



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 19.10.2011
COM(2011) 665 τελικό

2011/0302 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη σύσταση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη»

{SEC(2011) 1262 τελικό}

{SEC(2011) 1263 τελικό}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Στις 29 Ιουνίου 2011, η Επιτροπή ενέκρινε πρόταση για το επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο της περιόδου 2014-2020¹: «Προϋπολογισμός για την «Ευρώπη 2020». Με το έγγραφο αυτό, η Επιτροπή αποφάσισε να προτείνει τη δημιουργία νέου ολοκληρωμένου μέσου για τις επενδύσεις σε ενωσιακές υποδομές προτεραιότητας στις μεταφορές, την ενέργεια και τις τηλεπικοινωνίες: τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» (εφεξής ΔΣΕ).

Για την ολοκλήρωση της ευρωπαϊκής ενιαίας αγοράς χρειάζονται ευφυή, βιώσιμα και πλήρως διασυνδεδεμένα δίκτυα μεταφορών, ενέργειας και ψηφιακών τηλεπικοινωνιών. Επίσης, οι επενδύσεις σε καίριας σημασίας υποδομές με υψηλή ενωσιακή προστιθέμενη αξία μπορούν να προαγάγουν την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης, μέσα σε δυσχερείς οικονομικές συνθήκες που χαρακτηρίζονται από αργή οικονομική μεγέθυνση και περιορισμένους δημόσιους προϋπολογισμούς. Τέλος, τέτοιες επενδύσεις είναι επίσης αποφασιστικής σημασίας για να επιτύχει η ΕΕ τους στόχους της που έθεσε στην στρατηγική «Ευρώπη 2020» και τους στόχους «20-20-20» στους τομείς της ενεργειακής και της κλιματικής πολιτικής².

Στον παρόντα κανονισμό καθορίζονται οι διατάξεις που διέπουν τη ΔΣΕ. Ο κανονισμός βασίζεται στο έργο που επιτελέστηκε με την αναθεώρηση του πλαισίου πολιτικής και στους τρεις τομείς (μεταφορές, ενέργεια και τηλεπικοινωνίες) για το επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (2014-2020). Σύμφωνα με το άρθρο 170 της ΣΛΕΕ, προτείνονται νέες κατευθυντήριες γραμμές για κάθε τομέα σύμφωνα με τη ΔΣΕ. Κατά συνέπεια, οι αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές για τις μεταφορές, την ενέργεια και τις τηλεπικοινωνίες, αφενός, και η ΔΣΕ, αφετέρου, αποτελούν δέσμη συνεκτικών ρυθμιστικών μέτρων.

Την περασμένη δεκαετία, οι δαπάνες για τις υποδομές στην Ευρώπη παρουσίασαν, εν γένει, πτωτική πορεία. Η χρηματοπιστωτική κρίση έθεσε όμως και πάλι στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος την ανάγκη επενδύσεων στις υποδομές. Κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης, στοχοθετημένες επενδύσεις για την ανακαίνιση ή την κατασκευή υποδομών αποτέλεσαν σημαντικό τμήμα των σχεδίων τόνωσης και ανάκαμψης στην ΕΕ και τα κράτη μέλη, ως ένας τρόπος να υποστηριχθεί η συνολική ζήτηση και, ταυτόχρονα, να εξασφαλισθεί μακροπρόθεσμα η ανάκτηση των κονδυλίων που δαπανήθηκαν. Και το κυριότερο, η κρίση έδειξε πόσο σημαντικές είναι οι υποδομές για το οικονομικό μέλλον της Ευρώπης.

Όπως επισημαίνεται στην έκθεση Monti³, μια πραγματικά ολοκληρωμένη ενιαία αγορά, δεν θα είναι δυνατή χωρίς την αδιάλειπτη σύνδεση όλων των συστατικών τμημάτων της. Οι συνδέσεις των τρόπων μεταφοράς, των δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας και των ευρυζωνικών

¹ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή Περιφερειών, «Προϋπολογισμός για την «Ευρώπη 2020», 29.6.2011, - (COM (2011)500 τελικό.

² Μείωση των εκπομπών θερμοκηπικών αερίων κατά 20%, μερίδιο της ανανεώσιμης ενέργειας στην τελική κατανάλωση ενέργειας της ΕΕ 20% και βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης κατά 20% έως το 2020.

³ «A new Strategy for the Single Market at the service of Europe's economy and society». Έκθεση του Mario Monti προς τον Πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, 9 Μαΐου 2010, σ. 64-65.

δικτύων είναι ζωτικής σημασίας για λειτουργικό, ενοποιημένο οικονομικό χώρο και για την κοινωνική και την εδαφική συνοχή του. Όμως, μολονότι έχει προχωρήσει η ενοποίηση των κανονιστικών ρυθμίσεων εντός της ΕΕ και των αγορών, με πλέον πρόσφατο επίτευγμα στον τομέα της ενέργειας την έκδοση και την έναρξη ισχύος της τρίτης δέσμης μέτρων ελευθέρωσης, καθυστερεί η διασύνδεση στα διασυνοριακά τμήματα. Λείπουν ορισμένοι κρίκοι, ιδίως στα νέα κράτη μέλη, οι οποίοι συνιστούν διαχωριστικές γραμμές μεταξύ κέντρου και περιφερειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εμποδίζουν την περαιτέρω ανάπτυξη των ενδοκοινοτικών συναλλαγών ή την ανάπτυξη νέων οικονομικών τομέων, όπως το ηλεκτρονικό εμπόριο.

Διαπιστώθηκε ότι υπάρχουν μεγάλες ανάγκες για επενδύσεις. Όσον αφορά τον τομέα της ενέργειας, στον προτεινόμενο κανονισμό σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για την υλοποίηση των ευρωπαϊκών προτεραιοτήτων σε ενεργειακές υποδομές (εφεξής «κατευθυντήριες γραμμές για τις ενεργειακές προτεραιότητες») καθορίζονται δώδεκα διάδρομοι και πεδία υποδομών προτεραιότητας, τέσσερα για κάθε κλάδο, μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου, εγκατάσταση ευφών δικτύων, αρτηρίες ηλεκτρικής ενέργειας και διασυνοριακά δίκτυα με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Για το ενεργειακό σύστημα της Ευρώπης θα απαιτηθούν έως το 2020 επενδύσεις περίπου ενός τρισεκατομμυρίου ευρώ, από τα οποία εκτιμάται ότι για τα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος και χρειάζονται μόνον επενδύσεις περίπου 200 δισεκατομμυρίων ευρώ. Από το συνολικό αυτό ποσό, επενδύσεις ύψους 100 δισεκατ. ευρώ πρέπει να προέλθουν αποκλειστικά από την αγορά, ενώ για τα υπόλοιπα 100 δισεκατ. ευρώ θα χρειασθεί δράση από μέρους του δημοσίου για την άντληση και μόχλευση των απαιτούμενων επενδύσεων.

Στον τομέα των μεταφορών, καθορίστηκε πανευρωπαϊκό «κεντρικό δίκτυο» με τη χρήση μεθοδολογίας πανευρωπαϊκού σχεδιασμού. Σε αυτό το κεντρικό δίκτυο με διαδρόμους, μέσω των οποίων θα μεταφέρονται πολύ αποδοτικά και με χαμηλές εκπομπές εμπορεύματα και επιβάτες, θα αξιοποιηθεί εκτενώς η υφιστάμενη υποδομή. Αφού συμπληρωθούν τα κενά και εξαλειφθούν τα σημεία συμφόρησης και με τη χρήση πιο αποδοτικών πολυτροπικών μεταφορών, το κεντρικό δίκτυο θα απορροφά τον κύριο όγκο των ροών μεταφοράς μέσα στην εσωτερική αγορά. Το κόστος της ανάπτυξης υποδομών στην ΕΕ για την αντιμετώπιση της ζήτησης μεταφορών υπολογίστηκε σε περισσότερο από 1,5 τρισεκατ. ευρώ την περίοδο 2010-2030 για το σύνολο των δικτύων μεταφορών των κρατών μελών της ΕΕ. Για την ενοποίηση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφοράς θα απαιτηθούν έως το 2020 περίπου 500 δισεκατ. ευρώ, εκ των οποίων 250 δισεκατ. ευρώ θα χρειασθούν για την κατασκευή των ελλειπόντων κρίκων και την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης του κεντρικού δικτύου.

Για τα δίκτυα τηλεπικοινωνιών, τον καίριο στόχο αποτελεί η άρση των (ψηφιακών) σημείων συμφόρησης που παρεμποδίζουν την ενοποίηση της ενιαίας ψηφιακής αγοράς. Αυτό συνεπάγεται ότι πρέπει να βελτιωθεί όλο το ευρυζωνικό δίκτυο και ότι χρειάζεται να συσταθούν πλατφόρμες υποδομών ψηφιακών υπηρεσιών, οι οποίες θα καθιστούν δυνατή τη συνεκτική εξάπλωση των ευρωπαϊκών ψηφιακών υπηρεσιών. Αυτά τα δίκτυα, τόσο από υλική άποψη όσο και από άποψη εξυπηρέτησης, είναι βασικοί παράγοντες για την ευφυή οικονομική μεγέθυνση. Με βάση το Ψηφιακό Θεματολόγιο, κάθε Ευρωπαίος πρέπει έως το 2013 να έχει πρόσβαση σε βασική ευρυζωνικότητα και έως το 2020 σε υπερταχεία ευρυζωνικότητα. Τον Σεπτέμβριο του 2010, η Επιτροπή περιέγραψε τα μέτρα που χρειάζονται ώστε να ξεκινήσουν οι απαιτούμενες επενδύσεις ύψους έως 270 δισεκατ. ευρώ για την παροχή υπερταχείας ευρυζωνικότητας σε όλα τα νοικοκυριά και τις επιχειρήσεις της Ευρώπης έως το 2020. Υπό τις τρέχουσες συνθήκες, μέρος αυτών των επενδυτικών αναγκών

θα καλύψει ο ιδιωτικός τομέας. Οι ανάγκες σε επενδύσεις για την επίτευξη των στόχων αυτών εκτιμώνται σε περίπου 270 δισεκατομμύρια ευρώ. Ωστόσο, χωρίς την παρέμβαση της Ένωσης, οι επενδύσεις από τον ιδιωτικό τομέα εκτιμώνται ότι δεν θα υπερβούν τα 50 δισεκατ. ευρώ έως το 2020. Αυτό σημαίνει επενδυτικό κενό 220 δισεκατομμυρίων ευρώ. Επειδή τα κοινωνικά οφέλη της επένδυσης σε ψηφιακές υποδομές υπερβαίνουν κατά πολύ τα ιδιωτικά κίνητρα για επενδύσεις, χρειάζεται εστιασμένη δημόσια παρέμβαση για να τονωθεί η αγορά.

Από την ανάλυση εκ μέρους των υπηρεσιών της Επιτροπής κατά την προετοιμασία του παρόντος κανονισμού προέκυψε ότι, μολονότι αναμένεται να διαδραματίσουν μείζονα ρόλο η αγορά και οι κρατικοί προϋπολογισμοί στη δημιουργία των απαιτούμενων υποδομών, μέσω κατάλληλων επενδύσεων και τιμολογιακών μηχανισμών, ορισμένες επενδύσεις σε υποδομές δεν πρόκειται να πραγματοποιηθούν ή θα καθυστερήσουν μέχρι πολύ μεταγενέστερα της προθεσμίας του 2020, εάν δεν δραστηριοποιηθεί η ΕΕ. Συνεπώς, χρειάζεται σημαντική συνεισφορά από τον προϋπολογισμό της ΕΕ στο επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο, ώστε να εξασφαλισθεί ότι θα κατασκευασθούν όντως οι υποδομές προτεραιότητας στην ΕΕ.

Για να αυξηθεί ο αντίκτυπος των ενωσιακών δημοσιονομικών πόρων, η Επιτροπή προτείνει πιο συστηματική αξιοποίηση καινοτόμων χρηματοοικονομικών μέσων, ως εναλλακτική λύση στη συνήθη χρηματοδότηση μέσω επιχορηγήσεων και για την κάλυψη των χρηματοδοτικών κενών σε στρατηγικές επενδύσεις. Σημαντικό χαρακτηριστικό των καινοτόμων χρηματοοικονομικών μέσων είναι ότι, σε αντίθεση με τα συνήθη χρηματοδοτικά μέσα, έχουν πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα για τον προϋπολογισμό της ΕΕ, διότι διευκολύνουν και προσελκύουν επιπλέον δημόσια και ιδιωτική χρηματοδότηση έργων που ενδιαφέρουν την ΕΕ. Συμβάλλουν και, άρα, μεγιστοποιούν τον αντίκτυπο του ενωσιακού προϋπολογισμού.

Στηριζόμενη στην πείρα των χρηματοοικονομικών μέσων που έχουν δημιουργηθεί με βάση το ισχύον δημοσιονομικό πλαίσιο σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) όπως ο μηχανισμός δανειακών εγγυήσεων για έργα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών (εφεξής LGTT), η Επιτροπή προτείνει σημαντικό μέρος των ενταγμένων στη ΔΣΕ παρεμβάσεων της να υλοποιηθεί μέσω χρηματοοικονομικών μέσων. Συγκεκριμένα, θα αξιοποιηθεί η πρωτοβουλία για ομόλογα⁴ χρηματοδότησης έργων στο πλαίσιο της στρατηγικής «Ευρώπη 2020», ώστε να εξασφαλισθούν επενδυτικοί πόροι για έργα υποδομών υψηλού στρατηγικού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

2.1 Διαβούλευση και γνωμοδότηση εμπειρογνομόνων

Ο παρών κανονισμός εκπονήθηκε μετά από εκτεταμένες διαβουλεύσεις με ενδιαφερόμενους, τα θεσμικά όργανα και φορείς της ΕΕ, τα κράτη μέλη, περιφερειακές ή τοπικές αρχές, κοινωνικούς και οικονομικούς εταίρους, εμπειρογνώμονες της ακαδημαϊκής κοινότητας και διεθνείς οργανισμούς. Συνεκτιμήθηκαν τα αποτελέσματα μεσοπρόθεσμων αξιολογήσεων προγραμμάτων της περιόδου 2007-2013, καθώς και πολυάριθμες μελέτες και γνωμοδοτήσεις εμπειρογνομόνων.

⁴ COM(2011)xxx για την έναρξη της πιλοτικής φάσης της πρωτοβουλίας ομολογιακών δανείων για έργα στο πλαίσιο της στρατηγικής «Ευρώπη 2020».

Από τις εισηγήσεις των ενδιαφερομένων στους τρεις τομείς προέκυψαν τα εξής:

Κατά τις διαβουλεύσεις προέκυψε ευρεία συναίνεση στο γεγονός ότι για την επίτευξη της ανάπτυξης υποδομών με ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία απαιτείται ισχυρότερη ενωσιακή στήριξη.

Οι ενδιαφερόμενοι ζήτησαν μεγαλύτερη μόχλευση της ενωσιακής χρηματοδότησης προς επίτευξη των στόχων πολιτικής για τα διευρωπαϊκά δίκτυα, επί παραδείγματι με καλύτερο συντονισμό των διαφόρων χρηματοδοτικών μέσων, και συγκεκριμένα του Ταμείου Συνοχής και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), των προγραμμάτων για τα διευρωπαϊκά δίκτυα και των παρεμβάσεων της ΕΤΕπ.

Οι ενδιαφερόμενοι θεωρούν ότι η διεύρυνση του χαρτοφυλακίου των διαθέσιμων χρηματοδοτικών μέσων ενδείκνυται για την καλύτερη προσαρμογή της στήριξης στις ιδιαίτερες ανάγκες κάθε έργου, την αποτελεσματική συγκρότηση του έργου και την προσέλκυση νέων επενδυτών. Η προγραμματιζόμενη πρωτοβουλία για ομόλογα χρηματοδότησης έργων αρμόζει ιδιαίτερα για μεγαλύτερες επενδύσεις βάσει της ΔΣΕ.

2.2 Εκτίμηση επιπτώσεων

Για τον προτεινόμενο κανονισμό εκτιμήθηκαν οι επιπτώσεις των επιλογών εφαρμογής της ΔΣΕ ως πρωτοβουλία άσκησης πολιτικής, ήτοι των επιλογών που αφορούν τον καθορισμό των κανόνων λειτουργίας της ΔΣΕ. Η εκτίμηση επιπτώσεων άρχισε από τον πρώτιστο στόχο της ΔΣΕ που προτείνεται στην ανακοίνωση για το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο με τίτλο «Προϋπολογισμός για την «Ευρώπη 2020»⁵: να επισπευσθεί η ανάπτυξη υποδομών που χρειάζεται η ΕΕ για να επιτύχει τους στόχους της στρατηγικής «Ευρώπη 2020», καθώς και τους στόχους για την ενέργεια και την κλιματική αλλαγή «20-20-20». Η εκτίμηση επιπτώσεων στηρίχθηκε στις παρεμβάσεις των ενδιαφερομένων στις διαβουλεύσεις και σε μελέτες αξιολόγησης των τρεχόντων προγραμμάτων της ΕΕ μέσω των οποίων διατίθεται χρηματοδοτική στήριξη για την ανάπτυξη των ΔΕΔ.

Το επίκεντρο της εκτίμησης επιπτώσεων των δυνατών επιλογών πολιτικής ήταν η επίτευξη με τον πιο αποτελεσματικό, αποδοτικό και συνεπή τρόπο δύο κύριων συγκεκριμένων στόχων:

1) Αύξηση της μόχλευσης των ενωσιακών κονδυλίων – η οποία συνίσταται στον καθορισμό των μορφών, των μεθόδων και των κανόνων χρηματοδότησης που μπορούν να εξασφαλίσουν μέγιστη μόχλευση για την προσέλκυση δημοσίων και ιδιωτικών επενδύσεων σε έργα με διάσταση ευρωπαϊκή και ενιαίας αγοράς, ιδίως στα δίκτυα προτεραιότητας τα οποία πρέπει να υλοποιηθούν έως το 2020, και εγγυώνται κατά τον καλύτερο τρόπο ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, καθώς και σε εκείνα που είναι δυνατόν να υλοποιηθούν σε τρίτες χώρες.

2) Διευκόλυνση της έγκαιρης υλοποίησης των συγχρηματοδοτούμενων από την ΕΕ έργων– με τον καθορισμό μηχανισμών παρακολούθησης και αξιολόγησης που θα επιβραβεύουν τις επιδόσεις και θα επιβάλλουν κυρώσεις για τη μη αποτελεσματική αξιοποίηση των ενωσιακών κονδυλίων.

⁵ COM(2011) 500.

Ταυτόχρονα, στην αξιολόγηση των επιλογών πολιτικής συνεκτιμήθηκαν δύο σχετικοί πρωταρχικοί στόχοι της Ένωσης για τους οποίους έχει δεσμευθεί ρητά η Επιτροπή⁶: αφενός, η επίτευξη των ειδικών ανά τομέα στόχων στο πεδίο των υποδομών που προβλέπεται στα άρθρα 170 και 171 της ΣΛΕΕ και, αφετέρου, η απλούστευση των ενωσιακών κανόνων χρηματοδότησης με την αξιοποίηση των συνεργειών εντός και μεταξύ των τομέων στόχους. Καθώς αυτοί οι δύο στόχοι πολιτικής δεν είναι πλήρως συμβιβάσιμοι, μία από τις βασικές επιδιώξεις κατά την εκτίμηση των επιλογών για τον καθορισμό των κανόνων λειτουργίας της ΔΣΕ ήταν η εξεύρεση ορθής ισορροπίας μεταξύ συνοχής των ανά τομέα στόχων πολιτικής και μεγιστοποίησης των συνεργειών.

Αρχικά εξετάστηκαν εννέα κύριες επιλογές πολιτικής, αρχής γενομένης από το βασικό σκεπτικό στο οποίο στηρίχθηκε η απόφαση της Επιτροπής να προτείνει τη σύσταση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη»: απλούστευση του ισχύοντος χρηματοδοτικού πλαισίου με αξιοποίηση των συνεργειών μεταξύ τομέων. Οι εναλλακτικές λύσεις πολιτικής στηρίχθηκαν σε συνδυασμό των σεναρίων που αντιστοιχούν σε τρεις βασικές επιλογές απλούστευσης των χρηματοδοτικών κανόνων – ελάχιστη, μέγιστη και μεταβλητή (ή «κατά περίπτωση») εναρμόνιση των κανόνων ανά τομέα – στα δύο πεδία πολιτικής παρέμβασης που αντιστοιχούν στους δύο κύριους συγκεκριμένους στόχους που προαναφέρθηκαν, ήτοι μόχλευση επενδύσεων και υλοποίηση προγραμμάτων.

Έτσι, το φάσμα των επιλογών κυμάνθηκε μεταξύ δύο άκρων. Η μια ακραία κατάσταση θα ήταν η ελάχιστη εναρμόνιση τόσο της μόχλευσης των επενδύσεων όσο και της υλοποίησης των προγραμμάτων, κατάσταση που θα σήμαινε πλήρως διακριτούς και ιδιαίτερους κανόνες και διατάξεις για την παροχή ενωσιακής χρηματοδότησης βάσει της ΔΣΕ σε κάθε τομέα. Στο άλλο άκρο θα ήταν η επιλογή πολιτικής με μέγιστη εναρμόνιση των κανόνων τόσο της μόχλευσης των επενδύσεων όσο και της υλοποίησης των προγραμμάτων, η οποία θα οδηγούσε σε κοινούς και για τους τρεις τομείς κανόνες χρηματοδότησης και διατάξεις διαχείρισης των προγραμμάτων για τη χρήση των κονδυλίων της ΔΣΕ. Σύμφωνα με τις υπόλοιπες επιλογές, μεταξύ των δύο άκρων θα προβλέπονταν κοινοί κανόνες και διατάξεις για ορισμένους τομείς, ενώ για άλλους θα ήταν διακριτοί και προσαρμοσμένοι στον εκάστοτε τομέα, ήτοι θα υπήρχαν συνδυασμοί μέγιστης και μεταβλητής εναρμόνισης των κανόνων σε ένα πεδίο παρέμβασης, αφενός, με μεταβλητή ή ελάχιστη εναρμόνιση των κανόνων για τους τομείς σε άλλο πεδίο.

Από την εκτίμηση των επιπτώσεων αυτών των επιλογών πολιτικής, όσον αφορά την επίτευξη των στόχων που προαναφέρθηκαν, προέκυψε ότι δύο από τις επιλογές που εξετάστηκαν ήταν οι καταλληλότερες για να εξασφαλίσουν ότι η ΔΣΕ, με τους κανόνες λειτουργίας της, θα υποστήριζε την ταχεία ανάπτυξη υποδομών ενωσιακού ενδιαφέροντος:

- η επιλογή με τη μεταβλητή εναρμόνιση των κανόνων – δηλ. ορισμένοι κοινοί κανόνες και ορισμένοι ειδικοί ανά τομέα – τόσο στη μόχλευση των επενδύσεων όσο και στην υλοποίηση του προγράμματος – θα ήταν η καλύτερη από άποψη συνοχής με όλους τους υπόλοιπους στόχους ενωσιακής πολιτικής·

- η επιλογή πολιτικής που θα συνίστατο σε μεταβλητή εναρμόνιση των κανόνων μόχλευση των επενδύσεων και μέγιστη εναρμόνιση των κανόνων για την υλοποίηση του προγράμματος θα ήταν ίσως πιο αποτελεσματική από άποψη κόστους.

⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής για την επανεξέταση του προϋπολογισμού (COM(2010) 700), για την έξυπνη νομοθεσία (COM (2010) 543) και για τον προϋπολογισμό για την «Ευρώπη 2020» (COM(2011) 500).

Ωστόσο, η δεύτερη επιλογή ίσως αποβεί πιο αρνητική μακροπρόθεσμα όσον αφορά την ικανότητα αντιμετώπισης ιδιαίτερων καταστάσεων ανά τομέα, ιδίως προγραμματισμού των κονδυλίων, και μπορεί μελλοντικά να ακυρώσει την αρχική εξοικονόμηση κόστους. Το τελικό συμπέρασμα ήταν ότι, για να εξασφαλισθεί επίτευξη των στόχων της ΔΣΕ, η καλύτερη επιλογή θα ήταν κάποιος βαθμός ευελιξίας και στον καθορισμό των κανόνων της ΔΣΕ ανάλογα με τον τομέα σε ό,τι αφορά την υλοποίηση προγραμμάτων.

Οι διατάξεις σχετικά με τη χρήση των κονδυλίων βάσει της ΔΣΕ που περιέχει ο παρών κανονισμός εκπονήθηκαν με βάση τη συλλογιστική και τα συμπεράσματα που συνάχθηκαν κατά την προαναφερθείσα εκτίμηση επιπτώσεων.

2.3 Ενωσιακή προστιθέμενη αξία της ΔΣΕ

Από τη διαδικασία διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη και από την ανάλυση κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων προέκυψε ότι η προστιθέμενη αξία της ΔΣΕ ως κοινό χρηματοδοτικό πλαίσιο θα είχε τέσσερις πτυχές:

- (1) Το κοινό πλαίσιο θα επιφέρει απλούστευση του νομικού πλαισίου της ΕΕ για τη χρηματοδότηση των υποδομών των ΔΕΔ. Θα εξασφαλίσει επίσης συνεκτική προσέγγιση της χρηματοδότησης ενωσιακών έργων και στους τρεις τομείς.
- (2) Ταυτόχρονα, ένα ενιαίο χρηματοδοτικό πλαίσιο και ταμείο της ΕΕ για τις υποδομές θα παρέχει συνεκτική και διαφανή προσέγγιση της ενωσιακής χρηματοδότησης και θα επιφέρει ασφάλεια δικαίου και, συνεπώς, τεράστιες δυνατότητες προσέλκυσης μεγαλύτερης χρηματοδότησης από τον ιδιωτικό τομέα. Θα δημιουργηθούν χρηματοδοτικά μέσα με συγκεντρωτικό και συντονισμένο τρόπο, τα οποία θα προσελκύσουν ιδιώτες επενδυτές και θα βελτιώνουν την αποτελεσματικότητα των σχέσεων με τους ιδιώτες επενδυτές και τους συνεργαζόμενους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς.
- (3) Επίσης, η συνεχώς αυξανόμενη αλληλεξάρτηση σημαντικών οικονομικών έργων υποδομών, δικτύων και τομέων θα καταστήσει δυνατή την επίτευξη οικονομικών κλίμακας. Ένα ενοποιημένο ενωσιακό χρηματοδοτικό πλαίσιο για τις υποδομές θα μπορούσε να επιτρέψει την αξιοποίηση διατομεακών συνεργειών στην ανάπτυξη και την υλοποίηση έργων, με εξοικονόμηση κόστους ή/και πιο αποτελεσματική εκμετάλλευση και υψηλότερα έσοδα.
- (4) Η τελευταία αλλά εξίσου σημαντική πτυχή είναι ότι ένα κοινό πλαίσιο καθιστά δυνατή την εξαγωγή διδαγμάτων και τη διάδοση βέλτιστης πρακτικής σε όλους τους τομείς, με αποτέλεσμα αύξηση της αποτελεσματικότητας και της απόδοσης της ενωσιακής χρηματοδότησης σε όλους τους τομείς.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Τα διευρωπαϊκά δίκτυα καλύπτονται από το άρθρο 170 της ΣΛΕΕ, το οποίο ορίζει ότι: «Η Ευρωπαϊκή Ένωση συμβάλλει στη δημιουργία και την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων όσον αφορά τα έργα υποδομής στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας.» Το δικαίωμα της ΕΕ να ενεργεί στη χρηματοδότηση υποδομών προβλέπεται στο άρθρο 171 το οποίο ορίζει ότι η Ένωση «μπορεί να υποστηρίξει σχέδια κοινού ενδιαφέροντος που υποστηρίζονται από τα κράτη μέλη, (...) ιδίως με τη βοήθεια μελετών σκοπιμότητας,

εγγυήσεων δανείων ή επιδοτήσεων επιτοκίου». Το άρθρο 172 της ΣΛΕΕ ορίζει ότι «οι προσανατολισμοί και τα άλλα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 171 παράγραφος 1 θεσπίζονται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο που αποφασίζουν σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία και μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών.»

Στην ανακοίνωση επανεξέτασης του προϋπολογισμού, η Επιτροπή υπογράμμισε ότι είναι σημαντικό να γίνει χρήση του ενωσιακού προϋπολογισμού ώστε να «μπορεί να καλύπτει κενά που οφείλονται στην δυναμική των πολιτικών οι οποίες χαράσσονται σε εθνικό επίπεδο σε τομείς όπως οι υποδομές, η κινητικότητα, η εδαφική συνοχή ... - κενά τα οποία, σε αντίθετη περίπτωση, θα έβλαπταν τα συμφέροντα της ΕΕ ως σύνολου.⁷». Τα κράτη μέλη έχουν την τάση να δίνουν κυρίως προτεραιότητα σε έργα πρωτίστως εθνικού ενδιαφέροντος κατά τον σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση υποδομών, πράγμα που δεν αντιστοιχεί αναγκαστικά με τις προτεραιότητες διασυνοριακών έργων με υψηλότερη προστιθεμένη αξία για τους πολίτες σε γενικότερο ενωσιακό επίπεδο⁸. Οι συνολικές δαπάνες της ΕΕ και των κρατών μελών πρέπει να είναι αποδοτικές, να εξασφαλίζουν επαρκές ύψος επενδύσεων και θα προωθούν τις συνέργειες.

Η νομοθετική πράξη και ο τύπος του μέτρου (δηλ. χρηματοδότηση) καθορίζονται στη ΣΛΕΕ, η οποία αποτελεί τη νομική βάση για τη ΔΣΕ και προβλέπει ότι τα καθήκοντα, οι στόχοι προτεραιότητας και η οργάνωση των διευρωπαϊκών δικτύων είναι δυνατόν να καθορίζεται σε κανονισμούς.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η Επιτροπή προτείνει για το επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο 50 δισεκατ. ευρώ⁹ για την περίοδο 2014-2020, από τα οποία 10 δισεκατ. ευρώ εγγράφονται στο Ταμείο Συνοχής για υποδομές μεταφορών.

ΔΣΕ	40 δισεκατ. ευρώ
• Ενέργεια	9,1 δισεκατ. ευρώ
• Μεταφορές	21,7 δισεκατ. ευρώ
• Τηλεπικοινωνίες/Ψηφιοποίηση	9,2 δισεκατ. ευρώ
Ποσά μεταφερόμενα από το Ταμείο Συνοχής για υποδομές μεταφορών	10 δισεκατ. ευρώ
Σύνολο	50 δισεκατ. ευρώ

⁷ COM(2010) 700, σελ. 5.

⁸ Βλ. Εκθέσεις εκτίμησης επιπτώσεων των αναθεωρημένων προσανατολισμών για τα ΔΕΔ-Μ, SEC(2011)xxx, των αναθεωρημένων προσανατολισμών για τα ΔΕΔ-Μ, SEC(2011)xxx των αναθεωρημένων προσανατολισμών για τα ηλ-ΔΕΔ-Μ, SEC(2011)xxx.

⁹ Όλα τα αριθμητικά στοιχεία παρέχονται σε σταθερές τιμές 2011. Τα αντίστοιχα ποσά σε τρέχουσες τιμές, αναφέρονται στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο.

Η πείρα από το τρέχον δημοσιονομικό πλαίσιο δείχνει ότι πολλά κράτη μέλη, τα οποία είναι επιλέξιμα για το Ταμείο Συνοχής, συναντούν δυσκολίες στο σχεδιασμό και την υλοποίηση πολύπλοκων διασυνοριακών έργων υποδομών μεταφοράς. Έτσι, για το επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο, η Επιτροπή προτείνει, αφενός να συνεχισθεί η χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής των κρατών μελών με κατά κεφαλήν ακαθάριστο εθνικό προϊόν (ΑΕΠ) χαμηλότερο του 90% του μέσου όρου της ΕΕ των 27 για επενδύσεις στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και το περιβάλλον και αφετέρου μέρος των διαθέσιμων κονδυλίων του Ταμείου Συνοχής (10 δισεκατ. ευρώ) να χρησιμοποιηθεί για να χρηματοδοτηθούν έργα του κεντρικού δικτύου μεταφορών σε επιλέξιμα για το Ταμείο Συνοχής κράτη μέλη, με βάση τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη».

5. ΣΥΝΟΨΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

5.1 Ενιαίο πλαίσιο για τις επενδύσεις έργων υποδομών ενωσιακής προτεραιότητας

Η πείρα του παρελθόντος στη χρηματοδότηση υποδομών βάσει των πλαισίων για τα ΔΕΔ, του ευρωπαϊκού σχεδίου για την ανάκαμψη της οικονομίας και του Ταμείου Συνοχής και των Διαρθρωτικών Ταμείων, δείχνει ότι η ΕΕ είναι σε θέση να προσδώσει προστιθέμενη αξία στις υποδομές. Οι ενδιαφερόμενοι συμφώνησαν ότι με ένα σενάριο «διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης», η Ευρώπη ενδεχομένως δεν θα μπορέσει να κινητοποιήσει έγκαιρα τις αναγκαίες επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό των υποδομών των δικτύων της και την κάλυψη των ελλειπόντων κρίκων.

Μετά τη χρηματοπιστωτική κρίση, τα κράτη μέλη πασχίζουν για την δημοσιονομική εξυγίανση των προϋπολογισμών τους. Οι κεφαλαιουχικές δαπάνες υπέστησαν συχνά σοβαρές περικοπές, οι δε δαπάνες για επενδύσεις σε έργα υποδομών είτε αναστάλησαν είτε μετατέθηκαν. Ταυτόχρονα, οι προοπτικές ενεργοποίησης επενδύσεων από τον ιδιωτικό τομέα παραμένουν αβέβαιες. Εκτός από τους δημοσιονομικούς περιορισμούς, ρυθμιστικής φύσεως κωλύματα επίσης καθυστερούν ή παρεμποδίζουν την υλοποίηση αναγκαίων έργων υποδομής. Με αυτά τα δεδομένα, το τρέχον πλαίσιο της ΕΕ για τη χρηματοδότηση υποδομών κρίνεται ότι δεν αρκεί για αποτελεσματική αντιμετώπιση. Η χρηματοδότηση είναι πολυδιασπασμένη σε πάρα πολλά προγράμματα και δεν επιτρέπει την πλήρη αξιοποίηση συνεργειών μεταξύ προγραμμάτων και τομέων.

