Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον καθορισμό γενικών κανόνων σχετικά με τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδότησης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και ενέργειας και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου»

COM(2004) 475 τελικό — 2004/0154 (COD)

(2005/C 234/14)

Στις 9 Μαρτίου 2005 το Συμβούλιο αποφάσισε σύμφωνα με το άρθρο 156 της ΣΕΚ, να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την ανωτέρω πρόταση.

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών επεξεργάστηκε τη γνωμοδότησή του στις 21 Φεβρουαρίου 2005, με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. RANOCCHIARI.

Κατά την 415η σύνοδο ολομέλειάς της, συνεδρίαση της 10ης Μαρτίου 2005 η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 112 ψήφους υπέρ, 8 κατά και 6 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. **Εισαγωγή**

1.1 **Το 2000 η Ευρωπαϊκή Ένωση έφτασε το 15 % της παγκόσμιας κατανάλωσης ενέργειας,** όντας ο πρώτος εισαγωγέας και ο δεύτερος μεγαλύτερος καταναλωτής (μετά τις ΗΠΑ) με αύξηση της ζήτησης πρωτογενούς ενέργειας μεταξύ 1990 και 2000 ίση προς 10 %. Κατά την ίδια περίοδο σε πολλά από τα νέα δέκα κράτη μέλη πραγματοποιήθηκαν μεταρρυθμίσεις και αναδιαρθρώσεις των πολιτικοοικονομικών συστημάτων που επέφεραν μείωση κατά 17 % της ζήτησής τους σε πρωτογενή ενέργεια. Κατά συνέπεια η αύξηση της ζήτησης πρωτογενούς ενέργειας στη δεκαετία για τις 25 χώρες ήταν κατά μέσο όρο 6 %.

1.2 Το σενάριο σχετικά με τη ζήτηση πρωτογενούς ενέργειας από το 2000 έως το 2030 προβλέπει μέση αύξηση για την Ευρώπη των 25 της τάξεως του 19,3 % με τη ζήτηση των δέκα νέων χωρών να αυξάνεται περισσότερο (26 %) ενώ η ζήτηση της Ευρώπης των 15 είναι στο 18,4 %.

1.3 Προς πιστοποίηση της βελτίωσης του συστήματος των δέκα νέων κρατών μελών αρκεί να αναφερθεί η πορεία της έντασης ενέργειας (Energy intensity) ([1]) που προβλέπει για την ΕΕ των 25 κατά την περίοδο 2000/2030 ετήσια αύξηση κατά 1,7 %, δηλαδή την ίδια που καταγράφηκε την τελευταία δεκαετία (1990/2000). Εντούτοις το στοιχείο αυτό αντιστοιχεί σε ετήσια αύξηση κατά 2,6 % για τα δέκα νέα κράτη μέλη, (3,5 % την προηγούμενη δεκαετία) και σε μείωση κατά 1,7 % για τα αρχικά 15.

1.4 Επισημαίνεται τέλος ότι το σενάριο αυτό προβλέπει κατά την επόμενη 25ετία τη διατήρηση της εξάρτησης από τα ορυκτά καύσιμα, εξάρτηση που θα είναι κοντά στο 90 % το 2020.

1.5 **Όσον αφορά τις μεταφορές**, κύριο θέμα της υπό εξέταση πρότασης κανονισμού, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 32 % της κατανάλωσης ενέργειας, αλλά και ότι συμβάλλουν με ποσοστό που υπερβαίνει το 10 % στο ευρωπαϊκό ΑΕγχΠ το οποίο διπλασιάστηκε κατά την τελευταία 30ετία τόσο για τις μεταφορές εμπορευμάτων όσο και επιβατών. Στον τομέα αυτό απασχολούνται σήμερα 10 εκατομμύρια εργαζόμενοι. Για το 2020 προβλέπεται διπλασιασμός της συνολικής κυκλοφορίας από την οποία το 70 % για εμπορεύματα στην ΕΕ των 15 και σχεδόν το 100 % στα νέα δέκα κράτη μέλη. Η αύξηση αυτή αποτελεί συνέχεια της αύξησης κατά 185 % για τα εμπορεύματα και κατά 145 % για τα πρόσωπα κατά την τελευταία 30ετία. Αυτή η τεράστια ανάπτυξη είχε όμως και μία σειρά αρνητικών συνεπειών και ειδικότερα την κυκλοφοριακή συμφόρηση η οποία σήμερα επιβαρύνει ετησίως σχεδόν το 0,5 % του ΑΕγχΠ που προβλέπεται να διπλασιαστεί το 2010 και αντιστοιχεί σε περίπου 80 εκατομμύρια ευρώ. Κάθε ημέρα 7.500 km δρόμων που αποτελούν σχεδόν το 15 % του διευρωπαϊκού δικτύου των 15 και σχεδόν το 20 % του σιδηροδρομικού δικτύου, έχουν κυκλοφοριακή συμφόρηση και είναι μπλοκαρισμένα. ([2])

