Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς βοήθημα τεκμηρίωσης και τα θεσμικά όργανα δεν αναλαμβάνουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του

►B ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 11ης Δεκεμβρίου 2013

για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και (ΕΚ) αριθ. 67/2010

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 129)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►M1	Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 275/2014 της Επιτροπής της 7ης Ιανουαρίου 2014	L 80	1	19.3.2014

▼B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 11ης Δεκεμβρίου 2013

για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και (ΕΚ) αριθ. 67/2010

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

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 Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου της νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ([1]),

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ([2]),

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία, ([3])

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Για να επιτευχθεί έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη και να ενθαρρυνθεί η δημιουργία θέσεων απασχόλησης σύμφωνα με τους στόχους της στρατηγικής «Ευρώπη 2020», η Ένωση χρειάζεται σύγχρονες και υψηλών επιδόσεων υποδομές που θα διευκολύνουν τη σύνδεση και την ολοκλήρωση της Ένωσης και όλων των περιφερειών της, ιδίως στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας. Οι συνδέσεις αυτές θα πρέπει να συμβάλλουν στη βελτίωση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων, των εμπορευμάτων, των κεφαλαίων και των υπηρεσιών. Τα διευρωπαϊκά δίκτυα θα πρέπει να διευκολύνουν τις διασυνοριακές συνδέσεις, να ενισχύουν την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή και να συνεισφέρουν στη διαμόρφωση μιας πιο ανταγωνιστικής κοινωνικής οικονομίας της αγοράς και την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.

(2) Σκοπός της σύστασης της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ) που έχει συσταθεί από τον παρόντα κανονισμό είναι η επιτάχυνση των επενδύσεων στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων και η μόχλευση χρηματοδότησης, τόσο από τον δημόσιο όσο και από τον ιδιωτικό τομέα, παράλληλα με την ενίσχυση της ασφάλειας του δικαίου και τον σεβασμό της αρχής της τεχνολογικής ουδετερότητας. Η ΔΣΕ θα πρέπει να καταστήσει δυνατή την πλήρη αξιοποίηση των συνεργειών μεταξύ των τομέων των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας, ενισχύοντας έτσι την αποτελεσματικότητα της δράσης της Ένωσης και επιτρέποντας τη βελτιστοποίηση των δαπανών υλοποίησης.

([1]) ΕΕ C 143, 22.5.2012, σ. 116.
([2]) ΕΕ C 277, 13.9.2012, σ. 125.
([3]) Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 19 Δεκεμβρίου 2013. (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

▼B

(3) Σύμφωνα με την Επιτροπή, οι εκτιμώμενες επενδυτικές ανάγκες μέχρι το 2020 όσον αφορά τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας ανέρχονται σε EUR 970 000 000.

(4) Ο παρών κανονισμός καθορίζει για την εφαρμογή της ΔΣΕ κατά την περίοδο 2014-2020 χρηματοδοτικό κονδύλι EUR 33 242 259 000 σε τρέχουσες τιμές, που θα αποτελέσει το ποσό προνομιακής αναφοράς, κατά την έννοια του σημείου 17 της Διοργανικής Συμφωνίας μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής, της 2 Δεκεμβρίου 2013, για τη δημοσιονομική πειθαρχία τη συνεργασία σε δημοσιονομικά θέματα και τη χρηστή δημοσιονομική διαχείριση [1] για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο κατά την ετήσια διαδικασία του προϋπολογισμού.

(5) Προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η χρήση των διατιθέμενων στη ΔΣΕ δημοσιονομικών πόρων, η Επιτροπή θα πρέπει, μετά την ενδιάμεση αξιολόγηση της ΔΣΕ, να μπορεί να προτείνει τη μεταφορά πιστώσεων μεταξύ των τομέων των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας. Οι προτάσεις αυτές θα πρέπει να υποβάλλονται στην ετήσια διαδικασία του προϋπολογισμού.

(6) Το ποσό των EUR 11 305 500 000 σε τρέχουσες τιμές που μεταφέρεται το Ταμείο Συνοχής, το οποίο έχει συσταθεί με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1301/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [2], θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τη διάθεση δημοσιονομικών πόρων σε χρηματοδοτικά μέσα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό μόνον από την 1η Ιανουαρίου 2017.

(7) Η δημιουργία αποδοτικών δικτύων υποδομών στους τομείς των μεταφορών και της ενέργειας είναι μία από τις 12 βασικές δράσεις που προσδιορίζει η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της της 13ης Απριλίου 2011 με τίτλο «Η Πράξη για την Ενιαία αγορά – Δώδεκα δράσεις για την τόνωση της ανάπτυξης και την ενίσχυση της εμπιστοσύνης ‘Μαζί για μια νέα ανάπτυξη’».

(8) Η Επιτροπή έχει δεσμευθεί να εντάξει την κλιματική αλλαγή στα ενωσιακά προγράμματα δαπανών και να διαθέσει τουλάχιστον το 20 % του ενωσιακού προϋπολογισμού για την επίτευξη στόχων σχετιζόμενων με το κλίμα. Κατά την προετοιμασία, τον σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος, είναι σημαντικό να εξασφαλίζεται η προώθηση του μετριασμού της κλιματικής αλλαγής και της προσαρμογής σε αυτήν, καθώς και η προαγωγή της πρόληψης και της διαχείρισης των κινδύνων. Οι επενδύσεις σε υποδομές που καλύπτει ο παρών κανονισμός θα πρέπει να διευκολύνουν την προώθηση της μετάβασης σε μια οικονομία και κοινωνία χαρακτηριζόμενες από χαμηλές εκπομπές άνθρακα και ανθεκτικότητα στις κλιματικές μεταβολές και τις φυσικές καταστροφές, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων των περιοχών με φυσικά και δημογραφικά μειονεκτήματα, όπως είναι ιδίως οι εξόχως απόκεντρες και οι νησιωτικές περιοχές. Ειδικότερα, στους τομείς των μεταφορών και της ενέργειας, η ΔΣΕ θα πρέπει να συμβάλει στην επίτευξη των μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων στόχων της Ένωσης όσον αφορά τη μείωση των ανθρακούχων εκπομπών.

[1] ΕΕ C 420, 20.12.2013, σ. 1.

[2] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1301/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2013, για το Ταμείο Συνοχής και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1084/2006 (ΕΕ L 347, 20.12.2013, σ. 289)

▼B

(9) Στο ψήφισμά του της 8ης Ιουνίου 2011 με θέμα «Επενδύοντας στο μέλλον: ένα νέο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (ΠΔΠ) για μια ανταγωνιστική και βιώσιμη Ευρώπη χωρίς αποκλεισμούς» ([1]), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τόνισε ότι είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί η ταχεία εκτέλεση του Ψηφιακού Θεματολογίου της Ένωσης και να συνεχισθούν οι προσπάθειες για να επιτευχθεί έως το 2020 ο στόχος να έχουν όλοι οι πολίτες της Ένωσης δυνατότητα πρόσβασης σε διαδικτυακές συνδέσεις υψηλής ταχύτητας, συμπεριλαμβανομένων όσων διαμένουν στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τόνισε ότι οι επενδύσεις σε αποτελεσματικές υποδομές μεταφορών διαδραματίζουν καίριο ρόλο καθώς επιτρέπουν στην Ευρώπη να προασπίσει την ανταγωνιστικότητά της και δημιουργούν τις προϋποθέσεις για μακροπρόθεσμη οικονομική ανάπτυξη μετά την κρίση, καθώς και ότι το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) έχει ζωτική σημασία για την εξασφάλιση της ορθής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και προσφέρει σημαντική ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέφρασε επίσης την πεποίθησή του ότι το ΔΕΔ-Μ θα πρέπει, κατά συνέπεια, να αποτελέσει βασική προτεραιότητα και να λάβει περισσότερους πόρους στο πλαίσιο του ΠΔΠ. Επιπλέον, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τόνισε την ανάγκη να μεγιστοποιηθούν ο αντίκτυπος της ενωσιακής χρηματοδότησης και την ευκαιρία που παρέχει το Ταμείο Συνοχής, τα ευρωπαϊκά διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία και τα διάφορα χρηματοδοτικά μέσα για τη χρηματοδότηση βασικών εθνικών και διασυνοριακών έργων ενεργειακής υποδομής που αποτελούν προτεραιότητα για την Ευρώπη, υπογράμμισε δε την ανάγκη να διατεθούν σημαντικές πιστώσεις από τον προϋπολογισμό της Ένωσης για χρηματοδοτικά μέσα στο συγκεκριμένο πεδίο.

(10) Προκειμένου να χρηματοδοτηθούν οι υποδομές σε διασυνοριακές περιφέρειες, ως μέρος της ανάπτυξης των δικτύων, ως συνόλου, θα πρέπει να ενθαρρύνονται οι συνέργειες μεταξύ των χρηματοδοτικών μέσων της ΔΣΕ και άλλων ενωσιακών ταμείων.

(11) Στις 28 Μαρτίου 2011, η Επιτροπή εξέδωσε τη Λευκή Βίβλο με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (η «Λευκή Βίβλος»). Στόχος της Λευκής Βίβλου είναι να μειωθούν μέχρι το 2050 τουλάχιστον κατά 60 % σε σύγκριση με το 1990 οι εκπομπές θερμοκηπιακών αερίων(GHG) από τον τομέα των μεταφορών. Όσον αφορά τις υποδομές, στόχος της Λευκής Βίβλου είναι να δημιουργηθεί έως το 2030 ένα πλήρως λειτουργικό πολυτροπικό «κεντρικό δίκτυο» ΔΕΔ-Μ που θα καλύπτει ολόκληρη την επικράτεια της Ένωσης. Η διαλειτουργικότητα θα μπορούσε να ενισχυθεί με καινοτόμες λύσεις που θα βελτιώνουν τη συμβατότητα μεταξύ των εμπλεκομένων συστημάτων. Στόχος της Λευκής Βίβλου είναι επίσης η βελτιστοποίηση των επιδόσεων των πολυτροπικών αλυσίδων εφοδιασμού, μεταξύ άλλων μέσω της μεγαλύτερης χρήσης ενεργειακά αποδοτικότερων τρόπων μεταφοράς. Για τον λόγο αυτό, θέτει τους ακόλουθους σχετικούς στόχους όσον αφορά την πολιτική για το ΔΕΔ-Μ: να στραφεί προς άλλους τρόπους μεταφοράς το 30 % των οδικών εμπορευματικών μεταφορών που μεταφέρονται σε αποστάσεις άνω των 300 χλμ. έως το 2030 και να έχει υπερβεί το 50 % το μερίδιο αυτό έως το 2050· να τριπλασιαστεί έως το 2030 το μήκος του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας και έως το 2050 να πραγματοποιείται η πλειονότητα των επιβατικών μετακινήσεων μεσαίων αποστάσεων με σιδηροδρομικά μέσα· να έχουν συνδεθεί έως το 2050 όλοι οι αερολιμένες του κεντρικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο και να συνδεθούν όλοι οι θαλάσσιοι λιμένες με το σύστημα εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών και, ει δυνατόν, με το σύστημα εσωτερικών πλωτών οδών.

([1]) ΕΕ C 380 E, 11.12.2012, σ. 89.

▼B

(12) Στο ψήφισμά του της 6ης Ιουλίου 2010 για ένα βιώσιμο μέλλον στις μεταφορές ([1]), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τόνισε ότι για μια αποδοτική πολιτική μεταφορών απαιτείται χρηματοδοτικό πλαίσιο που να ανταποκρίνεται στις αναδυόμενες προκλήσεις και ότι, προς τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να αυξηθούν οι πόροι που διατίθενται επί του παρόντος για τις μεταφορές και την κινητικότητα. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έκρινε επίσης αναγκαία τη δημιουργία μηχανισμού για τον συντονισμό και τη βελτιστοποίηση της χρήσης των διαφόρων πηγών χρηματοδότησης των μεταφορών και όλων των χρηματοδοτικών μέσων και μηχανισμών που είναι διαθέσιμοι σε ενωσιακό επίπεδο.

(13) Στα συμπεράσματά του της 11ης Ιουνίου 2009 για την αναθεώρηση της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ, το Συμβούλιο επανέλαβε ότι είναι αναγκαίο να συνεχισθούν οι επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών προκειμένου να εξασφαλισθεί επαρκής ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ για 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, με έμφαση στην ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία που αυτό θα προσκόμιζε. Το Συμβούλιο τόνισε την ανάγκη να διατεθούν από την Ένωση οι χρηματοδοτικοί πόροι που είναι απαραίτητοι για την τόνωση των επενδύσεων σε έργα ΔΕΔ-Μ και, ιδιαίτερα, την ανάγκη να συνδυασθούν η παροχή κατάλληλης χρηματοδοτικής στήριξης από τον προϋπολογισμό του ΔΕΔ-Μ στα έργα προτεραιότητας που περιλαμβάνουν διασυνοριακά τμήματα και αναμένεται να ολοκληρωθούν μετά το 2013 και η τήρηση των θεσμικών ορίων του ΠΔΚ. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει, κατά την άποψη του Συμβουλίου, να αναπτυχθεί και να υποστηριχθεί περαιτέρω, κατά περίπτωση, η προσέγγιση των συμπράξεων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα.

(14) Με βάση τους στόχους που εκτίθενται στη Λευκή Βίβλο, οι κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]), προσδιορίζουν τις υποδομές του ΔΕΔ-Μ, εξειδικεύουν τις απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται και προβλέπουν τα μέτρα υλοποίησής τους. Στις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές, προτείνεται επίσης η ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου έως το 2030, μέσω της δημιουργίας νέων υποδομών και της ουσιαστικής αναβάθμισης και αποκατάστασης των υφιστάμενων υποδομών.

(15) Βασιζόμενη σε ανάλυση των σχεδίων των κρατών μελών για τις υποδομές μεταφορών, η Επιτροπή εκτιμά ότι, κατά την περίοδο 2014-2020, οι επενδυτικές ανάγκες στον τομέα των μεταφορών ανέρχονται σε EUR 500 000 000 για ολόκληρο το δίκτυο ΔΕΔ-Μ, από τα οποία EUR 250 000 000. εκτιμάται ότι θα πρέπει να επενδυθούν στο κεντρικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ.

(16) Θα πρέπει να εξασφαλίζεται, οσάκις ενδείκνυται, η γεωγραφική ευθυγράμμιση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, όπως προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]) και των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου που προβλέπονται στο Μέρος Ι του Παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού, λαμβανομένων υπόψη των στόχων των αντίστοιχων μέσων, με σκοπό τη μείωση

([1]) ΕΕ C 351 E, 2.12.2011, σ. 13.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, για τις κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (Βλέπε σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας)

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 276, 20.10.2010, σ. 22).

▼B

της διοικητικής επιβάρυνσης και τον εξορθολογισμό της ανάπτυξης και της χρήσης των σιδηροδρομικών υποδομών. Οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι θα πρέπει να υπόκεινται αποκλειστικά στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις μεταβολές της ευθυγράμμισής τους.

