), η Γερμανία (10,47 δις ευρώ) η Γαλλία (9,10 δις ευρώ) και οι Κάτω Χώρες (6,58 δις ευρώ).



Διάγραμμα 4: Επενδύσεις στο ΔΕΔ-Μ ανά χώρα και ανά τρόπο μεταφοράς στις 14 χώρες με τις υψηλότερες επενδύσεις στα ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ των 27 την περίοδο 2004-2005, σε δισεκατομμύρια ευρώ.



Διάγραμμα 5: Επενδύσεις στο ΔΕΔ-Μ ανά χώρα και ανά τρόπο μεταφοράς στις υπόλοιπες χώρες της ΕΕ των 27 την περίοδο 2004-2005, σε δισεκατομμύρια ευρώ.

3.2 ΕΡΓΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών αποτελείται από πολλά έργα κοινού ενδιαφέροντος. Ορισμένα πάντως έργα έχουν ιδιαίτερη σημασία για την Ευρωπαϊκή Ένωση, δεδομένων της κλίμακάς τους, του ρόλου τους στην υποστήριξη του διεθνούς εμπορίου και στην ενίσχυση

της συνοχής της Ένωσης, ή του βαθμού στον οποίο συμβάλλουν στη στροφή των ροών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων προς περιβαλλοντικά φιλικούς τρόπους μεταφοράς.

Οι κατευθυντήριες γραμμές⁸ του 1996 περιλάμβαναν 14 έργα προτεραιότητας, τα οποία θα ολοκληρωθούν έως το 2010. Στις 29 Απριλίου του 2004, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές⁹ που περιλάμβαναν 30 έργα προτεραιότητας, τα οποία αναμένεται να ολοκληρωθούν μέχρι το έτος 2020.

Τρία έργα προτεραιότητας ολοκληρώθηκαν ήδη από το 2001:

ΕΠ 9 Ο σιδηροδρομικός άξονας Κορκ-Δουβλίνο-Μπέλφαστ-Στράνρααρ (Ιρλανδία, ΗΒ) στο διάστημα 1989 – 2001.

ΕΠ 10 Ο αερολιμένας Μαλπένσα (Μιλάνο, Ιταλία) στο διάστημα 1995 – 2001.

ΕΠ 11 Ο σταθερός κόμβος Όρεσουντ (Δανία, Σουηδία) στο διάστημα 1992 – 2000.

Οι επενδύσεις στα κύρια τμήματα των έργων προτεραιότητας ανήλθαν έως τα τέλη του 2005 σε 108,1 δισεκατομμύρια ευρώ. Οι υπόλοιπες επενδύσεις στα έργα αυτά στο χρονικό διάστημα 2006 – 2020 θα ανέλθουν σε περίπου 289,1 δισεκατομμύρια ευρώ. Το συνολικό κόστος των έργων προτεραιότητας για ολόκληρη την περίοδο 1996 – 2020, όπως κοινοποίησαν τα κράτη μέλη το 2008, είναι 397,2 δισεκατομμύρια ευρώ.

Εφόσον τα κράτη μέλη εστιάσουν στο μέλλον τις επενδύσεις τους στα έργα προτεραιότητας, τα περισσότερα από αυτά είναι δυνατόν να ολοκληρωθούν πριν από το 2020.

3.3 ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Εκτός από την εθνική χρηματοδότηση (από τις δημόσιες αρχές), ορισμένο ποσοστό των επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ συγχρηματοδοτείται από διάφορα κοινοτικά κονδύλια όπως ο προϋπολογισμός των ΔΕΔ-Μ, το Ταμείο Συνοχής, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), το Μέσο για Διαρθρωτικές Πολιτικές Προένταξης (ISPA) και από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ). Για τη χρηματοδότηση από τις πηγές αυτές εφαρμόζονται ειδικά κριτήρια επιλεξιμότητας, στόχοι και όροι χρηματοδότησης. Περιορισμένος αριθμός έργων, κυρίως αερολιμένων, λιμένων και οδικών υποδομών, χρηματοδοτούνται από τον ιδιωτικό τομέα.

3.3.1 Προϋπολογισμός του ΔΕΔ-Μ

Στο διάστημα 2004 – 2005, από τον προϋπολογισμό των ΔΕΔ-Μ διατέθηκε συνολικό ποσό 1,36 δισεκατομμυρίων ευρώ. Με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ, το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης διατέθηκε για τους σιδηροδρόμους, σε ποσοστό 61,3% της συνολικής χρηματοδότησης των ΔΕΔ-Μ την περίοδο αυτή. Επιπλέον, στο διάστημα 2004 – 2005 υπογραμμίστηκε και πάλι η σημασία των παγκόσμιων δορυφορικών συστημάτων πλοήγησης (GNSS). Για το Galileo διατέθηκε συνολικό ποσό ύψους 250 δισεκατομμυρίων ευρώ (18,4%).

⁸ Βλ. υποσημείωση: 1.

⁹ Βλ. υποσημείωση: 7.