Η Επιτροπή, με επαναχάραξη της στρατηγικής της για τη χρηματοδότηση, επεδίωξε τα εξής:

- Εξασφάλιση οικονομικά αποδοτικής και έγκαιρης υλοποίησης καίριων υποδομών προτεραιότητας των δικτύων στην ενέργεια, τις μεταφορές και τις ΤΠΕ, όπως αυτές προβλέπονται στη δέσμη μέτρων για την ενεργειακή υποδομή, στη Λευκή Βίβλο για ανταγωνιστικές και βιώσιμες μεταφορές¹⁰ και στο ψηφιακό θεματολόγιο για την Ευρώπη.
- Μεγιστοποίηση των συνεργειών μεταξύ προγραμμάτων ενέργειας, μεταφορών και ΤΠΕ, ώστε η χρηματοδότηση να ανταποκρίνεται σε συνεκτική στρατηγική και τα έργα να επιλέγονται με σαφώς εναρμονισμένα κριτήρια.

¹⁰ COM(2011) 144.

- Βελτίωση της ικανότητας των ενωσιακών κονδυλίων να επιφέρουν μόχλευση άλλων δημόσιων ή ιδιωτικών κονδυλίων, ώστε με τον συνολικό όγκο των κινητοποιηθέντων πόρων να είναι δυνατόν να εκπληρωθούν οι προβλεπόμενες επενδυτικές ανάγκες μέχρι το 2020.
- Εξασφάλιση της βέλτιστης επιλογής των έργων και της παρακολούθησής τους, ώστε η ενωσιακή χρηματοδότηση να εστιάζεται ορθά, να επιφέρει τον μέγιστο θετικό αντίκτυπο και να διατίθεται κατά τον αποτελεσματικότερο τρόπο.

Το σκεπτικό για την ύπαρξη κοινής νομοθετικής βάσης που θα καθιστά δυνατή τη χρηματοδοτική στήριξη σε τρεις διαφορετικούς τομείς με διαφορετικό πλαίσιο πολιτικής έγκειται στη δυνατότητα αξιοποίησης συνεργειών μεταξύ των τομέων, οι οποίες απορρέουν από κοινά προβλήματα ως προς τη χρηματοδότηση της υλοποίησης στόχων πολιτικής που κατά τα λοιπά διαφέρουν σε μεγάλο βαθμό. Η προστιθεμένη αξία ενός κοινού πλαισίου θα έχει τέσσερις πτυχές.

Στο κοινό πλαίσιο θα επιφέρει απλούστευση του νομικού πλαισίου της ΕΕ για τη χρηματοδότηση των υποδομών των ΔΕΔ. Θα εξασφαλίσει επίσης συνεκτική προσέγγιση της χρηματοδότησης ενωσιακών έργων και στους τρεις τομείς. Όπως σημειώθηκε προηγουμένως, το χρηματοδοτικό πλαίσιο της ΕΕ για τις υποδομές είναι σήμερα αρκετά πολύπλοκο, εξαιτίας της πληθώρας και της ανομοιογένειας των υπαρχόντων νομοθετημάτων της ΕΕ. Η απλούστευση των κανόνων είναι ένα από τα καίρια σημεία της νέας προσέγγισης που προτείνει η Επιτροπή όσον αφορά της δημοσιονομικές δαπάνες της ΕΕ.

Ταυτόχρονα, ένα ενιαίο χρηματοδοτικό πλαίσιο και ταμείο της ΕΕ για τις υποδομές θα παρέχει συνεκτική και διαφανή προσέγγιση της ενωσιακής χρηματοδότησης και θα επιφέρει ασφάλεια δικαίου και, συνεπώς, τεράστιες δυνατότητες προσέλκυσης μεγαλύτερης χρηματοδότησης από τον ιδιωτικό τομέα. Θα δημιουργηθούν χρηματοδοτικά μέσα με συγκεντρωτικό και συντονισμένο τρόπο, τα οποία θα προσελκύσουν ιδιώτες επενδυτές και θα βελτιώνουν την αποτελεσματικότητα των σχέσεων με τους ιδιώτες επενδυτές και τους συνεργαζόμενους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς.

Επίσης, η συνεχώς αυξανόμενη αλληλεξάρτηση σημαντικών οικονομικών έργων υποδομών, δικτύων και τομέων θα καταστήσει δυνατή την επίτευξη οικονομικών κλίμακας. Ένα ενοποιημένο ενωσιακό χρηματοδοτικό πλαίσιο για τις υποδομές θα μπορούσε να επιτρέψει την αξιοποίηση διατομεακών συνεργειών στην ανάπτυξη και την υλοποίηση έργων, με εξοικονόμηση κόστους ή/και πιο αποτελεσματική εκμετάλλευση και υψηλότερα έσοδα.

Η τελευταία αλλά εξίσου σημαντική πτυχή είναι ότι ένα κοινό πλαίσιο καθιστά δυνατή την εξαγωγή διδαγμάτων και τη διάδοση βέλτιστης πρακτικής σε όλους τους τομείς, με αποτέλεσμα αύξηση της αποτελεσματικότητας και της απόδοσης της ενωσιακής χρηματοδότησης σε όλους τους τομείς.

5.2 Μέτρα απλούστευσης και συνοχή με τους υπάρχοντες κανόνες

Η απλούστευση των κανόνων είναι ένα από τα καίρια σημεία της νέας προσέγγισης που προτείνει η Επιτροπή όσον αφορά της δημοσιονομικές δαπάνες της ΕΕ. Το κοινό πλαίσιο ΔΣΕ θα απλουστεύσει το νομικό πλαίσιο της ΕΕ για τη χρηματοδότηση των υποδομών των ΔΕΔ. Ένα και μόνον νομοθέτημα καλύπτει την ενωσιακή χρηματοδότηση έργων σε δίκτυα μεταφορών, ενέργειας και τα ψηφιακά δίκτυα.

Μολονότι οι τομείς αυτοί διαφέρουν από τεχνολογική/χρηματοδοτική/ρυθμιστική άποψη, υπάρχουν αρκετά κοινά σημεία που συνηγορούν υπέρ της ουσιαστικής βελτίωσης των διαφορετικών πράξεων. Ταυτόχρονα, η πρόταση περιλαμβάνει ειδικούς κανόνες οι οποίοι είναι αναγκαίοι για να διατηρηθεί ο γενικός στόχος της ΔΣΕ: επιτάχυνση και βελτιωμένη στόχευση της ροής των δημοσίων κονδυλίων της ΕΕ σε σημαντικά έργα υποδομών ενωσιακού ενδιαφέροντος.

Με το παρόν νομοθέτημα επέρχεται απλούστευση, ιδίως στην αντιμετώπιση των κάτωθι θεμάτων:

- Εναρμόνιση των δεικτών για τους στόχους της στρατηγικής «Ευρώπη 2020»
- Ευελιξία στις πιστώσεις προϋπολογισμού
- Κεντρική διαχείριση και στους τρεις τομείς, πιθανόν από εκτελεστικό οργανισμό
- Κοινά χρηματοδοτικά μέσα
- Κοινά κριτήρια ανάθεσης
- Κοινοί όροι για χρηματοδοτική συνδρομή
- Διαδικασία προβολής με κοινά ετήσια προγράμματα εργασιών – θέμα σημαντικό για τον εκάστοτε τομέα – και κοινή επιτροπή – θέμα σημαντικό για τα κράτη μέλη.

Επιπλέον, εξασφαλίστηκε πλήρης συνοχή με τον κείμενο και μελλοντικό δημοσιονομικό κανονισμό. Οι προβλεπόμενες εξαιρέσεις είτε είναι δεόντως δικαιολογημένες σε σχετικά νομικά κείμενα, είτε υπάρχουν θεμελιώδεις δικαστικές αποφάσεις.

5.3 Ισχυρότερη έμφαση σε χρηματοδοτικά μέσα

Η ΔΣΕ θα συμπληρώσει την άμεση ενωσιακή χρηματοδοτική στήριξη με χρηματοδοτικά μέσα ώστε να βελτιωθεί ο αντίκτυπος της χρηματοδότησης. Λόγω μεγαλύτερου πολλαπλασιαστικού αποτελέσματος των χρηματοδοτικών μέσων (το οποίο επί παραδείγματι θα μπορούσε να φθάσει από 1:15 έως 1:20) θα διευκολυνθεί η πρόσβαση σε κεφάλαια για βασικές επενδυτικές ανάγκες. Μαζί με την επιτυχή απορρόφηση της άμεσης ενωσιακής συνδρομής (όπως συνέβη με το ευρωπαϊκό σχέδιο για την ανάκαμψη της οικονομίας (EERP) και το πρόγραμμα ΔΕΔ-Μ), η ισχυρότερη στήριξη στα χρηματοδοτικά μέσα θα συμβάλει σημαντικά στον μετριασμό των κινδύνων για τους αναδόχους, οπότε θα εξασφαλισθεί η υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος.

Επιπλέον, σκοπός είναι να διαμορφωθεί περιβάλλον ευνοϊκό για ιδιωτικές επενδύσεις και να αναπτυχθούν μέσα που θα προσελκύσουν επενδυτές που ειδικεύονται σε υποδομές. Για να αποβούν όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερα τα μέσα αυτά, πρέπει να αποβλέπουν σε μείωση των κινδύνων με διαφοροποίηση του χαρτοφυλακίου των δυνητικών έργων. Μέγιστη διαφοροποίηση είναι δυνατόν να επιτευχθεί με στόχευση σε πολλούς ταυτόχρονα τομείς που να καλύπτουν πολλές χώρες. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί επιτυχέστερα σε ευρωπαϊκό επίπεδο και βάσει σαφώς προσδιορισμένων διαδρόμων και στοχοθετημένων επενδυτικών πεδίων. Συνεπώς, τα περισσότερα χρηματοδοτικά μέσα πρέπει να είναι κοινά για όλους τους τομείς. Δεν αποκλείεται όμως να συσταθούν κάποια χρηματοδοτικά μέσα για να καλυφθούν ειδικές ανάγκες συγκεκριμένου τομέα.

Με βάση ανάλυση που πραγματοποιήθηκε κατά τη φάση προετοιμασίας του παρόντος κανονισμού, οι υπηρεσίες της Επιτροπής κρίνουν ότι, ενώ η χρηματοδοτική στήριξη της ευρυζωνικότητας θα προέλθει κυρίως από χρηματοδοτικά μέσα, το ύψος των ενωσιακών δημοσιονομικών πόρων που απαιτούνται για τα χρηματοδοτικά μέσα δεν θα υπερβεί τα 2 και το 1 δισεκατ. ευρώ, για τις μεταφορές και την ενέργεια αντίστοιχα. Οι εκτιμήσεις αυτές δεν πρέπει να εκληφθούν ως δεσμευτικά ανώτατα όρια, διότι το ύψος της ενωσιακής χρηματοδότησης που διατίθεται σε χρηματοδοτικά μέσα θα αναπροσαρμόζεται κάθε χρόνο μετά από εκτίμηση της πορείας του έργου, την οποία θα διεξάγουν οι χρηματοπιστωτικοί διαμεσολαβητές (π.χ. η ΕΤΕπ για τα ομόλογα έργων).

5.4 Η Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» στο πλαίσιο του επόμενου πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου

Η Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» θα αποτελέσει βασικό στοιχείο του ενωσιακού θεματολογίου για την οικονομική μεγέθυνση, το οποίο θα εστιασθεί στην αύξηση του δυναμικού μακροπρόθεσμης οικονομικής μεγέθυνσης της ΕΕ. Η Διευκόλυνση θα συντονισθεί με τις λοιπές παρεμβάσεις από τον προϋπολογισμό της ΕΕ, όπως ο «Ορίζων 2020» και το Ταμείο Συνοχής και τα Διαρθρωτικά Ταμεία.

Όσον αφορά τον συντονισμό με τον Ορίζοντα 2020, είναι αναγκαίο να εξασφαλισθεί η αλληλοσυμπλήρωσή τους και, ταυτόχρονα, να αποφευχθούν οι αλληλεπικαλύψεις τους. Είναι επίσης σημαντικό να εξασφαλισθεί ότι με τη ΔΣΕ και τον Ορίζοντα 2020 δεν θα διαταραχθεί η αλυσίδα έρευνας και καινοτομίας που οδηγεί στην ανάπτυξη υποδομών. Αυτό είναι ιδιαίτερα καίριας σημασίας όταν θα χρειασθούν σημαντικά τεχνολογικά επιτεύγματα στις μεταφορές, την ενέργεια και τις ΤΠΕ για να μπορέσει η ΕΕ να επιτύχει τους φιλόδοξους στόχους της που έχει θέσει στη στρατηγική «Ευρώπη 2020». Κάθε στήριξη δραστηριοτήτων έρευνας και καινοτομίας μέσω των χρηματοδοτικών μέσων θα προέλθει από τα χρηματοδοτικά μέσα που προορίζονται για τον Ορίζοντα 2020.

Όσον αφορά τη σχέση με το Ταμείο Συνοχής και τα Διαρθρωτικά Ταμεία, το κοινό στρατηγικό πλαίσιο για την πολιτική συνοχή και η σύναψη συμβάσεων εταιρικής σχέσης με κράτη μέλη θα συντονίζεται στενά με τα πλαίσια πολιτικής στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών. Οι σχετικές κατευθυντήριες γραμμές θα στηριχθούν στο Ταμείο Συνοχής και τα Διαρθρωτικά Ταμεία, ώστε να κατασκευασθούν οι τοπικές και περιφερειακές υποδομές και οι συνδέσεις τους με τις υποδομές προτεραιότητας της ΕΕ, οι οποίες θα συνδέουν όλους τους πολίτες σε ολόκληρη την ΕΕ.

Επιπλέον, η διαχείριση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» θα επιτελείται κεντρικά και θα μεταβιβασθούν ποσά του Ταμείου Συνοχής που έχουν προβλεφθεί ειδικά για υποδομές μεταφορών (10 δισεκατ. ευρώ σε τιμές του 2011). Στην κατανομή των 10 δισεκατ. ευρώ, τη μεγαλύτερη δυνατή προτεραιότητα θα έχουν τα έργα που ανταποκρίνονται στις εθνικές επιχορηγήσεις από το Ταμείο Συνοχής. Επιπλέον, αυτά τα 10 δισεκατ. ευρώ θα είναι δεσμευμένα για τα κράτη μέλη που είναι επιλέξιμα προς χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής, και τα ποσοστά συγχρηματοδότησης θα καθορισθούν σε ύψος ίσο με εκείνα του Ταμείου Συνοχής.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη σύσταση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη»

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,
Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 172,
Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής¹¹,
Κατόπιν διαβίβασης της πρότασης στα εθνικά κοινοβούλια,
Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹²,
Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹³,
Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,
Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η σύσταση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» αναμένεται να μεγιστοποιήσει τις δυνατότητες οικονομικής μεγέθυνσης επειδή θα αξιοποιηθούν οι συνέργειες μεταξύ των πολιτικών για τις μεταφορές, την ενέργεια και τις τηλεπικοινωνίες και της εφαρμογής τους, καθιστώντας έτσι αποδοτικότερη την παρέμβαση της Ένωσης.
- (2) Η πλήρης λειτουργία της ενιαίας αγοράς εξαρτάται από την ύπαρξη σύγχρονων υποδομών υψηλών επιδόσεων, οι οποίες θα συνδέουν την Ευρώπη, ιδίως στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών. Αυτές οι συνδέσεις που ενισχύουν την οικονομική μεγέθυνση παρέχουν καλύτερη πρόσβαση στην εσωτερική αγορά και, συνεπώς, συμβάλλουν σε πιο ανταγωνιστική οικονομία της αγοράς σύμφωνα με τους στόχους της στρατηγικής «Ευρώπη 2020»¹⁴.
- (3) Η σύσταση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» αποσκοπεί στην επίσπευση των επενδύσεων στο πεδίο των διευρωπαϊκών δικτύων και στη μόχλευση της χρηματοδότησης από τον δημόσιο και από τον ιδιωτικό τομέα.

¹¹ ΕΕ C της , σ. .

¹² ΕΕ C της , σ. .

¹³ ΕΕ C της , σ. .

¹⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή Περιφερειών, «Ψηφιακό Θεματολόγιο για την Ευρώπη» - (COM (2010) 245) τελικό/2.

- (4) Η δημιουργία αποτελεσματικών δικτύων υποδομών στις μεταφορές και την ενέργεια είναι μία από τις δώδεκα καίριες δράσεις που καθορίζονται στην πράξη για την ενιαία αγορά την οποία εξέδωσε η Επιτροπή¹⁵.
- (5) Η Επιτροπή έχει δεσμευθεί να εντάξει την κλιματική αλλαγή στα ενωσιακά προγράμματα δαπανών και να διαθέσει τουλάχιστον το 20% του προϋπολογισμού της Ένωσης για τους στόχους που αφορούν το κλίμα. Κατά την προετοιμασία, τον σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος είναι σημαντικό να εξασφαλίζεται ότι θα προωθηθεί ο μετριασμός της κλιματικής αλλαγής και η προσαρμογή σε αυτήν, καθώς και η πρόληψη και η διαχείριση των κινδύνων. Οι επενδύσεις στις υποδομές που καλύπτει ο παρών κανονισμός θα συμβάλουν στην προώθηση της μετάβασης στην οικονομία και την κοινωνία χαμηλών εκπομπών άνθρακα, ανθεκτικών στις κλιματικές μεταβολές και τις φυσικές καταστροφές.
- (6) Στο Ψήφισμα της 8^{ης} Ιουνίου 2011 «Επενδύοντας στο μέλλον: ένα νέο Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο (ΠΔΠ) για μια ανταγωνιστική και βιώσιμη Ευρώπη χωρίς αποκλεισμούς», το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τόνισε ότι είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί ταχεία εκτέλεση του Ψηφιακού Θεματολογίου της Ένωσης και να συνεχισθούν οι προσπάθειες προκειμένου να επιτευχθούν έως το 2020 οι στόχοι να αποκτήσουν πρόσβαση σε υψηλής ταχύτητας διαδίκτυο από όλοι οι πολίτες της ΕΕ, καθώς και όσοι διαμένουν σε λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες¹⁶. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τόνισε επίσης ότι οι επενδύσεις σε δομές αποτελεσματικών μεταφορών είναι καίριες ώστε η Ευρώπη να προασπίσει την ανταγωνιστικότητά της και να χαράξει την πορεία της μετά την κρίση, για τη μακροπρόθεσμη οικονομική μεγέθυνση, καθώς και ότι το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) είναι ζωτικής σημασίας για να εξασφαλισθεί ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να δημιουργηθεί σημαντική ενωσιακή προστιθεμένη αξία. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο διατύπωσε την άποψη ότι κατά γενική ομολογία το ΔΕΔ-Μ πρέπει, επομένως, να αποτελέσει κύρια προτεραιότητα στο επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και ότι είναι αναγκαίο να αυξηθούν οι πόροι για το ΔΕΔ-Μ στο επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο. Επιπλέον, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τόνισε την ανάγκη να μεγιστοποιηθούν ο αντίκτυπος της ενωσιακής χρηματοδότησης και οι δυνατότητες που παρέχονται από το Ταμείο Συνοχής και τα διαρθρωτικά ταμεία και τα χρηματοδοτικά μέσα για χρηματοδότηση εθνικών και ευρωπαϊκής προτεραιότητας διασυνοριακών έργων ενεργειακών υποδομών και υπογράμμισε την ανάγκη να αυξηθεί αισθητά η χορήγηση κονδυλίων από τον προϋπολογισμό της Ένωσης για χρηματοδοτικά μέσα στο εν λόγω πεδίο.
- (7) Στις 28 Μαρτίου 2011, η Επιτροπή εξέδωσε τη Λευκή Βίβλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών»¹⁷. Σκοπός της Λευκής Βίβλου είναι μέχρι το 2050 να μειωθούν τουλάχιστον κατά 60% οι εκπομπές θερμοκηπικών αερίων από τον τομέα των μεταφορών ως προς τις εκπομπές το 1990. Όσον αφορά τις υποδομές, σκοπός της Λευκής Βίβλου είναι έως το 2030 να δημιουργηθεί σε επίπεδο Ένωσης ένα πλήρως λειτουργικό «κεντρικό δίκτυο» στο ΔΕΔ-Μ πολυτροπικών μεταφορών. Σκοπός της Λευκής Βίβλου είναι επίσης η βελτιστοποίηση των

¹⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών «Πράξη για την Ενιαία αγορά Δώδεκα δράσεις για την τόνωση της ανάπτυξης και την ενίσχυση της εμπιστοσύνης «Μαζί για μια νέα ανάπτυξη», 13.4.2011, COM(2011) 206 τελικό.

¹⁶ Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2010/2211/INI)

¹⁷ Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών (COM(2011) 144).

επιδόσεων των πολυτροπικών αλυσίδων εφοδιαστικής, συμπεριλαμβανομένης της καλύτερης αξιοποίησης των ενεργειακά αποδοτικότερων τρόπων μεταφοράς. Έτσι, θέτει τους κάτωθι σχετικούς στόχους πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ: έως το 2030, στροφή του 30% των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε απόσταση άνω των 300 km προς άλλους μεταφορές και, έως το 2050, στροφή άνω του 50%. έως το 2030, τριπλασιασμός του μήκους του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας και, έως το 2050, σιδηροδρομικώς η πλειονότητα των μεσαίων αποστάσεων μετακινήσεων των επιβατών· έως το 2050, σύνδεση όλων των αερολιμένων του κεντρικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο· σύνδεση όλων των θαλασσίων λιμένων με γραμμή εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών και, ει δυνατόν, με το σύστημα εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

- (8) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Ψήφισμά του της 6^{ης} Ιουλίου 2010 για ένα βιώσιμο μέλλον στις μεταφορές¹⁸, τονίζει ότι για να είναι αποτελεσματική η πολιτική μεταφορών απαιτείται χρηματοδοτικό πλαίσιο ανάλογο των αναδυόμενων προκλήσεων και ότι, προς το σκοπό αυτό, πρέπει να αυξηθούν οι διαθέσιμοι σήμερα πόροι για τις μεταφορές και την κινητικότητα. Επιπλέον, έκρινε αναγκαία τη συγκρότηση μηχανισμού για το συντονισμό της αξιοποίησης των διαφόρων πηγών χρηματοδότησης των μεταφορών, των πόρων που διατίθενται με βάση την πολιτική συνοχής, τις εταιρικές σχέσεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) ή άλλα χρηματοδοτικά μέσα, όπως εγγυήσεις.
- (9) Το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας, στα συμπεράσματά του της 11^{ης} Ιουνίου 2009 για την αναθεώρηση της πολιτικής για τα ΔΕΔ-Μ¹⁹, επανέλαβε ότι είναι αναγκαίο να συνεχισθούν οι επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών για να εξασφαλισθεί επαρκής ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, ως βάση για την εσωτερική αγορά και την ανταγωνιστικότητα, την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή της Ένωσης και τη σύνδεσή της με γειτονικές χώρες, εστιάζοντας στην ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία. Το Συμβούλιο τόνισε την ανάγκη να διαθέσει η Ένωση τους απαραίτητους χρηματοδοτικούς πόρους για την τόνωση των επενδύσεων σε έργα ΔΕΔ-Μ και, ιδιαίτερα, την ανάγκη να προβλεφθεί κατάλληλη χρηματοδοτική στήριξη από τον προϋπολογισμό των ΔΕΔ-Μ για έργα προτεραιότητας που περιλαμβάνουν διασυνοριακά τμήματα και αναμένεται να υλοποιηθούν μετά το 2013 εντός των θεσμικών ορίων του πλαισίου δημοσιονομικού προγραμματισμού. Κατά την άποψη του Συμβουλίου, πρέπει να αναπτυχθεί και να υποστηριχθεί περαιτέρω όπου είναι δυνατόν η προσέγγιση των συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα.
- (10) Με βάση τους στόχους της Λευκής Βίβλου, στις κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ που καθορίζονται στον κανονισμό XXX/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ...²⁰ προσδιορίζονται οι υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, εξειδικεύονται οι απαιτήσεις που πρέπει να εκπληρώνει το δίκτυο και προβλέπονται τα μέτρα υλοποίησής τους. Συγκεκριμένα, στις κατευθυντήριες γραμμές προτείνεται η ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου έως το 2030.
- (11) Με βάση τα σχέδια υποδομών μεταφοράς των κρατών μελών, η Επιτροπή υπολογίζει ότι οι επενδυτικές ανάγκες στις μεταφορές ανέρχονται σε 500 δισεκατ. ευρώ για ολόκληρο το δίκτυο ΔΕΔ-Μ κατά την περίοδο 2014-2020, από τα οποία 250 δισεκατ. ευρώ εκτιμάται ότι θα

¹⁸ Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2009/2096/INI)

¹⁹ Έγγραφο 10850/09 του Συμβουλίου

²⁰ ΕΕ L..., της ..., σ.

χρειασθούν για επενδύσεις στο κεντρικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ. Λαμβανομένων υπόψη των διαθέσιμων πόρων σε επίπεδο Ένωσης, είναι αναγκαία η συγκέντρωση των επενδύσεων σε έργα με την υψηλότερη ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, ώστε να επέλθει ο επιδιωκόμενος αντίκτυπος. Η στήριξη πρέπει επομένως να εστιασθεί στο κεντρικό δίκτυο (συγκεκριμένα στους διαδρόμους του δικτύου) και σε έργα κοινού ενδιαφέροντος όσον αφορά τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας (ιδίως τα συστήματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας με βάση το SESAR για τα οποία χρειάζονται περίπου 3 δισεκατ. ευρώ από τους δημοσιονομικούς πόρους της Ένωσης).

- (12) Στο πλαίσιο της αναθεωρημένης πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ που δρομολογήθηκε τον Φεβρουάριο του 2009, συστάθηκε ειδική ομάδα εμπειρογνομόνων για να επικουρεί την Επιτροπή και να εξετάζει τη στρατηγική χρηματοδότησης και τις δημοσιονομικές προοπτικές του ΔΕΔ-Μ. Η ομάδα εμπειρογνομόνων αριθ. 5 αξιοποίησε την πείρα εξωτερικών εμπειρογνομόνων σε διάφορα πεδία: διαχειριστές υποδομών, μελετητές υποδομών, εθνικούς, περιφερειακούς και τοπικούς εκπροσώπους, εμπειρογνώμονες περιβάλλοντος, εκπροσώπους της ακαδημαϊκής κοινότητας και του ιδιωτικού τομέα. Η τελική έκθεση της ομάδας εμπειρογνομόνων αριθ. 5²¹ που εγκρίθηκε τον Ιούλιο του 2010, περιέχει 40 συστάσεις, ορισμένες από τις οποίες λήφθηκαν υπόψη στην παρούσα πρόταση.
- (13) Η πείρα από το ισχύον δημοσιονομικό πλαίσιο δείχνει ότι πολλά κράτη μέλη, τα οποία είναι επιλέξιμα για το Ταμείο Συνοχής, αντιμετωπίζουν σοβαρά εμπόδια στην έγκαιρη εκτέλεση πολύπλοκων έργων υποδομών μεταφοράς με υψηλή ενωσιακή προστιθέμενη αξία. Συνεπώς, για να βελτιωθεί η εκτέλεση έργων μεταφοράς, ιδίως των διασυνοριακών, με υψηλή ενωσιακή προστιθέμενη αξία, μέρος των διαθέσιμων κονδυλίων του Ταμείου Συνοχής (10 δισεκατ. ευρώ²²) πρέπει να μεταβιβασθεί για τη χρηματοδότηση έργων του κεντρικού δικτύου μεταφορών στα κράτη μέλη που είναι επιλέξιμα για το Ταμείο Συνοχής με βάση τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη». Η Επιτροπή πρέπει να στηρίζει τα επιλέξιμα για το Ταμείο Συνοχής κράτη μέλη να καταστρώσουν επαρκή αριθμό σχεδίων έργων, ώστε να δοθεί η μέγιστη δυνατή προτεραιότητα στις εθνικές πιστώσεις από το Ταμείο Συνοχής.
- (14) Στην ανακοίνωση με τίτλο «Προτεραιότητες για την ενεργειακή υποδομή για το 2020 και μετέπειτα - Προσχέδιο για ενοποιημένο ευρωπαϊκό ενεργειακό δίκτυο» που εγκρίθηκε το Νοέμβριο του 2010²³, η Επιτροπή προσδιόρισε τους διαδρόμους προτεραιότητας που είναι απαραίτητοι ώστε να μπορέσει η Ένωση να επιτύχει τους φιλόδοξους ενεργειακούς και κλιματικούς στόχους της έως το 2020, δηλαδή την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς ενέργειας, την κατοχύρωση της ασφάλειας εφοδιασμού, την ενσωμάτωση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, και να προετοιμάσει τα δίκτυα για περαιτέρω μείωση των ανθρακούχων εκπομπών του ενεργειακού συστήματος μετά το 2020.
- (15) Απαιτούνται μεγάλες επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση των ευρωπαϊκών ενεργειακών υποδομών και για τη διασυνοριακή διασύνδεση των δικτύων, ώστε να εκπληρωθούν οι στόχοι ενεργειακής και κλιματικής πολιτικής της Ένωσης για

²¹ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf
²² Σε τιμές 2011.

²³ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή Περιφερειών, «Προτεραιότητες για την ενεργειακή υποδομή για το 2020 και μετέπειτα - Προσχέδιο για ενοποιημένο ευρωπαϊκό ενεργειακό δίκτυο» της 17.11.2010, COM(2010) 677 τελικό.

ανταγωνιστικότητα, αειφορία και ασφάλεια εφοδιασμού με οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Οι επενδυτικές ανάγκες σε υποδομές ενέργειας υπολογίζεται ότι έως το 2020 θα ανέλθουν σε 1 τρισεκατ. ευρώ, από τα οποία περίπου 200 δισεκατ. ευρώ σε υποδομές μεταφοράς και αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου που χαρακτηρίζονται ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Επενδύσεις ύψους περίπου 100 δισεκατ. ευρώ για έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, ενδέχεται να μην πραγματοποιηθούν λόγω εμποδίων που σχετίζονται με την αδειοδότηση, τη ρύθμιση και τη χρηματοδότηση.

- (16) Επειδή επείγει η κατασκευή των ενεργειακών υποδομών του μέλλοντος και εξαιτίας της αισθητής αύξησης του ύψους των επενδύσεων σε σύγκριση με το παρελθόν, απαιτείται αλλαγή στον τρόπο χρηματοδότησης των ενεργειακών υποδομών σε επίπεδο ΕΕ. Το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας στα συμπεράσματά του²⁴ της 28^{ης} Φεβρουαρίου 2011 χαρακτήρισε τους ενεργειακούς διαδρόμους προτεραιότητα για την Ευρώπη.
- (17) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της 4^{ης} Φεβρουαρίου 2011²⁵ κάλεσε την Επιτροπή να ευθυγραμμίσει και να βελτιώσει τις διαδικασίες έγκρισης και να προωθήσει ρυθμιστικό πλαίσιο που να προσελκύσει επενδύσεις. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υπογράμμισε ότι ο κύριος όγκος των επενδύσεων θα προέλθει από την αγορά, το δε κόστος πρέπει να ανακτηθεί με την είσπραξη τελών. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο αναγνώρισε ότι χρειάζονται δημόσια κονδύλια για έργα τα οποία απαιτούνται για την ασφάλεια εφοδιασμού ή για λόγους αλληλεγγύης, τα οποία δεν μπορούν να προσελκύσουν χρηματοδότηση από την αγορά.
- (18) Στον κανονισμό XXX/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ... [Κατευθυντήριες γραμμές για τις ενεργειακές προτεραιότητες]²⁶ καθορίζονται οι προτεραιότητες σε διευρωπαϊκές υποδομές ενέργειας οι οποίες πρέπει να έχουν υλοποιηθεί έως το 2020 ώστε να εκπληρωθούν οι στόχοι ενεργειακής και κλιματικής πολιτικής της Ένωσης· ορίζονται κανόνες για τον προσδιορισμό των έργων κοινού ενδιαφέροντος που είναι αναγκαία για την εκπλήρωση αυτών των προτεραιοτήτων· προβλέπονται μέτρα για την έγκριση επιχορηγήσεων, τη συμμετοχή του Δημοσίου και τις ρυθμίσεις για την επιτάχυνση ή/και τη διευκόλυνση της υλοποίησης των έργων αυτών, καθώς και κριτήρια για τη γενική επιλεξιμότητα των έργων προς ενίσχυση από την Ένωση.
- (19) Οι τηλεπικοινωνίες βασίζονται όλο και περισσότερο σε διαδικτυακές υποδομές, ενώ τα ευρυζωνικά δίκτυα και οι ψηφιακές υπηρεσίες αλληλοσυνδέονται. Το διαδίκτυο καθίσταται η κυρίαρχη πλατφόρμα επικοινωνίας που προσφέρει υπηρεσίες και επιχειρηματικότητα. Συνεπώς, η διευρωπαϊκή διαθεσιμότητα πρόσβασης σε ταχύ Διαδίκτυο και ψηφιακές υπηρεσίες είναι ουσιώδους σημασίας για την οικονομική μεγέθυνση και την ενιαία αγορά.
- (20) Τα σύγχρονα δίκτυα οπτικών ινών είναι καίρια υποδομή για το μέλλον από άποψη συνδετικότητας των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων, ιδίως των ΜΜΕ που επιθυμούν να χρησιμοποιούν συστήματα υπολογιστικού νέφους για να βελτιώσουν την οικονομική τους απόδοση.

²⁴ Έγγραφο 6950/11 του Συμβουλίου

²⁵ EUCO 2/1/11

²⁶ ΕΕ L..., της ..., σ.