(17) Στο πλαίσιο της αναθεώρησης της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ που δρομολογήθηκε τον Φεβρουάριο του 2009, συστάθηκε ειδική ομάδα εμπειρογνωμόνων για να επικουρήσει την Επιτροπή και να εξετάσει τη στρατηγική χρηματοδότησης και τις χρηματοδοτικές προοπτικές για το ΔΕΔ-Μ. Η ομάδα εμπειρογνωμόνων αριθ. 5 αξιοποίησε την πείρα εξωτερικών εμπειρογνωμόνων από διάφορα πεδία: διαχειριστών υποδομών, σχεδιαστών υποδομών, εθνικών, περιφερειακών και τοπικών εκπροσώπων, εμπειρογνωμόνων σε θέματα περιβάλλοντος, μελών της ακαδημαϊκής κοινότητας και εκπροσώπων του ιδιωτικού τομέα. Η τελική έκθεση της ομάδας εμπειρογνωμόνων αριθ. 5 ([1]), η οποία εγκρίθηκε τον Ιούλιο του 2010, περιέχει 40 συστάσεις, ορισμένες από τις οποίες έχουν ληφθεί υπόψη στον παρόντα κανονισμό. Στην έκθεση συνιστάται, μεταξύ άλλων, ότι θα πρέπει να παρασχεθεί από την Επιτροπή ένα πρότυπο πλαίσιο για τον συνδυασμό επιχορηγήσεων της Ένωσης και ΔΕΔ-Μ συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα («ΣΔΙΤ»), το οποίο θα καλύπτει τόσο τα κονδύλια από την πολιτική συνοχής όσο και τον προϋπολογισμό του ΔΕΔ-Μ.

(18) Η πείρα από το τρέχον ΠΔΠ (2007-2013) δείχνει ότι ορισμένα κράτη μέλη επιλέξιμα για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής αντιμετωπίζουν σοβαρά εμπόδια στην έγκαιρη εκτέλεση περίπλοκων διασυνορικών έργων υποδομών μεταφορών με υψηλή ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, καθώς και στην αποδοτική χρήση των ενωσιακών πόρων. Για τον λόγο αυτό, προκειμένου να βελτιωθεί η εκτέλεση των έργων μεταφορών —ιδίως των διασυνοριακών— με υψηλή ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, θα πρέπει να μεταβιβασθεί μέρος των διαθέσιμων κονδυλίων του Ταμείου Συνοχής (EUR 11 305 500 000.), προκειμένου να χρηματοδοτηθούν στο πλαίσιο της ΔΣΕ έργα μεταφορών στο κεντρικό δίκτυο μεταφορών ή έργα μεταφορών που σχετίζονται με τις οριζόντιες προτεραιότητες των κρατών μελών που είναι επιλέξιμα για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής. Σε πρώτη φάση, η επιλογή των επιλέξιμων για χρηματοδότηση έργων θα πρέπει να είναι σύμφωνη με τις εθνικές πιστώσεις στο πλαίσιο του Ταμείου Συνοχής. Η Επιτροπή θα πρέπει να στηρίξει στις προσπάθειές τους τα επιλέξιμα για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής κράτη μέλη ώστε να διαμορφώσουν μια επαρκή δεξαμενή έργων, ιδίως μέσω της ενίσχυσης της θεσμικής ικανότητας των αρμόδιων δημόσιων αρχών και μέσω της διοργάνωσης πρόσθετων προσκλήσεων υποβολής προτάσεων, εξασφαλίζοντας παράλληλα διαφανή διαδικασία για την επιλογή των έργων.

(19) Το ποσό των EUR 11 305 500 000 που μεταφέρεται από το Ταμείο Συνοχής για να διατεθεί αποκλειστικά σε κράτη μέλη επιλέξιμα για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής δεν θα πρέπει χρησιμοποιηθεί για τη χρηματοδότηση δράσεων με συνέργειες μεταξύ των τομέων των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας που συνεισφέρουν σε έργα κοινού ενδιαφέροντος προκύπτοντα από πολυτομεακές προσκλήσεις υποβολής προτάσεων.

(20) Η θεσμική και διοικητική ικανότητα είναι σημαντικά προαπαιτούμενα για την αποτελεσματική επίτευξη των στόχων της ΔΣΕ. Η Επιτροπή θα πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να προσφέρει κατάλληλα μέσα στήριξης που επιτρέπουν τον σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

([1]) http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf.

▼B

(21) Στην ανακοίνωση της της 17ης Νοεμβρίου 2010 με τίτλο «Προτεραιότητες για την ενεργειακή υποδομή για το 2020 και μετέπειτα — Προσχέδιο για ενοποιημένο ευρωπαϊκό ενεργειακό δίκτυο», 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 με σκοπό την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς ενέργειας, την κατοχύρωση της ασφάλειας του εφοδιασμού και την ενσωμάτωση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, καθώς και την προετοιμασία των δικτύων για περαιτέρω μείωση των ανθρακούχων εκπομπών στο ενεργειακό σύστημα μετά το 2020.

(22) Απαιτούνται μείζονες επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση των ευρωπαϊκών ενεργειακών υποδομών καθώς και για τη διασυνοριακή διασύνδεση των δικτύων και τον τερματισμό της ενεργειακής απομόνωσης των κρατών μελών, ώστε να εκπληρωθούν οι στόχοι της ενεργειακής και της κλιματικής πολιτικής της Ένωσης για ανταγωνιστικότητα, βιωσιμότητα και ασφάλεια του εφοδιασμού με αποδοτικό ως προς το κόστος τρόπο. Σύμφωνα με την Επιτροπή, οι εκτιμώμενες επενδυτικές ανάγκες για τις υποδομές ενέργειας έως το 2020 ανέρχονται σε EUR 1 000 000 000 συμπεριλαμβανομένων επενδύσεων περίπου EUR 200 000 000 για τις υποδομές μεταφοράς και αποθήκευσης ηλεκτρισμού και αερίου που θεωρούνται ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Σύμφωνα με το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που υποβλήθηκε στο Συμβούλιο με τίτλο «Επενδυτικές ανάγκες και κενά στον χώρο των ενεργειακών επενδύσεων», υπάρχει κίνδυνος να μην πραγματοποιηθούν επενδύσεις ύψους περίπου EUR 100 000 000 για έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος λόγω εμποδίων που σχετίζονται με την αδειοδότηση, τη ρύθμιση και τη χρηματοδότηση.

(23) Λόγω της επείγουσας ανάγκης να κατασκευαστούν οι ενεργειακές υποδομές του μέλλοντος και της αισθητής αύξησης του όγκου των επενδύσεων σε σύγκριση με τις τάσεις του παρελθόντος, απαιτείται δραστική αλλαγή του τρόπου στήριξης των ενεργειακών υποδομών σε επίπεδο Ένωσης. Στα συμπεράσματά του της 28ης Φεβρουαρίου 2011, το Συμβούλιο χαρακτήρισε τους ενεργειακούς διαδρόμους προτεραιότητα για την Ευρώπη.

(24) Όσον αφορά τον τομέα της ενέργειας, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της 4ης Φεβρουαρίου 2011 κάλεσε την Επιτροπή να εξορθολογίσει και να βελτιώσει τις διαδικασίες αδειοδότησης και να προωθήσει ένα ρυθμιστικό πλαίσιο ικανό να προσελκύει επενδύσεις. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υπογράμμισε ότι ο κύριος όγκος των επενδύσεων θα πρέπει να προέρχεται από την αγορά, το δε κόστος πρέπει να ανακτάται με την είσπραξη τελών. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο αναγνώρισε ότι χρειάζονται δημόσια κονδύλια για έργα αναγκαία για την ασφάλεια εφοδιασμού ή για λόγους αλληλεγγύης τα οποία δεν μπορούν να προσελκύσουν χρηματοδότηση από την αγορά. Τόνισε, επιπλέον, την ανάγκη εκσυγχρονισμού και επέκτασης των ενεργειακών υποδομών της Ευρώπης, καθώς και την ανάγκη διασυνοριακής διασύνδεσης των δικτύων, ώστε να μπορεί να εφαρμόζεται στην πράξη η αλληλεγγύη μεταξύ των κρατών μελών, να προβλεφθούν εναλλακτικές οδοί εφοδιασμού και διαμετακόμισης και εναλλακτικές πηγές ενέργειας και να αναπτυχθούν οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας έναντι των παραδοσιακών. Τόνισε ότι η εσωτερική αγορά ενέργειας θα πρέπει να ολοκληρωθεί έως το 2014, ώστε να καταστεί δυνατή η ελεύθερη ροή αερίου και ηλεκτρισμού, και ότι κανένα κράτος μέλος δεν θα πρέπει να παραμένει αποκομμένο από τα ευρωπαϊκά δίκτυα αερίου και ηλεκτρισμού μετά το 2015 ούτε να αντιμετωπίζει κινδύνους όσον αφορά την ενεργειακή ασφάλειά

▼B

του λόγω έλλειψης κατάλληλων συνδέσεων. Τα δύο πρώτα ετήσια προγράμματα εργασίας που θα θεσπισθούν βάσει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να δίνουν προτεραιότητα σε έργα κοινού ενδιαφέροντος και συναφείς δράσεις που στόχο έχουν τον τερματισμό της ενεργειακής απομόνωσης και την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, με σκοπό την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς ενέργειας.

(25) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 347/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]) καθορίζει τις προτεραιότητες για τις διευρωπαϊκές ενεργειακές υποδομές οι οποίες πρέπει να έχουν υλοποιηθεί έως το 2020, ώστε να εκπληρωθούν οι στόχοι της ενεργειακής και της κλιματικής πολιτικής της Ένωσης, ορίζει κανόνες για τον προσδιορισμό των έργων κοινού ενδιαφέροντος που είναι αναγκαία για την εκπλήρωση αυτών των προτεραιοτήτων, και προβλέπει μέτρα για την αδειοδότηση, τη συμμετοχή του Δημοσίου και τις ρυθμίσεις για την επιτάχυνση και/ή τη διευκόλυνση της υλοποίησης των έργων αυτών, καθώς και κριτήρια για τη γενική επιλεξιμότητα των έργων αυτού του είδους που λαμβάνουν χρηματοδοτική ενίσχυση από την Ένωση.

(26) Οι τηλεπικοινωνίες αποκτούν όλο και περισσότερο τη μορφή υποδομών βασιζόμενων στο Διαδίκτυο, οι δε υποδομές ευρυζωνικών δικτύων δρουν ως καταλύτης για την εξάπλωση της χρήσης ψηφιακών υπηρεσιών σε ευρύτατο φάσμα κοινωνικών δραστηριοτήτων. Το Διαδίκτυο καθίσταται η κυρίαρχη πλατφόρμα επικοινωνίας, επιχειρηματικής δραστηριότητας, παροχής δημόσιων και ιδιωτικών υπηρεσιών και κοινωνικής και πολιτισμικής συνοχής. Επιπλέον, η υπολογιστική νέφους και το παρεχόμενο ως υπηρεσία λογισμικό αναδεικνύονται στα νέα υπολογιστικά πρότυπα. Συνεπώς, η διευρωπαϊκή διαθεσιμότητα ταχείας και ανά πάσα στιγμή πρόσβασης στο Διαδίκτυο και καινοτόμων ψηφιακών υπηρεσιών έχει ουσιώδη σημασία για την οικονομική μεγέθυνση και την ενιαία αγορά.

(27) Τα σύγχρονα υψηλής ταχύτητας δίκτυα για την πρόσβαση στο Διαδίκτυο αποτελούν υποδομή καίριας σημασίας για το μέλλον από τη σκοπιά της συνδεσιμότητας των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων, ιδίως των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων («ΜΜΕ») που επιθυμούν να χρησιμοποιούν την υπολογιστική νέφους για να βελτιώσουν την αποδοτικότητά τους σε σχέση με τις δαπάνες τους. Προκειμένου να αποφευχθεί ο διπλασιασμός των υποδομών, να προληφθεί η εκτόπιση των ιδιωτικών επενδύσεων και να ενισχυθεί η ανάπτυξη ικανοτήτων με σκοπό να δημιουργηθούν νέες επενδυτικές ευκαιρίες και να προαχθεί η εφαρμογή μέτρων μείωσης του κόστους, θα πρέπει να αναληφθούν δράσεις για να βελτιωθεί ο συντονισμός της στήριξης που παρέχει η Ένωση για την ευρυζωνικότητα μέσω της ΔΣΕ και της στήριξης της ευρυζωνικότητας που παρέχεται από όλες τις άλλες διαθέσιμες πηγές, μεταξύ άλλων μέσω των εθνικών σχεδίων ευρυζωνικότητας.

(28) Στη στρατηγική «Ευρώπη 2020» ζητείται η υλοποίηση του Ψηφιακού Θεματολογίου για την Ευρώπη, το οποίο διαμορφώνει ένα σταθερό νομικό πλαίσιο για την τόνωση των επενδύσεων σε ανοικτές, ανταγωνιστικές και υψηλής ταχύτητας διαδικτυακές υποδομές και συναφείς υπηρεσίες. Ο σκοπός θα πρέπει να είναι να αποκτήσει η Ευρώπη τις ταχύτερες ευρυζωνικές συνδέσεις στον κόσμο έως το 2020, βάσει των πλέον προηγμένων τεχνολογιών.

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 347/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2013, σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις διευρωπαϊκές ενεργειακές υποδομές, την κατάργηση της απόφασης αριθ. 1364/2006/ΕΚ και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 713/2009, (ΕΚ) αριθ. 714/2009 και (ΕΚ) αριθ. 715/2009 (ΕΕ L 115 της 25.4.2013, σ. 39).

▼B

(29) Στις 31 Μαΐου 2010, το Συμβούλιο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Ένωση θα πρέπει να διαθέσει τους αναγκαίους πόρους για την ανάπτυξη μιας ψηφιακής ενιαίας αγοράς βασισμένης σε ταχείες και υπερταχείες διαδικτυακές συνδέσεις και διαλειτουργικές εφαρμογές και αναγνώρισε ότι οι αποδοτικές και ανταγωνιστικές επενδύσεις στα ευρυζωνικά δίκτυα της επόμενης γενεάς θα είναι απαραίτητες για την καινοτομία, την προσφορά επιλογών στους καταναλωτές 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, υπηρεσίες και γνώσεις, ιδίως σε διασυνοριακό επίπεδο.

(30) Ο ιδιωτικός τομέας θα πρέπει να διαδραματίσει ηγετικό ρόλο στην εγκατάσταση και στον εκσυγχρονισμό των ευρυζωνικών δικτύων, υποστηριζόμενος από ένα ανταγωνιστικό και φιλικό προς τις επενδύσεις ρυθμιστικό πλαίσιο. Εάν οι ιδιωτικές επενδύσεις δεν επαρκούν, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλλουν τις αναγκαίες προσπάθειες ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι του Ψηφιακού Θεματολογίου. Η δημόσια χρηματοδοτική ενίσχυση της ευρυζωνικότητας θα πρέπει να περιορίζεται σε χρηματοδοτικά μέσα για προγράμματα ή πρωτοβουλίες που αφορούν έργα τα οποία δεν μπορούν να χρηματοδοτηθούν αποκλειστικά από τον ιδιωτικό τομέα, εφόσον κατά την εκ των προτέρων αξιολόγηση διαπιστώνονται ατέλειες της αγοράς ή μη ικανοποιητικές επενδυτικές συνθήκες.

(31) Συνεπώς, είναι σημαντικό να τονωθεί, σύμφωνα με την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας, η εγκατάσταση ταχέων και υπερταχέων ευρυζωνικών δικτύων σε ολόκληρη την Ένωση και να διευκολύνεται η δημιουργία και η ανάπτυξη διευρωπαϊκών ψηφιακών υπηρεσιών. Οι δημόσιες επενδύσεις σε ταχέα και υπερταχέα ευρυζωνικά δίκτυα με τη χρήση χρηματοδοτικών μέσων δεν θα πρέπει να οδηγ ούν σε στρεβλώσεις της αγοράς ή να δημιουργ ούν αντικίνητρα επενδύσεων. Θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για να προσελκύουν ιδιωτικές επενδύσεις και μόνο σε περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει εμπορικό επενδυτικό ενδιαφέρον.