1.6 Η υλοποίηση ενός δικτύου υποδομών μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και ενέργειας (ΔΕΔ-Ε) προσαρμοσμένου στις αυξανόμενες ανάγκες της ΕΕ αποτελεί, εδώ και πάνω από δέκα έτη, τμήμα των κοινοτικών στρατηγικών και θεωρείται δικαίως θεμελιώδες στάδιο *in primis* για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και κατόπιν για την επίτευξη των στόχων της Λισσαβώνας. Το 2002 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Βαρκελώνης επανέλαβε ότι προέχει να ολοκληρωθούν τα υφιστάμενα ηλεκτρικά δίκτυα και όρισε ως συγκεκριμένο στόχο επίπεδο διασυνοριακής διασύνδεσης που να ισούται τουλάχιστον με το 10 % της εθνικής εγκατεστημένης ικανότητας παραγωγής ενέργειας. Επίσης, τον Δεκέμβριο του 2003 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο έθεσε τα ΔΕΔ-Μ και ΔΕΔ-Ε στο επίκεντρο της δράσης του για την ανάπτυξη.

2. **Η σημερινή κατάσταση**

2.1 Παρά τον σαφή προσδιορισμό των υφιστάμενων προβλημάτων και των μεταγενέστερων νέων αναγκών, δεν έχει υπάρξει ως τώρα μία κατάλληλη δράση από την πλευρά όλων των εμπλεκόμενων μερών, αρχής γενομένης από τα κράτη μέλη. Αρκεί να υπενθυμίσουμε ότι από τα 14 μεγάλα έργα στον τομέα των μεταφορών που τα κράτη μέλη είχαν δεσμευτεί το 1994

([1]) Ζήτηση πρωτογενούς ενέργειας ανά μονάδα ΑΕγχΠ σε τιμές αγοράς

([2]) ΕΕ Προοπτικές ενέργειας και μεταφορών 2000/2004.

(Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Έσσεν) να υλοποιήσουν έως το 2010, μόνο τρία είχαν ολοκληρωθεί ως τα τέλη του 2003 και είχε πραγματοποιηθεί λιγότερο από το ένα τέταρτο των απαιτούμενων επενδύσεων για τις διασυνοριακές συνδέσεις. Με τους σημερινούς ρυθμούς επενδύσεων μπορεί να χρειαστούν ακόμη είκοσι χρόνια για την ολοκλήρωση του προγράμματος.

2.2 Όσον αφορά στη συνέχεια την ενέργεια το πρόβλημα είναι εξίσου σημαντικό έστω και αν οι ανάγκες οικονομικής ενίσχυσης της ΕΕ είναι πολύ πιο περιορισμένες όπως θα δούμε παρακάτω. Πράγματι δεν υπάρχει αντιστοιχία μεταξύ των φυσικών δυνατοτήτων και δικτύων και των διατάξεων που προβλέπονται από τη νομοθεσία. Η αναμενόμενη το 2007 ελευθέρωση που πρέπει να συμβάλει στην υλοποίηση μιας πραγματικά εσωτερικής αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας, κινδυνεύει να έχει πενιχρά αποτελέσματα εάν δεν προβλεφθεί η ολοκλήρωση των δικτύων που σήμερα είναι ανεπαρκή και υπερφορτωμένα. Για το λόγο αυτό εκεί όπου υπάρχει υψηλή συγκέντρωση στην αγορά προέχει να αρθούν οι φυσικοί φραγμοί που εμποδίζουν τον ανταγωνισμό προκειμένου να προληφθούν οι αρνητικές συνέπειες σε όλους τους καταναλωτές, συμπεριλαμβανομένων και των ιδιωτών. Ας μην ξεχνάμε ότι η ανάπτυξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας ενδέχεται να απαιτήσει ad hoc επενδύσεις στα υφιστάμενα ήδη ενεργειακά συστήματα και σχετικά δίκτυα.