- (21) Στη στρατηγική «Ευρώπη 2020»²⁷ ζητείται η υλοποίηση του Ψηφιακού Θεματολογίου για την Ευρώπη²⁸, το οποίο διαμορφώνει σταθερό νομικό πλαίσιο για την τόνωση των επενδύσεων μέσα σε μια ανοικτή, ανταγωνιστική και υψηλής ταχύτητας διαδικτυακή υποδομή και σε συναφείς υπηρεσίες. Τον Ιούνιο του 2010 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ενέκρινε το Ψηφιακό Θεματολόγιο για την Ευρώπη και κάλεσε όλα τα θεσμικά όργανα να συστρατευθούν για την πλήρη εφαρμογή του²⁹.
- (22) Στα συμπεράσματά του της 31^{ης} Μαΐου 2010, το Συμβούλιο ανέφερε ότι η Ευρώπη πρέπει να διαθέσει τους αναγκαίους πόρους για την ανάπτυξη ψηφιακής ενιαίας αγοράς με βάση ταχύ και υπερταχύ διαδίκτυο και διαλειτουργικές εφαρμογές και αναγνώρισε ότι οι αποδοτικές και ανταγωνιστικές επενδύσεις στα ευρυζωνικά δίκτυα της επόμενης γενιάς θα είναι σημαντικές για την καινοτομία, την επιλογή των καταναλωτών και την ανταγωνιστικότητα της Ένωσης και ότι μπορούν να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής με καλύτερη ιατρική περίθαλψη, ασφαλείς μεταφορές, νέες δυνατότητες ενημέρωσης και ευκολότερη πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες, ιδίως διασυνοριακά³⁰.
- (23) Τα ιδιωτικά κίνητρα για επενδύσεις σε υπερταχέα ευρυζωνικά δίκτυα φαίνεται ότι είναι κατώτερα από τα οφέλη για την κοινωνία γενικότερα. Οι επενδυτικές ανάγκες προς επίτευξη του στόχου του Ψηφιακού Θεματολογίου για παροχή πρόσβασης σε ταχύ διαδίκτυο για όλους τους πολίτες και τις επιχειρήσεις της Ευρώπης εκτιμάται ότι θα φθάσουν τα 270 δισεκατ. ευρώ. Ωστόσο, χωρίς την παρέμβαση της Ένωσης, οι επενδύσεις από τον ιδιωτικό τομέα εκτιμώνται ότι για την περίοδο έως το 2020 δεν θα υπερβούν τα 50 δισεκατ. ευρώ. Αυτό το κενό επενδύσεων συνιστά μείζονα δυσκολία για την κατασκευή υποδομών, ενώ ταυτόχρονα η Ενιαία Ψηφιακή Αγορά στηρίζεται στη σύνδεση όλων των πολιτών μέσω της υποδομής του μέλλοντος.
- (24) Είναι αναγκαίο να αναπτυχθούν ισχυρά και συνεκτικά δίκτυα σε όλη την ΕΕ για την ψηφιακή παροχή κοινωφελών υπηρεσιών, με τη συμμετοχή κοινωνικών παραγόντων τόσο του δημοσίου όσο και του ιδιωτικού τομέα σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, και απαραίτητο προς το σκοπό αυτό είναι να εξασφαλισθεί δομημένη ενωσιακή χρηματοδότηση του κόστους σχεδιασμού του συστήματος και του λογισμικού, καθώς και διατήρηση ανθεκτικού κόμβου για τα εν λόγω δίκτυα, έτσι ώστε να αναλαμβάνουν μόνον το εγχώριο κόστος οι εθνικοί φορείς εκμετάλλευσης.
- (25) Χρειάζονται πολλές μέθοδοι υλοποίησης και απαιτούνται διαφορετικά ποσοστά χρηματοδότησης για να αυξηθεί η απόδοση και ο αντίκτυπος της ενωσιακής ενίσχυσης, για να ενισχυθούν οι ιδιωτικές επενδύσεις και να εκπληρωθούν οι ειδικές απαιτήσεις κάθε έργου.

²⁷ COM(2010) 2020 τελικό της 3.3.2010.

²⁸ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή Περιφερειών, «Ψηφιακό Θεματολόγιο για την Ευρώπη» - (COM (2010) 245) τελικό/2.

²⁹ Συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για νέα στρατηγική για την οικονομική μεγέθυνση και την απασχόληση– Οριστικοποίηση και εφαρμογή της στρατηγικής «Ευρώπη 2020», 17 Ιουνίου 2010.

³⁰ Συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με το ψηφιακό θεματολόγιο για την Ευρώπη – 3017^η σύνοδος του Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας, 31 Μαΐου 2010.

- (26) Στις τηλεπικοινωνίες, ορισμένες κεντρικές πλατφόρμες εξυπηρέτησης που διασφαλίζουν διευρωπαϊκή διαλειτουργικότητα χρειάζονται υψηλότερο ποσοστό ενωσιακής χρηματοδότησης, ιδιαίτερα κατά τη φάση εκκίνησης, τηρουμένης πάντοτε της αρχής της συγχρηματοδότησης.
- (27) Η εξασφάλιση διασυνοριακής διαλειτουργικότητας για την εκτέλεση έργων υποδομής μεγάλης κλίμακας, ιδίως σε επίπεδο κεντρικών υπηρεσιών, θα απαιτήσει ενδεχομένως ταυτόχρονη προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού από την Επιτροπή, τα κράτη μέλη ή/και τους δικαιούχους. Στις περιπτώσεις αυτές, θα χρειασθεί ίσως να χορηγηθεί ενωσιακή ενίσχυση για συμβάσεις εκτελούμενες από παρόχους υποδομών στα κράτη μέλη, είτε για λογαριασμό τους είτε σε συνεργασία με την Επιτροπή. Οι διατάξεις επιτρέπουν επίσης εξεύρεση πολλαπλών πηγών χρηματοδότησης, οι οποίες θα χρειασθούν ενδεχομένως, μεταξύ άλλων, για πολυγλωσσικές ρυθμίσεις με σκοπό να εξασφαλίζεται ασφάλεια εφοδιασμού ή/και για πλεονασμό δικτύου που απαιτείται για να αποκλείεται η διακοπή του δικτύου υποδομών από αστοχία ενός και μόνον σημείου.
- (28) Οι υπηρεσίες γενικής εφαρμογής σε πεδία δημόσιου συμφέροντος (ως βασικές υπηρεσίες) συχνά επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από αδυναμίες της αγοράς. Τα πεδία που πρόκειται να χρηματοδοτηθούν σχετίζονται με την παροχή δημοσίων υπηρεσιών (μεγάλης κλίμακας εγκατάσταση και διαλειτουργικότητα υπηρεσιών όπως ηλεκτρονική υγεία (eHealth), ηλεκτρονική ταυτότητα (eIdentity), ηλεκτρονικές συμβάσεις (eProcurement) και άρα δεν είναι εξ ορισμού εμπορικές στη φάση εκκίνησής τους. Επιπλέον, εάν χρηματοδοτηθούν μόνον βασικές υπηρεσίες, η πρόκληση θα είναι να δημιουργηθούν τα σωστά κίνητρα σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο για την ουσιαστική εξάπλωση υπηρεσιών δημόσιου συμφέροντος: αυτό οφείλεται ιδίως στην έλλειψη κινήτρων σε εθνικό επίπεδο για τη σύνδεση των εθνικών συστημάτων με τα κεντρικά (και επομένως για τη δημιουργία προϋποθέσεων διαλειτουργικότητας και διασυνοριακών υπηρεσιών), καθώς και στο γεγονός ότι οι ιδιώτες επενδυτές δεν θα εξασφάλιζαν οι ίδιοι την εξάπλωση των υπηρεσιών σε διαλειτουργικά πλαίσια.
- (29) Στις κατευθυντήριες γραμμές για την ψηφιοποίηση που περιέχει ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της...³¹ [κατευθυντήριες γραμμές για την Κοινωνία της Πληροφορίας] προσδιορίζονται η διαδικασία και τα κριτήρια χρηματοδότησης, όπως και οι διάφορες κατηγορίες επενδύσεων.
- (30) Ο Ορίζοντας 2020 – το μελλοντικό κοινό στρατηγικό πλαίσιο για την έρευνα και την καινοτομία – θα εστιάζεται μεταξύ άλλων στην αντιμετώπιση των προβλημάτων κοινωνικού χαρακτήρα (π.χ. ευφείς, καθαρές και ενοποιημένες μεταφορές· ασφαλής, καθαρή και αποδοτική ενέργεια· τεχνολογίες των πληροφοριών και των επικοινωνιών για την υγεία, τη διακυβέρνηση και τη βιώσιμη ανάπτυξη), ώστε να αντιμετωπισθούν άμεσα οι προκλήσεις που έχουν προσδιορισθεί στη στρατηγική «Ευρώπη 2020» με τη στήριξη δραστηριοτήτων που καλύπτουν ολόκληρο το φάσμα από την έρευνα έως την αγορά. Ο Ορίζοντας 2020 θα στηρίξει όλα τα στάδια της αλυσίδας καινοτομίας, και ειδικά δραστηριότητες εγγύτερες στην αγορά, μεταξύ των οποίων τα καινοτόμα χρηματοδοτικά μέσα. Για να επιτευχθεί μεγαλύτερος αντίκτυπος από τη χρηματοδότηση της Ένωσης και να εξασφαλισθεί συνοχή, η Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» θα αναπτύξει μεγαλύτερες συνέργειες με τον Ορίζοντα 2020.

³¹ ΕΕ L..., της ..., σ.

- (31) Η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα περισσότερα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με ειδικές ανάγκες, ενώ τα υπόλοιπα κράτη μέλη είναι σε διαδικασία κύρωσής της. Κατά την υλοποίηση των σχετικών έργων είναι σημαντικό να λαμβάνεται υπόψη στις προδιαγραφές τους η προσβασιμότητα για άτομα με ειδικές ανάγκες που προβλέπεται στο άρθρο 9 της σύμβασης.
- (32) Τα χρηματοδοτικά μέσα που πρέπει να εφαρμοσθούν με βάση τον παρόντα κανονισμό πρέπει να πληρούν τους κανόνες του Τίτλου VIII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 [νέος δημοσιονομικός κανονισμός] και της κατ'εξουσιοδότηση πράξης, καθώς και τους κανόνες βέλτιστης πρακτικής που ισχύουν για τα χρηματοδοτικά μέσα³².
- (33) Τα δημοσιονομικά μέτρα σε πολλές χώρες θα οδηγήσουν ή έχουν ήδη οδηγήσει τις δημόσιες αρχές σε επανεκτίμηση των επενδυτικών προγραμμάτων τους σε υποδομές. Στο πλαίσιο αυτό, οι συμπράξεις δημόσιου/ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) θεωρήθηκαν αποτελεσματικό μέσο για την εκτέλεση υποδομών που εξασφαλίζουν την επίτευξη στόχων πολιτικής, όπως η καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής, η προώθηση εναλλακτικών πηγών ενέργειας και η απόδοση ενέργειας και πόρων, η υποστήριξη βιώσιμων μεταφορών και η εγκατάσταση ευρυζωνικών δικτύων. Εν προκειμένω, η Επιτροπή δεσμεύθηκε, στην ανακοίνωσή της στις 19 Νοεμβρίου 2009³³ για τις συμπράξεις δημόσιου/ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) να βελτιωθεί η πρόσβαση των ΣΔΙΤ στη χρηματοδότηση, με τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής των υπαρχόντων χρηματοδοτικών μέσων.
- (34) Ο μεγαλύτερος όγκος των επενδύσεων με βάση τη στρατηγική «Ευρώπη 2020» μπορεί να προέλθει από τις αγορές και ρυθμιστικά μέτρα, αλλά το πρόβλημα της χρηματοδότησης καθιστά αναγκαία τη δημόσια παρέμβαση και τη συνδρομή της Ένωσης με επιχορηγήσεις και καινοτόμα χρηματοδοτικά μέσα. Τα χρηματοδοτικά μέσα πρέπει να αξιοποιηθούν για να ικανοποιηθούν ειδικές ανάγκες της αγοράς, σύμφωνα με τους στόχους της ΔΣΕ, και να μην παραγκωνισθεί η ιδιωτική χρηματοδότηση. Πριν αποφασισθεί η αξιοποίηση χρηματοδοτικών μέσων, η Επιτροπή πρέπει να προβεί σε εκ των προτέρων αξιολόγησή τους.
- (35) Στην επανεξέταση του προϋπολογισμού³⁴ της ΕΕ τονίστηκε ότι πρότυπο για έργα με μακροπρόθεσμες εμπορικές δυνατότητες πρέπει να χρησιμοποιούνται κονδύλια της Ένωσης μαζί με κονδύλια από τον χρηματοπιστωτικό και τον τραπεζικό τομέα, και ιδίως την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) και τα δημόσια χρηματοπιστωτικά ιδρύματα των κρατών μελών, αλλά και από άλλα διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και από τον ιδιωτικό χρηματοπιστωτικό τομέα.
- (36) Στη στρατηγική «Ευρώπη 2020», η Επιτροπή δεσμεύθηκε να κινητοποιήσει τα ενωσιακά χρηματοδοτικά μέσα στο πλαίσιο συνεκτικής χρηματοδοτικής στρατηγικής, η οποία θα συνδυάζει τη χρηματοδότηση από την Ένωση και από εθνικούς δημόσιους και ιδιωτικούς

³² COM(2011)xxx, Πλαίσιο για την επόμενη γενεά χρηματοδοτικών μέσων

³³ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών «Κινητοποίηση των ιδιωτικών και δημόσιων επενδύσεων για την ανάκαμψη και τη μακροπρόθεσμη διαρθρωτική αλλαγή: ανάπτυξη συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα», COM(2009) 615 τελικό.

³⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή Περιφερειών, «Η επανεξέταση του προϋπολογισμού της ΕΕ» της 19.10.2010, COM(2011)700 τελικό.

φορείς. Βασίσθηκε στο σκεπτικό ότι πολλές περιπτώσεις πλημμελών επενδύσεων και ατελειών της αγοράς είναι δυνατόν να αντιμετωπισθούν αποτελεσματικότερα με χρηματοδοτικά μέσα αντί με επιχορηγήσεις.

- (37) Στη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» πρέπει να προταθούν χρηματοδοτικά μέσα για να προωθηθεί η ουσιαστική συμμετοχή των ιδιωτών επενδυτών και των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων στις επενδύσεις σε υποδομές. Τα χρηματοδοτικά μέσα, για να είναι επαρκώς ελκυστικά για τον ιδιωτικό τομέα, πρέπει να σχεδιάζονται και να εφαρμόζονται με τη δέουσα απλούστευση και μείωση του διοικητικού φόρτου και, ταυτόχρονα, με κάποια ευελιξία, δηλαδή να καλύπτονται με ευέλικτο τρόπο οι χρηματοδοτικές ανάγκες που έχουν διαπιστωθεί. Ο σχεδιασμός αυτών των μέσων πρέπει να στηριχθεί στην πείρα που αποκτήθηκε από την εφαρμογή των χρηματοδοτικών μέσων βάσει του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου 2007-2013, όπως ο μηχανισμός δανειακών εγγυήσεων για τα έργα ΔΕΔ-Μ, η χρηματοδοτική διευκόλυνση καταμερισμού του κινδύνου και το Ευρωπαϊκό Ταμείο για την Ενέργεια, την Αλλαγή του Κλίματος και τις Υποδομές με ορίζοντα το 2020 (Ταμείο Marguerite).
- (38) Τα περισσότερα χρηματοδοτικά μέσα πρέπει να είναι κοινά για όλους τους τομείς, ενδέχεται όμως ορισμένα από αυτά να εξειδικευθούν σε μεμονωμένους τομείς. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής κρίνουν ότι, ενώ η χρηματοδοτική στήριξη της ευρυζωνικότητας θα προέλθει κυρίως από χρηματοδοτικά μέσα, το ύψος των ενωσιακών δημοσιονομικών πόρων που απαιτούνται για τα χρηματοδοτικά μέσα για τις μεταφορές και την ενέργεια δεν πρέπει να υπερβεί τα 2 και 1 δισεκατ. ευρώ, αντίστοιχα.
- (39) Για να εξασφαλισθεί διαφοροποίηση ανά τομέα των δικαιούχων χρηματοδοτικών μέσων, αλλά και για να ενθαρρυνθεί η βαθμιαία γεωγραφική διαφοροποίηση στα κράτη μέλη, η Επιτροπή σε συνεργασία με την ΕΤΕπ, μέσω κοινών πρωτοβουλιών όπως το Κέντρο Ευρωπαϊκής Εμπειρογνομοσύνης για τις ΣΔΙΤ και Jaspers, πρέπει να παρέχουν στήριξη στα κράτη μέλη για τη διαμόρφωση κατάλληλων σχεδίων έργων, τα οποία θα ήταν δυνατόν να χρηματοδοτηθούν.
- (40) Όσον αφορά τους όρους για τα χρηματοδοτικά μέσα, θα χρειασθεί ίσως να συμπεριληφθούν επιπρόσθετες απαιτήσεις στα προγράμματα εργασιών, όπως λόγου χάρη να εξασφαλισθεί ο ανταγωνιστικός χαρακτήρας των αγορών υπό το πρίσμα της ανάπτυξης των ενωσιακών πολιτικών, των τεχνολογικών εξελίξεων και άλλων παραγόντων που ενδέχεται να υπεισέρχονται.
- (41) Ο πολυετής προγραμματισμός στήριξης από τη Διευκόλυνση πρέπει να στοχεύει στην υποστήριξη των προτεραιοτήτων της Ένωσης, εξασφαλίζοντας τη διαθεσιμότητα των αναγκαίων χρηματοδοτικών πόρων και τη συνέπεια και τη συνέχεια της κοινής δράσης της Ένωσης και των κρατών μελών. Για προτάσεις που θα υποβληθούν μετά την εφαρμογή του πρώτου πολυετούς προγράμματος εργασιών στον τομέα των μεταφορών, η επιλεξιμότητα του κόστους είναι δυνατόν να αρχίσει από την 1^η Ιανουαρίου 2014, ώστε να εξασφαλισθεί η συνέχεια των έργων που καλύπτονται ήδη από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 680/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, για καθορισμό των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής οικονομικής συνδρομής στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και ενέργειας³⁵.

³⁵ ΕΕ L 162 της 22.6.2007, σ. 1.

- (42) Λόγω του μεγάλου προϋπολογισμού που είναι απαραίτητος για την υλοποίηση ορισμένων έργων υποδομής, πρέπει να καταστεί δυνατή η κατανομή των πιστώσεων του προϋπολογισμού σε ετήσιες δόσεις για τη χρηματοδοτική στήριξη ορισμένων δράσεων.
- (43) Η Επιτροπή θα διενεργεί ενδιάμεσες και εκ των υστέρων αξιολογήσεις ώστε να αξιολογείται η αποτελεσματικότητα και η απόδοση της χρηματοδότησης και ο αντίκτυπός της στους γενικούς στόχους της Διευκόλυνσης και στις προτεραιότητες της στρατηγικής «Ευρώπη 2020».
- (44) Με βάση τις εξειδικευμένες ανά τομέα κατευθυντήριες γραμμές που καθορίζονται σε χωριστούς κανονισμούς, καταρτίστηκε και επισυνάπτεται στο παράρτημα κατάλογος των πεδίων προτεραιότητας στα οποία πρέπει να εφαρμοσθεί ο παρών κανονισμός. Για να λαμβάνονται υπόψη ενδεχόμενες μεταβολές των πολιτικών προτεραιοτήτων και των τεχνολογικών δυνατοτήτων, καθώς και των ροών κυκλοφορίας, πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία για την έκδοση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την έγκριση τροποποιήσεων του παραρτήματος. Έχει ιδιαίτερη σημασία, κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού έργου της Επιτροπής η διενέργεια κατάλληλων διαβουλεύσεων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Η Επιτροπή, κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη πράξεων κατ'εξουσιοδότηση, πρέπει να διασφαλίζει ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
- (45) Για να εξασφαλισθεί ενιαία εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή οι εκτελεστικές αρμοδιότητες όσον αφορά τα πολυετή και τα ετήσια προγράμματα εργασιών. Οι αρμοδιότητες αυτές πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16^{ης} Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή³⁶.
- (46) Πρέπει, συνεπώς, να καταργηθούν ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2236/95, της 18^{ης} Σεπτεμβρίου 1995³⁷, για καθορισμό των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής οικονομικής συνδρομής στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και ενέργειας, και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 680/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
- (47) Τα οικονομικά συμφέροντα της Ένωσης πρέπει να προστατεύονται με αναλογικά μέτρα σε ολόκληρο τον κύκλο των δαπανών, όπου συμπεριλαμβάνονται η πρόληψη, ο εντοπισμός και η διερεύνηση παρατυπιών, η ανάκτηση απολεσθέντων, αχρεωστήτως καταβληθέντων ή κακώς χρησιμοποιηθέντων κονδυλίων και, αναλόγως, η επιβολή κυρώσεων.
- (48) Σε ορισμένα έργα υποδομής ενωσιακού ενδιαφέροντος θα χρειασθεί ενδεχομένως να προβλεφθεί η σύνδεση και η διέλευσή τους από γειτονικές χώρες, από χώρες σε προενταξιακή διαδικασία και από άλλες τρίτες χώρες. Η Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» πρέπει να προσφέρει απλουστευμένους τρόπους σύνδεσης και χρηματοδότησης αυτών των υποδομών, ώστε να εξασφαλισθεί συνοχή μεταξύ εσωτερικών και εξωτερικών μέσων του προϋπολογισμού της Ένωσης.

³⁶ ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13.

³⁷ ΕΕ L 228 της 23.9.1995, σ. 1.

- (49) Επειδή οι στόχοι της δράσης που πρόκειται να αναληφθεί, και ιδίως η συντονισμένη ανάπτυξη και χρηματοδότηση των διευρωπαϊκών δικτύων, δεν είναι δυνατό να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη εξαιτίας της ανάγκης συντονισμού αυτών των στόχων, και είναι δυνατό επομένως να πραγματοποιηθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση έχει τη δυνατότητα να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας η οποία κατοχυρώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπου επίσης ορίζεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΤΙΤΛΟΣ Ι ΚΟΙΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι Η ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΗ «ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ»

Άρθρο 1 Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» και καθορίζει τους όρους, τις μεθόδους και τις διαδικασίες παροχής ενίσχυσης από την Ένωση για τα διευρωπαϊκά δίκτυα, ώστε να υποστηριχθούν έργα υποδομών στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών.

Άρθρο 2 Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- (1) Ως «έργο κοινού ενδιαφέροντος» νοείται έργο που έχει προσδιορισθεί στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ... [θα συμπληρωθεί όταν εκδοθεί με την ημερομηνία έκδοσης και την πλήρη ονομασία] [κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ]³⁸, στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ... [θα συμπληρωθεί όταν εκδοθεί με την ημερομηνία έκδοσης και την πλήρη ονομασία] [κατευθυντήριες γραμμές για τις ενεργειακές προτεραιότητες]³⁹ ή στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για την Κοινωνία της Πληροφορίας] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ... [θα συμπληρωθεί όταν εκδοθεί με την ημερομηνία έκδοσης και την πλήρη ονομασία]⁴⁰.
- (2) Ως «διασυνοριακό τμήμα» νοείται τμήμα, το οποίο εξασφαλίζει τη συνέχεια έργου κοινού ενδιαφέροντος μεταξύ τουλάχιστον δύο κρατών μελών ή μεταξύ κράτους μέλους και γειτονικής χώρας.
- (3) Ως «εργασίες» νοούνται, αναλόγως η αγορά, η προμήθεια και η εγκατάσταση συνιστωσών, συστημάτων και υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένου του λογισμικού, η εκτέλεση δραστηριοτήτων ανάπτυξης, κατασκευής και εγκατάστασης που σχετίζονται με έργο, η παράδοση των εγκαταστάσεων και η έναρξη λειτουργίας έργου.
- (4) Ως «μελέτες» νοούνται οι δραστηριότητες που είναι αναγκαίες για την προετοιμασία της υλοποίησης έργου, όπως οι προμελέτες, οι μελέτες σκοπιμότητας, αξιολόγησης και

³⁸ ΕΕ L..., της ..., σ.

³⁹ ΕΕ L..., της ..., σ.

⁴⁰ ΕΕ L..., της ..., σ.

επικύρωσης, συμπεριλαμβανομένων μελετών υπό μορφή λογισμικού, καθώς και κάθε άλλο μέτρο τεχνικής υποστήριξης, όπου συγκαταλέγονται δράσεις προγενέστερες των εργασιών για τον καθορισμό και την ανάπτυξη του έργου και η λήψη απόφασης σχετικά με τη χρηματοδότησή του, όπως η αποτύπωση των σχετικών τοποθεσιών και η προετοιμασία της δέσμης χρηματοδότησης.

- (5) Ως «υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος» νοούνται τα συνοδευτικά μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» και οι εξειδικευμένες ανά τομέα κατευθυντήριες γραμμές, όπως υπηρεσίες (ιδίως τεχνική βοήθεια), και δραστηριότητες προπαρασκευής, σκοπιμότητας, συντονισμού, παρακολούθησης, ελέγχου, οικονομικού ελέγχου και αξιολόγησης, οι οποίες απαιτούνται άμεσα για τη διαχείριση της Διευκόλυνσης και την επίτευξη των στόχων της, και συγκεκριμένα μελέτες, συνεδριάσεις, πληροφορίες, χαρτογράφηση υποδομών, ενέργειες αδελφοποίησης, διάδοση, δράσεις ευαισθητοποίησης και επικοινωνίας, δαπάνες συνδεόμενες με δίκτυα ΤΠ εστιασμένα στην ανταλλαγή πληροφοριών, μαζί με όλες τις λοιπές δαπάνες τεχνικής και διοικητικής συνδρομής που ενδέχεται να απαιτηθούν για τη διαχείριση της Διευκόλυνσης ή την υλοποίηση κατευθυντηρίων γραμμών ειδικών για τον τομέα.
- (6) Ως «δράση» νοείται κάθε δραστηριότητα που είναι αναγκαία για την υλοποίηση έργου κοινού ενδιαφέροντος και αυτοτελής χρηματοδοτικά, τεχνικά ή χρονικά.
- (7) Ως «επιλέξιμο κόστος» νοείται το επιλέξιμο κόστος κατά τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 της Επιτροπής [νέος δημοσιονομικός κανονισμός].
- (8) Ως «δικαιούχος» νοείται κράτος μέλος, διεθνής οργανισμός, δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση ή φορέας που επιλέγεται να λάβει ενίσχυση βάσει του παρόντος κανονισμού και σύμφωνα με τους τρόπους που εξειδικεύονται σε κάθε πρόγραμμα εργασίας.
- (9) Ως «φορέας υλοποίησης» νοείται δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση ή φορέας που έχει οριστεί να υλοποιήσει τη δράση από δικαιούχο, εφόσον ο δικαιούχος είναι κράτος μέλος ή διεθνής οργανισμός. Ο δικαιούχος αποφασίζει με δική του ευθύνη για τον ορισμό του φορέα υλοποίησης και, εάν απαιτείται η ανάθεση με δημόσια σύμβαση, τηρεί τους εφαρμοστέους κανόνες περί δημοσίων συμβάσεων.
- (10) Ως «κεντρικό δίκτυο» νοείται η υποδομή μεταφορών που προσδιορίζεται στο κεφάλαιο III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ].
- (11) Ως «διάδρομος του κεντρικού δικτύου» νοείται μέσο που διευκολύνει τη συντονισμένη υλοποίηση του κεντρικού δικτύου, κατά το κεφάλαιο IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ] και περιλαμβάνονται στο παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.
- (12) Ως «σημείο συμφόρησης» νοείται φυσικό εμπόδιο το οποίο επιφέρει διακοπή του συστήματος και δυσμενείς επιπτώσεις στη συνέχεια των ροών μεγάλων αποστάσεων. Είναι δυνατή η υπερκέραση αυτών των εμποδίων με νέες υποδομές, όπως γέφυρες ή σήραγγες που επιλύουν τα προβλήματα κλίσεων, ακτινών καμπυλότητας, εύρους τροχιάς. Η ανάγκη αναβάθμισης υφιστάμενων υποδομών δεν θεωρείται σημείο συμφόρησης.

- (13) Ως «προτεραιότητα» νοείται οποιαδήποτε προτεραιότητα ενεργειακής υποδομής 1 έως 8 και 10 έως 12 που προσδιορίζεται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για τις ενεργειακές προτεραιότητες].
- (14) Ως «ενεργειακή υποδομή» νοείται η υποδομή που καθορίζεται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για τις ενεργειακές προτεραιότητες].
- (15) Ως «ευρυζωνικά δίκτυα» νοούνται σταθερά και ασύρματα (και τα δορυφορικά) δίκτυα πρόσβασης, βοηθητική υποδομή και κεντρικά δίκτυα ικανά να παρέχουν πολύ υψηλής ταχύτητας συνδετικότητα, κατά το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για την Κοινωνία της Πληροφορίας].
- (16) Ως «υποδομές ψηφιακών υπηρεσιών» νοούνται δικτυακές υπηρεσίες παρεχόμενες ηλεκτρονικά, κατά κανόνα μέσω του Διαδικτύου, οι οποίες προσφέρουν διευρωπαϊκές διαλειτουργικές υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος και είναι χρήσιμες σε επιχειρήσεις, πολίτες ή/και κυβερνήσεις, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για την Κοινωνία της Πληροφορίας].
- (17) Ως «κεντρικές πλατφόρμες εξυπηρέτησης» νοούνται οι υπηρεσίες που προσδιορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για την Κοινωνία της Πληροφορίας].
- (18) Ως «καθολικές υπηρεσίες» νοούνται οι υπηρεσίες που προσδιορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για την Κοινωνία της Πληροφορίας].
- (19) Ως «υπηρεσίες λειτουργίας και συντήρησης» νοούνται οι υπηρεσίες που εξασφαλίζουν συνεχή λειτουργία ορισμένων υποδομών ψηφιακών υπηρεσιών, όπως καθορίζονται περαιτέρω στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για την Κοινωνία της Πληροφορίας].
- (20) Ως «εθνική ρυθμιστική αρχή» νοείται κάθε φορέας που προβλέπεται στο άρθρο 3 της οδηγίας 2002/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7^{ης} Μαρτίου 2002, σχετικά με κοινό κανονιστικό πλαίσιο για δίκτυα και υπηρεσίες ηλεκτρονικών επικοινωνιών (οδηγία-πλαίσιο)⁴¹.

Άρθρο 3 *Γενικοί στόχοι*

Η Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» καθιστά δυνατή την προετοιμασία και την υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος στο πλαίσιο της πολιτικής για τα διευρωπαϊκά δίκτυα στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών. Ειδικότερα, με τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» στηρίζεται η υλοποίηση έργων ανάπτυξης και κατασκευής νέων υποδομών ή η αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών. Προς το σκοπό αυτό, με τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» επιδιώκονται οι κάτωθι στόχοι:

⁴¹ ΕΕ L 108 της 24.4.2002, σ. 33.

- α) συμβολή στην ευφυή, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς οικονομική μεγέθυνση, με την ανάπτυξη σύγχρονων διευρωπαϊκών δικτύων υψηλών επιδόσεων, τα οποία θα προσφέρουν επομένως οικονομικά και κοινωνικά οφέλη σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση από άποψη ανταγωνιστικότητας, οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής εντός της ενιαίας αγοράς, και δημιουργούν περιβάλλον ευνοϊκότερο για ιδιωτικές και δημόσιες επενδύσεις με συνδυασμό των χρηματοδοτικών μέσων και της άμεσης χρηματοδοτικής στήριξης από την Ένωση και με την αξιοποίηση συνεργειών μεταξύ των τομέων. Το μέτρο αυτού του στόχου θα είναι το ύψος των δημοσίων και των ιδιωτικών επενδύσεων που θα διατεθούν σε έργα κοινού ενδιαφέροντος, και πιο συγκεκριμένα το ύψος των δημοσίων και των ιδιωτικών επενδύσεων σε έργα κοινού ενδιαφέροντος που υλοποιήθηκαν με χρηματοδοτικά μέσα βάσει του παρόντος κανονισμού·
- β) δυνατότητα για την Ένωση να επιτύχει τους στόχους της για μείωση των εκπομπών θερμοκηπικών αερίων⁴² κατά 20%, αύξηση της ενεργειακής απόδοσης κατά 20% και αύξηση του μεριδίου των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας κατά 20% μέχρι το 2020 και, ταυτόχρονα, εξασφάλιση μεγαλύτερης αλληλεγγύης μεταξύ κρατών μελών.

Άρθρο 4
Ειδικοί στόχοι ανά τομέα

1. Πέραν των γενικών στόχων που καθορίζονται στο άρθρο 3, η Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» πρέπει να συμβάλει στην επίτευξη των κάτωθι ειδικών ανά τομέα στόχων:
- α) Στον τομέα των μεταφορών, με τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» στηρίζονται έργα κοινού ενδιαφέροντος που συντελούν στην επίτευξη των κατωτέρω στόχων, όπως εξειδικεύονται περαιτέρω στο άρθρο 4 κανονισμού (ΕΕ) αριθ. xxxx/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ]:
- i) εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και των ελλειπόντων κρίκων, στόχος του οποίου το μέτρο εκπλήρωσης θα είναι ο αριθμός νέων και βελτιωμένων διασυνοριακών συνδέσεων και εξαλειφθέντων σημείων συμφόρησης σε άξονες μεταφορών που χρηματοδοτήθηκαν από τη ΔΣΕ·
 - ii) εξασφάλιση βιώσιμων και αποτελεσματικών μεταφορών μακροπρόθεσμα, στόχος του οποίου το μέτρο εκπλήρωσης θα είναι το μήκος του συμβατικού σιδηροδρομικού δικτύου στην ΕΕ των 27 και το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας στην ΕΕ των 27·
 - iii) βελτιστοποίηση της ενοποίησης και της διασύνδεσης των τρόπων μεταφοράς και αύξηση της διαλειτουργικότητας των μεταφορών. Το μέτρο εκπλήρωσης του στόχου αυτού θα είναι ο αριθμός λιμένων και αερολιμένων που θα συνδεθούν με το σιδηροδρομικό δίκτυο.
- β) Στον τομέα της ενέργειας, με τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» στηρίζονται έργα κοινού ενδιαφέροντος που συντελούν στην επίτευξη των κατωτέρω στόχων, όπως εξειδικεύονται περαιτέρω στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. xxxx/2012:

⁴² Εφόσον υφίστανται οι ορθοί όροι, έως 30%.