(32) Πλείονες μέθοδοι υλοποίησης είναι αναγκαίες,οι οποίες απαιτούν διαφορετικά ποσοστά χρηματοδότησης και χρηματοδοτικά μέσα, προκειμένου να αυξάνεται η απόδοση και ο αντίκτυπος της ενωσιακής δημοσιονομικής ενίσχυσης, να ενθαρρύνονται οι ιδιωτικές επενδύσεις και να εκπληρώνονται οι ειδικές απαιτήσεις κάθε έργου.

(33) Ένας κανονισμός σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα των τηλεπικοινωνιακών υποδομών θα προσδιορίσει τα κριτήρια βάσει των οποίων έργα κοινού ενδιαφέροντος μπορούν να λαμβάνουν χρηματοδοτική στήριξη βάσει του παρόντος κανονισμού.

(34) Ο Ορίζοντας 2020 –το κοινό στρατηγικό πλαίσιο για την έρευνα και την καινοτομία ([1]) θα επικεντρωθεί, μεταξύ άλλων, στην αντιμετώπιση κοινωνικών προκλήσεων (π.χ. ευφυείς, οικολογικές, προσβάσιμες και ενοποιημένες μεταφορές· ασφαλής, καθαρή και αποδοτική ενέργεια· και τεχνολογίες των πληροφοριών και των επικοινωνιών για την υγεία, τη διακυβέρνηση και τη βιώσιμη ανάπτυξη), ώστε να αντιμετωπιστούν άμεσα οι προκλήσεις

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1291/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11 Δεκεμβρίου 2013, για τη θέσπιση του προγράμματος-πλαισίου «Ορίζοντας 2020» για την έρευνα και την καινοτομία (2014-2020) και την κατάργηση της απόφασης αριθ. 1982/2006/ΕΚ (ΕΕ L 347, 20.12.2013, σ. 104).

▼B

που έχουν προσδιορισθεί στη στρατηγική «Ευρώπη 2020», μέσω της στήριξης δραστηριοτήτων που καλύπτουν ολόκληρο το φάσμα από την έρευνα έως την αγορά. Ο Ορίζοντας 2020 θα στηρίξει όλα τα στάδια της αλυσίδας καινοτομίας, και ιδιαίτερα δραστηριότητες εγγύτερες στην αγορά, μεταξύ των οποίων και καινοτόμα χρηματοδοτικά μέσα. Προκειμένου να διασφαλισθεί η επίτευξη μεγαλύτερου αντίκτυπου από τη χρηματοδότηση της Ένωσης και να εξασφαλισθεί συνοχή, η ΔΣΕ θα αναπτύξει στενές συνέργειες με τον Ορίζοντα 2020.

(35) Στην Ανακοίνωσή της της 20ης Ιουλίου 2010 με τίτλο «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020», η Επιτροπή έθεσε ένα πλαίσιο για δράσεις πολιτικής υπέρ των ασφαλών υποδομών, το οποίο θα αποτελέσει βασικό εργαλείο για τη μείωση του αριθμού των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα κατά 50 % έως το 2020. Η ΔΣΕ θα πρέπει, κατά συνέπεια, να εξασφαλίζει τη συμμόρφωση των αιτήσεων ενωσιακής χρηματοδότησης με τις απαιτήσεις, τις συστάσεις και τους στόχους ασφαλείας που θεσπίζονται σε όλο το σχετικό ενωσιακό δίκαιο στον τομέα της οδικής ασφάλειας. Κατά την αξιολόγηση των επιδόσεων της ΔΣΕ, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η μείωση των ατυχημάτων στο οδικό δίκτυο της Ένωσης.

(36) Η Ένωση και τα περισσότερα κράτη μέλη είναι μέρη της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες, ενώ στα υπόλοιπα κράτη μέλη διεξάγεται διαδικασία κύρωσής της. Είναι σημαντικό, κατά την εκτέλεση των αντίστοιχων έργων, να λαμβάνεται υπόψη στις προδιαγραφές τους η προσβασιμότητα για τα άτομα με αναπηρίες, ως αναφέρεται στην εν λόγω σύμβαση.

(37) Παρότι ένα μεγάλο μέρος των επενδύσεων στο πλαίσιο της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» μπορεί να προέρχεται από τις αγορές και την εφαρμογή ρυθμιστικών μέτρων, οι προκλήσεις της χρηματοδότησης ενδέχεται να απαιτούν δημόσιες δράσεις και τη συνδρομή της Ένωσης με τη μορφή επιχορηγήσεων και καινοτόμων χρηματοδοτικών μέσων.

(38) Προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η χρήση του ενωσιακού προϋπολογισμού, οι επιχορηγήσεις θα πρέπει να επικεντρώνονται σε έργα που δεν λαμβάνουν επαρκή χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα.

(39) Τα σιδηροδρομικά έργα δεν θα πρέπει να αποκλείονται από τις επιχορηγήσεις δυνάμει του παρόντος κανονισμού επειδή παράγουν υποχρεωτικά έσοδα βάσει της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]).

(40) Τα δημοσιονομικά μέτρα σε πολλά κράτη μέλη θα οδηγήσουν ή έχουν ήδη οδηγήσει τις δημόσιες αρχές σε επανεκτίμηση των προγραμμάτων τους για επενδύσεις σε υποδομές. Στο πλαίσιο αυτό, οι ΣΔΙΤ θεωρούνται αποτελεσματικό μέσο για την εκτέλεση έργων υποδομής που εξασφαλίζουν την επίτευξη στόχων πολιτικής, όπως η καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής, η προώθηση εναλλακτικών πηγών ενέργειας και η αποδοτική χρήση της ενέργειας και των πόρων, η υποστήριξη βιώσιμων μεταφορών και η εγκατάσταση ευρυζωνικών δικτύων. Στην Ανακοίνωση της της 19ης Νοεμβρίου 2009 με τίτλο «Κινητοποίηση των ιδιωτικών και δημόσιων επενδύσεων για την ανάκαμψη και τη μακροπρόθεσμη διαρθρωτική αλλαγή: ανάπτυξη συμπράξεων

([1]) Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32).

▼B

δημόσιου και ιδιωτικού τομέα», η Επιτροπή δεσμεύεται να βελτιώσει την πρόσβαση των ΣΔΙΤ στη χρηματοδότηση, με τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής των υφιστάμενων χρηματοδοτικών μέσων.

(41) Στην ανακοίνωση της της 19ης Οκτωβρίου 2010, με τίτλο «Η επανεξέταση του προϋπολογισμού της ΕΕ», η Επιτροπή τονίζει ότι ο κανόνας για τα έργα με μακροπρόθεσμες εμπορικές δυνατότητες θα πρέπει να είναι η χρήση ενωσιακών κονδυλίων σε συνεργασία με τον χρηματοπιστωτικό και τον τραπεζικό τομέα, και ιδίως την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και τα δημόσια χρηματοπιστωτικά ιδρύματα των κρατών μελών, καθώς και με άλλα διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και τον ιδιωτικό χρηματοπιστωτικό τομέα, μεταξύ άλλων σε εθνικό και σε περιφερειακό επίπεδο.

(42) Τα χρηματοδοτικά μέσα θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για να ικανοποιούν συγκεκριμένες ανάγκες της αγοράς, για ενέργειες που έχουν σαφή ενωσιακή προστιθέμενη αξία και είναι σύμφωνες με τους στόχους της ΔΣΕ, και δεν θα πρέπει να οδηγούν στην εκτόπιση της ιδιωτικής χρηματοδότησης. Θα πρέπει να βελτιώνουν το μοχλευτικό αποτέλεσμα των δαπανών που καλύπτονται από τον προϋπολογισμό της Ένωσης και να επιτυγχάνουν μεγαλύτερο πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα όσον αφορά την προσέλκυση χρηματοδότησης από τον ιδιωτικό τομέα. Αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία στο πλαίσιο των δυσχερειών πρόσβασης στις πιστώσεις, των περιορισμών που επιβάλλονται στα δημόσια οικονομικά και της ανάγκης στήριξης της οικονομικής ανάκαμψης της Ευρώπης. Η Επιτροπή, πριν αποφασίσει να χρησιμοποιήσει χρηματοδοτικά μέσα, θα πρέπει να διενεργεί εκ των προτέρων αξιολόγηση του σχετικού μέσου, ως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]).

(43) Στη στρατηγική «Ευρώπη 2020», η Επιτροπή δεσμεύθηκε να κινητοποιήσει ενωσιακά χρηματοδοτικά μέσα στο πλαίσιο συνεκτικής χρηματοδοτικής στρατηγικής, η οποία θα συνδυάζει πόρους για τη χρηματοδότηση των υποδομών προερχόμενους τόσο από την Ένωση όσο και από εθνικούς δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς. Βασίστηκε στο σκεπτικό ότι σε πολλές περιπτώσεις οι μη ικανοποιητικές επενδυτικές συνθήκες και οι ατέλειες της αγοράς μπορούν να αντιμετωπισθούν αποτελεσματικότερα με χρηματοδοτικά μέσα από ό,τι με επιχορηγήσεις

(44) Η ΔΣΕ θα πρέπει να προβλέψει 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, θα πρέπει να σχεδιάζονται και να εφαρμόζονται με τη δέουσα απλούστευση και μείωση του διοικητικού φόρτου, και επιπλέον θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ανταποκρίνονται με ευέλικτο τρόπο στις διαπιστούμενες χρηματοδοτικές ανάγκες. Ο σχεδιασμός αυτών των μέσων θα πρέπει να βασίζεται στην πείρα που αποκτήθηκε από την εφαρμογή των χρηματοδοτικών μέσων στο πλαίσιο του ΠΔΠ (2007-2013), όπως ο μηχανισμός δανειακών εγγυήσεων για έργα ΔΕΔ-Μ (LGTT), ο μηχανισμός χρηματοδότησης με επιμερισμό των κινδύνων (RSFF), το Ευρωπαϊκό Ταμείο για την Ενέργεια, την Αλλαγή του Κλίματος και τις Υποδομές με ορίζοντα το 2020 («Ταμείο Marguerite») και το μέσο καταμερισμού κινδύνου για ομόλογα έργων της πρωτοβουλίας για ομόλογα έργων στο πλαίσιο της στρατηγικής «Ευρώπη 2020».

([1]) Κανονισμός (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 25ης Οκτωβρίου 2012 σχετικά με τους δημοσιονομικούς κανόνες που εφαρμόζονται στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 1605 του Συμβουλίου (ΕΕ L 298, 26.10.2012, σ. 1).

▼B

(45) Θα πρέπει να διερευνηθούν οι δυνατότητες για καινοτόμα χρηματοδοτικά μέσα, όπως τα ομόλογα χρηματοδότησης έργων, για τη στήριξη της χρηματοδότησης μεταφορικών υποδομών με ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των εκ των προτέρων και άλλων συναφών αξιολογήσεων, και ιδίως της ανεξάρτητης αξιολόγησης της πρωτοβουλίας για ομόλογα έργων στην «Ευρώπη 2020» που θα πραγματοποιηθεί το 2015.

(46) Για τη βελτιστοποίηση της χρήσης των χρηματοδοτικών μέσων που διατίθενται στη ΔΣΕ, η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίσει τη συνέχεια όλων των χρηματοδοτικών μέσων που συστάθηκαν δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 680/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]) και του μέσου καταμερισμού κινδύνου για ομόλογα έργων που συστάθηκε δυνάμει της απόφασης αριθ. 1639/2006/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]), στο πλαίσιο των χρεωστικών και συμμετοχικών χρηματοδοτικών μέσων δυνάμει του παρόντος κανονισμού, βάσει της εκ των προτέρων αξιολόγησης, όπως προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012.

(47) Κατά την επιλογή της πιο αποτελεσματικής μορφής χρηματοδοτικής ενίσχυσης, θα πρέπει να εξετάζονται δεόντως τα ανά τομέα και έργο χαρακτηριστικά των επιλέξιμων έργων. Για την αποδοτικότερη χρήση του ενωσιακού προϋπολογισμού και την ενίσχυση του πολλαπλασιαστικού αποτελέσματος της ενωσιακής δημοσιονομικής ενίσχυσης, όσον αφορά στον τομέα της ενέργειας, η Επιτροπή θα πρέπει, στο μέτρο του δυνατού και υπό την προϋπόθεση της υιοθέτησης από την αγορά, να προσπαθεί να δίνει προτεραιότητα στη χρήση χρηματοδοτικών μέσων, οσάκις ενδείκνυται, τηρουμένου του ορίου για τη χρήση των χρηματοδοτικών μέσων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Οι φορείς υλοποίησης ενεργειακών έργων θα πρέπει να ενθαρρύνονται να διερευνούν τη δυνατότητα χρήσης χρηματοδοτικών μέσων πριν από την κατάθεση αιτήσεων επιχορήγησης για τα έργα. Εν προκειμένω, η Επιτροπή θα πρέπει να παρέχει κατάλληλη στήριξη για την μεγιστοποίηση της υιοθέτησης των χρηματοδοτικών μέσων.

(48) Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος στους τομείς του ηλεκτρισμού, του αερίου και του διοξειδίου του άνθρακα θα πρέπει να είναι επιλέξιμα για χρηματοδοτική ενίσχυση από την Ένωση για μελέτες και, υπό ορισμένες συνθήκες, για εργασίες υπό τη μορφή επιχορηγήσεων ή καινοτόμων χρηματοδοτικών μέσων. Τούτο εξασφαλίζει την προσαρμοσμένη στήριξη έργων κοινού ενδιαφέροντος που δεν θεωρούνται βιώσιμα βάσει του υφιστάμενου ρυθμιστικού πλαισίου και των συνθηκών της αγοράς. Στον τομέα της ενέργειας, είναι σημαντικό να αποφεύγεται κάθε στρέβλωση του ανταγωνισμού, ιδίως μεταξύ έργων που συμβάλλουν στην υλοποίηση του ίδιου ενωσιακού διαδρόμου προτεραιότητας. Αυτή η χρηματοδοτική ενίσχυση θα πρέπει να διασφαλίζει τις απαραίτητες συνέργειες με τα ευρωπαϊκά διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία, τα οποία θα χρηματοδοτούν έξυπνα δίκτυα διανομής ενέργειας τοπικής ή περιφερειακής σημασίας. Στα έργα κοινού ενδιαφέροντος εφαρμόζεται μια λογική τριών σταδίων. Πρώτον, προτεραιότητα στις επενδύσεις έχει η αγορά. Δεύτερον, αν δεν πραγματοποιούνται από την αγορά επενδύσεις, θα πρέπει να

([1]) 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).

([2]) Απόφαση αριθ. 1639/2006/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 2006, σχετικά με τη θέσπιση προγράμματος-πλαισίου για την ανταγωνιστικότητα και την καινοτομία (2007-2013) (ΕΕ L 310 της 9.11.2006, σ. 15).

▼B

διερευνώνται ρυθμιστικές λύσεις, να προσαρμόζεται το ρυθμιστικό πλαίσιο, εφόσον είναι απαραίτητο, και να διασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή του. Τρίτον, όταν τα δύο πρώτα στάδια δεν αρκούν για να γίνουν οι απαιτούμενες επενδύσεις σε έργα κοινού ενδιαφέροντος, θα μπορούσε να δίδεται χρηματοδοτική ενίσχυση από την Ένωση εάν το έργο πληροί τα εφαρμοστέα κριτήρια επιλεξιμότητας.

