



Διευρωπαϊκά Δίκτυα — κατευθυντήριες γραμμές

Η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) διατηρεί στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (ΔΕΔ) για τα οποία έγινε για πρώτη φορά λόγος στη Συνθήκη του Μάαστριχτ, με στόχο την σύνδεση όλων των περιοχών της ΕΕ. Τα δίκτυα αποτελούν μηχανισμούς που δημιουργήθηκαν για να συμβάλουν τόσο στην ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς και της απασχόλησης όσο και στην προσπάθεια επίτευξης των στόχων για το περιβάλλον και για την βιώσιμη ανάπτυξη. Στα τέλη του έτους 2013 επήλθε μια θεμελιώδης αναμόρφωση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών.

Νομική βάση

Τα άρθρα 170-172 και 194 παράγραφος 1 στοιχείο δ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (το τελευταίο με συγκεκριμένη παραπομπή στον τομέα της ενέργειας).

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2013 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ.

Στόχοι

Με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ ανατέθηκε στην Ένωση το καθήκον της δημιουργίας και της ανάπτυξης διευρωπαϊκών δικτύων (ΔΕΔ) στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας με στόχο την συμβολή στην ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς, την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, την σύνδεση νησιωτικών, μεσόγειων (περίκλειστων) και απόκεντρων περιοχών με τις κεντρικές περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την διευκόλυνση της πρόσβασης στο έδαφος της ΕΕ για τις γειτονικές χώρες.

Αποτελέσματα

A. Γενικές κατευθυντήριες γραμμές και ιδέες

Στη Λευκή Βίβλο του 1993 για την ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση, η Επιτροπή επεσήμανε την θεμελιώδη σημασία των ΔΕΔ για την εσωτερική αγορά και δη την δημιουργία θέσεων απασχόλησης, όχι μόνο με την κατασκευή των υποδομών αυτών καθεαυτών, αλλά και μέσω του μεταγενέστερου ρόλου τους στην οικονομική ανάπτυξη. Τα Ευρωπαϊκά Συμβούλια της Κέρκυρας και



του Έσσην το 1994 ενέκριναν 14 έργα προτεραιότητας για τις μεταφορές και 10 για τον τομέα της ενέργειας.

B. Τομεακά νομοθετικά μέτρα

1. Μεταφορές

α Κατευθυντήριες γραμμές του 1996

Η απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΕ της 23ης Ιουλίου 1996 περί κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) καθόρισε τις γενικές παραμέτρους για το συνολικό δίκτυο. Καθόρισε επίσης τα χαρακτηριστικά των δικτύων για κάθε τρόπο μεταφοράς και προσδιόρισε επιλέξιμα έργα κοινού ενδιαφέροντος καθώς και έργα προτεραιότητας. Δόθηκε έμφαση στους φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς και συγκεκριμένα στα σιδηροδρομικά έργα. Το ΔΕΔ-Μ καλύπτει το σύνολο του εδάφους της ΕΕ και μπορεί να επεκταθεί στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ), στις χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και στις χώρες εταίρους της Μεσογείου. Αρχικά το ΔΕΔ-Μ περιελάμβανε τα 14 έργα κοινού ενδιαφέροντος που είχαν εγκριθεί από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Έσσην. Η απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ της 22ας Μαΐου 2001 που τροποποιεί τους προσανατολισμούς για το ΔΕΔ-Μ όσον αφορά τους θαλάσσιους λιμένες, τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τους τερματικούς σταθμούς διατροπικών μεταφορών συμπλήρωσε ένα «σχέδιο ανάπτυξης των μεταφορών» σε κοινοτικό επίπεδο για όλους τους τρόπους μεταφοράς.

β Αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών ΔΕΔ-Μ του 2004

Οι διευρύνσεις του 2004 και του 2007, σε συνδυασμό με τις σοβαρές καθυστερήσεις και τα προβλήματα χρηματοδότησης — ιδίως για τα διασυνοριακά τμήματα — οδήγησαν σε διεξοδική αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών ΔΕΔ-Μ. Ο αριθμός των προβλεπόμενων έργων προτεραιότητας αυξήθηκε σε 30 και σε όλα τα έργα επιβλήθηκε η απαίτηση να τηρούν την περιβαλλοντική νομοθεσία της ΕΕ. Μία νέα έννοια των «θαλάσσιων αρτηριών» θεσμοθετήθηκε με στόχο να καταστούν αποδοτικότερες ορισμένες θαλάσσιες ζεύξεις και να δικτυωθούν πληρέστερα οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων με τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Το 2005 διορίστηκαν για τα ιδιαίτερος σημαντικά έργα «ευρωπαϊοί συντονιστές» για να λειτουργήσουν ως μεσολαβητές στις επαφές με τις εθνικές αρχές λήψης αποφάσεων, με τους φορείς εκμετάλλευσης και με τους χρήστες των μέσων μεταφορών, καθώς και με τους εκπροσώπους της κοινωνίας των πολιτών. Ο Εκτελεστικός Οργανισμός του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN-T EA) συστάθηκε τον Οκτώβριο 2006 με την αποστολή να προετοιμάζει και να παρακολουθεί σε τεχνικό και χρηματοδοτικό επίπεδο τις αποφάσεις επί των έργων που διαχειρίζεται η Επιτροπή.

γ Αναθεώρηση του 2013: ενοποιημένο δίκτυο, διάρθρωση του δικτύου σε δύο επίπεδα (κεντρικό/εκτεταμένο) και διάδρομοι ΔΕΔ-Μ

Η νέα πολιτική της ΕΕ για τις υποδομές μεταφορών έχει ως στόχο τη μετατροπή του υπάρχοντος μωσαϊκού των ευρωπαϊκών οδών, σιδηροδρόμων, εσωτερικών πλωτών οδών, αεροδρομίων, λιμένων θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τερματικών σταθμών οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών σε ένα ολοκληρωμένο δίκτυο που να καλύπτει όλα τα κράτη μέλη. Η έλλειψη παρόμοιας συνεκτικής υποδομής μεταφορών



συνιστά σοβαρό εμπόδιο στην ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Η δημιουργία του δικτύου αυτού απαιτεί την προετοιμασία και εκτέλεση χιλιάδων έργων που αποσκοπούν στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και αποκατάσταση ελλειπόντων κρίκων και στη βελτίωση της διαλειτουργικότητας μεταξύ διαφόρων τρόπων μεταφοράς, καθώς και μεταξύ περιφερειακών και εθνικών υποδομών μεταφορών. Επιπλέον, μεταξύ των προτεραιοτήτων για την ανάπτυξη των υποδομών ΔΕΔ-Μ είναι η εφαρμογή καινοτόμων τεχνολογικών λύσεων, οι οποίες μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στον μετασχηματισμό των μεταφορών ώστε να είναι προσβάσιμες σε όλους τους πολίτες, και στη δημιουργία ενός ασφαλέστερου, βιώσιμου συστήματος χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και υψηλής ενεργειακής απόδοσης.

Η νέα πολιτική της ΕΕ για τις υποδομές μεταφορών θεσπίζει, για πρώτη φορά, μια δομή δύο επιπέδων για τις ευρωπαϊκές μεταφορικές οδούς, ήτοι ένα εκτεταμένο δίκτυο (εξασφαλίζοντας αποτελεσματικές συνδέσεις με όλες τις περιφέρειες της ΕΕ) και ένα κεντρικό δίκτυο (αποτελούμενο από τα στρατηγικά πιο σημαντικά στοιχεία του συνολικού δικτύου). Τα έργα στο εκτεταμένο δίκτυο θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2050, ενώ εκείνα που αποτελούν μέρος του κεντρικού δικτύου θα πρέπει να πληρούν τα κριτήρια ΔΕΔ-Μ έως το τέλος του 2030.

Επιπλέον, εννέα μείζονες πολυτροπικοί διάδρομοι έχουν εισαχθεί ως νέο μέσο άσκησης πολιτικής για να διευκολυνθεί η συντονισμένη υλοποίηση των έργων που βρίσκονται στο κεντρικό δίκτυο. Οι διάδρομοι αυτοί έχουν ως στόχο να φέρουν σε επαφή δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς για τη συγκέντρωση περισσότερων πόρων για την ανάπτυξη του κεντρικού δικτύου. Για να διασφαλιστεί ότι οι διάδρομοι εφαρμόζονται αποτελεσματικά και αποδοτικά, κάθε ένας υποστηρίζεται από ένα ευρωπαϊκό συντονιστή.