- i) προώθηση της περαιτέρω ενοποίησης της εσωτερικής αγοράς ενέργειας και της διαλειτουργικότητας των δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου διασυνοριακά, καθώς και εξασφάλιση σύνδεσης με το ευρωπαϊκό δίκτυο όλων των κρατών μελών, στόχος του οποίου το μέτρο εκπλήρωσης θα είναι ο αριθμός έργων τα οποία θα διασύνδεουν αποτελεσματικά τα δίκτυα των κρατών μελών και θα άρουν τα εσωτερικά σημεία συμφόρησης·
 - ii) ενίσχυση της ασφάλειας εφοδιασμού της Ένωσης, στόχος του οποίου το μέτρο εκπλήρωσης θα είναι η εξέλιξη της ανθεκτικότητας και της ασφάλειας των λειτουργιών του συστήματος, καθώς και ο αριθμός έργων που κατέστησαν δυνατή τη διαφοροποίηση των πηγών εφοδιασμού, των προμηθευόντων εταιρών και οδεύσεων εφοδιασμού·
 - iii) συμβολή στη βιώσιμη ανάπτυξη και την προστασία του περιβάλλοντος, ιδίως με την προώθηση της ένταξης της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στο δίκτυο μεταφοράς και με την ανάπτυξη δικτύων διοξειδίου του άνθρακα, στόχος του οποίου το μέτρο εκπλήρωσης θα είναι η ποσότητα της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές που μεταφέρεται από το σημείο παραγωγής σε μείζονα κέντρα κατανάλωσης και εγκαταστάσεις αποθήκευσης, καθώς και το σύνολο των εκπομπών CO₂ που θα αποφεύγονται με την κατασκευή έργων χρηματοδοτημένων από τη ΔΣΕ.
- γ) Στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, με τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» θα στηρίζονται έργα κοινού ενδιαφέροντος που συντελούν στην επίτευξη των κατωτέρω στόχων, όπως εξειδικεύονται περαιτέρω στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. xxx/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για την Κοινωνία της Πληροφορίας]:
- i) επιτάχυνση της ανάπτυξης ταχέων και υπερταχέων ευρυζωνικών δικτύων και η υιοθέτησή τους, και από τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ), στόχος του οποίου το μέτρο εκπλήρωσης θα είναι το επίπεδο ταχείας και υπερταχείας ευρυζωνικής κάλυψης και ο αριθμός νοικοκυριών που εγγράφηκαν συνδρομητές για ευρυζωνικές συνδέσεις άνω των 100 Mbps·
 - ii) προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των επιγραμμικών (on-line) εθνικών δημοσίων υπηρεσιών, καθώς και της πρόσβασης σε αυτά τα δίκτυα, στόχος του οποίου το μέτρο εκπλήρωσης θα είναι το ποσοστό πολιτών και επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν τις δημόσιες επιγραμμικές υπηρεσίες και η διαθεσιμότητα των υπηρεσιών αυτών διασυνοριακά.

Άρθρο 5
Προϋπολογισμός

1. Το χρηματοδοτικό κονδύλιο για την εκτέλεση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» για την περίοδο 2014 - 2020, ανέρχεται σε 50 000 000 000 ευρώ⁴³. Το ποσό αυτό κατανέμεται στους τομείς που αναφέρονται στο άρθρο 3 ως εξής:
 - α) μεταφορές: 31 694 000 000 ευρώ, από τα οποία 10 000 000 000 ευρώ θα μεταβιβασθούν από το Ταμείο Συνοχής για να διατεθούν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό σε κράτη μέλη επιλέξιμα για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής·
 - β) ενέργεια: 9 121 000.000 ευρώ·
 - γ) τηλεπικοινωνίες: 9 185 000 000 ευρώ.

2. Με αυτά τα χρηματοδοτικά κονδύλια για την εκτέλεση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» επιτρέπεται να καλύπτονται δαπάνες που αφορούν δραστηριότητες προπαρασκευής, παρακολούθησης, ελέγχου, οικονομικού ελέγχου και αξιολόγησης οι οποίες απαιτούνται άμεσα για τη διαχείριση του προγράμματος και την επίτευξη των στόχων του, και συγκεκριμένα μελέτες, συνεδριάσεις εμπειρογνομόνων, εφόσον σχετίζονται με τους γενικούς στόχους του παρόντος κανονισμού, δαπάνες συνδεδεμένες με δίκτυα ΤΟ εστιασμένα στην ανταλλαγή πληροφοριών, μαζί με όλες τις λοιπές δαπάνες τεχνικής και διοικητικής συνδρομής που ενδέχεται να απαιτηθούν για τη διαχείριση του προγράμματος.

Τα κονδύλια είναι επίσης δυνατόν να καλύπτουν τις δαπάνες τεχνικής και διοικητικής βοήθειας που χρειάζεται για να εξασφαλισθεί η μεταβατική κατάσταση μεταξύ του προγράμματος και των μέτρων που λαμβάνονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 680/2007⁴⁴. Εν ανάγκη, επιτρέπεται η εγγραφή πιστώσεων στον προϋπολογισμό πέραν του 2020 για να καλυφθούν παρεμφερείς δαπάνες, ώστε να καταστεί δυνατή η διαχείριση δράσεων που δεν έχουν ολοκληρωθεί μέχρι τα 31 Δεκεμβρίου 2020.

3. Ανάλογα με την κατά το άρθρο 26 παράγραφος 1 ενδιάμεση αξιολόγηση, η Επιτροπή μπορεί να μεταφέρει πιστώσεις μεταξύ των τομέων κατανομής που ορίζονται στην παράγραφο 1, εξαιρουμένου του ποσού των 10 000 000 000 ευρώ που θα μεταβιβασθούν από το Ταμείο Συνοχής για τη χρηματοδότηση έργων στον τομέα των μεταφορών σε κράτη μέλη επιλέξιμα για το Ταμείο Συνοχής.

⁴³ Όλα τα αριθμητικά στοιχεία παρέχονται σε σταθερές τιμές 2011. Τα αντίστοιχα ποσά, εκφρασμένα σε τρέχουσες τιμές, αναφέρονται στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο.

⁴⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 680/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, για καθορισμό των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής οικονομικής συνδρομής στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και ενέργειας, ΕΕ L 162 της 22.6.2007, σ. 1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΜΟΡΦΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 6 *Μορφές ενίσχυσης*

1. Η Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» θα εφαρμοσθεί με μία ή περισσότερες μορφές ενίσχυσης, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 [νέος δημοσιονομικός κανονισμός], και συγκεκριμένα με επιχορηγήσεις, συμβάσεις και χρηματοδοτικά μέσα.
2. Η Επιτροπή μπορεί να αναθέσει μέρος της εκτέλεσης της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» στους φορείς που καθορίζονται στο άρθρο 55 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 [νέος δημοσιονομικός κανονισμός].

Άρθρο 7 *Επιλεξιμότητα και όροι οικονομικής συνδρομής*

1. Επιλέξιμες για στήριξη με ενωσιακή ενίσχυση υπό μορφή επιχορηγήσεων, χρηματοδοτικών μέσων και συμβάσεων είναι μόνον οι δράσεις που συμβάλλουν στην υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ], (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για τις ενεργειακές προτεραιότητες] και (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για την Κοινωνία της Πληροφορίας].
2. Στον τομέα των μεταφορών, επιλέξιμες για στήριξη με ενωσιακή ενίσχυση υπό μορφή συμβάσεων και χρηματοδοτικών μέσων βάσει του παρόντος κανονισμού είναι μόνον δράσεις που συμβάλλουν στην υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ] και υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος. Επιλέξιμες για ενωσιακή ενίσχυση υπό μορφή επιχορήγησης με βάση τον παρόντα κανονισμό είναι μόνον οι ακόλουθες δράσεις:
 - α) δράσεις υλοποίησης του κεντρικού δικτύου σύμφωνα με το κεφάλαιο ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ], συμπεριλαμβανομένης της εγκατάστασης νέων τεχνολογιών και καινοτομιών σύμφωνα με το άρθρο 39 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ].
 - β) μελέτες για έργα κοινού ενδιαφέροντος, κατά το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ].
 - γ) υποστηρικτικές δράσεις για έργα κοινού ενδιαφέροντος, κατά το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχεία α) και δ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ].

- δ) υποστηρικτικές δράσεις των συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας σύμφωνα με το άρθρο 37 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ].
- ε) υποστηρικτικές δράσεις των εμπορευματικών μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 38 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ].
- στ) δράσεις για τη μείωση του θορύβου από τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές με μετασκευή του υπάρχοντος τροχαίου υλικού.
- ζ) υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος.

Οι δράσεις στον τομέα των μεταφορών που αφορούν διασυνοριακά τμήματα ή μέρος των εν λόγω τμημάτων είναι επιλέξιμες για ενωσιακή ενίσχυση εφόσον υφίσταται γραπτή συμφωνία σχετικά με την περάτωση των διασυνοριακών τμημάτων μεταξύ των οικείων κρατών μελών ή μεταξύ των οικείων κρατών μελών και τρίτων χωρών. Κατ'εξάιρεση, δεν διέρχεται από σύνορα, δεν απαιτείται η προαναφερόμενη γραπτή συμφωνία όταν πρόκειται για έργο αναγκαίο για τη σύνδεση με το δίκτυο γειτονικού κράτους μέλους ή τρίτης χώρας, το οποίο δεν διασχίζει όμως σύνορα.

Η επιχορήγηση έργων για τα οποία αναμένονται σημαντικές πηγές εσόδων από τους χρήστες θα διατίθεται πρωτίστως για την προετοιμασία των έργων, συγκεκριμένα για την αξιολόγηση των συμπράξεων (ΣΔΙΤ).

- 3. Στον τομέα της ενέργειας, οι ειδικοί όροι επιλεξιμότητας δράσεων υλοποίησης έργων κοινού ενδιαφέροντος για ενωσιακή ενίσχυση υπό μορφή επιχορήγησης και χρηματοδοτικών μέσων καθορίζονται στο άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για τις ενεργειακές προτεραιότητες].
- 4. Στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, όλες οι δράσεις υλοποίησης έργων κοινού ενδιαφέροντος και οι υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για την Κοινωνία της Πληροφορίας] είναι επιλέξιμες για ενωσιακή ενίσχυση υπό μορφή επιχορήγησης, σύμβασης και χρηματοδοτικών μέσων με βάση τον παρόντα κανονισμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Άρθρο 8

Μορφές επιχορήγησης και επιλέξιμο κόστος

- 1. Οι επιχορηγήσεις βάσει του παρόντος κανονισμού είναι δυνατόν να λάβουν οποιαδήποτε από τις μορφές που προβλέπονται στο άρθρο XXX του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/2012 [νέος δημοσιονομικός κανονισμός].

Στα προγράμματα εργασιών καθορίζονται οι μορφές επιχορήγησης που επιτρέπονται να διατεθούν για τη χρηματοδότηση των αντίστοιχων δράσεων.

2. Οι δαπάνες είναι επιλέξιμες από την ημερομηνία κατά την οποία υποβάλλεται η σχετική αίτηση ενίσχυσης. [Δαπάνες δράσεων που απορρέουν από έργα περιλαμβανόμενα στο πρώτο πολυετές πρόγραμμα είναι επιλέξιμες από την 1^η Ιανουαρίου 2014].
3. Επιλέξιμες είναι μόνον οι δαπάνες που προκύπτουν σε κράτη μέλη, εξαιρουμένης της περίπτωσης έργου κοινού ενδιαφέροντος που καλύπτει και το έδαφος τρίτων χωρών και εφόσον η δράση είναι απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων του συγκεκριμένου έργου.
4. Είναι επιλέξιμο στην ολότητά του το κόστος εξοπλισμού και υποδομής που θεωρείται κεφαλαιουχική δαπάνη από τον δικαιούχο.
5. Είναι επιλέξιμες δαπάνες για μελέτες με αντικείμενο την προστασία του περιβάλλοντος και τη συμμόρφωση προς το ενωσιακό κεκτημένο.
6. Δεν είναι επιλέξιμες δαπάνες για την αγορά γης.
7. Ο ΦΠΑ δεν είναι επιλέξιμο κόστος.
8. Οι κανόνες για την επιλεξιμότητα του κόστους με το οποίο επιβαρύνονται οι δικαιούχοι εφαρμόζονται τηρουμένων των αναλογιών στο κόστος με το οποίο επιβαρύνονται οι φορείς υλοποίησης.

Άρθρο 9 *Όροι συμμετοχής*

1. Προτάσεις επιτρέπεται να υποβληθούν από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, διεθνείς οργανισμούς, κοινές επιχειρήσεις, δημόσιες ή ιδιωτικές επιχειρήσεις ή φορείς εγκατεστημένους σε κράτη μέλη.
2. Προς το σκοπό αυτό, είναι δυνατόν να υποβάλλονται προτάσεις από οντότητες που δεν διαθέτουν νομική προσωπικότητα δυνάμει της οικείας εθνικής νομοθεσίας, υπό τον όρο ότι οι εκπρόσωποί τους έχουν την ικανότητα να αναλάβουν νομικές υποχρεώσεις για λογαριασμό τους και να προσφέρουν εγγύηση για την προστασία των οικονομικών συμφερόντων της Ένωσης, ισοδύναμη με εκείνη που παρέχουν τα νομικά πρόσωπα.
3. Προτάσεις που υποβάλλονται από φυσικά πρόσωπα δεν είναι επιλέξιμες.
4. Όταν είναι αναγκαίο να επιτευχθούν οι στόχοι συγκεκριμένου έργου κοινού ενδιαφέροντος, επιτρέπεται η συμμετοχή τρίτων χωρών και οντοτήτων σε δράσεις που συμβάλλουν στην υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος.

Δεν επιτρέπεται να λάβουν χρηματοδότηση με βάση τον παρόντα κανονισμό, εκτός εάν αυτό είναι απαραίτητο για να επιτευχθούν οι στόχοι συγκεκριμένου έργου κοινού ενδιαφέροντος.

Όταν είναι αναγκαίο να εφαρμοσθούν αποτελεσματικότερα σχετικές δράσεις που συμβάλλουν στην υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος σε τρίτες χώρες σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ], (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Ε], (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για τις ενεργειακές προτεραιότητες] και (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για την

Κοινωνία της Πληροφορίας], η χρηματοδότηση βάσει του παρόντος κανονισμού επιτρέπεται να ομαδοποιείται με τη χρηματοδότηση βάσει άλλων κανονισμών της Ένωσης. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει, με εκτελεστική πράξη, ενιαία δέσμη κανόνων εφαρμογής.

5. Η συμφωνία των κρατών μελών που αφορά η δράση συνοδεύει κάθε πρόταση για την παροχή επιχορήγησης, εξαιρουμένων των προτάσεων στον τομέα των τηλεπικοινωνιών και στον τομέα των μεταφορών όσον αφορά τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.
6. Τα πολυετή και τα ετήσια προγράμματα εργασιών προβλέπουν ενδεχομένως πρόσθετους ειδικούς κανόνες υποβολής προτάσεων.

Άρθρο 10 *Ποσοστά χρηματοδότησης*

1. Εξαιρουμένων των περιπτώσεων που προβλέπονται στο άρθρο XXX του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 [νέος δημοσιονομικός κανονισμός], οι προτάσεις επιλέγονται κατόπιν προσκλήσεων υποβολής προτάσεων βασιζόμενων στα προγράμματα εργασιών που αναφέρονται στο άρθρο 17.
2. Στον τομέα των μεταφορών:
 - α) όσον αφορά τις επιχορηγήσεις μελετών: το ποσό της ενωσιακής ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το 50% του επιλέξιμου κόστους·
 - β) όσον αφορά τις επιχορηγήσεις εργασιών:
 - i) σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές: το ποσό της ενωσιακής ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το 20% του επιλέξιμου κόστους· το ποσοστό χρηματοδότησης επιτρέπεται να αυξηθεί σε 30% για δράσεις εξάλειψης σημείων συμφόρησης· το ποσοστό χρηματοδότησης επιτρέπεται να αυξηθεί σε 40% για δράσεις που αφορούν διασυνοριακά τμήματα·
 - ii) συνδέσεις χερσαίων μεταφορών με λιμένες και αερολιμένες, δράσεις για τη μείωση του θορύβου από τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές με μετασκευή του υπάρχοντος τροχαίου υλικού, καθώς και για την ανάπτυξη λιμενικών και πολυτροπικών πλατφορμών: το ποσό της ενωσιακής ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το 20% του επιλέξιμου κόστους.
 - γ) όσον αφορά τις επιχορηγήσεις για συστήματα και υπηρεσίες διαχείρισης της κυκλοφορίας:
 - i) Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS): το ποσό της ενωσιακής ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το 50% του επιλέξιμου κόστους·
 - ii) συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, εμπορευματικές μεταφορές, ασφαλείς χώρους στάθμευσης στο κεντρικό οδικό δίκτυο, καθώς και δράσεις υποστήριξης της ανάπτυξης θαλασσίων αρτηριών: το ποσό της ενωσιακής ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το 20% του επιλέξιμου κόστους.

3. Στον τομέα της ενέργειας:
 - α) το ποσό της ενωσιακής ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το 50% του επιλέξιμου κόστους μελετών ή/και εργασιών·
 - β) Τα ποσοστά συγχρηματοδότησης επιτρέπεται να αυξηθούν σε 80 % κατ'άνωτατο όριο για δράσεις οι οποίες βασίζονται στα αποδεικτικά στοιχεία του άρθρου 15 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για τις ενεργειακές προτεραιότητες], παρέχουν υψηλή ασφάλεια εφοδιασμού σε επίπεδο περιφέρειας ή ΕΕ, ή ενισχύουν την αλληλεγγύη της Ένωσης ή περιλαμβάνουν πολύ καινοτόμες λύσεις.
4. Στον τομέα των τηλεπικοινωνιών:
 - α) δράσεις στον τομέα των ευρυζωνικών δικτύων: το ποσό της ενωσιακής ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το 50% του επιλέξιμου κόστους·
 - β) δράσεις στον τομέα των υπηρεσιών γενικής εφαρμογής: το ποσό της ενωσιακής ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το 75 % του επιλέξιμου κόστους·
 - γ) οι κεντρικές πλατφόρμες εξυπηρέτησης χρηματοδοτούνται κατά κανόνα με συμβάσεις. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, επιτρέπεται ενίσχυση με επιχορήγηση που καλύπτει έως το 100% του επιλέξιμου κόστους, με την επιφύλαξη της αρχής της συγχρηματοδότησης·
 - δ) υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος που περιλαμβάνουν χαρτογράφηση των υποδομών, διάδοση και τεχνική βοήθεια: το ποσό της ενωσιακής ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το 75% του επιλέξιμου κόστους.
5. Τα ποσοστά συγχρηματοδότησης που προαναφέρθηκαν επιτρέπεται να αυξάνονται κατά 10 ποσοστιαίες μονάδες για δράσεις που έχουν συνέργειες μεταξύ τομέων, συντελούν στην επίτευξη των στόχων μετριασμού της κλιματικής αλλαγής, στην αύξηση της ανθεκτικότητας στις κλιματικές μεταβολές ή στη μείωση των εκπομπών θερμοκηπικών αερίων. Η εν λόγω αύξηση δεν εφαρμόζεται για τα ποσοστά συγχρηματοδότησης που αναφέρονται στο άρθρο 11.
6. Το ύψος της ενίσχυσης που πρόκειται να χορηγηθεί στις επιλεχθείσες δράσεις διαμορφώνεται με βάση ανάλυση κόστους-οφέλους κάθε έργου, τη διαθεσιμότητα δημοσιονομικών πόρων και την ανάγκη μεγιστοποίησης της μόχλευσης που επιφέρει η χρηματοδότηση της ΕΕ.

Άρθρο 11

Ειδικές προσκλήσεις για τη χρηματοδότηση με κονδύλια από το Ταμείο Συνοχής στον τομέα των μεταφορών

1. Για το ποσό των 1 000 000 000 ευρώ που μεταβιβάζεται από το Ταμείο Συνοχής [κανονισμός XXX άρθρο XX] για να διατεθεί σε κράτη μέλη επιλέξιμα για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής, προκηρύσσονται ειδικές προσκλήσεις υποβολής προτάσεων για την υλοποίηση έργων του κεντρικού δικτύου αποκλειστικά σε κράτη μέλη επιλέξιμα για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής.

2. Για τις εν λόγω ειδικές προσκλήσεις υποβολής προτάσεων, ισχύουν οι εφαρμοστέοι κατά τον παρόντα κανονισμό κανόνες για τον τομέα των μεταφορών . Κατά την εκτέλεση των προσκλήσεων αυτών, δίδεται η μέγιστη δυνατή προτεραιότητα σε έργα τα οποία πληρούν τα κριτήρια για τις εθνικές πιστώσεις στο πλαίσιο του Ταμείου Συνοχής.
3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 10, όσον αφορά το ποσό των 10 000 000 000 ευρώ που μεταβιβάζεται από το Ταμείο Συνοχής [κανονισμός XXX άρθρο XX] για να διατεθεί σε κράτη μέλη επιλέξιμα για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής, τα μέγιστα ποσοστά χρηματοδότησης είναι εκείνα που ισχύουν για το Ταμείο Συνοχής και αναφέρονται στο άρθρο 22 και στο άρθρο 110 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 [κανονισμός για τη θέσπιση κοινών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, το Ταμείο Συνοχής, το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας που έχουν ενταχθεί στο κοινό στρατηγικό πλαίσιο, και για τη θέσπιση γενικών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ταμείο Συνοχής, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1083/2006]⁴⁵ για τις κάτωθι δράσεις:
 - α) όσον αφορά τις επιχορηγήσεις μελετών:
 - β) όσον αφορά τις επιχορηγήσεις εργασιών:
 - i) σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές·
 - ii) δράσεις στήριξης των διασυνοριακών οδικών τμημάτων·
 - iii) συνδέσεις χερσαίων μεταφορών με λιμένες και αερολιμένες, ανάπτυξη πολυτροπικών και λιμενικών πλατφορμών·
 - γ) όσον αφορά τις επιχορηγήσεις για συστήματα και υπηρεσίες διαχείρισης της κυκλοφορίας:
 - i) το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS)·
 - ii) συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Άρθρο 12

Ακύρωση, μείωση, αναστολή και λήξη της επιχορήγησης

1. Η Επιτροπή ακυρώνει, εξαιρουμένων δεόντως αιτιολογημένων περιπτώσεων, το ποσό της ενίσχυσης που χορηγήθηκε για δράσεις οι οποίες δεν άρχισαν εντός ενός έτους από την ημερομηνία έναρξης της δράσης που καθορίζεται στους όρους χορήγησης της το ποσό της ενωσιακής ενίσχυσης.
2. Η Επιτροπή δύναται να αναστείλει, να μειώσει, να ανακτήσει ή να παύσει την ενίσχυση σύμφωνα με τους όρους του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 [νέος δημοσιονομικός κανονισμός] ιδίως:

⁴⁵ COM(2011) 615 τελικό.

- α) σε περίπτωση που διαπράχθηκε παρατυπία κατά την εκτέλεση δράσης όσον αφορά τις διατάξεις του δικαίου της Ένωσης·
 - β) σε περίπτωση αθέτησης των όρων χορήγησης της το ποσό της ενίσχυσης, ιδίως αν επήλθε χωρίς την έγκριση της Επιτροπής σημαντική αλλαγή που επηρεάζει τη φύση του έργου ή της δράσης·
 - γ) μετά από αξιολόγηση της προόδου του έργου, ιδίως σε περίπτωση μεγάλων καθυστερήσεων κατά την υλοποίηση της δράσης·
3. Η Επιτροπή δύναται να ζητήσει την επιστροφή της το ποσό της ενίσχυσης που χορηγήθηκε, εάν εντός δύο ετών από την ημερομηνία περάτωσης που καθορίζεται στους όρους χορήγησης της ενίσχυσης, δεν έχει ολοκληρωθεί η υλοποίηση της επιχορηγούμενης δράσης.
4. Προτού η Επιτροπή λάβει οιαδήποτε από τις αποφάσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3, εξετάζει τη συγκεκριμένη περίπτωση και ενημερώνει τους δικαιούχους, ώστε να υποβάλουν ενδεχομένως τις παρατηρήσεις τους εντός τακτής προθεσμίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Άρθρο 13 *Συμβάσεις*

1. Οι διαδικασίες δημοσίων συμβάσεων που ακολουθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ή ένας από τους φορείς κατά το άρθρο 6 παράγραφος 2 που ενεργεί για ίδιο λογαριασμό ή από κοινού με κράτη μέλη:
- α) επιτρέπεται να περιλαμβάνουν ειδικούς όρους όπως ο τόπος εκτέλεσης δραστηριοτήτων που αφορά η σύμβαση, εφόσον αυτό αιτιολογείται δεόντως από τους στόχους των δράσεων και με την προϋπόθεση ότι αυτοί οι ειδικοί όροι δεν παραβιάζουν τις αρχές περί δημοσίων συμβάσεων·
 - β) είναι δυνατόν να επιτρέπουν την ανάθεση πολλαπλών συμβάσεων με την ίδια διαδικασία («πολλαπλές συμβάσεις»).
2. Εφόσον αιτιολογείται δεόντως και είναι απαραίτητο για την εκτέλεση των δράσεων, η παράγραφος 1 εφαρμόζεται επίσης σε διαδικασίες σύναψης συμβάσεων εκτελούμενες από δικαιούχους επιχορηγήσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΜΕΣΑ

Άρθρο 14

Είδη χρηματοδοτικών μέσων

1. Επιτρέπεται η χρήση χρηματοδοτικών μέσων που συστήνονται σύμφωνα με τον VIII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXXX/2012 [νέος δημοσιονομικός κανονισμός 2012], ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβαση στη χρηματοδότηση για τις οντότητες που εκτελούν δράσεις οι οποίες συμβάλλουν στην υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος κατά τους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012, (ΕΕ) αριθ. XXX 2012 και (ΕΕ) αριθ. XXX/2012, και η επίτευξη των στόχων τους. Τα χρηματοδοτικά μέσα βασίζονται σε εκ των προτέρων αξιολόγηση των ατελειών της αγοράς ή περιπτώσεων μη ικανοποιητικής αξιοποίησης επενδύσεων, και των αναγκών επενδύσεων.
2. Τα χρηματοδοτικά μέσα που έχουν συσταθεί βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 680/2007 επιτρέπεται να συγχωνεύονται, κατά περίπτωση, με χρηματοδοτικά μέσα που έχουν δημιουργηθεί στο πλαίσιο της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη».
3. Επιτρέπεται η χρήση των κάτωθι χρηματοδοτικών μέσων:
 - α) μέσα παροχής ιδίων κεφαλαίων, όπως επενδυτικά ταμεία εστιασμένα στην παροχή κεφαλαίων επιχειρηματικού κινδύνου για δράσεις που συμβάλλουν στην υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος·
 - β) δάνεια ή/και εγγυήσεις που υποστηρίζονται από άλλα μέσα επιμερισμού του κινδύνου, συμπεριλαμβανομένου μηχανισμού ομολόγων έργου, τα οποία εκδίδει χρηματοπιστωτικός οργανισμός από ίδιους πόρους και με τη συνεισφορά της Ένωσης στη σύσταση προβλέψεων ή/και διάθεση κεφαλαίων·
 - γ) κάθε άλλο χρηματοδοτικό μέσο.

Άρθρο 15

Όροι χορήγησης ενίσχυσης από χρηματοδοτικό μέσο

1. Οι στηριζόμενες από χρηματοδοτικό μέσο δράσεις επιλέγονται κατά χρονολογική σειρά υποβολής τους και ανάλογα με την επιδιωκόμενη ανά τομέα διαφοροποίηση κατά τα άρθρα 3 και 4, καθώς και ανάλογα με τη βαθμιαία γεωγραφική διαφοροποίηση μεταξύ κρατών μελών.
2. Η Ένωση, οποιοδήποτε κράτος μέλος και άλλος επενδυτής επιτρέπεται να παρέχουν ενίσχυση επιπρόσθετη των συνεισφορών που λαμβάνονται από τα χρηματοδοτικά μέσα, με την προϋπόθεση ότι η Επιτροπή συμφωνεί σε τυχόν αλλαγές των κριτηρίων επιλεξιμότητας των δράσεων ή/και της επενδυτικής στρατηγικής του μέσου, οι οποίες είναι ίσως αναγκαίες λόγω της πρόσθετης συνεισφοράς.
3. Σκοπός των χρηματοδοτικών μέσων είναι διαφυλαχθεί η αξία των στοιχείων ενεργητικού που χορηγούνται από τον προϋπολογισμό της Ένωσης. Τα χρηματοδοτικά μέσα είναι δυνατόν να

έχουν αποδόσεις σε αποδεκτά επίπεδα, ώστε να εκπληρώνονται οι στόχοι άλλων εταιρών ή επενδυτών.

4. Τα χρηματοδοτικά μέσα επιτρέπεται να συνδυάζονται με επιχορηγήσεις από τον προϋπολογισμό της Ένωσης, καθώς και με επιχορηγήσεις βάσει του παρόντος κανονισμού.
5. Τα προγράμματα εργασιών είναι δυνατόν να περιέχουν πρόσθετους όρους ανάλογα με τις ειδικές ανάγκες ανά τομέα.
6. Σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 [νέος δημοσιονομικός κανονισμός], έσοδα και επιστροφές στο πλαίσιο χρηματοδοτικού μέσου αποδίδονται στο ίδιο χρηματοδοτικό μέσο. Για χρηματοδοτικά μέσα που έχουν ήδη συσταθεί βάσει του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για την περίοδο 2007-2013, τα έσοδα και οι επιστροφές που προκύπτουν από δραστηριότητες, οι οποίες άρχισαν την προηγούμενη περίοδο αποδίδονται στο χρηματοδοτικό μέσο της περιόδου 2014-2020.

Άρθρο 16

Δράσεις σε τρίτες χώρες,

Δράσεις σε τρίτες χώρες είναι δυνατόν να χρηματοδοτηθούν από χρηματοδοτικά μέσα, εφόσον είναι αναγκαίες για την υλοποίηση έργου κοινού ενδιαφέροντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ, ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ

Άρθρο 17

Πολυετή ή/και ετήσια προγράμματα εργασιών

1. Η Επιτροπή εγκρίνει πολυετή και ετήσια προγράμματα εργασιών για κάθε τομέα. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να εγκρίνει πολυετή και ετήσια προγράμματα εργασιών τα οποία καλύπτουν περισσότερους από έναν τομείς. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 24 παράγραφος 2.
2. Το πολυετές πρόγραμμα εργασιών επανεξετάζεται τουλάχιστον στα μέσα της περιόδου εφαρμογής του. Εφόσον είναι αναγκαίο, η Επιτροπή αναθεωρεί το πολυετές πρόγραμμα εργασιών με εκτελεστική πράξη. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 24 παράγραφος 2.
3. Εγκρίνεται πολυετές πρόγραμμα εργασιών στον τομέα των μεταφορών για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που αναφέρονται στο μέρος I του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.

Το ύψος του δημοσιονομικού κονδυλίου κυμαίνεται μεταξύ 80% και 85% των δημοσιονομικών πόρων που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α).
4. Στα πολυετή προγράμματα εργασιών στον τομέα της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών προβλέπεται ο στρατηγικός προσανατολισμός των έργων κοινού ενδιαφέροντος και ενδέχεται να περιλαμβάνονται ειδικά έργα κοινού ενδιαφέροντος.

5. Τα ανά τομέα ετήσια προγράμματα εργασιών, για τις μεταφορές, την ενέργεια και τις τηλεπικοινωνίες, εκδίδονται για έργα κοινού ενδιαφέροντος που δεν περιλαμβάνονται στα πολυετή προγράμματα.
6. Η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία της παραγράφου 1, κατά την εκπόνηση των πολυετών και των ετήσιων προγραμμάτων ανά τομέα καθορίζει τα κριτήρια επιλογής και ανάθεσης σύμφωνα με τις διατάξεις που προβλέπονται:
 - α) για τις μεταφορές, στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ].
 - β) για την ενέργεια, στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για τις διευρωπαϊκές υποδομές ενέργειας].
 - γ) για τις τηλεπικοινωνίες, στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. XXXX/2012 [κατευθυντήριες γραμμές για την Κοινωνία της Πληροφορίας].
7. Τα προγράμματα εργασιών συντονίζονται ώστε να αξιοποιούνται οι συνέργειες που δημιουργούνται μεταξύ των τομέων των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών, ιδίως σε πεδία όπως τα ευφυή ενεργειακά δίκτυα, η ηλεκτροκίνηση, τα ευφυή και βιώσιμα συστήματα μεταφορών ή η κοινή δουλειά διέλευσης. Επιτρέπεται η πρόσκληση υποβολής προτάσεων που καλύπτουν πολλούς τομείς.

Άρθρο 18 *Ετήσιες δόσεις*

Οι δημοσιονομικές δεσμεύσεις επιτρέπεται να κατανέμονται σε ετήσιες δόσεις. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή δεσμεύει κάθε χρόνο τις ετήσιες δόσεις λαμβάνοντας υπόψη την πρόοδο των χρηματοδοτούμενων δράσεων, τις εκτιμώμενες ανάγκες και τον διαθέσιμο προϋπολογισμό.

Το ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα της δέσμευσης των διαφόρων ετήσιων δόσεων κοινοποιείται στους δικαιούχους επιχορήγησης και, στην περίπτωση χρηματοδοτικών μέσων, στα ενδιαφερόμενά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

Άρθρο 19 *Μεταφορά ετήσιων πιστώσεων*

Πιστώσεις που δεν έχουν χρησιμοποιηθεί έως το τέλος του οικονομικού έτους για το οποίο είχαν εγγραφεί μεταφέρονται αυτομάτως κατά ένα έτος.

Άρθρο 20 *Πράξεις κατ'εξουσιοδότηση*

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ'εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 25 για την προσθήκη ή την τροποποίηση των καταλόγων του παραρτήματος.

Άρθρο 21
Ευθύνη δικαιούχων και κρατών μελών

Εντός του πεδίου των οικείων αρμοδιοτήτων τους και με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που υπέχουν οι δικαιούχοι βάσει των όρων που διέπουν τις επιχορηγήσεις, οι δικαιούχοι και τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για την υλοποίηση των έργων κοινού ενδιαφέροντος για τα οποία λαμβάνουν ενίσχυση από την Ένωση βάσει του παρόντος κανονισμού.