(49) Σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 347/2013, όλα τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που εμπίπτουν στις κατηγορίες που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙ σημεία 1, 2 και 4 του εν λόγω κανονισμού είναι επιλέξιμα για χρηματοδοτική ενίσχυση από την Ένωση υπό τη μορφή επιχορηγήσεων για μελέτες και χρηματοοικονομικών μέσων. Οι επιχορηγήσεις για έργα μπορούν να χρησιμοποιούνται για δράσεις που συνεισφέρουν στα εν λόγω έργα κοινού ενδιαφέροντος, τα οποία, σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 347/2013 παρουσιάζουν ιδίως σημαντικές θετικές επιδράσεις και δεν είναι εμπορικώς βιώσιμα, σύμφωνα με το επιχειρηματικό σχέδιο του έργου και άλλες αξιολογήσεις που εκπονούνται, ιδίως από δυνητικούς επενδυτές, πιστωτές ή τις εθνικές ρυθμιστικές αρχές.

(50) Για να εξασφαλισθεί τομεακή διαφοροποίηση των δικαιούχων χρηματοδοτικών μέσων, αλλά και για να ενθαρρυνθεί η βαθμιαία γεωγραφική διαφοροποίηση στα κράτη μέλη, με ιδιαίτερη έμφαση στα κράτη μέλη που είναι επιλέξιμα για στήριξη από το Ταμείο Συνοχής, η Επιτροπή, σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, μέσω κοινών πρωτοβουλιών, όπως το Κέντρο Ευρωπαϊκής Εμπειρογνωμοσύνης για τις ΣΔΙΤ (EPEC) και η Κοινή Βοήθεια για τη ν υποστήριξη των έργων στις ευρωπαϊκές περιφέρειες (Jaspers), θα πρέπει να παρέχουν στήριξη στα κράτη μέλη για τη διαμόρφωση κατάλληλης δεξαμενής έργων που θα ήταν δυνατόν να χρηματοδοτηθούν.

(51) Τα χρηματοδοτικά μέσα δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ανταποκρίνονται στους κανόνες που προβλέπονται στον Τίτλο VIII του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012 καθώς και στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1268/2012 της Επιτροπής [1] και θα πρέπει να είναι σύμφωνα με τους κανόνες βέλτιστης πρακτικής που ισχύουν για τα χρηματοδοτικά μέσα.

(52) Όσον αφορά τους όρους για τα χρηματοδοτικά μέσα, θα χρειασθεί ίσως να συμπεριληφθούν πρόσθετες απαιτήσεις στα προγράμματα εργασιών, όπως χάριν παραδείγματος για να εξασφαλισθεί ο ανταγωνιστικός χαρακτήρας των αγορών υπό το πρίσμα της εξέλιξης των ενωσιακών πολιτικών, των τεχνολογικών εξελίξεων και άλλων παραγόντων που ενδέχεται να υπεισέρχονται.

(53) Ο πολυετής προγραμματισμός στήριξης από τη ΔΣΕ θα πρέπει να στοχεύει στην υποστήριξη των προτεραιοτήτων της Ένωσης, εξασφαλίζοντας τη διαθεσιμότητα των αναγκαίων χρηματοδοτικών πόρων και τη συνέπεια, τη διαφάνεια 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 των δαπανών θα πρέπει να αρχίσει την 1η Ιανουαρίου 2014, ώστε να εξασφαλισθεί η συνέχεια των έργων που καλύπτονται ήδη από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 680/2007.

[1] Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1268/2012 της Επιτροπής, της 29ης Οκτωβρίου 2012, σχετικά με τους κανόνες εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους δημοσιονομικούς κανόνες που εφαρμόζονται στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης (ΕΕ L 362 της 31.12.2012, σ. 1).

▼B

(54) Λόγω του μεγάλου προϋπολογισμού που απαιτείται για την υλοποίηση ορισμένων έργων υποδομής, θα πρέπει να προβλεφθεί η δυνατότητα κατανομής των πιστώσεων του προϋπολογισμού σε ετήσιες δόσεις για τη χρηματοδοτική ενίσχυση ορισμένων δράσεων.

(55) Λαμβανομένων υπόψη των διαθέσιμων πόρων σε επίπεδο Ένωσης, είναι αναγκαία η συγκέντρωση των επενδύσεων στα έργα με την υψηλότερη ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, ώστε να επιτυγχάνεται το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Η στήριξη θα πρέπει, επομένως, να επικεντρώνεται στο κεντρικό δίκτυο και στα έργα κοινού ενδιαφέροντος όσον αφορά τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, ιδίως τα συστήματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας που απορρέουν από το νέο σύστημα διαχείρισης της παραγωγής της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας (το σύστημα SESAR), το οποίο απαιτεί περίπου 3 000 000 EUR από τους δημοσιονομικούς πόρους της Ένωσης, καθώς και το σύστημα ευφυών μεταφορών (ITS), το σύστημα διαχείρισης της κυκλοφορίας των σκαφών και σχετικής πληροφόρησης (VTMIS), το σύστημα υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας(RI S) και το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας(CERTMS). Στον τομέα της ενέργειας, η χρηματοδοτική ενίσχυση θα πρέπει να επικεντρώνεται στην ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς ενέργειας, την κατοχύρωση της ασφάλειας του εφοδιασμού, την προώθηση της βιωσιμότητας, μεταξύ άλλων με τη διασφάλιση της μεταφοράς προερχόμενου από ανανεώσιμες πηγές ηλεκτρισμού από την παραγωγή σε κέντρα ζήτησης και αποθήκευσης, και την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων. Στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, η χρηματοδοτική ενίσχυση θα πρέπει να προσανατολίζεται, κατά κύριο λόγο, σε σχέδια που θα δημιουργήσουν ζήτηση για ευρυζωνικές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας υποδομών για ευρωπαϊκές ψηφιακές υπηρεσίες, οι οποίες με τη σειρά τους θα πρέπει να δίδουν ώθηση στις επενδύσεις για την ανάπτυξη ευρυζωνικών δικτύων.

(56) Στον τομέα της ενέργειας, ο προβλεπόμενος προϋπολογισμός θα πρέπει να χορηγείται, κατά προτεραιότητα, υπό μορφή χρηματοδοτικών μέσων, με την επιφύλαξη της υιοθέτησής τους από την αγορά. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος στον τομέα των τηλεπικοινωνιών θα πρέπει να θεωρούνται επιλέξιμα για ενωσιακή χρηματοδοτική στήριξη, υπό μορφή επιχορηγήσεων και προμηθειών για πλατφόρμες βασικών υπηρεσιών, υπηρεσίες γενικής εφαρμογής και οριζόντιες δράσεις. Οι δράσεις στον τομέα της ανάπτυξης ευρυζωνικών υπηρεσιών, συμ περιλαμβανομένων δράσεων που δημιουργούν ζήτηση για ευρυζωνικές υπηρεσίες, θα πρέπει να είναι επιλέξιμες για ενωσιακή οικονομική ενίσχυση υπό μορφή χρηματοδοτικών μέσων.

(57) Σύμφωνα με ανάλυση που διενεργήθηκε στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων για τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 347/2013, ο εκτιμώμενος αριθμός των έργων κοινού ενδιαφέροντος που συνεισφέρει περισσότερο στην υλοποίηση των διαδρόμων και τομέων προτεραιότητας όσον αφορά τις στρατηγικές ενεργειακές υποδομές ανέρχεται σε περίπου 100 στον τομέα του ηλεκτρισμού και 50 στον τομέα του αερίου. Επιπλέον, βάσει της αναμενόμενης επικράτησης του ηλεκτρισμού στο ενεργειακό σύστημα της Ευρώπης κατά τις προσεχείς δύο δεκαετίες, εκτιμάται ότι, για την ενίσχυση έργων ηλεκτρισμού κοινού ενδιαφέροντος, θα απαιτηθεί το μεγαλύτερο μέρος του χρηματοδοτικού κονδυλίου για την ενέργεια που προβλέπεται στη ΔΣΕ. Σημειώνοντας ότι η εκτίμηση αυτή μπορεί να τροποποιηθεί καθώς θα καθίστανται διαθέσιμες περισσότερες πληροφορίες, και λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης να διασφαλισθεί η συμμόρφωση προς

▼B

τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 347/2013, η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει δεόντως υπόψη τα έργα ηλεκτρισμού, με σκοπό, κατά την περίοδο 2014-2020, να διατεθεί το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδοτικής ενίσχυσης στα έργα αυτά, σε συνάρτηση με την υιοθέτησή τους από την αγορά, την ποιότητα και την ωριμότητα των προτεινόμενων δράσεων και τις χρηματοδοτικές τους απαιτήσεις. Ο στόχος αυτός δεν προδικάζει πιθανή ανακατανομή της διαθέσιμης χρηματοδότησης για ενεργειακά έργα.

(58) Η Επιτροπή θα πρέπει να διενεργεί ενδιάμεσες και εκ των υστέρων αξιολογήσεις και θα πρέπει να τις ανακοινώνει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, ώστε να αξιολογείται η αποτελεσματικότητα και η απόδοση της χρηματοδότησης και ο αντίκτυπός της στους γενικούς στόχους της ΔΣΕ και στις προτεραιότητες της στρατηγικής «Ευρώπη 2020». Η Επιτροπή θα πρέπει να δημοσιοποιεί τις πληροφορίες σχετικά με τα συγκεκριμένα έργα στο πλαίσιο της ΔΣΕ. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να ενημερώνονται σε ετήσια βάση.

(59) Όσον αφορά τις μεταφορές και την ενέργεια, με βάση τις εξειδικευμένες ανά τομέα κατευθυντήριες γραμμές που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 347/2013, καταρτίστηκαν και θα πρέπει να περιληφθούν στο Παράρτημα του παρόντος κανονισμού, κατάλογοι έργων, διαδρόμων προτεραιότητας και πεδίων στα οποία θα πρέπει να εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός. Όσον αφορά τις μεταφορές, για να λαμβάνονται υπόψη ενδεχόμενες μεταβολές των πολιτικών προτεραιοτήτων και των τεχνολογικών δυνατοτήτων, καθώς και των κυκλοφοριακών ροών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣλΕΕ) όσον αφορά την έκδοση τροποποιήσεων του Μέρους Ι του Παραρτήματος Ι και να προσδιορίζει τις χρηματοδοτικές προτεραιότητες για τις επιλέξιμες δράσεις δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 2 που θα πρέπει να αποτυπώνονται στα προγράμματα εργασιών.

(60) Προκειμένου να ληφθεί υπόψη το πραγματικό επίπεδο ζήτησης χρηματοδότησης στο πλαίσιο των ειδικών στόχων για τις μεταφορές και να εφαρμοσθούν τα πορίσματα της ενδιάμεσης αξιολόγησης, σε περίπτωση που αποδειχτεί αναγκαία παρέκκλιση άνω των 5 ποσοστιαίων μονάδων από την κατανομή των πόρων για έναν από τους ειδικούς στόχους μεταφορών, οι οποίες ορίζονται στο Μέρος VI του Παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της ΣλΕΕ για την τροποποίηση των ενδεικτικών ποσοστών για καθέναν από τους ειδικούς στόχους μεταφορών. Η ενδεικτική κατανομή των πόρων όσον αφορά τους ειδικούς στόχους για τις μεταφορές δεν εμποδίζει τη δαπάνη του ποσού των EUR 11 305 500 000 που μεταφέρεται από το Ταμείο Συνοχής, για έργα για την υλοποίηση του κεντρικού δικτύου ή για έργα και οριζόντιες προτεραιότητες που προσδιορίζονται στο Μέρος Ι του Παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού.

(61) Για να λαμβάνονται υπόψη τα συμπεράσματα που αντλούνται από την εκτέλεση της ΔΣΕ, συμπεριλαμβανομένης της ενδιάμεσης αξιολόγησης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της ΣλΕΕ για την τροποποίηση του καταλόγου των γενικών προσανατολισμών που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό των κριτηρίων ανάθεσης.

▼B

(62) Όταν εκδίδει πράξεις κατ εξουσιοδότηση βάσει του παρόντος κανονισμού, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διενεργεί η Επιτροπή τις δέουσες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων. Η Επιτροπή, κατά την προετοιμασία και κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, θα πρέπει να διασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

(63) Για να εξασφαλισθούν ενιαίοι όροι για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες όσον αφορά τα πολυετή και τα ετήσια προγράμματα εργασιών. Οι αρμοδιότητες αυτές θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]).

(64) Τα οικονομικά συμφέροντα της Ένωσης θα πρέπει να προστατεύονται μέσω αναλογικών μέτρων καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου δαπανών, συμπεριλαμβανομένης της πρόληψης, του εντοπισμού και της διερεύνησης των παρατυπιών, της ανάκτησης απολεσθέντων, αχρεωστήτως καταβληθέντων ή κακώς χρησιμοποιηθέντων κονδυλίων, και, εφόσον χρειάζεται, της επιβολής κυρώσεων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966 /2012. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα πρέπει να τηρείται ενήμερο σχετικά με όλα αυτά τα μέτρα.

(65) Προκειμένου να διασφαλίζεται ευρύς και θεμιτός ανταγωνισμός για τα έργα που χρηματοδοτούνται από τη ΔΣΕ, η μορφή της σύμβασης θα πρέπει να ανταποκρίνεται στους στόχους και τις συνθήκες του έργου. Οι όροι της σύμβασης θα πρέπει να διατυπώνονται κατά τρόπο που να διασφαλίζει τη δίκαιη κατανομή των κινδύνων που συνδέονται με αυτήν, ώστε να μεγιστοποιείται η αποδοτικότητα σε σχέση με τη δαπάνη και να επιτυγχάνεται η αποδοτικότερη εκτέλεση της σύμβασης. Η αρχή αυτή θα πρέπει να εφαρμόζεται ανεξαρτήτως του αν χρησιμοποιείται εθνικό ή διεθνές συμβατικό πρότυπο.

(66) Ορισμένα έργα υποδομής κοινού ενδιαφέροντος θα χρειασθεί ενδεχομένως να συνδεθούν και να διέλθουν από γειτονικές χώρες, χώρες σε προενταξιακή διαδικασία και άλλες τρίτες χώρες. Η ΔΣΕ θα πρέπει να προσφέρει απλουστευμένους τρόπους σύνδεσης και χρηματοδότησης αυτών των υποδομών, ώστε να εξασφαλίζεται συνοχή μεταξύ εσωτερικών και εξωτερικών μέσων του προϋπολογισμού της Ένωσης.

(67) Όταν τρίτες χώρες και οντότητες συσταθείσες σε τρίτες χώρες συμμετέχουν σε δράσεις που συνεισφέρουν σε έργα κοινού ενδιαφέροντος, οι επιχορηγήσεις θα πρέπει να είναι διαθέσιμες μόνον εάν η δράση δεν είναι δυνατόν να λάβει επαρκή στήριξη από άλλες μορφές χρηματοδοτικής ενίσχυσης στο πλαίσιο της ΔΣΕ ή άλλων ενωσιακών προγραμμάτων.

(68) Ο γενικός προσανατολισμός για τη συνεκτίμηση από την Επιτροπή των οικονομικών, κοινωνικών, κλιματικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων, όπως αναφέρεται στο Μέρος V του Παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού, δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στον τομέα της ενέργειας, σύμφωνα με την προσέγγιση που υιοθετείται με το άρθρο 4 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 347/2013.

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης 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 Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

▼B

(69) Στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, ο γενικός προσανατολισμός για τη συνεκτίμηση της επίδρασης της ενωσιακής στήριξης ως κινήτρου για δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις, θα πρέπει να ισχύει μόνο στις υποδομές ψηφιακών υπηρεσιών που στοχεύουν στην κινητοποίηση πρόσθετων επενδύσεων.