2.3 Οι λόγοι για τα πενιχρά αποτελέσματα που έχουν επιτευχθεί ως τώρα από τα έργα ΔΕΔ-Μ αναφέρονται συνοπτικά στην ανακοίνωση της Επιτροπής του 2003 ([3]) με τον ακόλουθο τρόπο:

— Έλλειψη πολιτικής βούλησης εκ μέρους των πολιτικών ιθυνόντων των κρατών μελών,

— Ανεπάρκεια των χρηματοδοτικών πόρων που διατίθενται για το διευρωπαϊκό δίκτυο,

— Κατακερματισμός των υπεύθυνων για τα έργα φορέων.

2.4 Η συνειδητοποίηση αυτής της ανησυχητικής κατάστασης επιβεβαιώθηκε, αλλά ταυτόχρονα καταγράφηκαν ενδιαφέρουσες ενδείξεις προκειμένου να ξεπεραστεί αυτό το αδιέξοδο, στην έκθεση που επεξεργάστηκε τον Ιούνιο του 2003 η ομάδα εργασίας υψηλού επιπέδου υπό την προεδρία του κ. Karel Van Miert (πρώην επιτρόπου αρμόδιου για θέματα ανταγωνισμού). Η έκθεση αυτή δεν εξέτασε μόνο την οικονομική πτυχή του προβλήματος αλλά και τις ανάγκες οργάνωσης και συντονισμού που συνδέονται με τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2.5 Με βάση την έκθεση Van Miert η Επιτροπή υπέβαλε τον Οκτώβριο του 2003 πρόταση αναθεώρησης των κατευθύνσεων που αφορούν τα ΔΕΔ-Μ, καθώς και ενημέρωση του καταλόγου των έργων προτεραιότητας, που φτάνουν πλέον τα 30 συμπεριλαμβανομένων των 14 που είχαν αποφασιστεί στο Έσσεν. Η πρόταση εξετάστηκε και υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στις 29 Απριλίου 2004. Συνεπώς τώρα έχουν εγκριθεί οι νέοι προσανατολισμοί, οι προτεραιότητες καθώς και τα χαρακτηριστικά των έργων ακόμη και σε ό,τι αφορά τις αναμενόμενες δαπάνες.

3. **Η πρόταση της Επιτροπής**

3.1 Η υπό εξέταση πρόταση κανονισμού κατέστη απαραίτητη προκειμένου να αποκτήσει η Επιτροπή ένα νομικό μέσο που θα της επιτρέψει να εφαρμόζει τους γενικούς κανόνες για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης, αναθεωρημένους σύμφωνα με τα ανωτέρω, με βέβαιη και αξιόπιστη παροχή οικονομικών πόρων για όλη την προβλεπόμενη περίοδο, από το 2007 έως το 2013.

3.2 Καταδείχθηκε πράγματι η αναγκαιότητα να βελτιστοποιηθεί ο αντίκτυπος της κοινοτικής συγχρηματοδότησης είτε ποσοτικά, με υψηλότερο από σήμερα ποσοστό παρέμβασης, είτε ποιοτικά με την προσφυγή σε νέα χρηματοδοτικά μέσα· όλα συνηγορούν υπέρ της παρέμβασης ιδιωτικών φορέων με στόχο την προσφυγή σε κοινοπραξία ιδιωτικού και δημόσιου φορέα (PPP).