3.3.2 Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)

Ο προϋπολογισμός της ΕΕ του 2004 ήταν ο πρώτος με 25 κράτη μέλη (ΕΕ των 25). Η προσχώρηση δέκα νέων κρατών μελών (10 νέα κράτη μέλη της ΕΕ) τον Μάιο του 2004 είχε ως αποτέλεσμα να αυξηθούν οι δημοσιονομικές ανάγκες, οι οποίες καλύφθηκαν με τροποποίηση των προϋπολογισμών.

Στις πιστώσεις πληρωμών από τα διαρθρωτικά ταμεία, το έτος 2004 χαρακτηρίστηκε από κατακόρυφη άνοδο, κυρίως εξαιτίας της προόδου που σημειώθηκε στα προγράμματα της ΕΕ των 15, αλλά και των πληρωμών στα δέκα νέα κράτη μέλη.

Το 2005 οι προσπάθειες στόχευαν κυρίως στην επιτυχή περάτωση της «προγραμματικής περιόδου 2000 – 2006» και στην προετοιμασία των νέων «προγραμμάτων της πολιτικής για τη συνοχή για την περίοδο 2007 – 2013».

Το ΕΤΠΑ διέθεσε άνω των 8,8 δισεκατομμυρίων ευρώ κυρίως για έργα ΔΕΔ-Μ κατά την περίοδο 2000 – 2006.

3.3. Ταμείο Συνοχής

Την 1η Μαΐου 2004, τα 8 νέα κράτη μέλη, τα οποία την προηγούμενη περίοδο ήταν ενταγμένα στο πρόγραμμα ISPA (μέσο προενταξιακών διαρθρωτικών πολιτικών) — μαζί με τη Μάλτα και την Κύπρο — εκπλήρωσαν τα κριτήρια επιλεξιμότητας του Ταμείου Συνοχής. Τα έργα που περιλάμβανε το πρόγραμμα ISPA μεταφέρθηκαν αυτόματα στο Ταμείο Συνοχής.

Ως διαρθρωτική συνδρομή στα 10 νέα κράτη μέλη (για τα έτη 2004 – 2006), διατέθηκε συνολικός προϋπολογισμός ύψους 24 δισεκατομμυρίων ευρώ, από τα οποία 8,5 δισεκατομμύρια διατέθηκαν στο Ταμείο Συνοχής.

Οι πόροι του Ταμείου Συνοχής που διατέθηκαν για την ανάληψη υποχρεώσεων ανήλθαν σε 5,62 δισεκατομμύρια ευρώ το 2004 και σε 5,13 δισεκατομμύρια το 2005 για τα 13 δικαιούχα κράτη μέλη.

Το 2004, στον τομέα των μεταφορών διατέθηκε κατά τι περισσότερο από το ήμισυ (51,8%) της συνολικής ανάληψης υποχρεώσεων του Ταμείου Συνοχής και το 200, κατά τι λιγότερο από το ήμισυ (49,8%). Όπως και στο παρελθόν, για να βελτιωθεί το συνολικό ισοζύγιο, η Επιτροπή ζήτησε από τα κράτη μέλη να δώσουν ιδιαίτερη προτεραιότητα στα σιδηροδρομικά έργα.

3.3.4 Δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων

Η ΕΤΕπ χρηματοδοτεί πολλά έργα του ΔΕΔ-Μ, με την προϋπόθεση ότι έχουν υποβληθεί σε τεχνική, οικονομική και περιβαλλοντική αξιολόγηση και ότι τα έργα ανταποκρίνονται στους στόχους της ΕΕ.

Κύριο χαρακτηριστικό των δανείων της ΕΤΕπ είναι ότι καλύπτουν έως το 50% των δαπανών των έργων. Άλλο πλεονέκτημα σε σχέση με τις περισσότερες εμπορικές τράπεζες είναι ο μακρότερος χρόνος δανεισμού. Επιπλέον, τα δάνεια της ΕΤΕπ παρέχονται χωρίς να χρειάζεται ειδική πρωμοδότηση για συγκεκριμένο έργο, διότι η ΕΤΕπ απαιτεί εγγύηση για τα δάνεια.

Τα δάνεια της ΕΤΕπ κατά τα έτη 2004 και 2005 ανήλθαν σε σχεδόν 13,75 δισεκατομμύρια ευρώ, ενώ για την περίοδο 2004 – 2013 η ΕΤΕπ διαθέτει δάνεια ύψους περίπου 75 δισεκατομμυρίων ευρώ για έργα ΔΕΔ-Μ.

Για την περίοδο 2007–13, η ΕΤΕπ έχει θέσει σε λειτουργία τον νέο μηχανισμό JASPERS (Κοινή βοήθεια για την υποστήριξη των έργων στις ευρωπαϊκές περιφέρειες) σε συνεργασία με την ΕΕ και την ΕΤΑΑ, προκειμένου να βοηθήσει ιδιαίτερος τα νέα κράτη μέλη στην εκπόνηση μείζονων έργων υποδομής, για τα οποία απαιτείται χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής, τα διαρθρωτικά ταμεία και την ΕΤΕπ.