(70) Ο γενικός προσανατολισμός για τη συνεκτίμηση της διασυνοριακής διάστασης δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται όσον αφορά τα ευρυζωνικά δίκτυα, διότι όλες οι επενδύσεις στην ευρυζωνικότητα, συμπεριλαμβανομένων όσων πραγματοποιούνται εντός των κρατών μελών, θα ενισχύσουν τη συνδεσιμότητα των διευρωπαϊκών τηλεπικοινωνιακών δικτύων.

(71) Η συμμετοχή κρατών της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ) που είναι μέρη της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (η «συμφωνία ΕΟΧ») θα πρέπει να είναι σύμφωνη με τους όρους που καθορίζονται στη συμφωνία ΕΟΧ. Για τον σκοπό αυτόν, κάθε τομέας που καλύπτεται από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να θεωρείται χωριστό πρόγραμμα. Η συμμετοχή κρατών της ΕΖΕΣ στη ΔΣΕ θα πρέπει να προβλεφθεί, ιδίως στον τομέα των τηλεπικοινωνιών.

(72) Όσον αφορά τις μεταφορές, για την επιλεξιμότητα έργων κοινού ενδιαφέροντος σε τρίτες χώρες δυνάμει του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να εφαρμόζονται οι ενδεικτικοί χάρτες που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013. Σε τρίτες χώρες για τις οποίες ο εν λόγω κανονισμός δεν περιλαμβάνει ενδεικτικούς χάρτες, τα έργα κοινού ενδιαφέροντος θα πρέπει να είναι επιλέξιμα όταν βρίσκεται σε εξέλιξη αμοιβαία συνεργασία με σκοπό την επίτευξη συμφωνίας για τέτοιου είδους ενδεικτικούς χάρτες.

(73) Καθώς οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, και ιδίως ο συντονισμός, η ανάπτυξη και η χρηματοδότηση των διευρωπαϊκών δικτύων, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη μπορούν όμως, εξαιτίας της ανάγκης συντονισμού αυτών των στόχων, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λαμβάνει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας η οποία ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, ως ορίζεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων.

(74) Οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και (ΕΚ) αριθ. 67/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [1] θα πρέπει, συνεπώς, να καταργηθούν.

(75) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να τεθεί σε ισχύ την επόμενη ημέρα της δημοσίευσής του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε να καταστεί δυνατή η έγκαιρη έκδοση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων και των εκτελεστικών πράξεων που προβλέπονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού,

[1] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 67/2010 του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 1995, περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων (ΕΕ L 27 της 30.1.2010, σ. 20).

▼B

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΤΙΤΛΟΣ Ι

ΚΟΙΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Η Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» («ΔΣΕ»), η οποία καθορίζει τους όρους, τις μεθόδους και τις διαδικασίες παροχής δημοσιονομικής ενίσχυσης από την Ένωση για τα διευρωπαϊκά δίκτυα, ώστε να υποστηρίζονται έργα υποδομών κοινού ενδιαφέροντος στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας, καθώς και να αξιοποιούνται οι δυνητικές συνέργειες μεταξύ αυτών των τομέων. Καθορίζει επίσης την κατανομή των πόρων οι οποίοι διατίθενται στα πλαίσια του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου 2014-2020.

Άρθρο 2

Ορισμοί

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

(1) «έργο κοινού ενδιαφέροντος»: έργο που έχει προσδιορισθεί στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 ή στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 347/2013 ή σε κανονισμό σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα των τηλεπικοινωνιακών υποδομών.

(2) «διασυνοριακό τμήμα»: τμήμα στον τομέα των μεταφορών, το οποίο εξασφαλίζει τη συνέχεια έργου κοινού ενδιαφέροντος μεταξύ των εγγύτερων αστικών κόμβων στις δύο πλευρές των συνόρων δύο κρατών μελών ή μεταξύ κράτους μέλους και γειτονικής χώρας·

(3) «γειτονική χώρα»: χώρα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας, στην οποία συμπεριλαμβάνονται η Στρατηγική Εταιρικής Σχέσης, η πολιτική διεύρυνσης, ο Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος και η Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών·

(4) «τρίτη χώρα»: οποιαδήποτε γειτονική χώρα και οποιαδήποτε άλλη χώρα με την οποία η Ένωση μπορεί να συνεργασθεί για να επιτύχει τους στόχους που επιδιώκονται με τον παρόντα κανονισμό·

(5) «εργασίες»: η αγορά, η προμήθεια και η εγκατάσταση συστατικών μερών, 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 ενός έργου·

▼B

(6) «μελέτες»: οι αναγκαίες δραστηριότητες για την προετοιμασία της υλοποίησης του έργου, όπως οι προμελέτες, οι μελέτες χαρτογράφησης, σκοπιμότητας, αξιολόγησης και επικύρωσης, συμπεριλαμβανομένων μελετών υπό μορφή λογισμικού, όπως επίσης και κάθε άλλο μέτρο τεχνικής υποστήριξης, όπου συγκαταλέγονται δράσεις προγενέστερες των εργασιών για τον καθορισμό και την ανάπτυξη του έργου, καθώς και τη λήψη απόφασης σχετικά με τη χρηματοδότησή του, όπως η αποτύπωση των σχετικών τοποθεσιών και η προετοιμασία της δέσμης χρηματοδότησης.

(7) «υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος»: τα συνοδευτικά μέτρα στο επίπεδο του καταρτιζόμενου προγράμματος, τα οποία είναι αναγκαία για την εφαρμογή του και για την εφαρμογή των εξειδικευμένων ανά τομέα κατευθυντήριων γραμμών, όπως υπηρεσίες (ιδίως η παροχή τεχνικής βοήθειας, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης χρηματοδοτικών μέσων, καθώς και δραστηριότητες προπαρασκευής, σκοπιμότητας, συντονισμού, παρακολούθησης, διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους φορείς, ελέγχου, οικονομικού ελέγχου και αξιολόγησης, οι οποίες απαιτούνται άμεσα για τη διαχείριση της διευκόλυνσης και την επίτευξη των στόχων της. Οι δράσεις υποστήριξης προγράμματος περιλαμβάνουν ιδίως μελέτες, συνεδριάσεις,, χαρτογράφηση υποδομών, δράσεις πληροφόρησης, διάδοσης, επικοινωνίας και ευαισθητοποίησης, δαπάνες συνδεόμενες με δίκτυα και εργαλεία ΤΠ εστιασμένα στην ανταλλαγή πληροφόρησης σχετικά με τη διευκόλυνση, μαζί με όλες τις λοιπές βαρύνουσες την Επιτροπή δαπάνες τεχνικής και διοικητικής συνδρομής, οι οποίες ενδέχεται να απαιτούνται για τη διαχείριση της διευκόλυνσης ή την υλοποίηση των εξειδικευμένων ανά τομέα κατευθυντήριων γραμμών. Οι υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος περιλαμβάνουν επίσης δραστηριότητες που απαιτούνται για τη διευκόλυνση της προετοιμασίας έργων κοινού ενδιαφέροντος, ιδίως σε χώρες επιλέξιμες για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής, με σκοπό την εξασφάλιση χρηματοδότησης κατά τον παρόντα κανονισμό ή από τη χρηματοπιστωτική αγορά. Οι υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος περιλαμβάνουν επίσης, κατά περίπτωση, τις δαπάνες του εκτελεστικού οργανισμού, στον οποίο έχει αναθέσει η Επιτροπή την εφαρμογή συγκεκριμένων τμημάτων της ΔΣΕ («εκτελεστικός οργανισμός»).

(8) «δράση»: κάθε δραστηριότητα που έχει προσδιορισθεί ως οικονομικά και τεχνικά αυτοτελής, έχει καθορισμένο χρονικό πλαίσιο και είναι αναγκαία για την υλοποίηση έργου κοινού ενδιαφέροντος·

(9) «επιλέξιμες δαπάνες»: ίδια έννοια όπως στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 966/2012.

(10) «δικαιούχος»: κράτος μέλος, διεθνής οργανισμός, ή δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση ή φορέας που επιλέγεται να λάβει δημοσιονομική ενίσχυση από την Ένωση βάσει του παρόντος κανονισμού και σύμφωνα με τις ρυθμίσεις που προβλέπονται στο οικείο πρόγραμμα εργασίας που αναφέρεται στο άρθρο 17·

(11) «φορέας υλοποίησης»: δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση ή φορέας που έχει ορισθεί από δικαιούχο για να υλοποιήσει την οικεία δράση, 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 ανάθεση με δημόσια σύμβαση, τηρεί τους εφαρμοστέους ενωσιακούς και εθνικούς κανόνες περί δημοσίων συμβάσεων·

(12) «εκτεταμένο δίκτυο»: υποδομές μεταφορών που προσδιορίζονται σύμφωνα με το κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·

▼B

(13) «κεντρικό δίκτυο»: η υποδομή μεταφορών που προσδιορίζεται στο κεφάλαιο ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·

(14) «διάδρομος του κεντρικού δικτύου»: μέσο που διευκολύνει τη συντονισμένη υλοποίηση του κεντρικού δικτύου, κατά το κεφάλαιο IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και περιλαμβάνεται στο Μέρος Ι του Παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού·

(15) «σημείο συμφόρησης»: φυσικό, τεχνικό ή λειτουργικό εμπόδιο στον τομέα των μεταφορών, το οποίο επιφέρει διακοπή του συστήματος και δυσμενείς επιπτώσεις στη συνέχεια των ροών μεγάλων αποστάσεων ή των διασυνοριακών ροών και το οποίο μπορεί να αντιμετωπιστεί με τη δημιουργία νέων ή με τη ριζική αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών, η οποία μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα σημαντικές βελτιώσεις προς την κατεύθυνση της άρσης των περιορισμών που προκαλεί το σημείο συμφόρησης·

(16) «προτεραιότητα»: σημαίνει κάθε διάδρομο προτεραιότητας που αφορά την ηλεκτρική ενέργεια, κάθε διάδρομο προτεραιότητας που αφορά το αέριο ή κάθε θεματικό πεδίο προτεραιότητας, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 347/2013.

(17) «τηλεματικές εφαρμογές»: οι εφαρμογές κατά το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·

(18) «ενεργειακή υποδομή»: η υποδομή που καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 347/2013·

(19) «συνέργειες μεταξύ τομέων»: η ύπαρξη παρεμφερών ή συμπληρωματικών δράσεων οι οποίες αναλαμβάνονται στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας και οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν σε βελτιστοποίηση σε ό,τι αφορά τις δαπάνες ή τα αποτελέσματα, με την κοινή αξιοποίηση χρηματοδοτικών, τεχνικών ή ανθρώπινων πόρων·

(20) «απομονωμένο δίκτυο»: το σιδηροδρομικό δίκτυο κράτος μέλους, ή τμήμα αυτού, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013.

Άρθρο 3

Γενικοί στόχοι

Η ΔΣΕ καθιστά δυνατή την προετοιμασία και την υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος στο πλαίσιο της πολιτικής για τα διευρωπαϊκά δίκτυα στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας. Ειδικότερα, με τη ΔΣΕ στηρίζεται η υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που στοχεύουν στην ανάπτυξη και κατασκευή νέων ή στην αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας. Η ΔΣΕ δίνει προτεραιότητα στους ελλείποντες κρίκους, στον τομέα των μεταφορών. Η ΔΣΕ συμβάλλει επίσης στην υποστήριξη έργων με ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία και σημαντικά κοινωνικά οφέλη, τα οποία δεν λαμβάνουν επαρκή χρηματοδότηση από την αγορά. Οι ακόλουθοι γενικοί στόχοι εφαρμόζονται στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας:

(α) συμβολή σε ευφυή, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς οικονομική μεγέθυνση, σύμφωνα με την στρατηγική «Ευρώπη 2020», βασιζόμενη στην ανάπτυξη σύγχρονων διευρωπαϊκών δικτύων υψηλών επιδόσεων που λαμβάνουν υπόψη τις αναμενόμενες μελλοντικές κυκλοφοριακές ροές και ωφελούν επομένως, ολόκληρη την Ένωση, με τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας στην παγκόσμια αγορά και της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής εντός της

▼B

εσωτερικής αγοράς, καθώς και με τη δημιουργία ευνοϊκότερου περιβάλλοντος για ιδιωτικές, δημόσιες ή δημόσιες-ιδιωτικές επενδύσεις, συνδυάζοντας τα χρηματοδοτικά μέσα και την άμεση στήριξη της Ένωσης, στις περιπτώσεις όπου μπορεί να προκύψει ωφέλεια για τα έργα από ένα τέτοιο μίγμα μέσων και από την κατάλληλη αξιοποίηση των συνεργειών μεταξύ τομέων.

Το μέτρο επίτευξης αυτού του στόχου θα είναι το ύψος των δημοσίων και ιδιωτικών επενδύσεων, καθώς και των επενδύσεων από συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, που θα κατευθύνονται σε έργα κοινού ενδιαφέροντος, και, ιδίως, το ύψος των ιδιωτικών επενδύσεων σε έργα κοινού ενδιαφέροντος που υλοποιήθηκαν με χρηματοδοτικά μέσα βάσει του παρόντος κανονισμού. Δίδεται ιδιαίτερη έμφαση στην αποτελεσματική χρήση των δημόσιων επενδύσεων ·

(β) δυνατότητα για την Ένωση να επιτύχει τους στόχους της σχετικά με τη βιώσιμη ανάπτυξη, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης των εκπομπών θερμοκηπικών αερίων τουλάχιστον κατά 20 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990, της αύξησης της ενεργειακής απόδοσης κατά 20 % και της αύξησης του μεριδίου των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας κατά 20 % μέχρι το 2020, έτσι ώστε να υπάρξει συμβολή στους μεσοπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους της Ένωσης για απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα μεγαλύτερη αλληλεγγύη μεταξύ κρατών μελών·

Άρθρο 4

Ειδικοί στόχοι ανά τομέα

1. Με την επιφύλαξη των γενικών στόχων που καθορίζονται στο άρθρο 3, η ΔΣΕ συμβάλλει στην επίτευξη των ειδικών ανά τομέα στόχων που αναφέρονται στις παραγράφους 2, 3 και 4 του παρόντος άρθρου.