3.3 Οι βασικές απαιτήσεις για την κοινοτική παρέμβαση συνδέονται με το ότι τα σχέδια είναι κοινού ενδιαφέροντος, διασφαλίζουν την διασυνοριακή σύνδεση, και συμβάλλουν στην ολοκλήρωση της αγοράς στη διευρυμένη Ευρώπη. Ως προς τις μεταφορές, γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στον περιβαλλοντικό αντίκτυπο και στην αναγκαιότητα οι γραμμές υψηλής ταχύτητας να ελευθερώσουν τμήματα που θα διατεθούν για τη μεταφορά εμπορευμάτων στο πλαίσιο μιας λογικής αρμονικής εξισορρόπησης. Υπ' αυτό το πρίσμα το 80 % σχεδόν των χρηματοδοτήσεων θα διατεθούν σε μη οδικές υποδομές. Όσον αφορά τον τομέα της ενέργειας πρωταρχικής σημασίας είναι η συνέχεια του δικτύου και η βελτιστοποίηση της απόδοσής του, καθώς και η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και των νέων κρατών μελών στην αγορά αυτή και η σύνδεση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

3.4 Για την επίτευξη των στόχων αυτών, τα κριτήρια για τις χορηγήσεις και την συγχρηματοδότηση θα είναι σαφή και αντικειμενικά. Τα κριτήρια αυτά θα είναι πρωτίστως οι **προϋποθέσεις** για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδότησης, πράγμα που σημαίνει ενισχύσεις με στόχο την **επιλεξιμότητα και συγκέντρωση** που ευνοούν τις διασυνδέσεις που αποφέρουν την υψηλότερη κοινοτική προστιθέμενη, αξία και η **αναλογικότητα** της παρέμβασης που μπορεί να φθάσει το 30 % των διασυνοριακών συνδέσεων (και σε εξαιρετικές περιπτώσεις το 50 %). Σε αντιστάθμιση τα κράτη πρέπει να δώσουν τις κατάλληλες εγγυήσεις στη βάση ενός οικονομικού σχεδίου και να δεσμευτούν ότι θα υλοποιήσουν το έργο στον προβλεπόμενο χρόνο.

3.5 Τέλος, το ποσοστό παρέμβασης για μελέτες μπορεί να φτάσει το 50 % τόσο για τα ΔΕΔ-Μ όσο και για τα ΔΕΔ-Ε. Αντιθέτως το μέγιστο ποσοστό για την κατασκευή ΔΕΔ-Μ θα είναι 30 % για ορισμένα τμήματα των σχεδίων προτεραιότητας (κατ' εξαίρεση 50 % για τα διασυνοριακά τμήματα) και 15 % για τα άλλα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος. Για την ενέργεια η μέγιστη συγχρηματοδότηση θα παραμείνει στο 10 %, όπως στον σημερινό κανονισμό, και κατ' εξαίρεση μπορεί να φτάσει το 20 % σε περίπτωση ιδιαίτερων οικονομικών δυσκολιών και διασύνδεσης με γειτονικές χώρες. Το χαμηλότερο ποσοστό παρέμβασης στον τομέα της ενέργειας σε σχέση με τον τομέα των μεταφορών όπως και η μεγάλη διαφορά μεταξύ των εν λόγω δύο *προϋπολογισμών*, εξηγούνται από την προσφυγή, για το τμήμα ενέργεια, σε άλλα κοινοτικά μέσα (διαρθρωτικά ταμεία, δάνεια ΕΤΕ), καθώς και από το υψηλό επίπεδο ανταγωνιστικότητας των φορέων ενός τομέα κατευθυνόμενου σαφώς από την αγορά («market driven»). Για το λόγο αυτό οι αιτήσεις για τα δίκτυα μεταφορών θα μπορούν να υποβάλλονται μόνο από τα κράτη μέλη, ενώ οι αιτήσεις για την ενέργεια θα υποβάλλονται και από ιδιωτικούς φορείς.

([3]) Ανακοίνωση της 23ης Απριλίου 2003: «Ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών: καινοτόμος χρηματοδότηση, διαλειτουργικότητα τηλεδιοδίων».

3.6 Με τον υφιστάμενο κανονισμό, οι διαθέσιμοι πόροι για την περίοδο 2000/2006 μόλις υπερβαίνουν τα 4,6 δις ευρώ από τα οποία τα 4,2 δις παρέχονται στις μεταφορές, που αυξήθηκαν κατά 225 εκατομμύρια ευρώ το 2004 λόγω της διεύρυνσης. Αυτό στην πράξη αντιστοιχεί σε σχεδόν 600 εκατομμύρια ευρώ το έτος για την προβλεπόμενη περίοδο.