Η πολιτική για το ΔΕΔ-Μ εστιάζει επίσης στην ανάπτυξη των θαλάσσιων αρτηριών (MoS), καθώς και την εφαρμογή του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης των σιδηροδρομικών μεταφορών (ERTMS). Ως εκ τούτου, δύο πρόσθετοι ευρωπαίοι συντονιστές, ένας για κάθε μια από τις προαναφερθείσες δράσεις, ορίστηκαν για να ηγηθούν της διαδικασίας για την εναρμονισμένη υλοποίησή τους. Το 2015, κάθε Ευρωπαίος συντονιστής, κατάρτισε ένα πρόγραμμα εργασίας για μια από τις θαλάσσιες αρτηρίες, ή για ένα διάδρομο ERTMS, αντίστοιχα. Τα εν λόγω προγράμματα εργασίας πρέπει να επικαιροποιούνται σε τακτική βάση, λαμβάνοντας υπόψη την πρόοδο που σημειώνεται όσον αφορά την υλοποίηση των προγραμμάτων. Επιπλέον, μια σημαντική αναθεώρηση της υλοποίησης του κεντρικού δικτύου έχει προγραμματιστεί να διεξαχθεί το 2023.

Το 2014, ο εκτελεστικός οργανισμός του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών μετονομάστηκε σε Εκτελεστικό Οργανισμό για τις υποδομές και τα Δίκτυα (INEA). Εκτός από τη συνέχιση της εκτέλεσης του ΔΕΔ-Μ και τα προγράμματα Marco Polo 2007-2013, ήταν επιφορτισμένος με την τεχνική και οικονομική διαχείριση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF) και κάποια μέρη του προγράμματος πλαισίου «Ορίζοντας 2020», άλλο πρόγραμμα της ΕΕ που παρέχει στήριξη στην έρευνα στον τομέα (μεταξύ άλλων) των έξυπνων, οικολογικών και ενοποιημένων μεταφορών (για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την χρηματοδότηση των TEN, βλ. [3.5.2](#)).



δ Προετοιμασία για την επόμενη αναθεώρηση του ΔΕΔ-Μ (2023)

Τον Σεπτέμβριο του 2018, η Επιτροπή ξεκίνησε δημόσιες διαβουλεύσεις για να εξετάσει την πρόοδο που έχει σημειωθεί μέχρι στιγμής όσον αφορά την υλοποίηση του ΔΕΔ-Μ μετά την έναρξη ισχύος των κατευθυντήριων γραμμών. Η αξιολόγηση πραγματοποιείται στο πλαίσιο της προετοιμασίας για την αναθεώρηση του ΔΕΔ-Μ το 2023 και περιλαμβάνει επίσης την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ σε βασικούς τομείς όπως τα εναλλακτικά καύσιμα, η ψηφιοποίηση και οι πολυτροπικές μεταφορές.

2. Ενέργεια

α Κατευθυντήριες γραμμές του 1996

Στη διάσκεψη κορυφής του Έσπεν το 1994 χορηγήθηκε καθεστώς προτεραιότητας σε διάφορα έργα δικτύου ενέργειας. Η απόφαση αριθ. 1254/96/ΕΚ της 5ης Ιουνίου 1996 καθόρισε σειρά κατευθυντήριων γραμμών για τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα της ενέργειας (ΔΕΔ-Ε), για να δοθεί στην Κοινότητα η δυνατότητα να προσδιορίσει επιλέξιμα έργα κοινού ενδιαφέροντος και για να διευκολυνθεί η δημιουργία ενός ευνοϊκού πλαισίου για την υλοποίηση αυτών των έργων, σε συνδυασμό με τομεακούς στόχους για την ηλεκτρική ενέργεια.