Σε στενή συνεργασία με την Επιτροπή τα κράτη μέλη διενεργούν, ιδίως για έργα στους τομείς των μεταφορών και της ενέργειας, τεχνική παρακολούθηση και οικονομικό έλεγχο των δράσεων και πιστοποιούν την υπόσταση και τη συμβατότητα των δαπανών που προκύπτουν για έργα ή μέρη αυτών. Τα κράτη μέλη δύνανται να ζητούν τη συμμετοχή της Επιτροπής στους επιτόπιους ελέγχους.

Όσον αφορά ιδίως τις τηλεπικοινωνίες, οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές καταβάλλουν κάθε προσπάθεια προκειμένου να διασφαλίζουν την απαιτούμενη ασφάλεια δικαίου και όρους επένδυσης που διευκολύνουν την υλοποίηση των χρηματοδοτούμενων από την Ένωση έργων βάσει του παρόντος κανονισμού.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν συνεχώς την Επιτροπή, εάν είναι δυνατόν μέσω των διαδραστικών συστημάτων γεωγραφικών και τεχνικών πληροφοριών, το οποίο στην περίπτωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών είναι το TENtec, σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται στην υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος και με τις επενδύσεις που πραγματοποιούνται προς το σκοπό αυτό, καθώς και για το ύψος χρηματοδότησης προς επίτευξη στόχων σχετικών με την κλιματική αλλαγή.

Άρθρο 22
Συμμόρφωση προς τις πολιτικές και τη νομοθεσία της Ένωσης

Χρηματοδότηση βάσει του παρόντος κανονισμού χορηγείται μόνον για δράσεις σύμφωνες με την νομοθεσία και τις αντίστοιχες πολιτικές της Ένωσης.

Άρθρο 23
Προστασία των οικονομικών συμφερόντων της Ένωσης

1. Κατά την υλοποίηση δράσεων χρηματοδοτούμενων βάσει του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή λαμβάνει κατάλληλα μέτρα που εξασφαλίζουν την προστασία των οικονομικών συμφερόντων της Ένωσης με την εφαρμογή προληπτικών μέτρων κατά της απάτης, της διαφθοράς και κάθε άλλης παράνομης δραστηριότητας, με τη διενέργεια αποτελεσματικών ελέγχων και, σε περίπτωση παρατυπιών, με την ανάκτηση των αχρεωστήτως καταβληθέντων ποσών και, εφόσον χρειασθεί, με την επιβολή αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών κυρώσεων.
2. Η Επιτροπή ή οι εκπρόσωποί της και το Ελεγκτικό Συνέδριο έχουν την εξουσία ελέγχου, βάσει εγγράφων και επιτόπιων ελέγχων, η οποία ασκείται σε όλους τους δικαιούχους επιχορηγήσεων, φορείς υλοποίησης, εργολάβους και υπεργολάβους που έλαβαν ενωσιακά κονδύλια.
3. Η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF) εξουσιοδοτείται να διενεργεί επιτόπιους ελέγχους και επιθεωρήσεις οικονομικών φορέων τους οποίους αφορά, άμεσα ή

έμμεσα, η χρηματοδότηση, σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζει ο κανονισμός (Ευρατόμ, ΕΚ) αριθ. 2185/96 του Συμβουλίου, της 11^{ης} Νοεμβρίου 1996, σχετικά με τους ελέγχους και εξακριβώσεις που διεξάγει επιτοπίως η Επιτροπή με σκοπό την προστασία των οικονομικών συμφερόντων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων από απάτες και λοιπές παρατυπίες⁴⁶, για τη διαπίστωση απάτης, διαφθοράς ή άλλης παράνομης δραστηριότητας κατά των οικονομικών συμφερόντων της Ένωσης, σε σχέση με συμφωνία ή απόφαση επιχορήγησης ή σύμβαση ενωσιακής χρηματοδότησης.

4. Με την επιφύλαξη των προηγούμενων παραγράφων, στις συμφωνίες συνεργασίας με τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμούς και στις αποφάσεις και τις συμβάσεις επιχορήγησης που απορρέουν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού προβλέπεται ρητά η διενέργεια των εν λόγω οικονομικών ελέγχων, επιτόπιων ελέγχων και επιθεωρήσεων από την Επιτροπή, το Ελεγκτικό Συνέδριο και την OLAF.

ΤΙΤΛΟΣ II

ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 24 *Επιτροπές*

1. Η Επιτροπή επικουρείται από συντονιστική επιτροπή της Διευκόλυνσης. Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Η επιτροπή είναι αρμόδια για την οριζόντια εξέταση των προγραμμάτων εργασιών που αναφέρονται στο άρθρο 18 με σκοπό να εξασφαλίζεται συνοχή και εντοπισμός και αξιοποίηση των συνεργειών μεταξύ τομέων.

Άρθρο 25 *Άσκηση των κατ'εξουσιοδότηση αρμοδιοτήτων*

1. Η εξουσία έκδοσης πράξεων κατ'εξουσιοδότηση ανατίθεται στην Επιτροπή σύμφωνα με τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η εξουσία που αναφέρεται στο άρθρο 20 ανατίθεται στην Επιτροπή επ'αόριστον αρχής γενομένης από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.
3. Η εξουσία που αναφέρεται στο άρθρο 20 είναι δυνατόν να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει λήξη της ανάθεσης εξουσίας που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Η εν λόγω απόφαση ανάκλησης αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής*

⁴⁶ ΕΕ L 292 της 15.11.1996, σ. 2.

Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που καθορίζεται στην απόφαση. Η απόφαση δεν θίγει την εγκυρότητα καμίας από τις ήδη ισχύουσες κατ'εξουσιοδότηση πράξεις.

4. Μόλις εκδώσει πράξη κατ'εξουσιοδότηση, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
5. Πράξη κατ'εξουσιοδότηση που εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 20 αρχίζει να ισχύει μόνο εάν εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο δεν φέρουν αντίρρηση ούτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν προτίθενται να προβάλουν αντίρρηση. Η ανωτέρω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 26 *Αξιολόγηση*

1. Το αργότερο έως τα μέσα του 2018, η Επιτροπή συντάσσει έκθεση αξιολόγησης με αντικείμενο την επίτευξη των στόχων όλων των μέτρων (ως προς τα αποτελέσματα και τις επιπτώσεις), την αποδοτική αξιοποίηση των πόρων και ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία τους, προκειμένου να λάβει απόφαση ανανέωσης, τροποποίησης ή αναστολής των μέτρων. Η αξιολόγηση αφορά επίσης την έκταση της απλούστευσης, την εσωτερική και εξωτερική συνοχή της, τη συνεχιζόμενη συνάφεια όλων των στόχων, καθώς και τη συμβολή των μέτρων στην επίτευξη των προτεραιοτήτων της Ένωσης για ευφυή και βιώσιμη οικονομική μεγέθυνση χωρίς αποκλεισμούς. Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης συνεκτιμώνται στις μακροπρόθεσμες επιπτώσεις των μέτρων που έχουν προηγηθεί.
2. Η Επιτροπή πραγματοποιεί εκ των υστέρων αξιολόγηση σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη και τους δικαιούχους. Στην εκ των υστέρων αξιολόγηση εξετάζονται η αποτελεσματικότητα και η απόδοση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» και ο αντίκτυπός της στην οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή, καθώς και η συμβολή της στην επίτευξη των προτεραιοτήτων της Ένωσης για ευφυή και βιώσιμη οικονομική μεγέθυνση χωρίς αποκλεισμούς. Η εκ των υστέρων αξιολόγηση τεκμηριώνει απόφαση ενδεχόμενης ανανέωσης, τροποποίησης ή αναστολής επακόλουθων μέτρων.
3. Στις αξιολογήσεις συνεκτιμάται η σημειούμενη πρόοδος με βάση τους δείκτες επιδόσεων που αναφέρονται στα άρθρα 3 και 4.
4. Η Επιτροπή διαβιβάζει τα συμπεράσματα αυτών των αξιολογήσεων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών.
5. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη, με τη βοήθεια άλλων πιθανών δικαιούχων, δύνανται να προβαίνουν σε αξιολόγηση των μεθόδων εκτέλεσης των έργων, καθώς και των επιπτώσεων της υλοποίησής τους, για να κρίνουν εάν επιτεύχθηκαν οι στόχοι, καθώς και οι στόχοι που σχετίζονται με την προστασία του περιβάλλοντος.
6. Η Επιτροπή δύναται να ζητήσει από δικαιούχο κράτος μέλος που εμπλέκεται σε έργο κοινού ενδιαφέροντος να της υποβάλει ειδική αξιολόγηση των δράσεων και των αντίστοιχων έργων

που χρηματοδοτούνται βάσει του παρόντος κανονισμού ή, αναλόγως, να της παρέχει τις πληροφορίες και τη συνδρομή που απαιτούνται για να προβεί η ίδια στην αξιολόγηση των έργων αυτών.

Άρθρο 27

Πληροφόρηση, επικοινωνία και δημοσιότητα

1. Οι δικαιούχοι και, κατά περίπτωση, τα οικεία κράτη μέλη, μεριμνούν ώστε να δίδεται επαρκής δημοσιότητα στην χορηγούμενη με βάση τον παρόντα κανονισμό ενίσχυση, ώστε το ευρύ κοινό να ενημερώνεται για τον ρόλο της Ένωσης στην υλοποίηση των έργων.
2. Η Επιτροπή οργανώνει δράσεις πληροφόρησης και επικοινωνίας για τα έργα που χρηματοδοτούνται από τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» και τα αποτελέσματά τους. Επιπλέον, ο προϋπολογισμός που διατίθεται για την επικοινωνία βάσει του παρόντος κανονισμού καλύπτει επίσης την επικοινωνία σχετικά με τις προτεραιότητες πολιτικής της Ένωσης⁴⁷.

Άρθρο 28

Μεταβατικές διατάξεις

Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τη συνέχιση ή την τροποποίηση, ούτε την πλήρη ή τη μερική ακύρωση, των σχετικών έργων, μέχρι τη λήξη τους, ή της ενίσχυσης που έχει εγκρίνει η Επιτροπή βάσει των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και (ΕΚ) 2236/95, ή οποιουδήποτε άλλου νομοθετήματος που διέπει την εν λόγω ενίσχυση στις 31 Δεκεμβρίου 2013, το οποίο, συνεπώς, εξακολουθεί να διέπει τις σχετικές δράσεις μέχρι τη λήξη τους.

Άρθρο 29

Κατάργηση

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 28 του παρόντος κανονισμού, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 680/2007 καταργείται από 1^{ης} Ιανουαρίου 2014.

Άρθρο 30

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την 1^η Ιανουαρίου 2014.

⁴⁷ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών – Προϋπολογισμός για την «Ευρώπη 2020» Μέρος II Ενιαία αγορά για την Ευρώπη του 21ου αιώνα COM(2020) 2011 τελικό της 29.6. 2011, σ. 7.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

, [...]

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΜΕΡΟΣ Ι: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

α) Οριζόντιες προτεραιότητες

Καινοτόμος Διαχείριση & Υπηρεσίες	<i>Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός - SESAR</i>
Καινοτόμος Διαχείριση & Υπηρεσίες	<i>Συστήματα Διαχείρισης Κυκλοφορίας στις οδικές, σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές (ΕΣΜ, ERTMS και ΥΠΕΝ)</i>
Καινοτόμος Διαχείριση & Υπηρεσίες	<i>Λιμένες και αερολιμένες του κεντρικού δικτύου</i>

Διάδρομοι κεντρικού δικτύου

1. Διάδρομος Βαλτικής - Αδριατικής

Ελσίνκι – Ταλλίν – Ρίγα – Kaunas – Βαρσοβία – Katowice
Gdynia – Katowice
Katowice – Ostrava – Μπρνο- Βιέννη
Katowice – Žilina – Μπρατισλάβα – Βιέννη
Βιέννη – Γκρατς – Klagenfurt – Villach – Udine – Βενετία – Μπολόνια – Ραβέννα

Προκαθορισμένα τμήματα	Τρόπος μεταφοράς	Περιγραφή/ημερομηνίες
Ελσίνκι - Tallinn	Λιμένες, θαλάσσιες αρτηρίες	διασυνδέσεις λιμένων, (περαιτέρω) ανάπτυξη πολυτροπικών πλατφορμών και των διασυνδέσεών τους, θαλάσσιες αρτηρίες (συμπεριλαμβανομένης της παραγωγικής ικανότητας)
Ταλλίν - Ρίγα - Kaunas - Βαρσοβία	Σιδηροδρ. μεταφορές	(λεπτομερείς) μελέτες για νέα πλήρως διαλειρουργική γραμμή με το εύρος της Διεθνούς Ένωσης Σιδηροδρόμων· οι εργασίες για νέα γραμμή θα αρχίσουν πριν το 2020· διασυνδέσεις σιδηροδρόμων – αερολιμένων/λιμένων
Gdynia – Katowice	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Gdynia, Γκντανσκ	Λιμένες	διασυνδέσεις λιμένων, (περαιτέρω) ανάπτυξη πολυτροπικών πλατφορμών
Gdynia – Katowice	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση

Katowice - Ostrava - Μπρνο – Βιέννη & Katowice - Žilina – Μπρατισλάβα - Βιέννη	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση, ιδίως των διασυνοριακών τμημάτων Πολωνίας-Τσεχικής Δημοκρατίας, Πολωνίας-Σλοβακίας και Σλοβακίας-Αυστρίας· (περαιτέρω) ανάπτυξη πολυτροπικών πλατφορμών
Βιέννη - Γκρατς - Klagenfurt - Udine – Βενετία – Ραβέννα	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση και εργασίες υπό εκτέλεση (περαιτέρω) ανάπτυξη πολυτροπικών πλατφορμών
Τεργέστη, Venice, Ραβέννα	Λιμένες	διασυνδέσεις λιμένων, (περαιτέρω) ανάπτυξη πολυτροπικών πλατφορμών

2. Βαρσοβία – Βερολίνο – Άμστερνταμ/Ρότερνταμ – Felixstowe – Midlands

Σύνορα – Βαρσοβία – Πόζναν – Φρανκφούρτη/Oder – Βερολίνο – Ανόβερο – Osnabrück – Enschede – Ουτρέχτη – Άμστερνταμ/Ρότερνταμ – Felixstowe – Μπέρμιγχαμ/Μάντσεστερ – Λίβερπουλ

Προκαθορισμένα τμήματα	Τρόπος μεταφοράς	Περιγραφή/ημερομηνίες
Σύνορα - Βαρσοβία- Poznań – γερμανική μεθόριος	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση υπάρχουσας γραμμής, μελέτες για γραμμή υψηλής ταχύτητας
Πολωνική μεθόριος – Βερολίνο – Ανόβερο - Άμστερνταμ/Ρότερνταμ	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση διαφόρων τμημάτων (Άμστερνταμ – Ουτρέχτη - Arnhem Ανόβερο – Βερολίνο)
Διώρυγες Δυτ. Γερμανίας, Mittellandkanal, Ανόβερο – Μαγδεμβούργο - Βερολίνο	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	αναβάθμιση
Κλεισιάδες του Άμστερνταμ	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες υπό εκτέλεση
Felixstowe – Midlands	Σιδηρ., λιμενικές, πολυτροπικές πλατφόρμες	διασυνδέσεις λιμένων και πολυτροπικές πλατφόρμες

3. Διάδρομος Μεσογείου

Algeciras – Μαδρίτη – Tarragona
 Σεβίλλη – Βαλένθια – Tarragona
 Tarragona – Βαρκελώνη – Περπινιάν – Λυών – Τορίνο – Μιλάνο – Βενετία – Λουμπλιάνα – Βουδαπέστη –
 σύνορα Ουκρανίας

Προκαθορισμένα τμήματα	Τρόπος μεταφοράς	Περιγραφή/ημερομηνίες
------------------------	------------------	-----------------------

Algeciras - Μαδρίτη	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες υπό εκτέλεση, έναρξη εργασιών πριν το 2015, οι οποίες θα ολοκληρωθούν το 2020.
Σεβίλλη - Antequera - Γρανάδα - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Βαλένθια	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και εργασίες
Βαλένθια – Tarragona - Βαρκελώνη	Σιδηροδρ. μεταφορές	κατασκευή μεταξύ 2014 - 2020
Βαρκελώνη	Λιμένες	διασυνδέσεις σιδηροδρόμων με λιμένα και αερολιμένα
Βαρκελώνη - Περπινιάν	Σιδηροδρ. μεταφορές	διασυνοριακό τμήμα, εργασίες υπό εκτέλεση, νέα γραμμή που θα ολοκληρωθεί έως το 2015, αναβάθμιση υπάρχουσας γραμμής
Περπινιάν - Μονπελιέ	Σιδηροδρ. μεταφορές	παρακαμπτήριος Nîmes - Μονπελιέ σε κυκλοφορία το 2017, γραμμή Μονπελιέ – Περπινιάν το 2020
Λυών - Τορίνο	Σιδηροδρ. μεταφορές	διασυνοριακό τμήμα, έναρξη εργασιών έδρασης της σήραγγας πριν το 2020· μελέτες οδών εισόδου
Μιλάνο - Brescia	Σιδηροδρ. μεταφορές	μερική αναβάθμιση, μερική νέα γραμμή υψηλής ταχύτητας
Brescia - Βενετία - Τεργέστη	Σιδηροδρ. μεταφορές	έναρξη εργασιών πριν το 2014 σε διάφορα τμήματα
Μιλάνο - Μάντοβα - Βενετία - Τεργέστη	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες, αναβάθμιση, εργασίες
Τεργέστη - Divača	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και μερική αναβάθμιση υπό εκτέλεση· διασυνοριακό τμήμα που θα ολοκληρωθεί μετά το 2020
Koper - Divača - Λουμπλιάνα - Maribor	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και αναβάθμιση/εν μέρει νέα γραμμή
Κόμβος Λουμπλιάνα	Σιδηροδρ. μεταφορές	σιδηροδρ. κόμβος Λουμπλιάνα, και πολυτροπική πλατφόρμα· σιδηροδρομική σύνδεση αερολιμένα
Maribor - Zalačdönö	Σιδηροδρ. μεταφορές	διασυνοριακό τμήμα: μελέτες, έναρξη εργασιών πριν το 2020
Boba- Szekesferhervar	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Βουδαπέστη-Miskolc-σύνορα Ουκρανίας	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση

4. Αμβούργο – Rostock – Κωσταντζα – Μπουργκάς/τουρκική μεθόριος – Πειραιάς – Λευκωσία

Αμβούργο / Rostock- Βερολίνο – Πράγα – Μπρνο – Μπρατισλάβα – Βουδαπέστη – Arad -Τιμισούρα – Σόφια

Σόφια – Μπουργκάς/τουρκική μεθόριος
Σόφια – Θεσσαλονίκη – Πειραιάς – Λεμεσός – Λευκωσία

Προκαθορισμένα τμήματα	Τρόπος μεταφοράς	Περιγραφή/ημερομηνίες
Δρέσδη - Πράγα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες για σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας
Πράγα	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση, παρακαμπτήριος εμπορευματικών μεταφορών· σιδηροδρομική σύνδεση με τον αερολιμένα
Αμβούργο - Δρέσδη - Πράγα - Pardubice	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	αναβάθμιση του Έλβα
Κλεισιάδες του Děčín	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες
Breclav - Μπρατισλάβα	Σιδηροδρ. μεταφορές	διασυνοριακό τμήμα, αναβάθμιση
Μπρατισλάβα - Hegyeshalom	Σιδηροδρ. μεταφορές	διασυνοριακό τμήμα, αναβάθμιση
Βουδαπέστη - Arad - Τιμισοάρα - Calafat	Σιδηροδρ. μεταφορές	σχεδόν ολοκληρωθείσα αναβάθμιση στην Ουγγαρία, συνεχιζόμενη στη Ρουμανία
Vidin - Σόφια - Μπουργκάς/τουρκική μεθόριος Σόφια - Θεσσαλονίκη - Αθήνα/Πειραιάς	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και εργασίες στο τμήμα Vidin – Σόφια - Θεσσαλονίκη αναβάθμιση στο τμήμα Σόφια – Μπουργκάς/τουρκική μεθόριος
Αθήνα/Πειραιάς - Λεμεσός	Θαλάσσιες αρτηρίες	χωρητικότητα λιμένα και σύνδεση με την ενδοχώρα
Λεμεσός - Λευκωσία	Λιμενικές πολυτροπικές πλατφόρμες	αναβάθμιση της διατροπικής διασύνδεσης

5. Ελσίνκι – Βαλέτα

Ελσίνκι – Turku – Στοκχόλμη – Malmö – Κοπεγχάγη – Fehmarn – Αμβούργο – Ανόβερο
Βρέμη – Ανόβερο – Νυρεμβέργη – Μόναχο – Μπρέννερ – Βερόνα – Βερόνα – Μπολόνια – Ρώμη – Νάπολη –
Μπάρι
Νάπολη – Παλέρμο – Βαλέτα

Προκαθορισμένα τμήματα	Τρόπος μεταφοράς	Περιγραφή/ημερομηνίες
Kotka/Hamina - Ελσίνκι	Λιμένας, σιδηρ. μεταφορές	χερσαίες συνδέσεις του λιμένα, αναβάθμιση σιδηροδρόμου

Ελσίνκι	Σιδηροδρ. μεταφορές	σιδηροδρομική σύνδεση αερολιμένα
Ρωσική μεθόριος - Ελσίνκι	Σιδηροδρ. μεταφορές	εργασίες υπό εκτέλεση
Turku - Στοκχόλμη	Λιμένες, θαλάσσιες αρτηρίες	χερσαίες συνδέσεις του λιμένα, παγοθραυστική ικανότητα
Στοκχόλμη - Malmö (σκανδιναβικό τρίγωνο)	Σιδηροδρ. μεταφορές	εργασίες υπό εκτέλεση σε συγκεκριμένα τμήματα
Fehmarn	Σιδηροδρ. μεταφορές	συνεχιζόμενες μελέτες, εργασίες κατασκευής της μόνιμης ζεύξης Fehmarn Belt μεταξύ 2014 και 2020
Κοπεγχάγη – Αμβούργο μέσω Fehmarn: οδοί εισόδου	Σιδηροδρ. μεταφορές	οδοί πρόσβασης στη δανική πλευρά θα ολοκληρωθούν έως το 2020, οι οδοί πρόσβασης στη γερμανική πλευρά θα ολοκληρωθούν σε δύο φάσεις (2020 - 2027)
Αμβούργο/Βρέμη - Ανόβερο	Σιδηροδρ. μεταφορές	έναρξη εργασιών πριν το 2020
Μόναχο - Wörgl	Σιδηροδρ. μεταφορές	πρόσβαση στη βασική σήραγγα Brenner και διασυνοριακό τμήμα μελέτες
Βασική σήραγγα Brenner	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και εργασίες
Fortezza - Βερόνα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και εργασίες
Νάπολη - Μπάρι	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και εργασίες
Νάπολη – Reggio Calabria	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Messina - Παλέρμο	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση (λοιπά τμήματα)
Παλέρμο - Βαλέτα	Λιμένες, θαλάσσιες αρτηρίες	χερσαίες συνδέσεις του λιμένα
Βαλέτα - Marsaxlokk	Λιμένας, αερολιμένας	εγκατάσταση συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας, αναβάθμιση της διατροπικής διασύνδεσης

6. Γένοβα – Ρότερνταμ

Γένοβα – Μιλάνο/Νοβάρια – Simplon/Lötschberg/Gotthard – Βασιλεία – Μάνχαϊμ – Κολωνία
Κολωνία– Ντίσελντορφ – Ρότερνταμ/Άμστερνταμ

Κολωνία – Λιέγη – Βρυξέλλες – Zeebrugge

Προκαθορισμένα τμήματα	Τρόπος μεταφοράς	Περιγραφή/ημερομηνίες
Γένοβα – Μιλάνο/Novara – τσεχική μεθόριος	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες· έναρξη εργασιών πριν το 2020
Βασιλεία - Ρότερνταμ/Αμστερνταμ/Αμβέρσα	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Καρσλούη - Βασιλεία	Σιδηροδρ. μεταφορές	το έργο θα ολοκληρωθούν έως τα τέλη του 2020.
Φρανκφούρτη - Μάνχαϊμ	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες υπό εκτέλεση
Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Σιδηροδρ. μεταφορές	ολοκλήρωση των εργασιών έως το 2017
Zeebrugge	Λιμένας	κλεισιάδες: μελέτες υπό εκτέλεση

7. Λισαβόνα- Στρασβούργο

Sines / Λισαβόνα – Μαδρίτη – Valladolid

Λισαβόνα – Aveiro – Πόρτο

Aveiro – Valladolid – Vitoria – Μπορντό – Παρίσι – Μάνχαϊμ/Στρασβούργο

Προκαθορισμένα τμήματα	Τρόπος μεταφοράς	Περιγραφή/ημερομηνίες
Τρένο υψηλής ταχύτητας Sines/Λισαβόνα - Μαδρίτη	Σιδηροδρ. μεταφορές, λιμένας	μελέτες και εργασίες υπό εκτέλεση, αναβάθμιση της διατροπικής διασύνδεσης λιμένων Sines/Λισαβόνα
Τρένο υψηλής ταχύτητας Πόρτο - Λισαβόνα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες υπό εκτέλεση
Σιδηροδρομική σύνδεση Aveiro - Ισπανία	Σιδηροδρ. μεταφορές	διασυνοριακό τμήμα: έργα υπό εκτέλεση
Σιδηροδρομική σύνδεση Bergara - San Sebastián - Bayonne	Σιδηροδρ. μεταφορές	ολοκλήρωση στην Ισπανία έως το 2016, στη Γαλλία έως το 2020
Bayonne - Μπορντό	Σιδηροδρ. μεταφορές	υπό δημόσια διαβούλευση
Tours - Μπορντό	Σιδηροδρ. μεταφορές	εργασίες υπό εκτέλεση

Παρίσι	Σιδηροδρ. μεταφορές	νότια σιδηροδρ. παρακαμπτήριος γραμμή υψηλής ταχύτητας
Baudrecourt - Μάνχαϊμ	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Baudrecourt - Στρασβούργο	Σιδηροδρ. μεταφορές	εργασίες υπό εκτέλεση, θα ολοκληρωθούν έως το 2016

8. Δουβλίνο – Λονδίνο – Παρίσι – Βρυξέλλες

Μπέλφαστ – Δουβλίνο – Holyhead – Μπέρμιγχαμ
Γλασκόβη/Εδιμβούργο – Μπέρμιγχαμ
Μπέρμιγχαμ – Λονδίνο – Λίλλη – Βρυξέλλες
Δουβλίνο/Cork/Σαουθάμπτον – Χάβρη – Παρίσι
Λονδίνο – Ντόβερ – Καλαί – Παρίσι

Προκαθορισμένα τμήματα	Τρόπος μεταφοράς	Περιγραφή/ημερομηνίες
Δουβλίνο – Μπέλφαστ	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση· γραμμή διασύνδεσης Δουβλίνου (DART)
Γλασκόβη - Εδιμβούργο	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
2 σιδηρ. γραμμές υψηλής ταχύτητας	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες
Swansea - Cardiff - Μπρίστολ - Λονδίνο	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Δουβλίνο/Cork, Σαουθάμπτον, Χάβρη	Λιμένες	χερσαίες συνδέσεις
Χάβρη – Παρίσι	Εσωτερική ναυστιπλοΐα	αναβάθμιση
Χάβρη – Παρίσι	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες
Καλαί - Παρίσι	Σιδηροδρ. μεταφορές	προμελέτες

9. Άμστερνταμ – Βασιλεία/Λυών – Μασσαλία

Άμστερνταμ – Ρότερνταμ – Αμβέρσα – Βρυξέλλες – Λουξεμβούργο
Λουξεμβούργο – Ντιζόν – Λυών

Λουξεμβούργο – Στρασβούργο – Βασιλεία

Προκαθορισμένα τμήματα	Τρόπος μεταφοράς	Περιγραφή/ημερομηνίες
Maas	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	αναβάθμιση
Albertkanaal	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	αναβάθμιση
Terneuzen	Θαλάσσιες μεταφορές	κλεισιάδες: μελέτες υπό εκτέλεση
Terneuzen - Γάνδη	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες, αναβάθμιση
Αμβέρσα	Θαλάσσιες μεταφορές, λιμένας	κλεισιάδες: μελέτες υπό εκτέλεση, λιμένας χερσαίες συνδέσεις
Διώρυγα Σηκουάνα - Escaut	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	ο σχεδιασμός έχει ολοκληρωθεί, άρχισε ο διάλογος για την ανταγωνιστικότητα, συνολική ολοκλήρωση έως το 2018
Αναβάθμιση εσωτερικών πλωτών οδών στη Βαλλονία	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες, αναβάθμιση
Βρυξέλλες - Λουξεμβούργο - Στρασβούργο	Σιδηροδρ. μεταφορές	εργασίες υπό εκτέλεση
Στρασβούργο - Μυλούζη - Βασιλεία	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Σιδηροδρ. συνδέσεις Λουξεμβούργο - Ντιζόν - Λυών (σιδηροδρ. υψηλής ταχύτητας Ρήνου - Ροδανού)	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και εργασίες
Λυών	Σιδηροδρ. μεταφορές	ανατολική παρακαμπτήριος: μελέτες και εργασίες
Δίαυλος Saône – Μοσέλλα/Ρήνου	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	προμελέτες υπό εκτέλεση
Ροδανός	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	αναβάθμιση

10. Διάδρομος Στρασβούργου – Δούναβη

Στρασβούργο – Στουτγάρδη – Μόναχο – Wels/Linz
 Στρασβούργο – Μάνχαϊμ – Φρανκφούρτη – Würzburg – Νυρεμβέργη – Regensburg – Passau – Wels/Linz

Προκαθορισμένα τμήματα	Τρόπος μεταφοράς	Περιγραφή/ημερομηνίες
Σιδηροδρομική σύνδεση Στρασβούργο - Kehl Appenweier	Σιδηροδρ. μεταφορές	εργασίες γραμμής διασύνδεσης Appenweier
Καρλσρούη - Στουτγάρδη - Μόναχο	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και εργασίες υπό εκτέλεση
Μόναχο - Mühldorf - Freilassing - Σάλτσμπουργκ	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και εργασίες υπό εκτέλεση
Σάλτσμπουργκ - Wels	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες
Νυρεμβέργη - Regensburg - Passau - Wels	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες· εργασίες εν μέρει υπό εκτέλεση
Σιδηροδρομική σύνδεση Wels - Βιέννη	Σιδηροδρ. μεταφορές	ολοκλήρωση εργασιών έως το 2017
Βιέννη - Βουδαπέστη	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες σιδηρόδρ. υψηλής ταχύτητας στην Ουγγαρία
Arad - Brašov - Βουκουρέστι - Κωσταντζα	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση συγκεκριμένων τμημάτων· μελέτες σιδηρόδρ. υψηλής ταχύτητας
Μάιν – διάυλος Μάιν-Donau—Δούναβη	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες και εργασίες σε διάφορα τμήματα και σημεία συμφόρησης· λιμένες εσωτ. ναυσιπλοΐας· χερσαίες συνδέσεις
Κωσταντζα	Λιμένας	χερσαίες συνδέσεις

β) Άλλα τμήματα του κύριου δικτύου

Σόφια προς μεθόριο ΠΓΔΜ	Διασυνοριακό τμήμα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες υπό εκτέλεση
Σόφια προς σερβική μεθόριο	Διασυνοριακό τμήμα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες υπό εκτέλεση
Τιμισοάρα – σερβική μεθόριος	Διασυνοριακό τμήμα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες υπό εκτέλεση
Μόναχο – Πράγα	Διασυνοριακό τμήμα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες
Νυρεμβέργη – Πράγα	Διασυνοριακό τμήμα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες
Wrocław – Δρέσδη	Διασυνοριακό τμήμα	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Wrocław – Πράγα	Διασυνοριακό τμήμα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες
Γκρατζ – Maribor – Pragersko	Διασυνοριακό τμήμα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες
Διάδρομος Βοθνιακού κόλπου: Lulea – Oulu	Διασυνοριακό τμήμα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα
Βορειοδυτική Ισπανία και Πορτογαλία	Σημείο συμφόρησης	Σιδηροδρ. μεταφορές	υπό εκτέλεση έργα
Φρανκφούρτη – Fulda – Erfurt – Βερολίνο	Σημείο συμφόρησης	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες
Halle - Λειψία - Νυρεμβέργη	Σημείο συμφόρησης	Σιδηροδρ. μεταφορές	εργασίες υπό εκτέλεση, θα ολοκληρωθούν έως το 2017
Σιδηροδρομική Εγνατία Οδός	Σημείο συμφόρησης	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες υπό εκτέλεση
Εσωτερικές πλωτές οδοί Δουνκέρκη - Λίλλη	Σημείο συμφόρησης	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες υπό εκτέλεση
Παράλληλη γραμμή HSR Παρίσι - Λυών	Σημείο συμφόρησης	Σιδηροδρ. μεταφορές	προμελέτες υπό εκτέλεση
Sundsvall – Umea – Lulea	Σημείο συμφόρησης	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και εργασίες
Malmö - Γκέτεμποργκ	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	εργασίες

Βοθνιακός κόλπος – Kiruna – νορβηγική μεθόριος	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και εργασίες
Σιδηροδρομική σύνδεση Shannon - Cork - Δουβλίνο	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες υπό εκτέλεση
Σιδηροδρομική σύνδεση προς Wilhelmshaven και Bremerhaven	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες υπό εκτέλεση
Zilina – ουκρανική μεθόριος	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Ventspils – Ρίγα – ρωσική μεθόριος	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Klaipeda – Kaunas – Βίλνιους – λευκορωσική μεθόριος	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση, διασύνδεση αερολιμένα
Katowice – Wroclaw – γερμανική μεθόριος	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Μασσαλία – Τουλόν – Νίκαια – ιταλική μεθόριος	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες σιδηρόδρ. υψηλής ταχύτητας
Μπορντό – Τουλούζη	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες σιδηρόδρ. υψηλής ταχύτητας
Tampere – Oulu	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση τμημάτων
Παμπλόνα – Zaragoza - Sagunto	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και εργασίες

ΜΕΡΟΣ ΙΙ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΚΑΙ ΠΕΔΙΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