Γενική αξιολόγηση των πηγών χρηματοδότησης

Συνάγεται το συμπέρασμα ότι οι επενδύσεις στα ΔΕΔ-Μ χρηματοδοτούνται με διάφορους πόρους, μεταξύ των οποίων είναι και τα κρατικά κονδύλια, διάφορα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και τα δάνεια. Σύμφωνα με γενική αξιολόγηση των επενδύσεων σε ΔΕΔ-Μ, η εθνική δημόσια χρηματοδότηση έφθασε σχεδόν το 78%, τεράστιο ποσοστό, την περίοδο 2004 – 2005. Το δεύτερο κατά σειρά μεγαλύτερο ποσοστό, περίπου 13,5%, περιλάμβανε δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. Όλοι αυτοί οι πόροι αποτέλεσαν άνω του 90% των επενδύσεων σε ΔΕΔ-Μ.

Μολονότι είναι δύσκολο να προσδιοριστεί το ακριβές ποσό της ιδιωτικής χρηματοδότησης (διότι είναι δύσκολη η πρόσβαση σε ιδιωτικά δεδομένα σχετικά με τις επενδύσεις σε υποδομές, όπως λιμένες και αερολιμένες), εκτιμάται ότι συνολικά αντιπροσωπεύει έλασσον μέρος. Συνεπώς, η εθνική δημόσια χρηματοδότηση εξακολουθεί να είναι η κύρια πηγή χρηματοδότησης έργων σχετικών με τα ΔΕΔ-Μ.

Πηγή χρηματοδότησης	2004	2005	2004–05	Επί τοις %
Προϋπολογισμός ΔΕΔ-Μ	526,52	564,38	1090,9	1,1%
Ταμείο συνοχής (και ISPA)	1611,84	1459,77	3071,61	3,0%
ΕΤΕπ	6374	7371	13745	13,5%
ΕΤΑΑ	197,3	176,2	373,5	0,4%
ΕΤΠΑ (εκτίμηση)	2045,9	1855,6	3901,5	3,8%
Κρατικοί προϋπολογισμοί και ιδιωτικοί πόροι	39669,39	39889,34	79558,73	78,2%
Σύνολο	50424,05	51316,29	101770,2	100,0%

Πίνακας 1 Κατανομή πόρων χρηματοδότησης ΔΕΔ-Μ σε εκατομμύρια ευρώ στην ΕΕ των 27.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Οι συνολικές επενδύσεις στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ των 27 κατά τη διετή περίοδο 2004 – 2005 δείχνουν αύξηση των μέσων ετήσιων επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ σε σύγκριση με

την προηγούμενη περίοδο 2000 - 2003, με μέσες δαπάνες οι οποίες ήδη φθάνουν περίπου τα 51 δισεκατομμύρια ευρώ, ποσό αισθητά υψηλότερο από τα προηγούμενα έτη.

Επίσης, οι μέσες συνολικές επενδύσεις ως ποσοστό του ΑΕΠ στην ΕΕ των 27, αυξήθηκαν από 0,43% την περίοδο 2002–03 σε 0,47% την περίοδο 2004–05.

Ένας από τους λόγους είναι βέβαια η αύξηση των επιχορηγήσεων, διότι από την 1η Μαΐου 2004 τα 10 νέα κράτη μέλη είναι επιλέξιμα για τη χρηματοδότηση αυτή.

Ωστόσο, σύμφωνα με λεπτομερέστερη ανάλυση των επενδύσεων σε ορισμένες χώρες, ειδικά στην ΕΕ των 15 (Δανία, Γαλλία, Γερμανία), οι συνολικές επενδύσεις ως ποσοστό του ΑΕΠ ήταν πολύ χαμηλότερες του μέσου όρου της ΕΕ.

Όσον αφορά τη χρηματοδότηση, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η εθνική δημόσια χρηματοδότηση καταλαμβάνει μακράν το μεγαλύτερο μερίδιο των επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ. Για να αξιοποιηθούν οι πολύτιμοι κοινοτικοί πόροι και να διευκολυνθεί η συντονισμένη εκτέλεση ορισμένων έργων, ιδίως των διασυνοριακών, η Επιτροπή όρισε «Ευρωπαϊούς συντονιστές», σε συμφωνία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και μετά από διαβουλεύσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Οι Ευρωπαίοι συντονιστές ενεργούν εξ ονόματος και για λογαριασμό της Επιτροπής και έχουν ως αποστολή να επισπεύσουν την εκτέλεση των έργων κοινού ενδιαφέροντος.

Η ολοκλήρωση των 30 έργων προτεραιότητας για την παράδοσή τους στη διεθνή κυκλοφορία μέχρι το 2020 προχωρεί με βάση το χρονοδιάγραμμα. Με ετήσιο όγκο επενδύσεων περίπου 50 δισεκατομμύρια ευρώ, οι υποδομές μεταφορών είναι δυνατόν να βελτιωθούν σημαντικά· συνεχίζεται πάντως η κυκλοφοριακή συμφόρηση στα σημεία διέλευσης συνόρων και γι' αυτό η κατάσταση πρέπει να βελτιωθεί.