3.7 Με την υπό εξέταση πρόταση ο προϋπολογισμός των ΔΕΔ-Μ την περίοδο 2007/2013 αυξάνεται σε 20,350 δις ευρώ, δηλαδή 2,9 δις ετησίως έναντι των 600 εκατομμυρίων ευρώ της προηγούμενης 7ετίας. Για τα ΔΕΔ-Ε ο προϋπολογισμός θα είναι 340 εκατομμύρια, αυξάνοντας τον κοινοτικό προϋπολογισμό για τα ΔΕΔ σε 20,690 δις ευρώ.

3.8 Η καινοτομία, πέρα από την αύξηση της κοινοτικής παρέμβασης, έγκειται στη δυνατότητα κάλυψης, με κοινοτικές χρηματοδοτήσεις, ακόμη και των κινδύνων που ακολουθούν την φάση της κατασκευής, όταν ιδιαίτερα συμβάντα μπορούν να επιφέρουν μείωση των προβλεπόμενων εσόδων. Η εγγύηση αυτή τείνει να διευκολύνει τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση των σχεδίων και περιορίζεται συνεπώς στη φάση θέσης σε λειτουργία, με σημαντική συνεισφορά και των εμπλεκόμενων κρατών μελών.

3.9 Άλλες καινοτομίες αφορούν τη διαχείριση των σχεδίων. Η Επιτροπή προτείνει να ανατεθεί στα κράτη μέλη ο κύριος ρόλος του τεχνικού ελέγχου και της πιστοποίησης των δαπανών. Εξάλλου η Επιτροπή διατηρεί το δικαίωμα να αναθέσει σε μια μελλοντική «Εκτελεστική υπηρεσία για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφοράς» ορισμένες αρμοδιότητες διαχείρισης του προγράμματος, χωρίς εξάλλου να αποποιηθεί των ευθυνών της ως προς τον προγραμματισμό.

4. **Γενικές παρατηρήσεις**

4.1 Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρόταση της Επιτροπής που ανταποκρίνεται, αν και όχι πλήρως, στις συνεχείς παρατηρήσεις και συστάσεις που περιλαμβάνονται σε προηγούμενες γνωμοδοτήσεις ([4]).

4.2 Πράγματι η πρόταση θεσμοποιεί την επιδιωκόμενη αύξηση της κοινοτικής ενίσχυσης παρέχοντας μεγαλύτερες εγγυήσεις τόσο στα κράτη μέλη όσο και στους ιδιωτικούς επενδυτές με την προοπτική μιας PPP. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει εν προκειμένω, ότι η προβλεπόμενη αύξηση, ασφαλώς σημαντική σε σχέση με το παρελθόν, πρέπει να υπολογιστεί με βάση τις αυξανόμενες ανάγκες που αναφέρθηκαν ανωτέρω. Αρκεί να υπενθυμίσουμε ότι τα 30 σχέδια προτεραιότητας για τις μεταφορές συνεπάγονται οικονομική ενίσχυση 225 δις ευρώ εκ των οποίων 140 δις ευρώ για την περίοδο 2007/2014.

4.3 Η ΕΟΚΕ συμφωνεί εξάλλου με τον καθορισμό των ως άνω γενικών αρχών που διέπουν τη χορήγηση των οικονομικών ενισχύσεων και επικροτεί την ιδέα ο τρόπος εφαρμογής των αρχών αυτών να αποφασιστεί με τη διαδικασία της επιτροπολογίας ώστε να απλοποιηθεί η διαδικασία.

4.4 Η ΕΟΚΕ επικροτεί επίσης την ιδέα να χορηγούνται ενισχύσεις όχι μόνο για τις προκαταρκτικές μελέτες και τη φάση κατασκευής αλλά, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, για τη φάση έναρξης λειτουργίας του έργου. Πράγματι, δεν μπορεί να υποτιμηθεί, η λεπτή κατάσταση του τομέα μεταφορών με όλες τις επιπλοκές που είναι γνωστές (συμφόρηση, ρύπανση, ασφάλεια κλπ.). Η ΕΟΚΕ τις έχει αναφέρει πολλές φορές καθώς και τον κίνδυνο που συνδέεται με τις δυσκολίες του ενεργειακού εφοδιασμού και με την ανάγκη πρόβλεψης διαλειτουργικότητας μεταξύ των δικτύων ενέργειας.