α) Διάδρομοι προτεραιότητας		
	Στόχος	Ενδιαφερόμενα κράτη μέλη
1. Υπεράκτιο δίκτυο Βορείου Θαλάσσης («NSOG»)	Ανάπτυξη ολοκληρωμένου υπεράκτιου δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στη Βόρειο Θάλασσα, τη Θάλασσα της Ιρλανδίας, στη Μάγχη, τη Βαλτική Θάλασσα και γειτονικά ύδατα, για τη μεταφορά ηλεκτρισμού από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας σε κέντρα κατανάλωσης και αποθήκευσης και για την αύξηση των διασυνοριακών συναλλαγών ηλεκτρικής ενέργειας	Βέλγιο, Δανία, Γαλλία, Γερμανία, Ιρλανδία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο.
2. Διασυνδέσεις δικτύων ηλεκτρισμού Βορρά-Νότου στη νοτιοδυτική Ευρώπη («NSI West Electricity»)	Ανάπτυξη διασυνδέσεων μεταξύ των κρατών μελών της περιοχής και τρίτες χώρες της Μεσογείου, ιδίως για την ενοποίηση των δικτύων ηλεκτρισμού από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας	Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Μάλτα, Πορτογαλία, Ισπανία, Ηνωμένο Βασίλειο.
3. Διασυνδέσεις δικτύων φυσικού αερίου Βορρά-Νότου στη Δυτική Ευρώπη («NSI West Gas»)	Αύξηση των δυναμικοτήτων διασύνδεσης των ροών φυσικού αερίου Βορρά-Νότου στη Δυτική Ευρώπη για περαιτέρω διαφοροποίηση των οδύσεων εφοδιασμού και την αύξηση της βραχυπρόθεσμης δυνατότητας παράδοσης	Βέλγιο, Ιρλανδία, Λουξεμβούργο, Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Ισπανία, Ηνωμένο Βασίλειο

<p>4. Διασυνδέσεις ηλεκτρικής ενέργειας Βορρά—Νότου στην Κεντρική και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη («NSI East Electricity»):</p>	<p>Ενίσχυση των διασυνδέσεων και των εσωτερικών γραμμών Βορρά—Νότου και Ανατολής-Δύσης για τη συμπλήρωση της εσωτερικής αγοράς και την ενοποίηση της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας</p>	<p>Αυστρία, Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Κύπρος, Γερμανία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ιταλία, Πολωνία, Ρουμανία, Σλοβακία, Σλοβενία</p>
<p>5. Διασυνδέσεις ηλεκτρικής ενέργειας Βορρά—Νότου στην Κεντρική και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη («NSI East Gas»):</p>	<p>Ενίσχυση περιφερειακών συνδέσεων δικτύων φυσικού αερίου των περιοχών της Βαλτικής Θάλασσας, της Αδριατικής και του Αιγαίου με τη Μαύρη Θάλασσα, ιδίως για αύξηση της διαφοροποίησης και της ασφάλειας εφοδιασμού με φυσικό αέριο</p>	<p>Αυστρία, Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Κύπρος, Γερμανία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ιταλία, Πολωνία, Ρουμανία, Σλοβακία, Σλοβενία</p>
<p>6. Σχέδιο διασύνδεσης των αγορών ενέργειας της περιοχής της Βαλτικής («BEMIP Electricity») στον τομέα της ηλεκτρικής ενέργειας</p>	<p>Ανάπτυξη διασυνδέσεων μεταξύ των κρατών μελών της Βαλτικής και ανάλογη ενίσχυση των υποδομών του εσωτερικού δικτύου, για τον τερματισμό της απομόνωσης των χωρών της Βαλτικής και για την προώθηση της ενοποίησης της αγοράς στην περιοχή</p>	<p>Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γερμανία, Λετονία, Λιθουανία, Πολωνία, Σουηδία.</p>
<p>7. Σχέδιο διασύνδεσης των αγορών ενέργειας της περιοχής της Βαλτικής («BEMIP Gas») στον τομέα του φυσικού αερίου</p>	<p>Τερματισμός της απομόνωσης των τριών χωρών της Βαλτικής και της Φινλανδίας με τερματισμό της εξάρτησης από έναν και μόνον προμηθευτή και αύξηση της διαφοροποίησης εφοδιασμού στην</p>	<p>Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γερμανία, Λετονία, Λιθουανία, Πολωνία, Σουηδία.</p>

	περιοχή της Βαλτικής	
8. Νότιος διάδρομος φυσικού αερίου ("SGC"):	Μεταφορά φυσικού αερίου από τη λεκάνη της Κασπίας Θάλασσας, την Κεντρική Ασία και τη Μέση Ανατολή και την Ανατολική Μεσόγειο στην Ένωση, για την αύξηση της διαφοροποίησης εφοδιασμού με φυσικό αέριο	Αυστρία, Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Κύπρος, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ιταλία, Πολωνία, Ρουμανία, Σλοβακία, Σλοβενία

β) Πεδία προτεραιότητας		
	Στόχος	Ενδιαφερόμενα κράτη μέλη
Εγκατάσταση ευφών δικτύων:	Επίσπευση της υιοθέτησης των τεχνολογιών ευφών δικτύων στην Ένωση με σκοπό την αποτελεσματική ενοποίηση της συμπεριφοράς και των δράσεων όλων των χρηστών που είναι συνδεδεμένοι με το δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας	Όλα
Αρτηρίες ηλεκτρικής ενέργειας	Ανάπτυξη των πρώτων αρτηριών ηλεκτρικής ενέργειας μέχρι το 2020, με σκοπό τη δημιουργία συστήματος αρτηριών ηλεκτρικής ενέργειας στην Ένωση	Όλα
Διασυνοριακό δίκτυο με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα	Προετοιμασία κατασκευής υποδομών μεταφορών με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα μεταξύ των κρατών μελών για την εξάπλωση της δέσμευσης και αποθήκευσης του διοξειδίου του άνθρακα	Όλα

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΠΕΔΙΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

α) Οριζόντιες προτεραιότητες

<p>Καινοτόμος Διαχείριση, Χαρτογράφηση & Υπηρεσίες</p>	<p>Μέτρα τεχνικής βοήθειας και αντιγραφής έργου, όταν χρειάζεται για την εξάπλωση και τη διοίκηση, καθώς και σχεδιασμός έργων και επενδύσεων και μελέτες σκοπιμότητας.</p> <p>Χαρτογράφηση της πανευρωπαϊκής ευρυζωνικής υποδομής για την ανάπτυξη συνεχούς λεπτομερούς υλικής παρακολούθησης και τεκμηρίωσης των σχετικών τόπων, ανάλυση των δικαιωμάτων διέλευσης, αξιολογήσεις του δυναμικού αναβάθμισης υφιστάμενων εγκαταστάσεων κλπ</p> <p>Ανάλυση περιβαλλοντικών επιπτώσεων, λαμβανομένης υπόψη της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή και των αναγκών μετριασμού της, και ανθεκτικότητα σε φυσικές καταστροφές</p>
<p>Υποστηρικτικές δράσεις και άλλα μέτρα τεχνικής υποστήριξης</p>	<p>Δράσεις απαραίτητες για την προετοιμασία υλοποίησης έργων κοινού ενδιαφέροντος ή κάθε δράση που συμβάλλει στο σκοπό αυτό, όπως και προμελέτες, μελέτες σκοπιμότητας, αξιολόγησης και επικύρωσης, καθώς και κάθε άλλο μέτρο τεχνικής βοήθειας, μεταξύ των οποίων δράσεις που προηγούνται των εργασιών για τον πλήρη καθορισμό και ανάπτυξη δράσης.</p>

β) Ευρυζωνικά δίκτυα

Η παρέμβαση στο πεδίο της ευρυζωνικότητας συμβάλλει στην ευφυή και χωρίς αποκλεισμούς οικονομική μεγέθυνση με συγκρότηση γεωγραφικά διαφοροποιημένου χαρτοφυλακίου ευρυζωνικών έργων, συμπεριλαμβανομένων των έργων 30Mbps και 100Mbps και άνω· με τα έργα σε αστικά συγκροτήματα και στην ύπαιθρο, επιτυγχάνεται ικανοποιητικό επίπεδο συνδετικότητας σε όλα τα κράτη μέλη.

Χαρακτηριστικά της παρέμβασης	Περιγραφή
<p>Η παρέμβαση στο πεδίο των ευρυζωνικών</p>	<p>Επενδύσεις σε ευρυζωνικά δίκτυα, ικανά για να επιτευχθεί ο στόχος του Ψηφιακού</p>

δικτύων περιλαμβάνει:	Θεματολογίου για το 2020 για καθολική κάλυψη με 30Mbps· ή
	Επενδύσεις σε ευρυζωνικά δίκτυα, ικανές για να επιτευχθεί ο στόχος του Ψηφιακού Θεματολογίου και για την εγγραφή τουλάχιστον του 50% των νοικοκυριών ως συνδρομητών σε ταχύτητες άνω των 100Mbps.
Στο πεδίο των ευρυζωνικών δικτύων η παρέμβαση συνίσταται ιδίως σε ένα ή περισσότερα από τα παραπλεύρως αναφερόμενα:	Εγκατάσταση παθητικής υλικής υποδομής ή εγκατάσταση παθητικής και ενεργητικής υλικής υποδομής με συνδυασμό στοιχείων βοηθητικής υποδομής, συμπληρούμενη με τις υπηρεσίες που είναι αναγκαίες για τη λειτουργία της υποδομής αυτής.
	Συναφείς εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, όπως κτηριακή καλωδίωση, κεραιές, πύργοι και άλλες φέρουσες κατασκευές, αγωγοί καλωδίων, σωληνώσεις, ιστοί, ανθρωποθυρίδες και κυτία διανομής.
	Αξιοποίηση ενδεχόμενων συνεργιών μεταξύ της εξάπλωσης των ευρυζωνικών δικτύων και άλλων δικτύων κοινής ωφελείας (ενέργειας, μεταφορών, υδάτων, αποχέτευσης, κλπ), ιδίως εκείνα που αφορούν την ευφυή διανομή ηλεκτρικής ενέργειας.

γ) Υποδομές ψηφιακών υπηρεσιών

Θα χρηματοδοτηθούν τα κάτωθι πεδία παρέμβασης στο πεδίο των υποδομών ψηφιακών υπηρεσιών.

Ψηφιακή υπηρεσία	Περιγραφή
<i>Διευρωπαϊκές κεντρικές συνδέσεις υψηλής ταχύτητας για τις δημόσιες διοικήσεις</i>	Υποδομή δημόσιας διευρωπαϊκής κεντρικής υπηρεσίας που εξασφαλίζει πολύ υψηλής ταχύτητας και άκρως αξιόπιστη συνδετικότητα μεταξύ δημοσίων υπηρεσιών σε πεδία όπως η δημόσια διοίκηση, ο πολιτισμός, η παιδεία και η υγεία.
<i>Διασυνοριακή παροχή υπηρεσιών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης (eGovernment)</i>	Τυποποιημένες, διασυνοριακές και εύχρηστες πλατφόρμες διεπαφής που αποφέρουν ουσιαστικά κέρδη για όλη την οικονομία και τον δημόσιο τομέα και συμβάλλουν στην

	<p>ενιαία αγορά.</p> <p>Οι πλατφόρμες αυτές καθιστούν δυνατές ηλεκτρονικές υπηρεσίες προμηθειών, επιγραμμικές υπηρεσίες υγείας, τυποποιημένες εκθέσεις διαχείρισης επιχείρησης, ηλεκτρονική ανταλλαγή δικαστικών πληροφοριών, διευρωπαϊκή επιγραμμική εγγραφή εταιριών στα μητρώα, υπηρεσίες ηλεκτρονικής διακυβέρνησης για επιχειρήσεις, καθώς και διευρωπαϊκή επιγραμμική εγγραφή εταιριών στα μητρώα.</p>
<p><i>Πρόσβαση σε πληροφορίες του δημοσίου τομέα και πολυγλωσσικές υπηρεσίες</i></p>	<p>Ψηφιοποίηση μεγάλων συλλογών ευρωπαϊκών πολιτιστικών πόρων και προώθηση της αξιοποίησής τους από τρίτους.</p> <p>Πλήρης πρόσβαση έως το 2020 σε όλες τις δημοσιοποιήσιμες πληροφορίες του δημόσιου τομέα στην ΕΕ προς αξιοποίησή τους.</p> <p>Παροχή επιγραμμικών υπηρεσιών από οποιαδήποτε επιχείρηση στην ΕΕ στη γλώσσα της επιχείρησης, με δυνατότητα απρόσκοπτης πρόσβασης σε οποιαδήποτε γλώσσα της ΕΕ</p>
<p><i>Ασφάλεια και προστασία</i></p>	<p>Κοινές μηχανογραφικές διευκολύνσεις, βάσεις δεδομένων και εργαλεία λογισμικού για κέντρα Safer Internet στα κράτη μέλη, καθώς και υποστηρικτικές υπηρεσίες για τον χειρισμό υποθέσεων σεξουαλικής κακοποίησης</p> <p>Κρίσιμες υποδομές υπηρεσιών, μεταξύ των οποίων δίαυλοι και πλατφόρμες επικοινωνίας προς ανάπτυξη και εγκατάσταση για να αυξηθεί η ικανότητα της ΕΕ στην ετοιμότητα, την πληροφόρηση, τον συντονισμό και την αντίδραση.</p>
<p><i>Ανάπτυξη τεχνολογικών λύσεων πληροφόρησης και επικοινωνίας για ευφυή ενεργειακά δίκτυα και την παροχή ευφυών ενεργειακών υπηρεσιών</i></p>	<p>Σύγχρονες τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών στο πεδίο των ευφυών ενεργειακών υπηρεσιών για την εκπλήρωση των αναγκών των πολιτών (οι οποίοι είναι δυνατόν να είναι παραγωγοί και καταναλωτές ενέργειας), των παρόχων ενέργειας και των δημοσίων αρχών.</p>

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Ονομασία της πρότασης/πρωτοβουλίας

Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σύσταση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη»

1.2. Σχετικός(οί) τομέας(είς) πολιτικής στη δομή ΔΒΔ/ΠΒΔ⁴⁸

06 Κινητικότητα και μεταφορές
32 Ενέργεια
09 Κοινωνία των Πληροφοριών και Μέσα Ενημέρωσης
13 Περιφερειακή πολιτική

1.3. Χαρακτήρας της πρότασης/πρωτοβουλίας

X Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά νέα δράση

Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά νέα δράση μετά από πιλοτικό έργο/προπαρασκευαστική δράση⁴⁹

Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά την επέκταση υφιστάμενης δράσης

Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά δράση προσανατολισμένη προς νέα δράση

1.4. Στόχοι

1.4.1. Ο(οι) πολυετής(-είς) στρατηγικός(-οί) στόχος(-οι) της Επιτροπής που αφορά η πρόταση/πρωτοβουλία

Τομέας 1 Ευφυής και χωρίς αποκλεισμούς οικονομική μεγέθυνση

Η ΔΣΕ θα έχει ως αντικείμενο τους κάτωθι γενικούς στόχους στους τομείς της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών:

α) συμβολή σε ευφυή, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς οικονομική μεγέθυνση βασισμένη στην ανάπτυξη σύγχρονων διευρωπαϊκών δικτύων υψηλών επιδόσεων, τα οποία προσφέρουν, επομένως, οικονομικά και κοινωνικά οφέλη σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση από άποψη ανταγωνιστικότητας, οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής εντός της ενιαίας αγοράς, και δημιουργούν περιβάλλον ευνοϊκότερο για ιδιωτικές και δημόσιες επενδύσεις, καθώς συνδυάζονται τα χρηματοδοτικά μέσα και η άμεση στήριξη της Ένωσης και η αξιοποίηση συνέργειας μεταξύ των τομέων.

⁴⁸

ΠΒΔ: Διαχείριση βάσει δραστηριοτήτων – ΠΒΔ: Προϋπολογισμός βάσει δραστηριοτήτων.

⁴⁹

Όπως αναφέρεται στο άρθρο 49 παράγραφος 6 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

β) δυνατότητα για την Ευρωπαϊκή Ένωση να επιτύχει τους στόχους της μέχρι το 2020 για μείωση κατά 20% των εκπομπών θερμοκηπικών αερίων, αύξηση κατά 20% της ενεργειακής απόδοσης και αύξηση κατά 20% του μεριδίου των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, και ταυτόχρονα εξασφάλιση της αλληλεγγύης μεταξύ κρατών μελών.

1.4.2. *Ειδικός(-οί) στόχος(-οι) και συναφής(-είς) δραστηριότητα(-ες) ΔΒΔ/ΠΒΔ*

Με την ΔΣΕ επιδιώκονται οι κάτωθι ειδικοί στόχοι στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών:

1. Στον τομέα των μεταφορών:

- α) εξάλειψη σημείων συμφόρησης και αποκατάσταση ελλειπόντων κρίκων,
- β) εξασφάλιση βιώσιμων και αποτελεσματικών μεταφορών μακροπρόθεσμα,
- γ) βελτιστοποίηση της ενοποίησης και της διασύνδεσης των τρόπων μεταφοράς και ενίσχυση της διαλειτουργικότητας, της ασφάλειας και της προστασίας των μεταφορών.

2. Στον τομέα της ενέργειας:

- α) προώθηση της περαιτέρω ενοποίησης της εσωτερικής αγοράς ενέργειας και της διαλειτουργικότητας των δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου διασυνοριακώς, καθώς και εξασφάλιση ότι όλα τα κράτη μέλη θα είναι συνδεδεμένα με το ευρωπαϊκό δίκτυο·
- β) αύξηση της ασφάλειας εφοδιασμού της Ένωσης·
- γ) συμβολή στη βιώσιμη ανάπτυξη και την προστασία του περιβάλλοντος, ιδίως με την προώθηση της ένταξης της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στο δίκτυο μεταφοράς και με την ανάπτυξη των δικτύων διοξειδίου του άνθρακα·

3. Στον τομέα των τηλεπικοινωνιακών δικτύων:

- α) επιτάχυνση της εγκατάστασης ταχέων και υπερταχέων ευρυζωνικών δικτύων και της υιοθέτησής τους, συμπεριλαμβανομένων των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ)·
- β) προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των επιγραμμικών (on-line) εθνικών δημοσίων υπηρεσιών, καθώς και της πρόσβασης σε αυτά τα δίκτυα.

σχετική(-ές) δραστηριότητα(-ες) ΔΒΔ/ΠΒΔ

06 03

32 03

09 03

13 14

1.4.3. Προσδοκώμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις

Προσδιορίζονται τα αποτελέσματα που αναμένεται να έχει η πρόταση/πρωτοβουλία όσον αφορά τους(τις) στοχευόμενους(ες) δικαιούχους/ομάδες.

Ευρύτερες κοινωνικο-οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις:

Η επιτυχής εφαρμογή της ΔΣΕ θα επισπεύσει την ανάπτυξη υποδομών υψηλών επιδόσεων στην ΕΕ στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τεχνολογιών των πληροφοριών και των επικοινωνιών, και θα συμβάλει επομένως στην επίτευξη των στόχων της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» για την ενέργεια και την κλιματική αλλαγή και στην επίτευξη βιώσιμης ανταγωνιστικότητας στην ΕΕ. Οι κανόνες λειτουργίας της ΔΣΕ θα προωθήσουν την υλοποίηση δράσεων και θα ενθαρρύνουν τη μέγιστη μόχλευση των συνεισφορών από τον προϋπολογισμό της ΕΕ στην προσέλκυση δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων σε έργα. Επίσης, με τη συνδρομή των χρηματοδοτικών μέσων τα οποία θα συσταθούν με τη συνεισφορά της ΕΕ, οι υποδομές που ενδιαφέρουν την Ευρώπη θα καταστούν ελκυστικές για επενδύσεις στους θεσμικούς επενδυτές εντός και εκτός Ευρώπης.

Ειδικές επιπτώσεις ανά τομέα:

Μεταφορές:

Η ταχύρρυθμη υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα ευνοήσει την επαρκέστερη κάλυψη της Ένωσης σε υποδομές μεταφορών, τη στροφή των μεταφορών και τις πολυτροπικές μεταφορές. Τα καινοτόμα συστήματα πληροφόρησης και διαχείρισης, που θα ενταχθούν στο δίκτυο θα υποστηρίξουν λειτουργίες εφοδιαστικής, τη διατροφική ενοποίηση και τη βιώσιμη λειτουργία, ώστε να δημιουργηθούν ανταγωνιστικές αλυσίδες μεταφορών, ανάλογες των αναγκών των χρηστών. Θα βελτιωθεί η απόδοση του συστήματος μεταφορών και θα επέλθει σημαντική μείωση της συμφόρησης και του χρόνου μετακίνησης.

Ενέργεια:

Ανάπτυξη και κατασκευή διαδρόμων ενεργειακής υποδομής προτεραιότητας και πεδία προώθησης ήτοι:

- μεγάλης κλίμακας εγκατάσταση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας,
- βελτιστοποίηση της μεταφοράς ενέργειας σε επίπεδο ΕΕ,
- ασφάλεια εφοδιασμού.

Τηλεπικοινωνίες:

- πρόσβαση περισσότερων πολιτών στο ευρυζωνικό διαδίκτυο
- διάθεση διαλειτουργικών υποδομών ψηφιακών υπηρεσιών, και ιδίως διάθεση ευφυών υπηρεσιών διανομής ηλεκτρικής ενέργειας

- κινητοποίηση ιδιωτικών και άλλων δημοσίων επενδύσεων σε ψηφιακές υποδομές

Σύμφωνα με μελέτη του ΟΟΣΑ για τις ΤΠΕ, προτείνεται η μεγαλύτερη εξάπλωση της ευρυζωνικότητας κατά 10 % σε ένα έτος συνεπάγεται αύξηση της παραγωγικότητας της εργασίας κατά 1,5 % τα επόμενα πέντε έτη⁵⁰.

Σε μελέτη για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εκτιμάται ότι, εάν συνδεθεί ολόκληρη η Ευρώπη με σύγχρονο ευρυζωνικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας, θα δημιουργηθούν περίπου 3,99 εκατ. θέσεις εργασίας στα κράτη μέλη της ΕΕ των 27. Η ανάλυση αυτή καταδεικνύει επίσης ότι η μέση αύξηση του ΑΕΠ από την επένδυση στην ευρυζωνικότητα είναι 7,03 %. Αυτό ισοδυναμεί με αύξηση του ΑΕΠ της ΕΕ των 27 κατά 862,47 δισεκατομμύρια ευρώ. Επιπλέον, σε μελέτη του ΟΟΣΑ⁵¹ αναφέρεται ότι οι κυβερνήσεις μπορούν να επιτύχουν εντός δέκα ετών πλήρη ανάκτηση της χρηματοδότησης της εθνικής, από σημείο σε σημείο, ανοικτής πρόσβασης στο δίκτυο οπτικής ίνας έως το σπίτι (FTTH).

1.4.4. Επισκόπηση ορόσημων και στόχων:

Μεταφορές:

Γενικός στόχος 1	Συμβολή στην ευφυή, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς οικονομική μεγέθυνση		
Δείκτης	Σημερινή κατάσταση	Ορόσημο 2017	Μακροπρόθεσμος στόχος 2020
Ύψος δημοσίων και ιδιωτικών επενδύσεων σε έργα κοινού ενδιαφέροντος		Επενδύσεις 280 δισεκατ. ευρώ σε ολόκληρο το ΔΕΔ-Μ, από τα οποία 140 δισεκατ. ευρώ στο κεντρικό δίκτυο	Επενδύσεις 500 δισεκατ. ευρώ σε ολόκληρο το ΔΕΔ-Μ, από τα οποία 250 δισεκατ. ευρώ στο κεντρικό δίκτυο
Ύψος δημοσίων και ιδιωτικών επενδύσεων σε έργα κοινού ενδιαφέροντος που θα υλοποιηθούν με χρηματοδοτικά μέσα βάσει του παρόντος κανονισμού		Ιδιωτικές επενδύσεις ύψους 15 δισεκατ. ευρώ σε ολόκληρο το ΔΕΔ-Μ	Ιδιωτικές επενδύσεις ύψους 40 δισεκατ. ευρώ σε ολόκληρο το ΔΕΔ-Μ

Γενικός στόχος 2	Συμβολή στην επίτευξη των στόχων 20-20-20 της ΕΕ
-------------------------	--

⁵⁰ Roman Friedrich, Karim Sabbagh, Bahjat El-Darwiche, and Milind Singh (2009): Digital Highways. The Role of Government in 21st Century Infrastructure. Booz & Company.

⁵¹ ΟΟΣΑ (2010), OECD Information Technology Outlook 2010, OECD Publishing. Ανηρτημένη στη διεύθυνση http://dx.doi.org/10.1787/it_outlook-2010-en Accessed 17 Μαΐου 2011

Δείκτης	Σημερινή κατάσταση	Ορόσημο 2017	Μακροπρόθεσμος
Μείωση των εκπομπών θερμοκηπικών αερίων	(*)	(*)	(*)
Αύξηση της ενεργειακής απόδοσης	(*)	(*)	(*)
Μερίδιο ανανεώσιμης ενέργειας	(*)	(*)	(*)

(*) Δεδομένα μη διαθέσιμα ακόμη διότι η μεθοδολογία πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω.

Ειδικός στόχος 1 - μεταφορές:		Εξάλειψη σημείων συμφόρησης και αποκατάσταση ελλειπόντων κρίκων	
Δείκτης	Τελευταίο γνωστό αποτέλεσμα	Ορόσημο 2017	Στόχος
Αριθμός νέων και βελτιωμένων διασυννοριακών συνδέσεων	Σιδηρόδρομοι: 36 (θα βελτιωθούν)	6	14
Εξαλειφθέντα σημεία συμφόρησης σε άξονες μεταφοράς	Σιδηρόδρομοι: 30 (θα εξαλειφθούν)	4	10
	Εσωτερική ναυσιπλοΐα: 14	1	3

Ειδικός στόχος 2 - μεταφορές:		Εξασφάλιση βιώσιμων και αποτελεσματικών μεταφορών μακροπρόθεσμα,	
Δείκτης	Τελευταίο γνωστό αποτέλεσμα	Ορόσημο 2017	Στόχος 2020
Μήκος συμβατικού σιδηροδρ. δικτύου ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ των 27 (σε km)	81230 (2005)	74071	71490
Μήκος σιδηροδρ. δικτύου υψηλής ταχύτητας ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ των 27 (σε km)	10733 (2010)	20022	23198
Μείωση εκπομπών θερμοκηπικών αερίων	(*)	(*)	(*)
Αύξηση της	(*)	(*)	(*)

ενεργειακής απόδοσης			
----------------------	--	--	--

(*) Δεδομένα μη διαθέσιμα ακόμη διότι η μεθοδολογία πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω.

Ειδικός στόχος 3 - μεταφορές:	Βελτιστοποίηση της ενοποίησης και της διασύνδεσης των τρόπων μεταφοράς και αύξηση της διαλειτουργικότητας των μεταφορών		
Δείκτης	Τελευταίο γνωστό αποτέλεσμα (ήδη υπάρχουσες συνδέσεις)	Ορόσημο 2017	Στόχος
Αριθμός λιμένων συνδεδεμένων με το σιδηροδρομικό δίκτυο (επί συνόλου 82 λιμένων)	27	41	54
Αριθμός αερολιμένων συνδεδεμένων με το σιδηροδρομικό δίκτυο (επί συνόλου 37 λιμένων)	12	18	24

Ενέργεια:

Γενικός στόχος 1	Συμβολή στην ευφυή, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς οικονομική μεγέθυνση		
Δείκτης	Σημερινή κατάσταση	Ορόσημο 2017	Μακροπρόθεσμος
Ύψος δημοσίων και ιδιωτικών επενδύσεων σε έργα κοινού ενδιαφέροντος	0	200 δισεκατ.	200 δισεκατ.
Ύψος δημοσίων και ιδιωτικών επενδύσεων σε έργα κοινού ενδιαφέροντος χρηματοδοτούμενων από τη ΔΣΕ	0	30-60 δισεκατ.	30-60 δισεκατ.

Γενικός στόχος 2	Συμβολή στην επίτευξη των στόχων 20-20-20 της ΕΕ		
Δείκτης	Σημερινή κατάσταση	Ορόσημο 2017	Μακροπρόθεσμος

Μείωση των εκπομπών θερμοκηπτικών αερίων	(*)	(*)	(*)
Αύξηση της ενεργειακής απόδοσης	Εξοικονόμηση ενέργειας περίπου 6% σε σύγκριση με το σενάριο διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης πεπατημένης	Εξοικονόμηση ενέργειας 14% σε σύγκριση με το σενάριο πεπατημένης	Εξοικονόμηση ενέργειας 20%
Μερίδιο ανανεώσιμης ενέργειας	Μερίδιο ανανεώσιμης ενέργειας 10% στην τελική κατανάλωση ενέργειας	Μερίδιο ανανεώσιμης ενέργειας 15% στην τελική κατανάλωση ενέργειας	Μερίδιο ανανεώσιμης ενέργειας 20% στην τελική κατανάλωση ενέργειας

(*) Δεδομένα διαθέσιμα μετά την εφαρμογή της μεθοδολογίας που καθορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις υποδομές ενέργειας.

Ειδικός στόχος 1 - ενέργεια:	Προώθηση της περαιτέρω ενοποίησης της εσωτερικής αγοράς ενέργειας και της διαλειτουργικότητας των δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου διασυνοριακά		
Δείκτης	Τελευταίο γνωστό αποτέλεσμα	Ορόσημο	Στόχος
Αριθμός έργων αποτελεσματικής διασύνδεσης των δικτύων των κρατών μελών και εξάλειψη εσωτερικών σημείων συμφόρησης	(*)	(*)	(*)

(*) Δεδομένα διαθέσιμα μετά την εφαρμογή της μεθοδολογίας που καθορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις υποδομές ενέργειας.

Ειδικός στόχος 2 - ενέργεια:	Ενίσχυση της ασφάλειας εφοδιασμού της Ένωσης		
Δείκτης	Τελευταίο γνωστό αποτέλεσμα	Ορόσημο 2017	Στόχος

Εξέλιξη της ανθεκτικότητας του συστήματος	Φυσικό αέριο: N-1 (9 κράτη μέλη δεν πληρούν το N-1)	Φυσικό αέριο: N-1 πληρούται σε όλη την ΕΕ των 27	Φυσικό αέριο: N-1 πληρούται σε όλη την ΕΕ των 27 σε ποσοστό 100%
Ασφάλεια των λειτουργιών του συστήματος	(*)	(*)	(*)
Αριθμός έργων που καθιστούν τη διαφοροποίηση των πηγών εφοδιασμού, των προμηθευτών και των οδεύσεων εφοδιασμού	3 μείζονες πηγές εφοδιασμού της ΕΕ σε φυσικό αέριο επιπλέον του υγροποιημένου φυσικού αερίου (ΥΦΑ)		5 σημαντικές πηγές φυσικού αερίου για την ΕΕ επιπλέον του υγροποιημένου φυσικού αερίου (ΥΦΑ)

(*) Δεδομένα διαθέσιμα μετά την εφαρμογή της μεθοδολογίας που καθορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις υποδομές ενέργειας.

Ειδικός στόχος 3 - ενέργεια:	Συμβολή στη βιώσιμη ανάπτυξη και την προστασία του περιβάλλοντος		
Δείκτης	Τελευταίο γνωστό αποτέλεσμα	Ορόσημο 2017	Στόχος
Μεταφορά ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές σε μείζονα κέντρα κατανάλωσης και σε εγκαταστάσεις αποθήκευσης	(*)	(*)	(*)
Σύνολο εκπομπών CO ₂ που αποφεύχθηκαν με την κατασκευή έργων χρηματοδοτημένων από τη ΔΣΕ.	(*)	(*)	(*)

(*) Δεδομένα διαθέσιμα μετά την εφαρμογή της μεθοδολογίας που καθορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις υποδομές ενέργειας.

Τηλεπικοινωνίες:

Γενικός στόχος 1	Συμβολή στην ευφυή, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς οικονομική μεγέθυνση		
Δείκτης	Σημερινή	Ορόσημο	Μακροπρόθεσμος

	κατάσταση	2017	
Ύψος ιδιωτικών επενδύσεων σε ταχύ και υπερταχύ ευρυζωνικό διαδίκτυο ⁵²			Πρόβλεψη ιδιωτικών επενδύσεων μεταξύ 2011 και 2020: έως 50 δισεκατ. (επενδυτικές ανάγκες μέχρι το 2020: 270 δισεκατ.)
Ύψος δημοσίων και ιδιωτικών επενδύσεων σε έργα κοινού ενδιαφέροντος σε ταχύ και υπερταχύ ευρυζωνικό διαδίκτυο χρηματοδοτημένα από τη ΔΣΕ ⁵³	0	16,4 δισεκατ.	2020: 45,5 δισεκατ. ⁵⁴

Ειδικός στόχος 1 - ΤΠΕ:		Επιτάχυνση της εγκατάστασης ταχέων και υπερταχέων ευρυζωνικών δικτύων και της υιοθέτησής τους	
Δείκτης	Τελευταίο γνωστό αποτέλεσμα	Ορόσημο 2017	Στόχος
Ποσοστό ταχείας ευρυζωνικής κάλυψης (≥ 30 Mbs)	Δεκέμβριος 2010: 28,7% των νοικοκυριών	2017: 60%	2020: 100%
Ποσοστό συνδρομών σε ευρυζωνικές συνδέσεις άνω των 100 Mbs	Δεκέμβριος 2010: <1%	2017: 20%	2020: 50%

⁵² Πρόκειται για πρόβλεψη των επενδύσεων που θα γίνουν ανεξαρτήτως και χωρίς την παρέμβαση της ΔΣΕ.

⁵³ Πρόκειται για πρόβλεψη τι είναι δυνατόν να επιτευχθεί με τη ΔΣΕ.

⁵⁴ Αυτό προϋποθέτει ότι τα 6,5 δισεκατ. από τη ΔΣΕ δημιουργούν μόχλευση ιδιωτικών και (άλλων) δημοσίων επενδύσεων με συντελεστή 7.