β Ισχύουσες κατευθυντήριες γραμμές

Η απόφαση αριθ. 1364/2006/ΕΚ της 6ης Σεπτεμβρίου 2006 καθόρισε νέες κατευθυντήριες γραμμές για την επικαιροποίηση των ΔΕΔ-Ε, καταργώντας με αυτόν τον τρόπο τις παλαιότερες κατευθυντήριες γραμμές του 1996 και του 2003. Στους σημερινούς στόχους περιλαμβάνονται η διαφοροποίηση των πηγών εφοδιασμού, η αύξηση της ασφάλειας του εφοδιασμού μέσω της ενδυνάμωσης των δεσμών με τρίτες χώρες (υπό ένταξη χώρες και λοιπές χώρες της Μεσογείου, του Ευξείνου Πόντου και της Κασπίας, καθώς και περιοχών της Μέσης Ανατολής και του Περσικού Κόλπου), η ενσωμάτωση των δικτύων ενέργειας στα νέα κράτη μέλη και η εξασφάλιση πρόσβασης στα ΔΕΔ-Ε για τις νησιωτικές, τις μεσόγειες και τις περιφερειακές περιοχές.

Η ΕΕ έχει προσδιορίσει έργα επιλέξιμα για χρηματοδότηση από την Ένωση και τα έχει κατατάξει σε τρεις κατηγορίες: έργα κοινού ενδιαφέροντος που σχετίζονται με τα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου και εμφανίζουν προοπτικές οικονομικής βιωσιμότητας· έργα προτεραιότητας στα οποία θα δοθεί προτεραιότητα όταν εγκριθεί η χρηματοδότηση από την Ένωση, και έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος που είναι επίσης έργα προτεραιότητας και διασυνοριακού χαρακτήρα ή με σημαντικό αντίκτυπο επί της ικανότητας μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας μεταξύ κρατών.

Οι προτεραιότητες για δράσεις στο συγκεκριμένο πεδίο πρέπει να είναι συμβατές με τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και περιλαμβάνουν τα εξής: (α) χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και εξασφάλιση καλύτερης διασύνδεσης μεταξύ των μονάδων παραγωγής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές· (β) χρήση αποδοτικότερων τεχνολογιών που περιορίζουν τις περιβαλλοντικές απώλειες και τους κινδύνους που άπτονται της μεταφοράς και της μετάδοσης ενέργειας· (γ) ίδρυση ενεργειακών δικτύων σε νησιωτικές και εξόχως απόκεντρες περιοχές, με παράλληλη προώθηση της διαφοροποίησης των πηγών ενέργειας, και δ) εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των υφιστάμενων δικτύων της ΕΕ με εκείνα των νέων κρατών μελών και των τρίτων χωρών.



Το Παράρτημα I στην απόφαση προσδιορίζει 32 έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος για την ηλεκτρική ενέργεια και 10 έργα για το φυσικό αέριο, ενώ στα Παραρτήματα II και III απαριθμούνται 164 έργα για την ηλεκτρική ενέργεια και 122 έργα για το φυσικό αέριο.

Στο δημοσιονομικό πλαίσιο 2007-2013 διατέθηκε ποσό συνολικού ύψους 155 εκατομμύρια ευρώ για τα ΔΕΔ-Ε. Το 2007 διορίστηκαν τέσσερις ευρωπαίοι συντονιστές.

Ο νέος τίτλος περί ενέργειας στη ΣΛΕΕ (άρθρο 194 σημείο 1 στοιχείο δ) παρέχει μια στέρεη νομική βάση για την προώθηση της διασύνδεσης των ενεργειακών δικτύων.

3. Τηλεπικοινωνίες

Η απόφαση αριθ. 2717/95/ΕΚ, της 9ης Νοεμβρίου 1995, θέσπισε σειρά κατευθυντηρίων γραμμών για την ανάπτυξη του EURO-ISDN (ψηφιακό δίκτυο ενοποιημένων υπηρεσιών) ως διευρωπαϊκού δικτύου. Προσδιόρισε στόχους, προτεραιότητες και έργα κοινού ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη ενός φάσματος υπηρεσιών βάσει του EURO-ISDN, με την προοπτική ενός μελλοντικού ευρωπαϊκού ευρυζωνικού δικτύου επικοινωνιών.