5. **Ειδικές παρατηρήσεις και συμπεράσματα**

5.1 Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι πρέπει να ακολουθηθεί αυστηρή πολιτική έναντι των κρατών μελών ώστε να μη σημειωθούν καθυστερήσεις στα έργα υποδομών που έχει καθορίσει η ΕΕ και να τηρηθούν οι δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί πέρα από τις πιθανές πολιτικοοικονομικές συγκυρίες, προβλέποντας μάλιστα κυρώσεις ή επιστροφή των χρημάτων που έχουν δοθεί από την Επιτροπή ώστε να χρησιμοποιηθούν, μετά από αναπάντητες προτροπές και αιτήσεις για διευκρινίσεις, σε άλλες υποδομές οι εργασίες των οποίων ακολουθούν το προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα.

5.2 Αντιθέτως η ΕΟΚΕ φοβάται ότι, παρά τις προβλεπόμενες αυξήσεις, οι διαθέσιμοι πόροι δεν θα είναι πάντα επαρκείς για να ενθαρρύνουν τις ιδιωτικές επενδύσεις και να καταστήσουν αμετάκλητες τις δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί. Εν προκειμένω η ΕΟΚΕ θεωρεί ακόμη έγκυρη τη σύσταση που είχε κάνει σε προηγούμενη γνωμοδότηση ([5]) για τη δημιουργία ενός «Ευρωπαϊκού Ταμείου Υποδομών Μεταφορών» που θα χρηματοδοτείται από μια ελάχιστη εισφορά ανά λίτρο καυσίμου στην Ευρώπη των 25, χωρίς να αντιστοιχεί στην εισφορά αυτή αύξηση των ειδικών φόρων κατανάλωσης. Θα μπορούσε συνεπώς να υιοθετηθεί η πρόταση αυτή για τον περιορισμό της εισφοράς των κρατών μελών που συμμετέχουν σε έργα ΔΕΔ.Μ.

5.3 Η υπό εξέταση πρόταση κανονισμού αφορά την περίοδο 2007/2013 και έως τότε θα ισχύει ο σημερινός κανονισμός σύμφωνα με τον προαναφερθέντα προϋπολογισμό. Τούτο ενέχει τον κίνδυνο περαιτέρω καθυστερήσεων και αλλαγών εν αναμονή των νέων όρων. Θα είναι καλύτερα αν ο νέος κανονισμός τεθεί σε ισχύ όσο το δυνατό νωρίτερα προκειμένου να καταστεί δυνατή η άμεση έναρξη των έργων. Είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι λόγω των τεχνικών προθεσμιών που απαιτούνται για τον καθορισμό των έργων, θα σημειωθεί στον τομέα των μεταφορών περαιτέρω αύξηση της οδικής κυκλοφορίας εν αναμονή των νέων υποδομών, που συνδέονται βέβαια και με άλλους διαθέσιμους τρόπους μεταφοράς. Και τούτο θα βλάψει σε μεγάλο βαθμό την αρμονική και ισορροπημένη ανάπτυξη.

([4]) Διερευνητική γνωμοδότηση, σχετικά με την αναθεώρηση του καταλόγου των έργων ΔΕΔ ενόψει του 2004 (ΕΕ C 10 της 14.1.2004) και γνωμοδότηση, για τους γενικούς κανόνες / χρηματοδοτικές ενισχύσεις / TEN (ΕΕ C 125 της 27.5.2002).

([5]) Διερευνητική γνωμοδότηση σχετικά με την αναθεώρηση του καταλόγου των έργων ΔΕΔ ενόψει του 2004 (ΕΕ C 10 της 14.1.2004). Στη γνωμοδότησή της η ΕΟΚΕ υπολόγιζε την εισφορά σε 1 λεπτό ανά λίτρο καυσίμου που θα καταναλώνεται στους δρόμους της ΕΕ των 25 για όλες τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών. Με τη σημερινή κατανάλωση (σχεδόν 300 εκατομ. τόνων) το Ταμείο θα εισπράττει σχεδόν 3 δις ευρώ το έτος.