Ειδικός στόχος 2 - ΤΠΕ:	Διασύνδεση και διαλειτουργικότητα των επιγραμμικών (on-line) εθνικών δημοσίων υπηρεσιών, καθώς και πρόσβαση σε αυτά τα δίκτυα.		
Δείκτης	Τελευταίο γνωστό αποτέλεσμα	Ορόσημο 2017	Στόχος
Πολίτες και επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν τις δημόσιες επιγραμμικές υπηρεσίες ⁵⁵	2010: 41,2% των πολιτών και 75,7% των επιχειρήσεων	2017: 50% των πολιτών και 85% των επιχειρήσεων	2020: 60% των πολιτών και 100% των επιχειρήσεων
Διαθέσιμες διασυννοριακές δημόσιες υπηρεσίες ⁵⁶	X/A	80%	2020: 100%

1.4.5. Δείκτες αποτελεσμάτων και επιπτώσεις

Προσδιορίζονται οι δείκτες για την παρακολούθηση της υλοποίησης της πρότασης/πρωτοβουλίας.

Η απόδοση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» θα αξιολογηθεί με βάση τους κάτωθι δείκτες γενικών επιδόσεων:

α) Μέτρο επίτευξης του γενικού στόχου α) θα είναι το ύψος των δημοσίων και των ιδιωτικών επενδύσεων σε έργα κοινού ενδιαφέροντος, και πιο συγκεκριμένα από τον όγκο των δημοσίων και των ιδιωτικών επενδύσεων σε έργα κοινού ενδιαφέροντος που υλοποιήθηκαν με χρηματοδοτικά μέσα βάσει του παρόντος κανονισμού·

β) Μέτρο επίτευξης του γενικού στόχου β) θα είναι η μείωση των εκπομπών θερμοκηπικών αερίων, η αύξηση της ενεργειακής απόδοσης και το μερίδιο των ανανεώσιμων ενεργειών έως το 2020. Η απόδοση της ΔΣΕ θα αξιολογηθεί επίσης με βάση τους κάτωθι ειδικούς δείκτες επιδόσεων ανά τομέα:

1. Στον τομέα των μεταφορών:

α) Μέτρο επίτευξης του ειδικού στόχου α) θα είναι ο αριθμός νέων και βελτιωμένων διασυννοριακών συνδέσεων και εξαλειφθέντων σημείων συμφόρησης στους σιδηροδρόμους του ΔΕΔ-Μ και τις εσωτερικές πλωτές οδούς, που χρηματοδοτήθηκαν από τη ΔΣΕ.

β) Μέτρο επίτευξης του ειδικού στόχου β) θα είναι το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου στην ΕΕ των 27 και το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας στην ΕΕ των 27·

⁵⁵

⁵⁶

Μέτρηση: πολίτες και επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες ηλεκτρονικής διακυβέρνησης.

Διασυννοριακές δημόσιες υπηρεσίες: δεν είναι ακόμη δυνατόν να μετρηθούν, καθώς ο κατάλογος των υπηρεσιών αυτών καταρτίζεται επί του παρόντος από τα κράτη μέλη (Δράση 91 του Ψηφιακού Θεματολογίου που θα ολοκληρωθεί μέχρι τα τέλη του-2011).

γ) Μέτρο επίτευξης του ειδικού στόχου γ) θα είναι ο αριθμός λιμένων και αερολιμένων που θα συνδεθούν με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

2. Στον τομέα της ενέργειας:

α) Μέτρο επίτευξης του ειδικού στόχου α) θα είναι ο αριθμός έργων που διασυνδέουν πραγματικά τα δίκτυα των κρατών μελών και θα άρουν τα εσωτερικά σημεία συμφόρησης.

β) Μέτρο επίτευξης του ειδικού στόχου β) θα είναι η εξέλιξη της ανθεκτικότητας και της ασφάλειας των λειτουργιών του συστήματος, καθώς και ο αριθμός έργων διαφοροποίησης των πηγών εφοδιασμού, των προμηθευόντων εταιρών και των οδεύσεων εφοδιασμού.

γ) Μέτρο επίτευξης του ειδικού στόχου γ) θα είναι η μεταφορά ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές από την παραγωγή σε μείζονα κέντρα κατανάλωσης και εγκαταστάσεις αποθήκευσης, και το σύνολο των εκπομπών CO₂ που θα αποφευχθούν με την κατασκευή έργων χρηματοδοτημένων από τη ΔΣΕ.

3. Στον τομέα των τηλεπικοινωνιών:

α) Μέτρο επίτευξης του ειδικού στόχου α) θα είναι το επίπεδο ταχείας και υπερταχείας ευρυζωνικής κάλυψης και ο αριθμός νοικοκυριών που εγγράφηκαν συνδρομητές για ευρυζωνικές συνδέσεις άνω των 100 Mbs.

β) Μέτρο επίτευξης του ειδικού στόχου β) θα είναι το ποσοστό πολιτών και επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν τις δημόσιες επιγραμμικές υπηρεσίες και τη διαθεσιμότητά τους διασυνοριακά.

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/προτοβουλίας

1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών

Βλ. επεξηγηματικό σημείωμα σχετικά με τις ανάγκες

Πληθυσμός στόχος: Ολόκληρη η ΕΕ

1.5.2. Προστιθέμενη αξία παρέμβασης της ΕΕ (βλ. επίσης σημείο 2.3 της αιτιολογικής έκθεσης)

Στις 29 Ιουνίου 2011, η Επιτροπή εξέδωσε την ανακοίνωση με τίτλο «Προϋπολογισμός για την «Ευρώπη 2020» (ανακοίνωση για το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (ΠΔΠ)), η οποία είναι η κύρια τοποθέτησή της για τα οικονομικά της Ένωσης την περίοδο 2014-2020. Εστιάζεται στην κατά προτεραιότητα χρηματοδότηση σε επίπεδο ΕΕ κατά τρόπον ώστε να δημιουργείται πραγματική προστιθέμενη αξία για όλους τους πολίτες. Προγράμματα και μέσα που περιλάμβανε το ΠΔΠ ανασχεδιάστηκαν, ώστε να εξασφαλισθεί ότι τα αποτελέσματα και οι επιπτώσεις τους θα προαγάγουν τις κύριες προτεραιότητες πολιτικής της ΕΕ. Συγκεκριμένα, το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο εκσυγχρονίστηκε με ανακατανομή των πόρων σε πεδία προτεραιότητας, ένα από τα οποία είναι οι πανευρωπαϊκές υποδομές.

Στην ανακοίνωση για το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο τονίστηκε ότι για την πλήρη λειτουργία της ενιαίας αγοράς χρειάζεται σύγχρονη και υψηλών επιδόσεων υποδομή που να συνδέει την Ευρώπη, ιδίως στα πεδία των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών. Προς το σκοπό αυτό, απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις, τόσο από τον δημόσιο όσο και από τον ιδιωτικό τομέα. Υπολογίζεται ότι την περίοδο 2014-2020 χρειάζονται περίπου 200 δισεκατ. ευρώ για να ολοκληρωθούν τα διευρωπαϊκά δίκτυα ενέργειας όσον αφορά τη μεταφορά ενέργειας και μόνον, 500 δισεκατ. ευρώ πρέπει να επενδυθούν στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και περισσότερα από 250 δισεκατ. ευρώ στις τηλεπικοινωνίες.

Στην ανακοίνωση για το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο, αναγνωρίζεται ότι το μεγαλύτερο μέρος των αναγκαίων επενδύσεων μπορεί και πρέπει να προέλθει από την αγορά, αλλά τονίστηκε ταυτόχρονα η προστιθέμενη αξία της Ένωσης να εξασφαλίσει τη χρηματοδότηση των πανευρωπαϊκών διασυνοριακών έργων που θα συνδέουν το κέντρο με την περιφέρεια προς όφελος όλων. Η πείρα έχει δείξει ότι στην στοχοθέτηση σε εθνικό επίπεδο δεν δίδεται επαρκώς προτεραιότητα σε πολυκρατικές και διασυνοριακές επενδύσεις που θα εφοδιάσουν την ενιαία αγορά με τις υποδομές που χρειάζεται. Επιπλέον, την επαύριον τις χρηματοπιστωτικής κρίσης, τα περιθώρια στους ιδιωτικούς και δημόσιους χρηματοδοτικούς πόρους δημιούργησαν κάποια αβεβαιότητα όσον αφορά την έκταση των απαιτούμενων επενδύσεων. Το πρόβλημα είναι πιθανότερο να τεθεί ιδίως στα έργα διευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, για τα οποία απαιτούνται ιδιαίτερα υψηλές και μακροχρόνιες επενδύσεις, λόγω της εγγενούς υψηλότερης τεχνικής πολυπλοκότητάς τους, καθώς και της ανάγκης διασυνοριακού συντονισμού τους. Για να καλυφθεί αυτό το κενό, πρέπει να εξευρεθούν συμπληρωματικές λύσεις για την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων και τη δημιουργία σταθερών χρηματοδοτικών ροών από την κεφαλαιαγορά και τις τράπεζες. Τα κεφάλαια της ΕΕ πρέπει να συνοδεύσουν τη δυναμική της αγοράς, παρέχοντας κίνητρα και όχι υποκαθιστώντας τη συμμετοχή της αγοράς στη χρηματοδότηση υποδομών. Συγκεκριμένα, όπως υπογραμμίστηκε στην ανακοίνωση επανεξέτασης του προϋπολογισμού, ο ενωσιακός προϋπολογισμός ενδείκνυται ιδιαίτερα για να καλύψει τα κενά των κρατών μελών.

Προς το σκοπό αυτό, η Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» θα παρέχει ενωσιακά κεφάλαια για έργα με πραγματικά ενωσιακή προστιθέμενη αξία, ιδίως για διασυνοριακά έργα, έργα εξάλειψης σημείων συμφόρησης ή έργα επωφελή σε κλίμακα ΕΕ.

Όσον αφορά το μέγεθος των αναγκαίων επενδύσεων, τα ενωσιακά χρηματοδοτικά μέσα, και ιδίως τα καινοτόμα χρηματοδοτικά μέσα, θα συμβάλουν στην προσέλκυση της αναγκαίας συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα, ώστε να επιταχυνθεί η ανάπτυξη πανευρωπαϊκών υποδομών.

1.5.3. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

Βάσει του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου της περιόδου 2007-2013, ορισμένα προγράμματα προβλέπουν τη χρηματοδότηση υποδομών στον τομέα των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών, όπως είναι μεταξύ άλλων το πρόγραμμα ΔΕΔ-Μ, το πρόγραμμα ΔΕΔ-Ε, το πρόγραμμα «Υποστήριξη της πολιτικής για τις ΤΠΕ» για την ανταγωνιστικότητα και την καινοτομία, το Ταμείο Συνοχής, το ΕΤΠΑ, το Ευρωπαϊκό Ενεργειακό Πρόγραμμα Ανάκαμψης και το πρόγραμμα Marco Polo.

Οι εκ των υστέρων αξιολογήσεις αυτών των προγραμμάτων έδειξαν ότι, και στους τρεις τομείς, η ενωσιακή χρηματοδοτική στήριξη διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην τόνωση της ανάπτυξης των υποδομών. Ωστόσο, επισημαίνεται επίσης ότι στο παρελθόν δεν ήταν ικανοποιητικές οι πολιτικές χρηματοδότησης των ΔΕΔ για την αντιμετώπιση των αδυναμιών της αγοράς/των κανονιστικών ρυθμίσεων που ευθύνονται για την παρούσα κατάσταση και στη δημιουργία οικονομικής απόδοσης.

Η ανάπτυξη υποδομών έπασχε από τον κατακερματισμό των προγραμμάτων και των χρηματοδοτικών μέσων, όπως και από μεγάλη ανομοιογένεια των όρων χρηματοδότησης, τόσο για καθένα από τους τομείς όσο και συνολικά, γεγονός που επιφέρει αλληλεπικαλύψεις, κενά στη χρηματοδότηση και ανεπαρκή αξιοποίηση των συνεργειών. Οι διαφορετικοί κανόνες επιλεξιμότητας και διαχείρισης, οι αλληλεπικαλυπτόμενοι αλλά και ασύνδετοι στόχοι και ο χαλαρός ή και ανύπαρκτος συντονισμός προτεραιοτήτων περιπλέκει την υλοποίηση και μειώνει την απόδοση της χρηματοδοτικής συνδρομής. Η διάθεση διαφορετικών χρηματοδοτικών πόρων στους ίδιους τομείς προκαλεί επίσης «κεφαλαιοθηρία», εφόσον πρέπει να υποβληθεί εκ νέου η ίδια πρόταση έργου εάν δεν γίνει δεκτή στο πλαίσιο ενός από τα προγράμματα.

Επιπλέον, η στήριξη υποδομών σε επίπεδο ΕΕ στους αντίστοιχους τομείς θα μπορούσε να βελτιωθεί με:

- εστίαση σε έργα με πραγματική ενωσιακή προστιθέμενη αξία, ιδίως σε διασυνοριακά έργα, έργα εξάλειψης σημείων συμφόρησης ή έργα επωφελή σε κλίμακα ΕΕ κατά τα οποία αξιοποιούνται οι συνέργειες μεταξύ δύο ή τριών τομέων·
- αύξηση της μόχλευσης της ενωσιακής χρηματοδότησης: συχνά, οι πραγματικοί συντελεστές συγχρηματοδότησης είναι υπερβολικά χαμηλοί για να ωθήσουν την έναρξη ενός έργου·
- ενθάρρυνση μεγαλύτερης συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα με τη χρήση χρηματοδοτικών μέσων επιπροσθέτως των επιχορηγήσεων, οι οποίες παραδείγματος χάριν έχουν αποδειχθεί πολύ αποτελεσματικές και αποδοτικές για τη χρηματοδοτική διευκόλυνση επιμερισμού του κινδύνου·
- απλούστευση των κανόνων και των διαδικασιών χρηματοδότησης.

Η ΔΣΕ περιλαμβάνει χρηματοδοτικά μέσα και για τους τρεις τομείς, με τα οποία θα αντιμετωπισθούν καλύτερα οι αδυναμίες πολυδιάσπασης που προαναφέρθηκαν, ορίζει ρητά τις προτεραιότητες χρηματοδότησης, προτείνει καλύτερα στοχοθετημένους συντελεστές χρηματοδότησης και διευρύνει τη δέσμη των χρηματοδοτικών μέσων με την καθιέρωση νέων, ώστε να αυξηθεί η χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα.

1.5.4. Συνοχή και ενδεχόμενη συνέργεια με άλλα συναφή μέσα

Εσωτερική συνοχή της ΔΣΕ:

Ο κανονισμός για τη ΔΣΕ πρέπει να επιφέρει εξισορρόπηση της ανάγκης απλούστευσης και εναρμόνισης των κανόνων και των διαδικασιών χρηματοδότησης με την τήρηση των ειδικών για κάθε τομέα στόχων πολιτικής.

Ο κανονισμός για τη ΔΣΕ θέτει τους όρους, τις μεθόδους και τις διαδικασίες παροχής ενωσιακής ενίσχυσης για διευρωπαϊκά δίκτυα, για τα οποία θα εκδοθούν αυτοτελείς κατευθυντήριες γραμμές υπό μορφή κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Τηρήθηκε πλήρης συνοχή με τον ισχύοντα και τον μελλοντικό δημοσιονομικό κανονισμό. Τυχόν εξαιρέσεις δικαιολογούνται δεόντως σε νομοθετήματα.

Συνέργεια με άλλα σχετικά μέσα:

Η προτεινόμενη πρωτοβουλία είναι πλήρως σύμφωνη με την ανακοίνωση για το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο του 2011 και το συνοδευτικό της έγγραφο. Η στρατηγική «Ευρώπη 2020», η επανεξέταση του προϋπολογισμού της ΕΕ, η πράξη για την ενιαία αγορά και η ανακοίνωση για το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο διαμορφώνουν το πλαίσιο για την προτεινόμενη πρωτοβουλία, οι στόχοι της οποίας υπηρετούν τις οριζόντιες πολιτικές που προαναφέρονται. Το Ταμείο Συνοχής και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) θα εξακολουθήσουν να αποτελούν πόρο χρηματοδότησης των υποδομών μεταφορών του κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου, καθώς και των δικτύων τηλεπικοινωνιών και ενέργειας με αποκεντρωμένη διαχείριση.

1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις

Πρόταση/πρωτοβουλία **περιορισμένης διάρκειας**

- Πρόταση/πρωτοβουλία από 01/01/2014 έως 31/12/2020

- Δημοσιονομικές επιπτώσεις από το 2014 μέχρι το 2030

Πρόταση/πρωτοβουλία **απεριόριστης διάρκειας**

- Περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το ΕΕΕΕ μέχρι το ΕΕΕΕ,

- και στη συνέχεια λειτουργία με κανονικό ρυθμό.

1.7. Προβλεπόμενος(οι) τρόπος(οι) διαχείρισης⁵⁷

Κεντρική άμεση διαχείριση από την Επιτροπή

Κεντρική έμμεση διαχείριση με ανάθεση καθηκόντων εκτέλεσης σε:

- εκτελεστικούς οργανισμούς

- οργανισμούς που δημιουργούνται από τις Κοινότητες⁵⁸

- εθνικούς δημόσιους οργανισμούς/οργανισμούς με αποστολή δημόσιας υπηρεσίας

- πρόσωπα επιφορτισμένα με την εκτέλεση συγκεκριμένων δράσεων δυνάμει του τίτλου V της συνθήκης για την για την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη κατά την έννοια του άρθρου 49 του δημοσιονομικού κανονισμού

Επιμερισμένη διαχείριση με τα κράτη μέλη

Αποκεντρωμένη διαχείριση με τρίτες χώρες

Από κοινού διαχείριση με διεθνείς οργανισμούς (*όπως προσδιορίζεται κατωτέρω*)

Αν αναφέρονται περισσότεροι τρόποι διαχείρισης, παρακαλείσθε να τους διευκρινίσετε στο τμήμα «Παρατηρήσεις».

Παρατηρήσεις

Επιχορηγήσεις (για όλους ή ορισμένους τομείς, κατόπιν περαιτέρω αποφάσεων) θα χορηγηθούν από υπάρχοντες ή μελλοντικούς οργανισμούς.

Περαιτέρω καθήκοντα επιτρέπεται να ανατεθούν στην ΕΤΕπ, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων (ΕΤΕ) ή άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, διεθνείς οργανισμούς (π.χ. ο Eurocontrol), οργανισμούς με αποστολή δημόσιας υπηρεσίας ή φορείς αναφερόμενους στο άρθρο 185 του δημοσιονομικού

⁵⁷ Οι λεπτομέρειες σχετικά με τους τρόπους διαχείρισης, καθώς και οι παραπομπές στον δημοσιονομικό κανονισμό είναι διαθέσιμες στον δικτυακό τόπο BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

⁵⁸ Όπως αναφέρονται στο άρθρο 185 του δημοσιονομικού κανονισμού.

κανονισμού (π.χ. Οργανισμός Συνεργασίας των Ρυθμιστικών Αρχών Ενέργειας) (άρθρα 200 και 201 του αναθεωρημένου δημοσιονομικού κανονισμού).

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Κανόνες παρακολούθησης και αναφοράς

Προσδιορίζονται η συχνότητα και οι όροι.

Το τρέχον πρόγραμμα θα παρακολουθείται με ενδιάμεση αξιολόγηση του κανονισμού για τη ΔΣΕ, καθώς και με επανεξέταση της απόδοσης. Επιπλέον, θα πραγματοποιούνται ενδιάμεσες επανεξετάσεις των πολυετών προγραμμάτων εργασίας.

Σε εκ των υστέρων αξιολόγηση που θα πραγματοποιηθεί σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη και τους δικαιούχους θα εξετασθεί η αποτελεσματικότητα και η απόδοση της ΔΣΕ και ο αντίκτυπός της στην οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή και η συμβολή της στην επίτευξη των ενωσιακών προτεραιοτήτων για ευφυή, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη.

Στην πρόταση για τη ΔΣΕ προβλέπεται επίσης η δυνατότητα αξιολόγησης των μεθόδων εκτέλεσης των έργων, καθώς και των επιπτώσεων της υλοποίησής τους, ώστε να αποτιμάται κατά πόσον επιτεύχθηκαν οι στόχοι, περιλαμβανομένων εκείνων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος.

Όσον αφορά τις δράσεις, οι δικαιούχοι θα παρέχουν τακτικά και βάσει των συμφωνιών/αποφάσεων εκθέσεις σχετικά με τις προς υλοποίηση δράσεις. Στον κανονισμό για τη ΔΣΕ προβλέπεται επίσης η δυνατότητα να ζητούν τα κράτη μέλη ειδικές αξιολογήσεις των δράσεων και των σχετικών με αυτές έργων.

2.2. Σύστημα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Κίνδυνοι που έχουν εντοπιστεί

- καθυστερήσεις στην υλοποίηση έργου
- ενδεχόμενη κακοδιαχείριση της ενωσιακής χρηματοδοτικής συνδρομής από τους δικαιούχους
- ανεπαρκής απορρόφηση των χρηματοδοτικών μέσων από την αγορά·
- αλλαγή των συνθηκών στην αγορά με την πάροδο του χρόνου.

2.2.2. Προβλεπόμενη(ες) μέθοδος(οι) ελέγχου

Η ΔΣΕ θα εφαρμοσθεί κυρίως κεντρικά με άμεση ή έμμεση κεντρική διαχείριση από την Επιτροπή. Σε ορισμένες περιπτώσεις είναι πιθανή η κοινή διαχείριση. Όσον αφορά τις επιχορηγήσεις, τα κύρια στοιχεία του συστήματος εσωτερικού ελέγχου είναι οι διαδικασίες επιλογής και αξιολόγησης των προτάσεων επιχορήγησης (εκ των προτέρων έλεγχοι), τεχνικοί έλεγχοι και έλεγχοι οικονομικών συναλλαγών κατά τη διάρκεια της διαχείρισης των έργων βασιζόμενοι στις εκθέσεις και τους εκ των υστέρων ελέγχους των δικαιούχων.

Όσον αφορά τις μεθόδους ελέγχου για τις επιχορηγήσεις, δεν προβλέπονται αλλαγές. Εκτιμάται ότι η ΔΣΕ θα έχει παρεμφερή χαρακτηριστικά κινδύνου και θα εφαρμοσθεί παρεμφερής στρατηγική ελέγχου. Συνεπώς, εκτιμάται ότι το αναμενόμενο επίπεδο μη συμμόρφωσης θα είναι παρεμφερές με αυτό που διαπίστωσε ο Εκτελεστικός Οργανισμός του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών κατά τη διαχείριση έργων ΔΕΔ-Μ:

Η μεθοδολογία για τους οικονομικούς ελέγχους βασίζεται σε δειγματοληψία εν μέρει τυχηματική και εν μέρει βασιζόμενη σε κινδύνους. Το ποσοστό διαπιστωθέντων σφαλμάτων (συστάσεις οικονομικών αναπροσαρμογών ως ποσοστό των πληρωμών που πραγματοποιήθηκαν) ήταν κάτω του 1% το 2009 και το 2010. Αυτό αποδίδεται εν μέρει στην ανταλλαγή γνώσεων με το δημοσιονομικό κύκλωμα εκ των προτέρων (συνεδριάσεις για τα διδάγματα από τους οικονομικούς ελέγχους του 2008 και του 2009 και τις τεχνικές πρόληψης της απάτης). Λόγω του περιορισμένου μεγέθους του δείγματος και του συνδυασμού τυχηματικών/αναλόγων των κινδύνων δειγματοληψιών για τους ελέγχους, τα ποσοστά σφαλμάτων είναι δυνατόν να προβληθούν σε όλα τα έργα που διαχειρίζεται ο Εκτελεστικός Οργανισμός του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών.

Στις συμφωνίες και τις αποφάσεις για την υλοποίηση των δράσεων θα προβλέπονται η άσκηση εποπτείας και δημοσιονομικού ελέγχου από την Επιτροπή, ή από τους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους της, καθώς και η διενέργεια ελέγχων από το Ελεγκτικό Συνέδριο και επιτόπιων εξακριβώσεων από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF), σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζονται στον κανονισμό (Ευρατόμ, ΕΚ) αριθ. 2185/96 του Συμβουλίου, της 11^{ης} Νοεμβρίου 1996, σχετικά με τους ελέγχους και εξακριβώσεις που διεξάγει επιτοπίως η Επιτροπή με σκοπό την προστασία των οικονομικών συμφερόντων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων από απάτες και λοιπές παρατυπίες, και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25^{ης} Μαΐου 1999, σχετικά με τις έρευνες που πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF).

Όσον αφορά την εφαρμογή των χρηματοδοτικών μέσων, σε οποιαδήποτε συμφωνία με οντότητα στην οποία ανατίθενται καθήκοντα ή με άλλους εμπλεκόμενους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς θα προβλέπεται ρητά η άσκηση των αρμοδιοτήτων ελέγχου από την Επιτροπή και από το Ελεγκτικό Συνέδριο των εγγράφων και εγκαταστάσεων, καθώς και των πληροφοριών, ακόμη και εάν αυτές είναι αποθηκευμένες σε ηλεκτρονικά μέσα, όλων των τρίτων μερών που έλαβαν ενωσιακά κονδύλια.

2.2.3. Φύση και ένταση των ελέγχων

Συμπεράσματα των ελέγχων	Ποσό σε εκατ. ευρώ	Αριθμός δικαιούχων: συναλλαγές (% επί του συνόλου)	Έκταση του ελέγχου * (αξιολόγηση από 1 έως 4)	Κάλυψη (% επί της αξίας)
Διαχείριση των δράσεων από αξιολόγηση ελέγχων εκ των υστέρων	371**	1) συνολική παρακολούθηση όλων των έργων: 100%	1	100%
		2) έλεγχος επιλεγμένων έργων: 5%	4	10%

(**) ποσό κατά προσέγγιση με βάση τον υπολογισμό 9,9 εκατ. ευρώ x 7 x 6, όπου:

- 9 9 εκατ. ευρώ, το ετήσιο διοικητικό κόστος MEUR του Εκτελεστικού Οργανισμού Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών για επιχειρησιακές πιστώσεις 8 δισεκατ. ευρώ
- 7 ο αριθμός ετών του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου
- 6 ο πολλαπλασιαστής για να επιτευχθεί το χαρτοφυλάκιο της ΔΣΕ 50 δισεκατ. ευρώ.

2.3. Μέτρα για την πρόληψη της απάτης και των παρατυπιών

Προσδιορίζονται τα υφιστάμενα ή προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας.

Η Επιτροπή θα εξασφαλίσει ότι, κατά την υλοποίηση δράσεων που χρηματοδοτούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, τα οικονομικά συμφέροντα της Ένωσης θα προστατεύονται με την εφαρμογή προληπτικών μέτρων κατά της απάτης, της διαφθοράς και κάθε άλλης παράνομης δραστηριότητας, με τη διενέργεια αποτελεσματικών ελέγχων και με την ανάκτηση αχρεωστήτως καταβληθέντων ποσών και, σε περίπτωση που θα διαπιστώνονται παρατυπίες, με την επιβολή αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών κυρώσεων, σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 2988/95, (Ευρατόμ, ΕΚ) αριθ. 2185/96 του Συμβουλίου, και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Η Επιτροπή ή οι αντιπρόσωποί της και το Ελεγκτικό Συνέδριο θα έχουν ελεγκτική αρμοδιότητα βάσει δικαιολογητικών και επιτόπιου ελέγχου, η οποία θα ασκείται σε όλους τους δικαιούχους, εργολάβους και υπεργολάβους που έλαβαν ενωσιακά κονδύλια.

Η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF) εξουσιοδοτείται να διενεργεί ελέγχους και επιθεωρήσεις οικονομικών φορέων τους οποίους αφορά, άμεσα ή έμμεσα, αυτή η χρηματοδότηση, σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζει ο κανονισμός (Ευρατόμ, ΕΚ) αριθ. 2185/96, για να τεκμηριώνει την ύπαρξη απάτης, διαφθοράς ή άλλης παράνομης δραστηριότητας, συνδεδεμένης με συμφωνία επιδότησης ή απόφαση ή σύμβαση ενωσιακής χρηματοδότησης, σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι ΓΔ INFSO, MOVE και ENER έχουν εγκρίνει, ή θα εγκρίνουν μέχρι το 2013, στρατηγικές κατά της απάτης και σχετικά σχέδια δράσης σε επίπεδο ΓΔ που θα καλύπτουν όλο τον κύκλο δαπανών, λαμβανομένων υπόψη της αναλογικότητας και ο λόγος κόστους-οφέλους των μέτρων που πρέπει να εφαρμοσθούν, τώστε να καταστεί δυνατή η αξιολόγηση κινδύνου του προγράμματος.

Οι τρεις ΓΔ θα εξασφαλίσουν ότι θα κατευθύνουν την προσέγγισή τους για τη **διαχείριση του κινδύνου απάτης** στον εντοπισμό πεδίων με κίνδυνο απάτης, λαμβάνοντας υπόψη ανάλυση κόστους-οφέλους ανά τομέα της κάθε ΓΔ και με τη βοήθεια της OLAF στην πρόληψη της απάτης και την ανάλυση κινδύνου.

Οι συμβάσεις επιχορηγήσεων και συμβάσεων θα βασίζονται σε τυποποιημένα υποδείγματα, οι οποίες θα καθορίζουν εν γένει εφαρμοστέα μέτρα κατά της απάτης.

Για το προσωπικό που χειρίζεται τα έργα θα διοργανωθούν επιμορφωτικά μαθήματα με αντικείμενο τη διαχείριση των επιχορηγήσεων.

Όσον αφορά τα χρηματοδοτικά μέσα, τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που συμμετέχουν στην εκτέλεση δημοσιονομικών πράξεων που αφορούν χρηματοδοτικά μέσα θα οφείλουν να τηρούν τα σχετικά πρότυπα που εφαρμόζονται στον τομέα της πρόληψης νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες και της καταπολέμησης της τρομοκρατίας. Τα εν λόγω ιδρύματα δεν επιτρέπεται να είναι εγκατεστημένα σε εδάφη των οποίων οι αρχές δεν συνεργάζονται με την Ένωση για την εφαρμογή των διεθνώς συμφωνημένων φορολογικών προτύπων.

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

(σε τρέχουσες τιμές)

3.1. Τομέας(εις) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμή(ές) των δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

- Υφιστάμενες γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού.

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή προϋπολογισμού	Είδος δαπανών	Συνεισφορά			
	Αριθμός Περιγραφή : Διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών	ΔΠ/ΜΔΠ ⁽⁵⁹⁾	χωρών της ΕΖΕΣ ⁶⁰	υποψηφίων για ένταξη χωρών ⁶¹	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου 18 παράγραφος 1 στοιχείο αα του δημοσιονομικού κανονισμού
1	06 03 03	ΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
1	06 01 04 31	ΜΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή προϋπολογισμού	Είδος δαπανών	Συνεισφορά			
	Αριθμός Διευρωπαϊκά δίκτυα ενέργειας	ΔΠ/ΜΔΠ ⁽⁶²⁾	χωρών της ΕΖΕΣ ⁶³	υποψηφίων για ένταξη χωρών ⁶⁴	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου 18 παράγραφος 1 στοιχείο αα του δημοσιονομικού κανονισμού

⁵⁹ ΔΠ= Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ= Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις

⁶⁰ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

⁶¹ Υποψήφιες και, κατά περίπτωση, δυνητικά υποψήφιες για ένταξη χώρες των Δυτικών Βαλκανίων.

⁶² ΔΠ= Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ= Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις

⁶³ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

⁶⁴ Υποψήφιες και, κατά περίπτωση, δυνητικά υποψήφιες για ένταξη χώρες των Δυτικών Βαλκανίων.

1	32 03 02 (ΔΕΔ-Ε)	ΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
1	32 01 04 XX	ΜΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή προϋπολογισμού	Είδος δαπανών	Συνεισφορά			
	Αριθμός Περιγραφή προγράμματος πλαισίου για την καινοτομία και την ανταγωνιστικότητα- ICT-PSP	ΔΠ/ΜΔΠ ⁽⁶⁵⁾	χωρών της ΕΖΕΣ ⁶⁶	υποψηφίων για ένταξη χωρών ⁶⁷	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου 18 παράγραφος 1 στοιχείο αα του δημοσιονομικού κανονισμού
1	09 03 XX	ΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
1	09 01 04 XX	ΜΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή προϋπολογισμού	Είδος δαπανών	Συνεισφορά			
	Αριθμός Περιγραφή : Ταμείο Συνοχής	ΔΠ/ΜΔΠ ⁽⁶⁸⁾	χωρών της ΕΖΕΣ ⁶⁹	υποψηφίων για ένταξη χωρών ⁷⁰	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου 18 παράγραφος 1 στοιχείο αα του δημοσιονομικού κανονισμού
1	13 04 02	ΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
1	13 01 04 XX	ΜΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ

- Νέες γραμμές του προϋπολογισμού, των οποίων έχει ζητηθεί η δημιουργία

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού.

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή προϋπολογισμού	Είδος δαπανών	Συνεισφορά			
	Αριθμός [Τομέας.....]	ΔΠ/ΜΔΠ	χωρών της ΕΖΕΣ	υποψηφίων για ένταξη χωρών	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου 18 παράγραφος 1 στοιχείο αα του δημοσιονομικού κανονισμού
	[XX.YY.YY.YY]		ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ

⁶⁵ ΔΠ= Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ= Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις

⁶⁶ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

⁶⁷ Υποψήφιας και, κατά περίπτωση, δυνητικά υποψήφιας για ένταξη χώρες των Δυτικών Βαλκανίων.

⁶⁸ ΔΠ= Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ= Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις

⁶⁹ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

⁷⁰ Υποψήφιας και, κατά περίπτωση, δυνητικά υποψήφιας για ένταξη χώρες των Δυτικών Βαλκανίων.

--	--	--	--	--	--	--

Μία και μόνον γραμμή του προϋπολογισμού για τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» προβλέπεται, ωστόσο, να αποφασισθεί αργότερα.