2. στον τομέα των μεταφορών, η ΔΣΕ στηρίζει τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που προσδιορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, επιδιώκοντας τους στόχους που περιγράφονται κατωτέρω, όπως εξειδικεύεται περαιτέρω στο άρθρο 4 του εν λόγω κανονισμού:

α) την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, την ενίσχυση της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων, τη γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων και, ιδίως, τη βελτίωση διασυνοριακών τμημάτων. Η επίτευξη του στόχου αυτού μετράται με:

i) τον αριθμό των νέων ή βελτιωμένων διασυνοριακών συνδέσεων,

ii) τον αριθμό των χιλιομέτρων σιδηροδρομικών γραμμών που είναι προσαρμοσμένες στο ευρωπαϊκό ονομαστικό πρότυπο τροχιάς και στο ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS),

iii) τον αριθμό των εξαλειφθέντων σημείων συμφόρησης και των τομέων αυξημένης ικανότητας στις μεταφορικές οδούς όλων των τύπων που χρηματοδοτήθηκαν από τη ΔΣΕ,

iv) το μήκος του δικτύου εσωτερικής ναυσιπλοΐας ανά κατηγορία στην Ένωση, και

v) το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ένωση που αναβαθμίστηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις που τίθενται στο άρθρο 39 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013,

▼B

β) εξασφάλιση μακροπρόθεσμα βιώσιμων και αποτελεσματικών συστημάτων μεταφορών, με σκοπό την προετοιμασία για τις αναμενόμενες μελλοντικές μεταφορικές ροές, καθώς και για να επιτευχθεί η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές σε όλα τα είδη μεταφορών, μέσω της μετάβασης σε καινοτόμες και ενεργειακά αποδοτικές τεχνολογίες χαμηλών εκπομπών άνθρακα στον χώρο των μεταφορών, με ταυτόχρονη βελτιστοποίηση της ασφάλειας. Η επίτευξη αυτού του στόχου μετράται με:

i) τον αριθμό των σημείων εφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα για οχήματα που χρησιμοποιούν το κεντρικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ για οδική μεταφορά στην Ένωση,

ii) τον αριθμό των εσωτερικών και θαλάσσιων λιμένων του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ που διαθέτουν σημεία εφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα στην Ένωση,

iii) τη μείωση των θυμάτων στο οδικό δίκτυο της Ένωσης·

γ) τη βελτιστοποίηση της ενοποίησης και της διασύνδεσης των τρόπων μεταφοράς και αύξηση της διαλειτουργικότητας των μεταφορικών υπηρεσιών, με ταυτόχρονη εξασφάλιση της προσβασιμότητας των μεταφορικών υποδομών. Η επίτευξη αυτού του στόχου μετράται με:

i) τον αριθμό πολυτροπικών πλατφορμών υλικοτεχνικής υποστήριξης, συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών και θαλάσσιων λιμένων και των αερολιμένων που συνδέονται με το σιδηροδρομικό δίκτυο

ii) τον αριθμό των βελτιωμένων τερματικών σταθμών οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών, όπως επίσης και τον αριθμό των βελτιωμένων ή των νέων συνδέσεων μεταξύ λιμένων μέσω θαλάσσιων αρτηριών,

iii) τον αριθμό χιλιομέτρων εσωτερικών πλωτών οδών που έχουν ενταχθεί στις ΥΠΕΝ, και

iv) το επίπεδο ανάπτυξης του συστήματος SESAR, του VTMIS και του ITS για τον οδικό τομέα.

Οι δείκτες που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο δεν ισχύουν για τα κράτη μέλη τα οποία, κατά περίπτωση, δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο ή δίκτυο εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Οι δείκτες αυτοί δεν θεωρούνται ότι αποτελούν κριτήρια επιλογής ή επιλεξιμότητας των δράσεων στήριξης βάσει της ΔΣΕ.

Τα αναφερόμενα στο άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α) ενδεικτικά ποσοστά που αντικατοπτρίζουν την αναλογία των συνολικών δημοσιονομικών πόρων που πρέπει να επιμερισθούν σε κάθε ένα από τους τρεις ειδικούς στόχους στις μεταφορές, καθορίζονται στο Μέρος IV του Παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού. Η Επιτροπή δεν αποκλίνει από τα ενδεικτικά αυτά ποσοστά πέραν των 5 ποσοστιαίων μονάδων·

3. στον τομέα της ενέργειας, η ΔΣΕ υποστηρίζει έργα κοινού ενδιαφέροντος που επιδιώκουν ένα ή περισσότερους από τους ακόλουθους στόχους:

α) αύξηση της ανταγωνιστικότητας με την προώθηση της περαιτέρω ενοποίησης της εσωτερικής αγοράς ενέργειας και της διαλειτουργικότητας των δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου διασυνοριακώς. Η επίτευξη του στόχου αυτού μετράται εκ των υστέρων με τα εξής:

▼B

i) τον αριθμό έργων αποτελεσματικής διασύνδεσης των δικτύων των κρατών μελών και εξάλειψης εσωτερικών σημείων συμφόρησης·

ii) τη μείωση ή την άρση της ενεργειακής απομόνωσης των κρατών μελών·

iii) το ποσοστό της διασυνοριακής μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας σε σχέση με την εγκατεστημένη ικανότητα παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στα οικεία κράτη μέλη·

iv) τη σύγκλιση των τιμών στις αγορές φυσικού αερίου και/ή ηλεκτρικής ενέργειας των οικείων κρατών μελών, και

v) το ποσοστό του υψηλότερου σημείου ζήτησης σε ώρες αιχμής των οικείων δύο κρατών μελών που καλύπτεται από αναστρέψιμες διασυνδέσεις ροών αερίου·

β) αύξηση της ασφάλειας ενεργειακού εφοδιασμού της Ένωσης ·

Η επίτευξη του στόχου αυτού μετράται εκ των υστέρων με τα εξής:

i) τον αριθμό των έργων που επιτρέπουν τη διαφοροποίηση των πηγών εφοδιασμού, των προμηθευτών και των οδεύσεων εφοδιασμού·

ii) τον αριθμό των έργων που αυξάνουν την ικανότητα αποθήκευσης·

iii) την αντοχή του συστήματος, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό και τη διάρκεια των διακοπών στην παροχή ·

iv) το ύψος της αποτραπείσας μείωσης της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές·

v) τη σύνδεση απομονωμένων αγορών με περισσότερο διαφοροποιημένες πηγές προμήθειας·

vi) τη βέλτιστη χρησιμοποίηση των μονάδων της ενεργειακής υποδομής·

γ) συμβολή στη βιώσιμη ανάπτυξη και την προστασία του περιβάλλοντος, μεταξύ άλλων με την ένταξη της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στο δίκτυο μεταφοράς και με την ανάπτυξη ευφυών ενεργειακών δικτύων και δικτύων διοξειδίου του άνθρακα ·

Η επίτευξη του στόχου αυτού μετράται εκ των υστέρων με τα εξής:

i) την ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές που μεταφέρεται από την παραγωγή σε μείζονα κέντρα κατανάλωσης και εγκαταστάσεις αποθήκευσης·

ii) το ύψος της αποτραπείσας μείωσης της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές·

iii) τον αριθμό των ανεπτυγμένων έργων σε ευφυή δίκτυα που χρηματοδοτήθηκαν από τη ΔΣΕ και την ανταπόκριση στη ζήτηση που επιτεύχθηκε χάρη σε αυτά·

iv) το ύψος των εκπομπών CO2 που αποφεύχθηκαν με την κατασκευή έργων χρηματοδοτημένων από τη ΔΣΕ

▼B

Οι αναφερόμενοι στην παρούσα παράγραφο δείκτες που χρησιμοποιούνται στην εκ των υστέρων μέτρηση της επίτευξης των στόχων, δεν αποτελούν κριτήρια επιλογής ή επιλεξιμότητας για δράσεις στήριξης από τη ΔΣΕ.

Οι προϋποθέσεις επιλεξιμότητας για τη χρηματοδοτική ενίσχυση της Ένωσης για έργα κοινού ενδιαφέροντος καθορίζονται στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 347/2013,ενώ τα κριτήρια επιλογής για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος προσδιορίζονται στο άρθρο 4 του κανονισμού αυτού·

4. στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, η ΔΣΕ προβλέπει δράσεις στήριξης για έργα κοινού ενδιαφέροντος σύμφωνα με τους στόχους που προσδιορίζονται στον κανονισμό σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τα διευρωπαϊκά δίκτυα τηλεπικοινωνιών.

Άρθρο 5

Προϋπολογισμός

1. Το χρηματοδοτικό κονδύλι για την εκτέλεση της ΔΣΕ για την περίοδο 2014 έως 2020 ανέρχεται σε EUR 33 242 259 000 ([1]) σε τρέχουσες τιμές. Το εν λόγω ποσό κατανέμεται ως εξής:

(α) τομέας μεταφορών EUR 26 250 582 000, από τα οποία EUR 11 305 500 000 μεταβιβάζονται από το Ταμείο Συνοχής για να διατεθούν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό αποκλειστικά σε κράτη μέλη επιλέξιμα για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής,

(β) τομέας τηλεπικοινωνιών: EUR 1 141 602 000,

(γ) τομέας ενέργειας: EUR 5 850 075 000.

Τα ποσά αυτά δεν θίγουν την εφαρμογή του μηχανισμού ευελιξίας που προβλέπεται στον κανονισμό(ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 1311/2013 του Συμβουλίου ([2]).

2. Το χρηματοδοτικό κονδύλι για την εκτέλεση της ΔΣΕ καλύπτει δαπάνες που αφορούν:

(α) δράσεις που συμβάλλουν σε έργα κοινού ενδιαφέροντος και υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος, όπως προβλέπεται στο άρθρο 7·

(β) υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος που αποτελούνται από δαπάνες τεχνικής και διοικητικής συνδρομής που βαρύνουν την Επιτροπή για τη διαχείριση της ΔΣΕ, περιλαμβανομένων, μέχρι το ύψος του 1 % του χρηματοδοτικού κονδυλίου που είναι απαραίτητες για τη μετάβαση μεταξύ της ΔΣΕ και των μέτρων που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 680/2007, μέχρι του ύψους του 1 %του δημοσιονομικού κονδυλίου. Στο όριο αυτό συμπεριλαμβάνονται οι δαπάνες του εκτελεστικού οργανισμού που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό, στον οποίο έχει αναθέσει η Επιτροπή την εφαρμογή ορισμένων τμημάτων της ΔΣΕ.

([1]) Το κονδύλι ΔΣΕ για 2014-2020 σε σταθερές τιμές 2011 είναι 29 300 000 000 EUR και κατανέμεται ως εξής: 23 174 000 000 EUR, συμπεριλαμβανομένων 10 000 000 000 EUR για τις χώρες συνοχής (μεταφορές), 5 126 000 000 000 EUR (ενέργεια), 1 000 000 000 EUR (τηλεπικοινωνίες)

([2]) Κανονισμός (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 1311/13 του Συμβουλίου, της 2ας Δεκεμβρίου 2013., για τον καθορισμό του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για τα έτη 2014-2020 (ΕΕ L 347, 20.12.2013, σ. 884).

▼B

3. Σύμφωνα με την κατά το άρθρο 27 παράγραφος 1 ενδιάμεση αξιολόγηση, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο μπορούν, μετά από πρόταση της Επιτροπής, να μεταφέρουν πιστώσεις μεταξύ των τομέων μεταφορών, τηλεπικοινωνιών και ενέργειας που ορίζονται στην παράγραφο 1, εξαιρουμένου του ποσού των EUR 11 305 500 000 που θα μεταβιβασθεί από το Ταμείο Συνοχής για τη χρηματοδότηση έργων στον τομέα των μεταφορών σε κράτη μέλη επιλέξιμα για το Ταμείο Συνοχής.

4. Οι ετήσιες πιστώσεις εγκρίνονται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εντός των ορίων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για τα έτη 2014-2020.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

Μορφές χρηματοδότησης και δημοσιονομικές διατάξεις

Άρθρο 6

Μορφές δημοσιονομικής ενίσχυσης

1. Η ΔΣΕ υλοποιείται με μία ή περισσότερες από τις μορφές δημοσιονομικής ενίσχυσης που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012, και, συγκεκριμένα, με επιχορηγήσεις, προμήθειες και χρηματοδοτικά μέσα.

2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα προγράμματα εργασίας του άρθρου 17 καθορίζουν τις μορφές δημοσιονομικής ενίσχυσης, δηλαδή τις επιχορηγήσεις, τις προμήθειες και τα χρηματοδοτικά μέσα.

3. Η Επιτροπή μπορεί, με την προϋπόθεση της εκπόνησης μελέτης κόστους-οφέλους, να αναθέσει μέρος της εκτέλεσης της ΔΣΕ στους φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 58 παράγραφος 1 στοιχείο α) και στο άρθρο 62 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012, και ιδίως στον εκτελεστικό οργανισμό, με προσαρμογή στις ανάγκες βέλτιστης και αποτελεσματικής διαχείρισης της ΔΣΕ για τους αυτούς τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή μπορεί να αναθέσει μέρος της εκτέλεσης της ΔΣΕ στους φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 58 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012.

Άρθρο 7

Επιλεξιμότητα και όροι δημοσιονομικής ενίσχυσης

1. Μόνον οι δράσεις που συμβάλλουν στην υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και (ΕΕ) αριθ. 347/2013 και τον κανονισμό για τις κατευθυντήριες γραμμές για τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα των τηλεπικοινωνιακών υποδομών, καθώς και τις υποστηρικτικές δράσεις προγραμμάτων, είναι επιλέξιμες για στήριξη με δημοσιονομική ενίσχυση στην Ένωση υπό μορφή επιχορηγήσεων, συμβάσεων προμηθειών και χρηματοδοτικών μέσων.

2. Στον τομέα των μεταφορών, μόνον οι δράσεις που συμβάλλουν στην υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και οι υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος είναι επιλέξιμες για στήριξη με δημοσιονομική ενίσχυση στην Ένωση υπό μορφή συμβάσεων προμηθειών και χρηματοδοτικών μέσων βάσει του παρόντος κανονισμού. Μόνον οι ακόλουθες δράσεις είναι επιλέξιμες στην Ένωση για δημοσιονομική ενίσχυση υπό μορφή επιχορήγησης με βάση τον παρόντα κανονισμό:

▼B

(α) δράσεις υλοποίησης του κεντρικού δικτύου σύμφωνα με το κεφάλαιο ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, μεταξύ άλλων η εγκατάσταση νέων τεχνολογιών και καινοτομιών σύμφωνα με το άρθρο 33 του εν λόγω κανονισμού και τα έργα και οι οριζόντιες προτεραιότητες που καθορίζονται στο Μέρος Ι του Παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού·

(β) δράσεις για την υλοποίηση του εκτεταμένου δικτύου σύμφωνα με το κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, εφόσον οι εν λόγω δράσεις συμβάλλουν στη γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων, τη διευκόλυνση των διασυνοριακών ροών ή την εξάλειψη σημείων συμφόρησης και παράλληλα συμβάλλουν στην ανάπτυξη του κεντρικού δικτύου ή διασυνδέουν διαδρόμους του κεντρικού δικτύου ή συμβάλλουν στην εγκατάσταση του Ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης σιδηροδρομικής κυκλοφορίας («ERTMS») στις βασικές διαδρομές σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, όπως καθορίζονται στο Παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010, με ανώτατο όριο το 5 % του χρηματοδοτικού κονδυλίου για τις μεταφορές, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 του παρόντος κανονισμού·

(γ) μελέτες για σχέδια κοινού ενδιαφέροντος ως ορίζονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·

(δ) μελέτες για διασυνοριακά έργα προτεραιότητας, ως ορίζονται στο Παράρτημα ΙΙΙ της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [1]·

(ε) υποστηρικτικές δράσεις για έργα κοινού ενδιαφέροντος, όπως ορίζονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχεία α), δ) και ε) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·

(στ) δράσεις για τη δημιουργία μεταφορικής υποδομής σε κόμβους του κεντρικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των αστικών κόμβων, όπως ορίζονται στο άρθρο 41 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·

(ζ) υποστηρικτικές δράσεις των τηλεματικών εφαρμογών σύμφωνα με το άρθρο 31 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·

η) υποστηρικτικές δράσεις των υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 32 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·

(θ) δράσεις για τη μείωση του θορύβου από τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένης της μετασκευής του υπάρχοντος τροχαίου υλικού, σε συνεργασία, μεταξύ άλλων, με τον σιδηροδρομικό κλάδο·

(ι) υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος·

(ια) δράσεις για τη δημιουργία ασφαλών και προστατευμένων υποδομών σύμφωνα με το άρθρο 34 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·

(ιβ) υποστηρικτικές δράσεις για τις θαλάσσιες αρτηρίες κατά τα προβλεπόμενα τα στο άρθρο 21 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013.

Οι δράσεις στον τομέα των μεταφορών που αφορούν διασυνοριακά τμήματα ή μέρος των εν λόγω τμημάτων είναι επιλέξιμες για ενωσιακή δημοσιονομική ενίσχυση μόνον 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.