5.4 Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρόταση της Επιτροπής να χρησιμοποιηθεί η διαδικασία της επιτροπολογίας αντί της συναπόφασης για τον καθορισμό των όρων εφαρμογής των αρχών χορήγησης της κοινοτικής ενίσχυσης. Οι επιλογές αυτές συμβάλλουν στην επιδιωκόμενη εξυγίανση και απλοποίηση των διαδικασιών. Αντιθέτως η ΕΟΚΕ διερωτάται εάν ακόμη και η «Υπηρεσία για την εκτέλεση των ΔΕΔ-Μ» ανταποκρίνεται στην ίδια απαίτηση και δεν κινδυνεύει να προκαλέσει επικαλύψεις μεταξύ των εμπλεκόμενων θεσμικών φορέων. Μία εκ των προτέρων διευκρίνιση της Επιτροπής για τα καθήκοντα που θα ανατεθούν στην Υπηρεσία αυτή θα συμβάλει στην εξάλειψη παρόμοιων αμφιβολιών.

5.5 Η ΕΟΚΕ συμμερίζεται πλήρως τις κατευθύνσεις που προτείνει η Επιτροπή επιβεβαιώνοντας εξάλλου την ανάγκη αύξησης των διαθέσιμων πόρων. Η υλοποίηση των προβλεπόμενων υποδομών θα συμβάλει στην αειφόρο ανάπτυξη εφόσον το 80 % των έργων προορίζεται για μη οδικές μεταφορές με επακόλουθη μείωση των εκπομπών καυσαερίων και της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Δεν πρέπει επίσης να λησμονηθεί ο θετικός αντίκτυπος των έργων στην απασχόληση μεσοπρόθεσμα και, εξίσου σημαντικό, η βελτίωση μακροπρόθεσμα της ποιότητας ζωής των ευρωπαίων πολιτών, ιδιαίτερα όσων κατοικούν σε ζώνες μεγάλης κυκλοφορίας.

5.6 Εν κατακλείδι, η ΕΟΚΕ για μία ακόμη φορά επαναλαμβάνει τη θέση της για τη στρατηγική αναγκαιότητα ενός διευρωπαϊκού δικτύου ενέργειας και μεταφορών, που θα διαδραματίζει θεμελιώδη ρόλο στη δημιουργία των προϋποθέσεων που θα διασφαλίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία ατόμων, εμπορευμάτων και υπηρεσιών και αποτελεί απαραίτητο και αναπόφευκτο στόχο για την οικοδόμηση μιας ολοκληρωμένης και ανταγωνιστικής Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με τη στρατηγική της Λισσαβώνας που να σέβεται τις αρχές της συμβατής με το περιβάλλον ανάπτυξης.

Βρυξέλλες, 10 Μαρτίου 2005.

Η Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Anne Marie SIGMUND

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

στη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Η ακόλουθη τροπολογία, που συγκέντρωσε τουλάχιστον το ένα τέταρτο των εκπεφρασμένων ψήφων, απορρίφθηκε κατά τη συζήτηση στη σύνοδο ολομέλειας.

Σημείο 5.2

Να τροποποιηθεί ως εξής:

«5.2 Αντιθέτως η ΕΟΚΕ φοβάται ότι, παρά τις προβλεπόμενες αυξήσεις, οι διαθέσιμοι πόροι δεν θα είναι πάντα επαρκείς για να ενθαρρύνουν τις ιδιωτικές επενδύσεις και να καταστήσουν αμετάκλητες τις δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί. ~~Εν προκειμένω η ΕΟΚΕ θεωρεί ακόμη έγκυρη τη σύσταση που είχε κάνει σε προηγούμενη γνωμοδότηση για τη δημιουργία ενός "Ευρωπαϊκού Ταμείου Υποδομών Μεταφορών" που θα χρηματοδοτείται από μια ελάχιστη εισφορά ανά λίτρο καυσίμου στην Ευρώπη των 25, χωρίς να αντιστοιχεί στην εισφορά αυτή αύξηση των ειδικών φόρων κατανάλωσης. Θα μπορούσε συνεπώς να υιοθετηθεί η πρόταση αυτή για τον περιορισμό της εισφοράς των κρατών μελών που συμμετέχουν σε έργα ΔΕΔ.Μ.~~»

Αιτιολογία

Όπως πολύ σωστά αναφέρει ο εισηγητής τα κράτη μέλη διαθέτουν το δικαίωμα απόφασης στον τομέα της φορολογίας. Η ΕΟΚΕ δεν μπορεί και δεν πρέπει να προτείνει φορολογικές μεταβολές στα κράτη μέλη.

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 43

Ψήφοι κατά: 65

Αποχές: 9