Η απόφαση αριθ. 1336/97/ΕΚ της 17ης Ιουνίου 1997 καθόρισε ένα σύνολο προσανατολισμών για τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα των τηλεπικοινωνιών (ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες). Προσδιόρισε τους στόχους, τις προτεραιότητες και τις γενικές γραμμές των προς υλοποίηση μέτρων. Οι προτεραιότητες που εγκρίθηκαν περιελάμβαναν εφαρμογές που συμβάλλουν στην οικονομική και κοινωνική συνοχή και την ανάπτυξη των βασικών δικτύων, ιδίως δε των δορυφορικών. Οι συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές τροποποιήθηκαν ελαφρώς με την απόφαση αριθ. 1376/2002/ΕΚ της 12ης Ιουλίου 2002.

Προσδιόρισαν έργα κοινού ενδιαφέροντος και διευκρίνισαν τις διαδικασίες και τα κριτήρια για την επιλογή τους. Το κοινοτικό πρόγραμμα eTEN, ένα καίριας σημασίας μέσο του σχεδίου δράσης με τον τίτλο «eEurope 2005: Κοινωνία της πληροφορίας για όλους», βασίζεται επίσης στο πρόγραμμα EURO-ISDN. Το πρόγραμμα ολοκληρώθηκε το 2006 και στόχος του ήταν η στήριξη της διευρωπαϊκής ανάπτυξης υπηρεσιών βασισμένων στα δίκτυα τηλεπικοινωνιών. Οι επενδύσεις της ΕΕ εστιάζονται επί του παρόντος στον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων δικτύων.

Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει υποστηρίξει σθεναρά τις πολιτικές ΔΕΔ και έχει σε τακτά χρονικά διαστήματα επιστήσει την προσοχή στους αργούς ρυθμούς υλοποίησης των έργων προτεραιότητας, έχει ζητήσει τον καθορισμό αυστηρών χρονοδιαγραμμάτων για την εκτέλεσή τους και έχει απευθύνει εκκλήσεις στα κράτη μέλη για να αυξήσουν τους διαθέσιμους δημοσιονομικούς πόρους, ιδίως για το δίκτυο των ΔΕΔ-Μ. Έχει επίσης μεριμνήσει ώστε να δίνεται προτεραιότητα στην προαγωγή έργων με σαφή ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, τα οποία έχουν θετικές και σε μακροχρόνια κλίμακα συνέπειες στο περιβάλλον και στην απασχόληση και συμβάλλουν στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης ιδίως των έργων στις σιδηροδρομικές και τις συνδυασμένες μεταφορές.



Με την έγκριση του ψηφίσματός του της 12ης Ιουλίου 2007 με τίτλο «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα για την ήπειρό μας»^[1], το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προέβη σε απολογισμό της κατάστασης και έθεσε νέους στόχους, μεταξύ των οποίων η αναγκαία ολοκλήρωση του συνόλου των ΔΕΔ με στόχο τη βέλτιστη αξιοποίηση όλων των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς («συντροπικότητα») και την αποκατάσταση της ισορροπίας μεταξύ των τρόπων μεταφοράς για να μειωθεί ο αντίκτυπος των μεταφορών στο περιβάλλον. Ενθάρρυνε επίσης τις μεταφορές μέσω σιδηροδρόμου, λεωφορείου και θαλάσσιων μέσων, των οποίων τα μερίδια στην αγορά είναι ακόμη περιορισμένα.

Επιπλέον, στο ψήφισμά του της 22ας Απριλίου 2009 για την Πράσινη Βίβλο για την μελλοντική πολιτική στον τομέα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών^[2], το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επανέλαβε το αίτημά του να δοθεί προτεραιότητα στους σιδηροδρόμους (κυρίως για τη μεταφορά εμπορευμάτων), στους λιμένες, στις βιώσιμες, πλωτές οδούς, θαλάσσιες και εσωτερικές, και τις διασυνδέσεις τους με την ενδοχώρα, καθώς και στους διατροπικούς κόμβους των υποδομών σύνδεσης με τα νέα κράτη μέλη και τις τρίτες χώρες. Σε αυτό το πλαίσιο, το Κοινοβούλιο ενθαρρύνει την επέκταση των ΔΕΔ-Μ στις χώρες που εμπίπτουν στην Ευρωπαϊκή Πολιτική Γειτονίας (ΕΠΓ) καθώς και στις χώρες εταίρους της Μεσογείου.