3.2. Εκτιμώμενη επίπτωση στις δαπάνες

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις δαπάνες

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου:	Αριθ. 1	Τομέας: Ευφυής και χωρίς αποκλεισμούς οικονομική μεγέθυνση
--	---------	--

ΓΔ: MOVE			Έτος N ⁷¹ 2014	Έτος N+1 2015	Έτος N+2 2016	Έτος N+3 2017	Έτος N+4 2018	Έτος N+5 2019	Έτος N+6 2020	> 2020	ΣΥΝΟΛΟ
• Επιχειρησιακές πιστώσεις											
Αριθμός της γραμμής του προϋπολογισμού 06 03 03	Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	(1)	2427,3	2687,5	3183,2	3471,8	4000,5	4315,2	4401,9		24487,4
	Πληρωμές	(2)	0	2099,7	2299,7	2449,7	2599,7	2799,7	2999,7	9239,2	24487,4
Πιστώσεις διοικητικής φύσεως από το κονδύλιο για ειδικά προγράμματα ⁷² χρηματοδοτούμενες											
Αριθ. γραμμής του προϋπολογισμού 06.01.04.31(*)		(3)	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1		122,6
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ MOVE	Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	=1+1α +3	2440,0	2705,0	3201,0	3490,0	4019,0	4334,0	4421,0	0,0	24610,0

⁷¹ Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

⁷² Τεχνική ή/και διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων ή/και δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «BA»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

	Πληρωμές	=2+2α +3	12,7	2117,2	2317,5	2467,9	2618,2	2818,5	3018,8	9239,2	24610,0
--	----------	-------------	------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------

(*) Τα στοιχεία αυτά αφορούν την επιδότηση του εκτελεστικού οργανισμού ΔΕΔ-Μ και καλύπτουν τη διαχείριση του μέρους της ΔΣΕ για τις μεταφορές και τη συμπλήρωση της χρηματοδοτικής στήριξης έργων κοινού ενδιαφέροντος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών από προηγούμενα προγράμματα. Τα στοιχεία βασίζονται στην παραδοχή ότι πρόκειται για σύνολο 500 έργων.

ΓΔ: REGIO			Έτος N ⁷³ 2014	Έτος N+1 2015	Έτος N+2 2016	Έτος N+3 2017	Έτος N+4 2018	Έτος N+5 2019	Έτος N+6 2020	> 2020	ΣΥ
• Επιχειρησιακές πιστώσεις											
Αριθμός της γραμμής του προϋπολογισμού 13 04 02	Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων Πληρωμές	(1) (2)	1477,9 0,0	1511,9 972,9	1544,3 1102,6	1587,4 1236,5	1648,9 1291,7	1693,9 1373,2	1774 1551,3		112 112
Πιστώσεις διοικητικής φύσεως από το κονδύλιο για ειδικά προγράμματα ⁷⁴			χρηματοδοτούμενες								
Αριθμός της γραμμής του προϋπολογισμού 13 01 04 XX (**)		(3)	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6		
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ REGIO	Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	=1+1α +3	1483,0	1517,4	1549,9	1593,3	1655,1	1700,4	1780,6		1
	Πληρωμές	=2+2α +3	5,1	978,3	1108,3	1242,4	1297,9	1379,7	1557,9	3710,1	1

(**) Πρόσθετη στήριξη της επιδότησης του εκτελεστικού οργανισμού ΔΕΔ-Μ (θα δημιουργηθεί νέα γραμμή του προϋπολογισμού) με την παραδοχή ότι τα ποσά αυτά θα διατεθούν στον Εκτελεστικό Οργανισμό ΔΕΔ-Μ. Ισχύουν οι εφαρμοστέοι βάσει του παρόντος κανονισμού κανόνες για τα διευρωπαϊκά δίκτυα. Θα προκηρυχθούν ειδικές προσκλήσεις υποβολής προτάσεων για έργα του κεντρικού δικτύου αποκλειστικά σε κράτη μέλη επιλέξιμα για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής. Τα στοιχεία βασίζονται στην παραδοχή ότι πρόκειται για σύνολο περίπου 160 έργων.

⁷³ Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

⁷⁴ Τεχνική ή/και διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων ή/και δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

ΓΔ: ENER			Έτος N ⁷⁵ 2014	Έτος N+1 2015	Έτος N+2 2016	Έτος N+3 2017	Έτος N+4 2018	Έτος N+5 2019	Έτος N+6 2020	> 2020	ΣΥΝΟ
• Επιχειρησιακές πιστώσεις											
Αριθμός της γραμμής του προϋπολογισμού 32 03 02	Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	(1)	1029,52 2	1333,02 2	1139,02 2	1319,02 2	1495,02 2	1759,02 2	2271,02 2	0	1034
	Πληρωμές	(2)	452,542	915,785	1174,82 2	1264,78 2	1353,26 2	1568,94 2	1921,38 2	1694,13 7	1034
Πιστώσεις διοικητικής φύσεως από το κονδύλιο για ειδικά προγράμματα ⁷⁶ χρηματοδοτούμενες											
Αριθμός γραμμής του προϋπολογισμού 3201XX (***)		(3)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	0	1
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ ENER	Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	=1+1α +3	1033	1335	1141	1321	1497	1761	2273	0	1
	Πληρωμές	=2+2α +3	456,02	917,763	1176,8	1266,76	1355,24	1570,92	1923,36	1694,13 7	1

(***) Στις πιστώσεις αυτές περιλαμβάνονται οι δαπάνες για τους συντονιστές ΕΕ. Επίσης, ενδεχομένως να συμμετάσχει ο Οργανισμός Συνεργασίας των Ρυθμιστικών Αρχών Ενεργείας για να εκτελεί τα καθήκοντα που καθορίζονται στις διατάξεις του κανονισμού σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις διευρωπαϊκές υποδομές ενέργειας που θα αποφασιστούν αργότερα.

⁷⁵ Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

⁷⁶ Τεχνική ή/και διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων ή/και δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «BA»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

ΓΔ: INFSO			Έτος N ⁷⁷ 2014	Έτος N+1 2015	Έτος N+2 2016	Έτος N+3 2017	Έτος N+4 2018	Έτος N+5 2019	Έτος N+6 2020	> 2020	ΣΥ
• Επιχειρησιακές πιστώσεις											
Αριθμός γραμμής του προϋπολογισμού 0903XX	Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	(1)	679,000	843,800	1302,600	1621,400	1734,200	2003,000	2284,000	0	
	Πληρωμές	(2)	454,000	683,800	1262,600	1581,400	1719,200	2003,000	2258,000	506,000	
Πιστώσεις διοικητικής φύσεως από το κονδύλιο για ειδικά προγράμματα ⁷⁸ χρηματοδοτούμενες											
Αριθμός γραμμής του προϋπολογισμού 090104XX		(3)	2,000	2,200	2,400	2,600	2,800	3,000	3,000	0	
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ INFSO	Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	=1+1α +3	681,000	846,000	1305,000	1624,000	1737,000	2006,000	2287,000	0	
	Πληρωμές	=2+2α +3	456,000	686,000	1265,000	1584,000	1722,000	2006,000	2261,000	506,000	

• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων(*)	Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	(4)	4135,82 2	4864,32 2	5624,82 2	6412,22 2	7229,72 2	8077,22 2	8956,92 2	0,000	45301,0 54	
	Πληρωμές	(5)	906,542	3699,28 5	4737,12 2	5295,88 2	5672,16 2	6371,64 2	7179,08 2	11439, 34	45301,0 54	
• ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικής φύσεως που χρηματοδοτούνται από το κονδύλιο ειδικών			(6)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	0	155,946

⁷⁷ Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.
⁷⁸ Τεχνική ή/και διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων ή/και δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «BA»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

προγραμμάτων(*)											
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 1(*) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	=4+ 6	4154,00 0	4886,00 0	5647,00 0	6435,00 0	7253,00 0	8101,00 0	8981,00 0	0,000	45457,0 00
	Πληρωμές	=5+ 6	924,720	3720,96 3	4759,30 0	5318,66 0	5695,44 0	6395,42 0	7203,16 0	11439, 337	45457,0 00

(*) εξαιρουμένων των ποσών από τη ΓΔ REGIO (Ταμείο Συνοχής)

• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων(**)	Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	(4)	5613,72	6376,22	7169,12	7999,62	8878,62	9771,12	10730,8		56539,3
	Πληρωμές	(5)	2	2	2	2	2	2	22	0,000	54
			906,542	4672,18	5839,72	6532,38	6963,86	7744,84	8730,28	15149,	56539,3
				5	2	2	2	2	2	44	54
• ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικής φύσεως που χρηματοδοτούνται από το κονδύλιο συγκεκριμένων προγραμμάτων(**)		(6)	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,778	0	197,346
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 1(**) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	=4+ 6	5637,00	6403,30	7196,90	8028,30	8908,10	9801,50	10761,6		56736,7
	Πληρωμές	=5+ 6	0	0	0	0	0	0	00	0,000	00
			929,820	4699,26	5867,50	6561,06	6993,34	7775,22	8761,06	15149,	56736,7
				3	0	0	0	0	0	437	00

(**) συμπεριλαμβανομένων των ποσών από τη ΓΔ REGIO (Ταμείο Συνοχής)

Αν η πρόταση/πρωτοβουλία επηρεάζει περισσότερους από έναν τομείς: (άνευ αντικειμένου)

• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	(4)									
	Πληρωμές	(5)									
• ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικής φύσεως που χρηματοδοτούνται από το κονδύλιο συγκεκριμένων προγραμμάτων		(6)									
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων υπό τους ΤΟΜΕΙΣ 1 έως 4 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (Ποσό αναφοράς)	Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	=4+ 6									
	Πληρωμές	=5+ 6									

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου:	5	«Διοικητικές δαπάνες»
--	----------	-----------------------

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

		Έτος 2014	Έτος 2015	Έτος 2016	Έτος 2017	Έτος 2018	Έτος 2019	Έτος 2020	ΣΥΝΟΛΟ
ΓΔ: MOVE									
• Ανθρώπινοι πόροι		4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	34,414
• Άλλες διοικητικές δαπάνες		1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	8,310
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ MOVE	Πιστώσεις	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	42,724	42,724
ΓΔ: ENER (*)									
• Ανθρώπινοι πόροι		5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	48,404
• Άλλες διοικητικές δαπάνες		0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	1,797
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ ENER		5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	50,201
ΓΔ: INFSO (*)									
• Ανθρώπινοι πόροι		11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
• Άλλες διοικητικές δαπάνες		0,200	0,210	0,220	0,230	0,240	0,250	0,260	1,610
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ INFSO	Πιστώσεις	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539

(*) Οι ΓΔ ENER και INFSO ενδέχεται επίσης (εν μέρει) να εξωτερικεύσουν την εφαρμογή της ΔΣΕ σε οργανισμούς. Τα ποσά και οι τεκμαρτοί υπολογισμοί θα αναπροσαρμοσθούν εάν χρειασθεί ανάλογα με τα αποτελέσματα της διαδικασίας εξωτερίκευσης.

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων υπό τον ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο αναλήψεων υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
--	--	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	----------------

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

		Έτος 2014 ⁷⁹	Έτος 2015	Έτος 2016	Έτος 2017	Έτος 2018	Έτος 2019	Έτος 2020	> 2020	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων υπό τους ΤΟΜΕΙΣ 1 έως 5(*) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	4176,19 2	4910,69 1	5674,88 9	6464,64 5	7283,50 9	8132,48 2	9013,05 6	0,000	45655,4 64
	Πληρωμές	946,912	3745,65 4	4787,18 9	5348,30 5	5725,94 9	6426,90 2	7235,21 6	11439, 337	45655,4 64

(*) εξαιρουμένων των ποσών από τη ΓΔ REGIO (Ταμείο Συνοχής)

		Έτος 2014 ⁸⁰	Έτος 2015	Έτος 2016	Έτος 2017	Έτος 2018	Έτος 2019	Έτος 2020	> 2020	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων υπό τους ΤΟΜΕΙΣ 1 έως 5(**) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	5659,19 2	6427,99 1	2327,88 9	8057,94 5	8057,94 5	9832,98 2	10793,6 56	0,000	56935,1 64
	Πληρωμές	952,012	4723,95 4	5895,38 9	6590,70 5	7023,84 9	7806,70 2	8793,11 6	15149, 437	56935,1 64

(**) συμπεριλαμβανομένων των ποσών από τη ΓΔ REGIO (Ταμείο Συνοχής)

⁷⁹ Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

⁸⁰ Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

- 2 256,9 εκατ. ευρώ ενωσιακή χρηματοδότηση σε χρηματοδοτικά μέσα θα επιφέρει μόγλευση σε επενδύσεις ύψους 40 δισεκατ. ευρώ,
- 11 238,3 εκατ. ευρώ ενωσιακή χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής θα επιφέρει μόγλευση σε επενδύσεις ύψους 11.5 δισεκατ. ευρώ

σε εκατ. ευρώ

**Εκτιμήσεις
επενδύσεων για
έργα
προκαθορισμέν
α στο μέρος 1
του
παραρτήματος
του κανονισμού
για τη ΔΣΕ**

Οριζόντιες προτεραιότητες	47.500,00
<i>εκ των οποίων το SESAR</i>	30.000,00
1. Διάδρομος Βαλτικής - Αδριατικής	13.353,20
2. Βαρσοβία – Βερολίνο – Άμστερνταμ/Ρόττερνταμ – Felixstowe – Midlands	5.673,00
3. Διάδρομος Μεσογείου	37.690,00
4. Αμβούργο – Rostock – Κωσταντζα – Μπουργκάς/τουρκική μεθόριος – Πειραιάς – Λευκωσία	8.037,60
5. Ελσίνκι – Βαλέτα	31.936,00

6. Γένοβα – Ρότερνταμ	15.622,50
7. Λισαβόνα- Στρασβούργο	17.170,00
8. Δουβλίνο – Λονδίνο – Παρίσι – Βρυξέλλες	4.582,00
9. Άμστερνταμ – Βασιλεία/Λυών – Μασσαλία	12.551,30
10. Διάδρομος Στρασβούργου – Δούναβη	15.939,40
Άλλα τμήματα στο κύριο δίκτυο	27.563,21
Σύνολο	237.618,21

Λεπτομερή στοιχεία ανά διάδρομο θα είναι διαθέσιμα κατά τον σχεδιασμό και την υλοποίηση του προγράμματος.

ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ενεργειακά δίκτυα

- Εκροές Υλοποίηση των 11 διαδρόμων και πεδίων προτεραιότητας με 940,5 εκατ. ευρώ ανά διάδρομο κατά μέσο όρο

ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ τηλεπικοινωνιακά δίκτυα⁸³.

⁸³ Η τελική κατανομή σε χρηματοδοτικά μέσα και επιχορηγήσεις των κονδυλίων του προϋπολογισμού που θα διατεθούν θα εξαρτηθεί από την απορρόφηση των χρηματοδοτικών μέσων από την αγορά.

- Εκροές Ανάπτυξη και εγκατάσταση υποδομών ψηφιακών υπηρεσιών στην Ευρώπη Αναμένεται να χρηματοδοτηθούν από τη ΔΣΕ οι κάτωθι υποδομές ψηφιακών υπηρεσιών: 2446,000

- Διαλειτουργική ηλεκτρονική ταυτοποίηση και επιβεβαίωση γνησιότητας σε όλη την Ευρώπη
- Ευρωπαϊκή κεντρική πλατφόρμα διασύνδεσης των ευρωπαϊκών μητρώων επιχειρήσεων
- Ηλεκτρονικές διαδικασίες σύστασης και λειτουργίας επιχείρησης σε άλλη ευρωπαϊκή χώρα
- Διαλειτουργικές διασυνοριακές ηλεκτρονικές υπηρεσίες δημοσίων συμβάσεων
- Διαλειτουργικές διασυνοριακές υπηρεσίες ηλεκτρονικής δικαιοσύνης (e-Justice)
- Διαλειτουργικές διασυνοριακές υπηρεσίες ηλεκτρονικής υγείας (eHealth)

- Εκροές Χιλιάδες νοικοκυριά συνδεδεμένα με ευρυζωνικό διαδίκτυο 0.18 182 321,00 357 627,800 554 974,60 6269 1101,400 80 1411,20 927 1630 111 1955,000 456 8021,000
7 0 3 7 0 31 0 6 ,000 26 49

Υποσύνολο για ειδικό στόχο τηλεπικοινωνίες		679,000		843,800		1 302,600		1 621,400		734,200		003,000		2 284,000		10 468,000
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ																56 539,354

--

3.2.3. Εκτιμώμενη επίπτωση στις πιστώσεις διοικητικής φύσεως

3.2.3.1. Περίληψη

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν απαιτεί τη χρήση διοικητικών πιστώσεων
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα, όπως εξηγείται κατωτέρω:

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

ΓΔ MOVE	Έτος 2014	Έτος 2015	Έτος 2016	Έτος 2017	Έτος 2018	Έτος 2019	Έτος 2020	ΣΥΝΟΛ Ο
ΤΟΜΕΑΣ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι	4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	34,414
Άλλες διοικητικές δαπάνες	1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	8,310
Υποσύνολο ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	6,54	42,724
Εκτός ΤΟΜΕΑ 5⁸⁴ του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου(*)								
Ανθρώπινοι πόροι								
Άλλες δαπάνες διοικητικής φύσεως 06 01 04 31	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Άλλες δαπάνες διοικητικής φύσεως 13 01 04 XX	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6	41,4
Υποσύνολο εκτός ΤΟΜΕΑ 5(**) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Υποσύνολο εκτός ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	17,8	22,9	23,4	24,1	24,7	25,4	25,7	164,0

⁸⁴ Τεχνική ή/και διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων ή/και δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

ΣΥΝΟΛΟ ΓΙΑ MOVE(*)	17,998	23,126	23,691	24,519	25,02	25,33	25,64	165,324
ΣΥΝΟΛΟ ΓΙΑ MOVE	23,098	28,526	29,291	30,419	31,22	31,93	32,24	206,724

(*) Με την παραδοχή ότι τα τμήματα της ΔΣΕ που αφορούν τις μεταφορές και το Ταμείο Συνοχής θα ανατεθούν στον εκτελεστικό οργανισμό ΔΕΔ-Μ.

(**) εξαιρουμένης της 13 01 04 XX του Ταμείου Συνοχής

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

ΓΔ ENER	Έτος 2014	Έτος 2015	Έτος 2016	Έτος 2017	Έτος 2018	Έτος 2019	Έτος 2020	ΣΥΝΟΛΟ
ΤΟΜΕΑΣ 5(*) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι	5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	48,404
Άλλες διοικητικές δαπάνες	0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	1,797
Υποσύνολο ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	50,201
Εκτός ΤΟΜΕΑ 5⁸⁵ του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι								
Άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα(**)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
Υποσύνολο εκτός ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
ΣΥΝΟΛΟ ΓΙΑ ENER	9,055	8,382	9,272	9,764	9,464	9,655	9,955	65,547

(*) (*) Η ΓΔ ENER ενδέχεται επίσης να εξωτερικεύσει (εν μέρει) την εφαρμογή της ΔΣΕ σε οργανισμούς. Τα ποσά και οι τεκμαρτοί υπολογισμοί θα αναπροσαρμοσθούν εάν χρειασθεί ανάλογα με τα αποτελέσματα της διαδικασίας εξωτερίκευσης.

⁸⁵ Τεχνική ή/και διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων ή/και δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

(**) Στις πιστώσεις αυτές περιλαμβάνονται οι δαπάνες για τους συντονιστές ΕΕ. Επίσης, ενδεχομένως να συμμετάσχει ο Οργανισμός Συνεργασίας των Ρυθμιστικών Αρχών Ενέργειας για να εκτελεί τα καθήκοντα που καθορίζονται στις διατάξεις του κανονισμού σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις διευρωπαϊκές υποδομές ενέργειας που θα αποφασιστούν αργότερα.

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

ΓΔ INFSO	Έτος 2014	Έτος 2015	Έτος 2016	Έτος 2017	Έτος 2018	Έτος 2019	Έτος 2020	ΣΥΝΟΛ Ο
ΤΟΜΕΑΣ 5(*) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι	11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
Άλλες διοικητικές δαπάνες	0,2	0,21	0,22	0,23	0,24	0,25	0,26	1,61
Υποσύνολο ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539
Εκτός ΤΟΜΕΑ 5⁸⁶ του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι								
Άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
Υποσύνολο εκτός ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
ΣΥΝΟΛΟ ΓΙΑ INFSO	13,317	14,861	17,104	18,140	19,303	20,275	20,539	123,539

(*) (*) Η ΓΔ INFSO ενδέχεται επίσης να εξωτερικεύσει (εν μέρει) την εφαρμογή της ΔΣΕ σε οργανισμούς. Τα ποσά και οι τεκμαρτοί υπολογισμοί θα αναπροσαρμοσθούν εάν χρειασθεί ανάλογα με τα αποτελέσματα της διαδικασίας εξωτερίκευσης.

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων διοικητικού χαρακτήρα του Τομέα 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
--	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	----------------

⁸⁶ Τεχνική ή/και διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων ή/και δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων διοικητικού χαρακτήρα του εκτός του Τομέα 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου(*)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	155,946
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων διοικητικού χαρακτήρα του εκτός του Τομέα 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,778	197,346
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα (*)	40,37	46,369	50,067	52,423	53,787	55,26	56,134	354,410
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα	45,47	51,769	55,667	58,323	59,987	61,86	62,734	395,810

(*) εξαιρουμένης της 13 01 04 XX του Ταμείου Συνοχής

3.2.3.2. Κατ' εκτίμηση απαιτούμενοι ανθρώπινοι πόροι

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Εκτίμηση που εκφράζεται σε μονάδες ισοδύναμων πλήρους απασχόλησης

<i>ΓΔ MOVE</i>	Έτος 2014	Έτος 2015	Έτος 2016	Έτος 2017	Έτος 2018	Έτος 2019
Συνολική απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)						
06 01 01 01 (έδρα και γραφεία αντιπροσωπείας της Επιτροπής)	26	28	29	31	32	32
XX 01 01 02 (σε Αντιπροσωπεία)						
06 01 05 01 (έμμεση έρευνα)						
10 01 05 01 (άμεση έρευνα)						

• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδες ισοδύναμου πλήρους απασχόλησης: ΠΠΑ)⁸⁷

06 01 02 01 (ΣΥ, ΠΠ, ΑΕΕ από το «συνολικό κονδύλιο»)	14	15	17	18	19	19
XX 01 02 02 (ΣΥ, ΠΠ, ΝΕΑ, ΤΥ και ΑΕΕ στις αντιπροσωπείες)						
XX 01 04 yy ⁸⁸						
06 01 05 02 (ΣΥ, ΠΠ, ΑΕΕ σε έμμεση έρευνα)						
10 01 05 02 (ΣΥ, ΠΠ, ΑΕΕ - Άμεση έρευνα)						
Άλλη γραμμή του προϋπολογισμού (να προσδιοριστεί)						
ΣΥΝΟΛΟ ΓΙΑ MOVE	40	43	46	49	51	51

XX είναι ο τομέας πολιτικής ή ο σχετικός τίτλος του προϋπολογισμού

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης ή/και που έχει ανακατανεμηθεί στο πλαίσιο της ίδιας ΓΔ, και θα συμπληρωθούν, ενδεχομένως, με κονδύλια που ενδέχεται να διατεθούν στη διαχειρίστρια ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας χορήγησης και με βάση τους δημοσιονομικούς περιορισμούς. Τα ποσά και οι τεκμαρτοί υπολογισμοί θα αναπροσαρμοσθούν ανάλογα με τα αποτελέσματα της διαδικασίας εξωτερίκευσης.

Περιγραφή των καθηκόντων προς εκτέλεση:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	Κατάστρωση πολιτικής και στρατηγικής, διαχείριση και έλεγχος προγράμματος επιλογή έργων, συντονισμός και επαφή με όλους τους ενδιαφερόμενους σε επίπεδο προγράμματος (υπουργεία, άλλες ΓΔ, ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, διεθνείς τράπεζες (π.χ. ΕΤΕπ), εποπτεία και έλεγχος συνδεδεμένων οργανισμών (εξωτερικό προσωπικό).
Εξωτερικό προσωπικό	Διαχείριση του προγράμματος πληροφοριών TENtec: συλλογή τεχνικών, χρηματοδοτικών και γεωγραφικών δεδομένων για ανάλυση, διαχείριση του προγράμματος και λήψη απόφασης.

Εκτίμηση που εκφράζεται σε μονάδες ισοδύναμων πλήρους απασχόλησης

ΓΔ ENER	Έτος 2014	Έτος 2015	Έτος 2016	Έτος 2017	Έτος 2018	Έτος 2019
ΣΥΝΟΛΟ ΓΙΑ MOVE						
32 01 01 01 (έδρα και γραφεία αντιπροσωπείας της Επιτροπής)	34	39	45	45	45	46
XX 01 01 02 (σε Αντιπροσωπεία)						

⁸⁷ ΣΥ = Συμβασιούχος υπάλληλος· ΠΠ = Προσωρινό προσωπικό («*Intérimaire*»), JED= «*Jeune Expert en Délégation*» (Νεαρός εμπειρογνώμονας σε αντιπροσωπεία), ΤΥ = τοπικός υπάλληλος, ΑΕΕ = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας.

⁸⁸ Κάτω από το ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού βάσει επιχειρησιακών πιστώσεων (πρώην γραμμές «BA»).

XX 01 05 01 (Εμμεση έρευνα)						
10 01 05 01 (άμεση έρευνα)						

• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδύναμου πλήρους απασχόλησης: ΠΠΑ)⁸⁹

32 01 02 01 (ΣΥ, ΠΠ, ΑΕΕ από το «συνολικό κονδύλιο»)	17	20	22	25	25	26
XX 01 02 02 (ΣΥ, ΠΠ, ΝΕΑ, ΤΥ και ΑΕΕ στις αντιπροσωπείες)						
XX 01 04 yy ⁹⁰	- στις έδρες ⁹¹					
	- σε αντιπροσωπείες					
XX 01 05 02 (ΣΥ, ΠΠ, ΑΕΕ - Έμμεση έρευνα)						
10 01 05 02 (ΣΥ, ΠΠ, ΑΕΕ - Άμεση έρευνα)						
Άλλη γραμμή του προϋπολογισμού (να προσδιοριστεί)						
ΣΥΝΟΛΟ ΓΙΑ ENER	51	59	67	70	70	72

XX είναι ο τομέας πολιτικής ή ο σχετικός τίτλος του προϋπολογισμού

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης ή/και που έχει ανακατανεμηθεί στο πλαίσιο της ίδιας ΓΔ, και θα συμπληρωθούν, ενδεχομένως, με κονδύλια που ενδέχεται να διατεθούν στη διαχειρίστρια ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας χορήγησης και με βάση τους δημοσιονομικούς περιορισμούς. Τα ποσά και οι τεκμαρτοί υπολογισμοί θα αναπροσαρμοσθούν ανάλογα με τα αποτελέσματα της διαδικασίας εξωτερίκευσης.

Περιγραφή των καθηκόντων προς εκτέλεση:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	<ul style="list-style-type: none"> - Στήριξη περιφερειακών και θεματικών φόρουμ για τον προσδιορισμό έργων κοινού ενδιαφέροντος - διαδικασία επιλογής - διαχείριση ετήσιων προσκλήσεων υποβολής προτάσεων και επιλογή έργων για ενωσιακή χρηματοδοτική στήριξη - χρηματοοικονομική διαχείριση και διαχείριση έργου - αξιολογήσεις
Εξωτερικό προσωπικό	Στήριξη περιφερειακών και θεματικών φόρουμ για τον προσδιορισμό έργων κοινού

⁸⁹ ΣΥ = Συμβασιούχος υπάλληλος· ΠΠ = Προσωρινό προσωπικό («*Intérimaire*»), JED= «*Jeune Expert en Délégation*» (Νεαρός εμπειρογνώμονας σε αντιπροσωπεία), ΤΥ = τοπικός υπάλληλος, ΑΕΕ = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας.

⁹⁰ Κάτω από το ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού βάσει επιχειρησιακών πιστώσεων (πρώην γραμμές «BA»).

⁹¹ Κυρίως για τα διαρθρωτικά ταμεία, το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ) και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας (ΕΤΑ).

	<p>ενδιαφέροντος</p> <ul style="list-style-type: none">- διαδικασία επιλογής- διαχείριση ετήσιων προσκλήσεων υποβολής προτάσεων και επιλογή έργων για χρηματοδότηση- χρηματοοικονομική διαχείριση και διαχείριση έργου- αξιολογήσεις
--	---

ΓΔ INFSO				Έτος 2014	Έτος 2015	Έτος 2016	Έτος 2017	Έτος 2018	Έτος 2019	Έτος 2020
• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)										
09 01 01 01 (έδρα και γραφεία αντιπροσωπείας της Επιτροπής)				83	93	108	114	121	127	129
XX 01 01 02 (σε Αντιπροσωπεία)										
XX 01 05 01 (Εμμεση έρευνα)										
10 01 05 01 (άμεση έρευνα)										
• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδύναμου πλήρους απασχόλησης: ΠΠΑ)⁹²										
09 01 02 01 (ΣΥ, ΠΠ, ΑΕΕ από το «συνολικό κονδύλιο»)				9	10	12	13	14	14	14
XX 01 02 02 (ΣΥ, ΠΠ, ΝΕΑ, ΤΥ και ΑΕΕ στις αντιπροσωπείες)										
XX 01 04 yy ⁹³	- στις έδρες ⁹⁴									
	- σε αντιπροσωπείες									
XX 01 05 02 (ΣΥ, ΠΠ, ΑΕΕ - Έμμεση έρευνα)										
10 01 05 02 (ΣΥ, ΠΠ, ΑΕΕ - Άμεση έρευνα)										
Άλλη γραμμή του προϋπολογισμού (να προσδιοριστεί)										
ΣΥΝΟΛΟ				92	103	120	127	135	141	143

XX είναι ο τομέας πολιτικής ή ο σχετικός τίτλος του προϋπολογισμού

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης ή/και που έχει ανακαταταχθεί στο πλαίσιο της ίδιας ΓΔ, και θα συμπληρωθούν, ενδεχομένως, με κονδύλια που ενδέχεται να διατεθούν στη διαχειρίστρια ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας χορήγησης και με βάση τους δημοσιονομικούς περιορισμούς. Τα ποσά και οι τεκμαρτοί υπολογισμοί θα αναπροσαρμοσθούν ανάλογα με τα αποτελέσματα της διαδικασίας εξωτερικεύσης.

Περιγραφή των καθηκόντων προς εκτέλεση:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	Συντονισμός πολιτικής και στρατηγικής, διαχείριση προγράμματος, διαχείριση έργου και επιχορηγήσεων
--------------------------------	--

⁹² ΣΥ = Συμβασιούχος υπάλληλος· ΠΠ = Προσωρινό προσωπικό («*Intérimaire*»), JED= «*Jeune Expert en Délégation*» (Νεαρός εμπειρογνώμονας σε αντιπροσωπεία), ΤΥ = τοπικός υπάλληλος, ΑΕΕ = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας.

⁹³ Κάτω από το ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού βάσει επιχειρησιακών πιστώσεων (πρώην γραμμές «BA»).

⁹⁴ Κυρίως για τα διαρθρωτικά ταμεία, το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ) και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας (ΕΤΑ).

Εξωτερικό προσωπικό	Διαχείριση έργου και επιχορηγήσεων						
---------------------	------------------------------------	--	--	--	--	--	--

Σύνολο υπολογιζόμενων απαιτήσεων σε ανθρώπινους πόρους	183	205	233	246	256	264	266
---	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

3.2.4. Συμβατότητα με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο 2014-2020

- Η πρόταση/πρωτοβουλία είναι συμβατή με τον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο 2014-2020.
- Η πρόταση απαιτεί επαναπρογραμματισμό του σχετικού τομέα του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου.

Να εξηγηθεί ο απαιτούμενος επαναπρογραμματισμός με τον προσδιορισμό των σχετικών γραμμών του προϋπολογισμού και των αντίστοιχων ποσών.
 ά.α.

- Η πρόταση/πρωτοβουλία απαιτεί τη χρησιμοποίηση του μέσου ευελιξίας ή την αναθεώρηση του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου⁹⁵.

Να εξηγηθεί η ανάγκη με τον προσδιορισμό των σχετικών τομέων και γραμμών του προϋπολογισμού, καθώς και των αντίστοιχων ποσών.
 ά.α.

3.2.5. Συνεισφορές τρίτων

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτα μέρη
- Η πρόταση/πρωτοβουλία προβλέπει τη χρηματοδότηση που εκτιμάται παρακάτω:

Πιστώσεις σε εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Εισάγονται όσα έτη χρειάζονται, ώστε να αντικατοπτρίζεται η διάρκεια του αντίκτυπου (Πρβλ. σημείο 1.6)			Σύνολο
Να προσδιοριστεί η πηγή/οργανισμός συγχρηματοδότησης								
ΣΥΝΟΛΟ συγχρηματοδοτούμενων πιστώσεων								

⁹⁵ Βλέπε σημεία 19 και 24 της διοργανικής συμφωνίας.

3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει καμία δημοσιονομική επίπτωση στα έσοδα.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία έχει τον δημοσιονομικό αντίκτυπο που περιγράφεται κατωτέρω.
 - στους ιδίους πόρους
 - στα διάφορα έσοδα

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον οικονομικό έτος	Αντίκτυπος της πρότασης /πρωτοβουλίας ⁹⁶					... να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να αντικατοπτρίζεται η διάρκεια του αντικτύπου (βλ. σημείο 1.6)		
		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3				
Άρθρο									

Για τα διάφορα έσοδα «για ειδικό προορισμό», να προσδιοριστεί(ούν) η(οι) γραμμή(ές) δαπανών του προϋπολογισμού που έχει(ουν) επηρεαστεί.

Θα καθορισθεί (τα έσοδα που θα προκύψουν από τα χρηματοδοτικά μέσα θα χρησιμοποιηθούν εκ νέου κατά τη διάρκεια του προγράμματος και, τελικώς, θα εισπραχθούν ως έσοδα μαζί με το κύριο ποσό στο τέλος του προγράμματος.)

Να προσδιοριστεί η μέθοδος υπολογισμού του αντίκτυπου στα έσοδα.

⁹⁶ Όσον αφορά τους παραδοσιακούς ιδίους πόρους (δασμούς, εισφορές ζάχαρης) τα αναγραφόμενα ποσά πρέπει να είναι καθαρά ποσά, δηλ. τα ακαθάριστα ποσά μετά την αφαίρεση του 25% για έξοδα εισπραχής.