[1] Απόφαση αριθ. 661/2010/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί των κατευθυντηρίων γραμμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΕΕ L 204, 5.8.2010, σ. 1).

▼B

3. Στον τομέα της ενέργειας, όλες οι δράσεις για την εφαρμογή των εν λόγω έργων κοινού ενδιαφέροντος που σχετίζονται με διαδρόμους και πεδία προτεραιότητας που αναφέρονται στο Τμήμα ΙΙ του Παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού και οι οποίες πληρούν τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 347/2013 είναι επιλέξιμες για δημοσιονομική ενίσχυση από την Ένωση, υπό μορφή χρηματοδοτικών μέσων, συμβάσεων προμήθειας και επιχορηγήσεων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, καθώς και οι υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος.

Προκειμένου να χρησιμοποιηθεί ο προϋπολογισμός της Ένωσης με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο με σκοπό την ενίσχυση του πολλαπλασιαστικού αποτελέσματος της δημοσιονομικής ενίσχυσης της Ένωσης, η Επιτροπή παρέχει χρηματοδοτική ενίσχυση κατά προτεραιότητα υπό τη μορφή χρηματοδοτικών μέσων, οσάκις ενδείκνυται, με την επιφύλαξη της απορρόφησης από την αγορά και τηρουμένου του ανωτάτου ορίου για τη χρήση χρηματοδοτικών μέσων, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2 και το άρθρο 21 παράγραφος 4.

4. Στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, όλες οι δράσεις υλοποίησης έργων κοινού ενδιαφέροντος και οι υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος που καθορίζονται στον κανονισμό σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα των τηλεπικοινωνιακών υποδομών, οι οποίες πληρούν τα κριτήρια επιλεξιμότητας που έχουν τεθεί σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό, είναι επιλέξιμες στην Ένωση για δημοσιονομική ενίσχυση δυνάμει του παρόντος κανονισμού, ως εξής:

α) οι υπηρεσίες γενικής εφαρμογής, πλατφόρμες βασικών υπηρεσιών και υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος χρηματοδοτούνται μέσω επιχορηγήσεων και/ή συμβάσεων προμήθειας·

β) οι δράσεις στον τομέα των ευρυζωνικών δικτύων χρηματοδοτούνται μέσω χρηματοδοτικών μέσων.

5. Δράσεις με διατομεακές συνέργειες που συμβάλλουν σε έργα κοινού ενδιαφέροντος, τα οποία είναι επιλέξιμα δυνάμει τουλάχιστον δύο κανονισμών που αναφέρονται στο άρθρο 2 σημείο 1, είναι επιλέξιμες να λαμβάνουν προς χρηματοδοτική ενίσχυση κατά τον παρόντα κανονισμό για τους σκοπούς της πολυτομεακής πρόσκλησης υποβολής προτάσεων όπως αναφέρεται στο άρθρο 17, παράγραφος 7, μόνον εφόσον οι συνιστώσες και οι δαπάνες της δράσης αυτής μπορούν να διαχωρισθούν με ευκρίνεια ανά τομέα, κατά την έννοια του παρόντος άρθρου παράγραφοι 2, 3 και 4.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

Επιχορηγήσεις

Άρθρο 8

Μορφές επιχορήγησης και επιλέξιμες δαπάνες

1. Οι επιχορηγήσεις βάσει του παρόντος κανονισμού δύνανται να λαμβάνουν οποιαδήποτε από τις μορφές που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012.

Τα προγράμματα εργασίας που αναφέρονται στο άρθρο 17 καθορίζουν τις μορφές επιχορήγησης που μπορούν να διατεθούν για τη χρηματοδότηση των αντίστοιχων δράσεων.

2. Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012, οι δαπάνες για δράσεις που απορρέουν από έργα που περιλαμβάνονται στο πρώτο πολυετές εργασίας και στα ετήσια προγράμματα εργασίας είναι επιλέξιμες από την 1η Ιανουαρίου 2014.

▼B

3. Επιλέξιμες είναι μόνον οι δαπάνες που προκύπτουν σε κράτη μέλη, εξαιρουμένης της περίπτωσης έργου κοινού ενδιαφέροντος που καλύπτει και το έδαφος μίας ή περισσοτέρων τρίτων χωρών και εφόσον η δράση είναι απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων του συγκεκριμένου έργου.

4. Το κόστος εξοπλισμού και υποδομής που θεωρείται ως κεφαλαιουχικές δαπάνες από τον δικαιούχο, μπορεί να είναι επιλέξιμο στην ολότητά του.

5. Δαπάνες για μελέτες με αντικείμενο την προστασία του περιβάλλοντος και τη συμμόρφωση προς το οικείο ενωσιακό δίκαιο μπορούν να είναι επιλέξιμες.

6. Οι δαπάνες για την αγορά γης δεν αποτελούν επιλέξιμες δαπάνες, εκτός των πόρων που μεταφέρονται από το Ταμείο Συνοχής στον τομέα των μεταφορών σύμφωνα με κανονισμό περί καθορισμού 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 Θάλασσας και Αλιείας και περί καθορισμού γενικών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ταμείο Συνοχής.

7. Οι επιλέξιμες δαπάνες περιλαμβάνουν τον φόρο προστιθέμενης αξίας («ΦΠΑ»), σύμφωνα με το άρθρο 126 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012.

Σε ό,τι αφορά το ποσό των EUR 11 305 500 000 που μεταβιβάζεται από το Ταμείο Συνοχής για να διατεθεί σε κράτη μέλη επιλέξιμα για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής, ισχύουν σχετικά με τον ΦΠΑ οι κανόνες επιλεξιμότητας που εφαρμόζονται στο Ταμείο Συνοχής και αναφέρονται στον κανονισμό περί καθορισμού 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 Θάλασσας και Αλιείας και περί καθορισμού γενικών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ταμείο Συνοχής

8. Οι κανόνες για την επιλεξιμότητα των δαπανών με τις οποίες βαρύνονται οι δικαιούχοι εφαρμόζονται, τηρουμένων των αναλογιών, στις δαπάνες με τις οποίες βαρύνονται οι φορείς υλοποίησης.

Άρθρο 9

Προϋποθέσεις συμμετοχής

1. Οι προτάσεις υποβάλλονται από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη ή, με τη συμφωνία των ενδιαφερόμενων κρατών μελών, από διεθνείς οργανισμούς, κοινές επιχειρήσεις, δημόσιες ή ιδιωτικές επιχειρήσεις ή φορείς εγκατεστημένους σε κράτη μέλη.

2. Οι προτάσεις μπορούν να υποβάλλονται από οντότητες που δεν διαθέτουν νομική προσωπικότητα δυνάμει του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου, υπό τον όρο ότι οι εκπρόσωποί τους έχουν την ικανότητα να αναλαμβάνουν νομικές υποχρεώσεις για λογαριασμό τους και παρέχουν εγγύηση για την προστασία των οικονομικών συμφερόντων της Ένωσης ισοδύναμη με εκείνη που παρέχουν τα νομικά πρόσωπα.

3. Οι προτάσεις που υποβάλλονται από φυσικά πρόσωπα δεν είναι επιλέξιμες.

▼B

4. Εφόσον είναι απαραίτητη για να επιτευχθούν οι στόχοι συγκεκριμένου έργου κοινού ενδιαφέροντος και εφόσον είναι δεόντως αιτιολογημένη, τρίτες χώρες και οντότητες εγκατεστημένες σε τρίτες χώρες δύνανται να συμμετέχουν σε δράσεις που συμβάλλουν σε έργα κοινού ενδιαφέροντος.

Δεν δύνανται να λαμβάνουν χρηματοδοτική ενίσχυση με βάση τον παρόντα κανονισμό, εκτός εάν αυτό είναι απαραίτητο για να επιτευχθούν οι στόχοι συγκεκριμένου έργου κοινού ενδιαφέροντος.

5. Τα πολυετή και τα ετήσια προγράμματα εργασίας που αναφέρονται στο άρθρο 17 μπορούν να περιλαμβάνουν πρόσθετους ειδικούς κανόνες υποβολής προτάσεων.

Άρθρο 10

Ποσοστά χρηματοδότησης

1. Εξαιρουμένων των περιπτώσεων που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 966/2012, οι προτάσεις επιλέγονται κατόπιν προσκλήσεων υποβολής προτάσεων βασιζόμενων στα προγράμματα εργασίας που αναφέρονται στο άρθρο 17 του παρόντος κανονισμού.

2. Στον τομέα των μεταφορών, το ποσό της χρηματοδοτικής ενίσχυσης της Ένωσης δεν υπερβαίνει:

(α) όσον αφορά επιχορηγήσεις μελετών, 50 % των επιλέξιμων δαπανών,

(β) όσον αφορά τις επιχορηγήσεις εργασιών:

i) σχετικά με τα σιδηροδρομικά και τα οδικά δίκτυα στην περίπτωση κρατών μελών που δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο στο έδαφός τους ή στην περίπτωση κράτους μέλους, ή τμήματος αυτού, με απομονωμένο δίκτυο χωρίς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων: 20 %των επιλέξιμων δαπανών· το ποσοστό χρηματοδότησης μπορεί να αυξηθεί σε 30 % κατ' ανώτατο όριο για δράσεις εξάλειψης σημείων συμφόρησης και σε 40 % για δράσεις που αφορούν διασυνοριακά τμήματα και για δράσεις που ενισχύουν τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα·

ii) σχετικά με τις εσωτερικές πλωτές οδούς: 20 % των επιλέξιμων δαπανών· το ποσοστό χρηματοδότησης μπορεί να αυξηθεί σε 40 % κατ' ανώτατο όριο για δράσεις εξάλειψης σημείων συμφόρησης και στο ίδιο ποσοστό για δράσεις που αφορούν διασυνοριακά τμήματα·

iii) σχετικά με τις συνδέσεις χερσαίων μεταφορών και την ανάπτυξη πολυτροπικών πλατφορμών υλικοτεχνικής υποστήριξης, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων με εσωτερικούς και θαλάσσιους λιμένες και αερολιμένες, καθώς και την ανάπτυξη των λιμένων: 20 % των επιλέξιμων δαπανών·

iv) σχετικά με τις δράσεις για τη μείωση του θορύβου από τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, μεταξύ άλλων με μετασκευή του υπάρχοντος τροχαίου υλικού: 20 % των επιλέξιμων δαπανών μέχρι το ύψος συνδυασμένου ανώτατου ορίου ίσου με το 1 % των δημοσιονομικών πόρων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)·

▼B

v) σχετικά με τη βελτίωση της προσβασιμότητας στη μεταφορική υποδομή για τα άτομα με ειδικές ανάγκες: 30 % των επιλέξιμων δαπανών για εργασίες προσαρμογής, ποσοστό το οποίο, σε κάθε περίπτωση, δεν μπορεί να υπερβαίνει το 10 % των συνολικών επιλέξιμων δαπανών εργασιών·

vi) σχετικά με τις δράσεις στήριξης νέων τεχνολογιών και καινοτομίας για όλα τα είδη μεταφορών, 20 % των επιλέξιμων δαπανών·

vii) σχετικά με τις δράσεις στήριξης διασυνοριακών οδικών τμημάτων, 10 % των επιλέξιμων δαπανών.

(γ) όσον αφορά τις επιχορηγήσεις για συστήματα και υπηρεσίες τηλεματικών εφαρμογών:

i) για τις χερσαίες συνιστώσες του ERTMS, του συστήματος SESAR, του RIS και του VTMIS, 50 % των επιλέξιμων δαπανών·

ii) για τις χερσαίες συνιστώσες του ITS για τον οδικό τομέα, 20 % των επιλέξιμων δαπανών·

iii) για τις φερόμενες συνιστώσες του ERTMS, 50 % των επιλέξιμων δαπανών·

iv) για τις φερόμενες συνιστώσες του συστήματος SESAR, του RIS, του VTMIS και του ITS για τον οδικό τομέα, 20 % των επιλέξιμων δαπανών, μέχρι το ύψος συνδυασμένου ανώτατου ορίου ίσου με το 5 % των δημοσιονομικών πόρων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)·

v) για δράσεις στήριξης της ανάπτυξης θαλάσσιων αρτηριών, 30 % των επιλέξιμων δαπανών.

Η Επιτροπή δημιουργεί συνθήκες που συμβάλλουν στην πραγματοποίηση έργων που αφορούν τις θαλάσσιες αρτηρίες με τρίτες χώρες·

vi) όσον αφορά τα συστήματα τηλεματικών εφαρμογών, πέραν αυτών που αναφέρονται στα σημεία i) έως iv), τις εμπορευματικές μεταφορές και τους ασφαλείς χώρους στάθμευσης στο κεντρικό οδικό δίκτυο, 20 % των επιλέξιμων δαπανών.

3. Στον τομέα της ενέργειας, το ποσό της δημοσιονομικής ενίσχυσης της Ένωσης δεν υπερβαίνει το 50 % των επιλέξιμων δαπανών για μελέτες ή/και εργασίες· τα ποσοστά συγχρηματοδότησης μπορούν να αυξηθούν σε 75 % κατ' ανώτατο όριο, για δράσεις οι οποίες βασίζονται στα αποδεικτικά στοιχεία του άρθρου 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 347/2013, παρέχουν σε υψηλό βαθμό ασφάλεια εφοδιασμού σε περιφερειακό ή ενωσιακό επίπεδο, ενισχύουν την αλληλεγγύη της Ένωσης ή περιλαμβάνουν πολύ καινοτόμες λύσεις.

4. Στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, το ποσό της δημοσιονομικής ενίσχυσης της 'Ενωσης δεν μπορεί να υπερβαίνει:

(α) όσον αφορά δράσεις στον τομέα των υπηρεσιών γενικής εφαρμογής, 75 % των επιλέξιμων δαπανών·

(β) για οριζόντιες δράσεις, συμπεριλαμβανομένης της χαρτογράφησης των υποδομών, της αδελφοποίησης και της τεχνικής βοήθειας, 75 % των επιλέξιμων δαπανών.

▼B

Οι πλατφόρμες βασικών υπηρεσιών χρηματοδοτούνται κατά κανόνα με συμβάσεις προμήθειας. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, μπορούν να χρηματοδοτηθούν με επιχορήγηση που καλύπτει έως και το 100 % των επιλέξιμων δαπανών, με την επιφύλαξη της αρχής της συγχρηματοδότησης.

5. Τα ποσοστά χρηματοδότησης μπορεί να αυξηθούν κατά 10 ποσοστιαίες μονάδες κατ'ανώτατο όριο, πέραν των ποσοστών που προβλέπονται στις παραγράφους 2, 3 και 4 για δράσεις με συνέργειες μεταξύ τουλάχιστον δύο από τους τομείς που καλύπτονται από τη ΔΣΕ. Η εν λόγω αύξηση δεν εφαρμόζεται στα ποσοστά συγχρηματοδότησης που αναφέρονται στο άρθρο 11.

6. Το ύψος της χρηματοδοτικής ενίσχυσης που χορηγείται στις επιλεχθείσες δράσεις διαμορφώνεται με βάση την ανάλυση κόστους-οφέλους για κάθε έργο, τη διαθεσιμότητα δημοσιονομικών πόρων της Ένωσης και την ανάγκη μεγιστοποίησης της μόχλευσης που επιτυγχάνει η χρηματοδότηση της Ένωσης.