Στη διάρκεια των τελευταίων δεκαπέντε ετών το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει συμβάλει στην αναδιτύπωση όσων νομοθετικών κειμένων για τα ΔΕΔ-Μ αλληλεπικαλύπτονταν. Από κοινού με το Συμβούλιο ενέκρινε, δυνάμει της συνήθους νομοθετικής διαδικασίας, την απόφαση αριθ. 661/2010/ΕΕ της 7ης Ιουλίου 2010 σχετικά με την αναδιτύπωση των κατευθυντήριων γραμμών για τα ΔΕΔ-Μ. Η απόφαση κατήργησε τις αποφάσεις αριθ. 1692/96/ΕΚ, 1346/2001/ΕΚ και 884/2004/ΕΚ και περιέλαβε ένα νέο παράρτημα που περιέχει χάρτες των 27 κρατών μελών και ορίζει ημερομηνίες-στόχους για τη θέσπιση του δικτύου σε όλα τα κράτη μέλη.

Στις 19 Νοεμβρίου 2013 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε τις νέες κατευθυντήριες γραμμές για τα ΔΕΔ-Μ με βάση επακριβείς στόχους, αύξησε την χρηματοδότηση από την ΕΕ και διατύπωσε ένα σαφές όραμα για την εγκαθίδρυση του κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου μεταφορών θέτοντας ως ημερομηνίες στόχους το 2030 και το 2050 αντιστοίχως. Το Κοινοβούλιο επέμεινε μεταξύ άλλων στο να βασίζεται η επιλογή έργων στην ιδέα της ενωσιακής προστιθέμενης αξίας (που απορρέει από επιλογές πολιτικής και/ή οικονομική παρέμβαση η οποία οδηγεί σε σημαντική και μετρήσιμη βελτίωση στις συνδέσεις και τις ροές των μεταφορών). Επιπλέον, το Κοινοβούλιο, επεσήμανε την ανάγκη ορισμού μιας «ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους οφέλους» ως ποσοτικώς εκπεφρασμένης εκ των προτέρων αξιολόγησης, που θα διενεργείται στη βάση μιας εναρμονισμένης μεθοδολογίας της αξίας έργου ή προγράμματος. Κατά την άποψη του Κοινοβουλίου, η μεθοδολογία θα πρέπει επίσης να λαμβάνει υπόψη όλα τα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη και το κόστος, και να χρησιμεύει ως δείκτης της συμβολής στην ευημερία.

Μετά της έναρξης ισχύος του κανονισμού για το ΔΕΔ-Μ (κανονισμός αριθ. 1315/2013) στο τέλος του 2013, η υποστήριξη του Κοινοβουλίου για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ

[1]ΕΕ C 175 Ε της 24.7.2008, σ. 556.

[2]ΕΕ C 184 Ε της 8.7.2010, σ. 35.



συνεχίστηκε. Στο ψήφισμά του της 9ης Σεπτεμβρίου 2015 σχετικά με την εφαρμογή της Λευκής Βίβλου του 2011 για τις μεταφορές, και τον απολογισμό και την μελλοντική πορεία προς τη βιώσιμη κινητικότητα^[3], το Κοινοβούλιο υπογράμμισε τη σημασία των μεταφορών για την οικονομία και για την κινητικότητα των πολιτών, τονίζοντας επίσης την ανάγκη για επενδύσεις σε υποδομές. Κατά τη γνώμη του Κοινοβουλίου, η ολοκλήρωση των ΔΕΔ-Μ αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για ένα βιώσιμο και αποτελεσματικό ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών, το οποίο πρέπει να ενισχυθεί από τη διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη», καθώς και από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων.

Το 2018, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση κανονισμού σχετικά με μέτρα εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του δικτύου ΔΕΔ-Μ. Το Κοινοβούλιο ενέκρινε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση τον Απρίλιο του 2019 ενώ συνεχίζεται η συνήθης νομοθετική διαδικασία ([2018/0138\(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères
02/2020

[3]ΕΕ C 316 της 22.9.2017, σ. 155.