Άρθρο 11

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

1. Σχετικά με το ποσό των EUR 11 305 500 000 που μεταβιβάζεται από το Ταμείο Συνοχής για να διατεθεί αποκλειστικά σε κράτη μέλη επιλέξιμα για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής, προκηρύσσονται ειδικές προσκλήσεις υποβολής προτάσεων για την υλοποίηση έργων του κεντρικού δικτύου ή έργων που συνδέονται με τις οριζόντιες προτεραιότητες που προσδιορίζονται στο Μέρος Ι του Παραρτήματος Ι 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. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016, τα επιλέξιμα για χρηματοδότηση έργων τηρούν τις εθνικές πιστώσεις στο πλαίσιο του Ταμείου Συνοχής. Από την 1η Ιανουαρίου 2017, τα κονδύλια που μεταφέρονται στη ΔΣΕ, τα οποία δεν έχουν ακόμη δεσμευτεί σε έργο μεταφορικών υποδομών, είναι διαθέσιμα σε όλα τα κράτη μέλη που είναι επιλέξιμα για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής, για τη χρηματοδότηση μεταφορικών υποδομών σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

3. Για την υποστήριξη των επιλέξιμων για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής κρατών μελών, τα οποία μπορεί να αντιμετωπίζουν δυσκολίες όσον αφορά τον σχεδιασμό έργων επαρκούς ωρίμανσης και/ή ποιότητας που έχουν επαρκή προστιθέμενη αξία για την Ένωση, δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στις υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος που αποσκοπούν στην ενίσχυση της θεσμικής ικανότητας και αποτελεσματικότητας των δημόσιων διοικήσεων και δημόσιων υπηρεσιών που σχετίζονται με την ανάπτυξη και εφαρμογή των έργων που παρατίθενται στο Μέρος Ι του Παραρτήματος Ι. Για τη διασφάλιση της υψηλότερης δυνατής απορρόφησης των μεταβιβαζόμενων κονδυλίων σε όλα τα επιλέξιμα για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής κράτη μέλη, η Επιτροπή δύναται να οργανώνει συμπληρωματικές προσκλήσεις υποβολής προτάσεων.

4. Το ποσό των EUR 11 305 500 000 που μεταβιβάζεται από το Ταμείο Συνοχής μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη διάθεση δημοσιονομικών πόρων σε χρηματοδοτικά μέσα κατά τον παρόντα κανονισμό μόνον από την 1η Ιανουαρίου 2017. Το ποσό των EUR 11 305 500 000 που μεταβιβάζεται από το Ταμείο Συνοχής μπορεί από την εν λόγω ημερομηνία να χρησιμοποιηθεί για τη διάθεση δημοσιονομικών πόρων σε έργα, για τα οποία έχουν ήδη αναληφθεί συμβατικές δεσμεύσεις από τις εντεταλμένες οντότητες.

▼B

5. Παρά το άρθρο 10, όσον αφορά το ποσό των EUR 11 305 500 000 που μεταβιβάζεται από το Ταμείο Συνοχής για να διατεθεί αποκλειστικά σε κράτη μέλη επιλέξιμα για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής, μέγιστα ποσοστά χρηματοδότησης είναι εκείνα που ισχύουν για το Ταμείο Συνοχής όπως αναφέρονται σε κανονισμό περί καθορισμού 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 Θάλασσας και Αλιείας και περί καθορισμού γενικών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ταμείο Συνοχής, για τις κάτωθι δράσεις:

(α) δράσεις όσον αφορά τις επιχορηγήσεις μελετών:

(β) δράσεις όσον αφορά τις επιχορηγήσεις εργασιών:

i) σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές·

ii) δράσεις στήριξης των διασυνοριακών οδικών τμημάτων και, στην περίπτωση κρατών μελών χωρίς σιδηροδρομικό δίκτυο, του οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ,

iii) δράσεις όσον αφορά τις χερσαίες μεταφορές, συνδέσεις με τις πολυτροπικές πλατφόρμες υλικοτεχνικής υποστήριξης και ανάπτυξή τους, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων με εσωτερικούς και θαλάσσιους λιμένες και αερολιμένες, μεταξύ άλλων με μηχανισμούς για αυτόματη αλλαγή τροχιάς, καθώς και ανάπτυξη των λιμένων, συμπεριλαμβανομένων των παγοθραυστικών δυνατοτήτων, όπως επίσης και ανάπτυξη των σημείων διασύνδεσης, αποδίδοντας ιδιαίτερη προσοχή στις σιδηροδρομικές συνδέσεις, με την εξαίρεση των κρατών μελών χωρίς σιδηροδρομικό δίκτυο·

(γ) δράσεις όσον αφορά τις επιχορηγήσεις για συστήματα και υπηρεσίες τηλεματικών εφαρμογών:

i) το ERTMS, το RIS και το VTMIS, το σύστημα SESAR και το ITS όσον αφορά τον οδικό τομέα ·

ii) άλλα συστήματα τηλεματικών εφαρμογών·

iii) δράσεις για τη στήριξη της ανάπτυξης των θαλάσσιων αρτηριών·

(δ) δράσεις όσον αφορά τις επιχορηγήσεις δράσεων για τη στήριξη νέων τεχνολογιών και καινοτομιών για όλα τα μέσα μεταφορών.

Άρθρο 12

Ακύρωση, μείωση, αναστολή και λήξη της επιχορήγησης

1. Η Επιτροπή ακυρώνει, εξαιρουμένων δεόντως αιτιολογημένων περιπτώσεων, τη δημοσιονομική ενίσχυση που χορηγήθηκε για μελέτες οι οποίες δεν έχουν αρχίσει εντός ενός έτους από την ημερομηνία έναρξης που καθορίζεται στους όρους χορήγησης της ενίσχυσης ή εντός δύο ετών από την ημερομηνία αυτή, για όλες τις υπόλοιπες δράσεις που είναι επιλέξιμες για δημοσιονομική ενίσχυση στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

▼B

2. Η Επιτροπή δύναται να αναστέλλει, να μειώνει, να ανακτά ή να παύει τη δημοσιονομική ενίσχυση σύμφωνα με τους όρους του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012 ή μετά από αξιολόγηση της προόδου του έργου, ιδίως σε περίπτωση μεγάλων καθυστερήσεων κατά την υλοποίηση της δράσης.

3. Η Επιτροπή δύναται να ζητήσει την πλήρη ή μερική επιστροφή του ποσού της δημοσιονομικής ενίσχυσης που χορηγήθηκε, εάν, εντός δύο ετών από την ημερομηνία περάτωσης που καθορίζεται στους όρους χορήγησης της ενίσχυσης, δεν έχει ολοκληρωθεί η υλοποίηση της δράσης που έλαβε τη δημοσιονομική ενίσχυση.

4. Πριν η Επιτροπή λάβει οιαδήποτε από τις αποφάσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου, εξετάζει την υπόθεση λεπτομερώς σε συντονισμό με τους οικείους φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 3 και διαβουλεύεται με τους ενδιαφερόμενους δικαιούχους, ώστε να δύνανται να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους εντός ευλόγου προθεσμίας. Μετά την ενδιάμεση αξιολόγηση, η Επιτροπή κοινοποιεί στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο το σύνολο των αποφάσεων που ελήφθησαν κατά την κατ'έτος έγκριση των προγραμμάτων εργασίας που προβλέπονται στο άρθρο 17.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

Δημόσιες συμβάσεις προμήθειας

Άρθρο 13

Δημόσιες συμβάσεις προμήθειας

1. Οι διαδικασίες δημοσίων συμβάσεων προμήθειας που ακολουθεί η Επιτροπή ή ένας από τους φορείς κατά το άρθρο 6 παράγραφος 3 που ενεργεί για ίδιο λογαριασμό ή από κοινού με κράτη μέλη μπορούν να:

(α) περιλαμβάνουν ειδικούς όρους, όπως τον τόπο εκτέλεσης των 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 ενωσιακές και εθνικές αρχές περί δημοσίων συμβάσεων προμήθειας·

(β) επιτρέπουν την ανάθεση πολλαπλών συμβάσεων με την ίδια διαδικασία («πολλαπλές πηγές»).

2. Εφόσον αιτιολογείται δεόντως και είναι απαραίτητο για την εκτέλεση των δράσεων, η παράγραφος 1 εφαρμόζεται επίσης σε διαδικασίες σύναψης συμβάσεων προμήθειας εκτελούμενες από δικαιούχους επιχορηγήσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

Χρηματοδοτικά μέσα

Άρθρο 14

Είδη χρηματοδοτικών μέσων

1. Χρηματοδοτικά μέσα που συστήνονται σύμφωνα με τον Τίτλο VIII του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012 μπορούν να χρησιμοποιηθούν ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβαση στη χρηματοδότηση για τις οντότητες που εκτελούν δράσεις, οι οποίες συμβάλλουν

▼B

στην υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος κατά τους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και (ΕΕ) αριθ. 347/2013 και τον κανονισμό σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα των τηλεπικοινωνιακών υποδομών, καθώς και η επίτευξη των στόχων τους. Τα χρηματοδοτικά μέσα βασίζονται σε εκ των προτέρων αξιολόγηση των ατελειών της αγοράς ή των περιπτώσεων μη ικανοποιητικής επενδυτικής κατάστασης, καθώς και των επενδυτικών αναγκών. Οι κύριοι όροι, προϋποθέσεις και διαδικασίες κάθε χρηματοδοτικού μέσου καθορίζονται στο Μέρος ΙΙΙ του Παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού.

2. Η συνολική συμβολή από τον προϋπολογισμό της Ένωσης στα χρηματοδοτικά μέσα δεν μπορεί να υπερβαίνει το 10 % του συνολικού χρηματοδοτικού κονδυλίου της ΔΣΕ που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1.

3. Όλα τα χρηματοδοτικά μέσα που έχουν συσταθεί βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 680/2007, καθώς και το μέσο καταμερισμού κινδύνου για ομόλογα έργων που προβλέπεται στην απόφαση αριθ. 1639/2006/ΕC μπορούν να συγχωνεύονται, κατά περίπτωση και μετά από εκ των προτέρων αξιολόγηση, με χρηματοδοτικά μέσα που δημιουργούνται βάσει του παρόντος κανονισμού.

Η συγχώνευση ομολόγων έργων υπόκειται στην κατάρτιση της ενδιάμεσης έκθεσης κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2013, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και στην απόφαση αριθ. 1639/2006/ΕΚ. Η πρωτοβουλία για τα ομόλογα έργων αρχίζει προοδευτικά με ανώτατο όριο τα EUR 230 000 000 κατά τα έτη 2014 και 2015. Η πλήρης εφαρμογή της εν λόγω πρωτοβουλίας υπόκειται στην πραγματοποίηση ανεξάρτητης πλήρους αξιολόγησης το 2015, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και στην απόφαση αριθ. 1639/2006/ΕΚ. Βάσει της αξιολόγησης αυτής, η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις επιλογές, μελετά το ενδεχόμενο να προτείνει κατάλληλες κανονιστικές αλλαγές, συμπεριλαμβανομένων νομοθετικών αλλαγών, ιδίως εάν η προβλεπόμενη αποδοχή από την αγορά δεν είναι ικανοποιητική ή σε περίπτωση που καταστούν διαθέσιμοι επαρκείς εναλλακτικοί πόροι μακροπρόθεσμης χρηματοδότησης με δανεισμό.

4. Δύνανται να χρησιμοποιούνται τα κάτωθι χρηματοδοτικά μέσα:

(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 πιστωτικής ενίσχυσης των ομολόγων έργου για να υποστηριχθούν μεμονωμένα έργα ή δέσμες έργων, τα οποία εκδίδει χρηματοπιστωτικός οργανισμός από ίδιους πόρους και με τη συνεισφορά της Ένωσης στη σύσταση προβλέψεων ή/και στη διάθεση κεφαλαίων·

Άρθρο 15

Όροι χορήγησης χρηματοδοτικής ενίσχυσης με χρηματοδοτικό μέσο

1. Οι στηριζόμενες από χρηματοδοτικό μέσο δράσεις επιλέγονται με βάση την ωριμότητά τους, ενώ επιδιώκεται ανά τομέα διαφοροποίηση κατά τα άρθρα 3 και 4, καθώς και γεωγραφική ισορροπία μεταξύ των κρατών μελών. Πρέπει δε:

▼B

(α) να έχουν ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία·

(β) να ανταποκρίνονται στους στόχους της στρατηγικής «Ευρώπη 2020»·

(γ) να επιτυγχάνουν μόχλευση όσον αφορά την ενωσιακή στήριξη, να σκοπεύουν δηλαδή στην κινητοποίηση πόρων στα πλαίσια συνολικής επένδυσης υπερβαίνουσας το μέγεθος της συμβολής της Ένωσης, σύμφωνα με δείκτες που έχουν προσδιορισθεί εκ των προτέρων.

2. Η Ένωση, οποιοδήποτε κράτος μέλος και άλλοι επενδυτές δύνανται να παρέχουν ενίσχυση επιπρόσθετη των συνεισφορών που λαμβάνονται με 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 ενδεχομένως αναγκαίες λόγω της πρόσθετης συνεισφοράς.

3. Τα χρηματοδοτικά μέσα σκοπεύουν να ενισχύσουν το πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα της δαπάνης της Ένωσης, προσελκύοντας πρόσθετους πόρους από ιδιώτες επενδυτές. Τα χρηματοδοτικά μέσα μπορούν να επιτυγχάνουν αποδεκτές αποδόσεις, ώστε να ανταποκρίνονται στους στόχους άλλων εταίρων ή επενδυτών, επιδιώκοντας όμως συγχρόνως να διαφυλάξουν την αξία των στοιχείων ενεργητικού που παρέχονται από τον προϋπολογισμό της Ένωσης.

4. Τα χρηματοδοτικά μέσα που παρέχονται βάσει του παρόντος κανονισμού μπορούν να συνδυάζονται με επιχορηγήσεις από τον προϋπολογισμό της Ένωσης.

5. Η Επιτροπή μπορεί να καθορίζει πρόσθετους όρους στα προγράμματα εργασίας του άρθρου 17, ανάλογα με τις ειδικές ανάγκες ανά τομέα μεταφορών, τηλεπικοινωνιών και ενέργειας.

Άρθρο 16

Δράσεις σε τρίτες χώρες

Δράσεις σε τρίτες χώρες μπορούν να υποστηρίζονται με χρηματοδοτικά μέσα, εφόσον οι δράσεις αυτές είναι αναγκαίες για την υλοποίηση έργου κοινού ενδιαφέροντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

Προγραμματισμός, εφαρμογή και ελέγχος

Άρθρο 17

Πολυετή ή/και ετήσια προγράμματα εργασιών

1. Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, πολυετή και ετήσια προγράμματα εργασιών για έκαστο των τομέων μεταφορών, τηλεπικοινωνιών και ενέργειας. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να θεσπίζει 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 25 παράγραφος 2.

2. Η Επιτροπή επανεξετάζει τα πολυετή προγράμματα εργασίας τουλάχιστον στα μέσα της περιόδου εφαρμογής τους. 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 25 παράγραφος 2.

▼B

3. Η Επιτροπή θεσπίζει πολυετή προγράμματα εργασίας στον τομέα των μεταφορών για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που αναφέρονται στο Μέρος Ι του Παραρτήματος Ι.

Το ύψος της συνολικής χρηματοδοτικής στήριξης κυμαίνεται μεταξύ 80 % και 85 % των δημοσιονομικών πόρων που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α).

Τα έργα που αναφέρονται στο Μέρος Ι του Παραρτήματος Ι δεν είναι δεσμευτικά για τις αποφάσεις προγραμματισμού των κρατών μελών. Η απόφαση για την υλοποίηση αυτών των έργων εμπίπτει στην αρμοδιότητα των κρατών μελών και εξαρτάται από τις δυνατότητες δημόσιας χρηματοδότησης και την κοινωνικοοικονομική τους βιωσιμότητα σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1315/2013.

4. Η Επιτροπή θεσπίζει τα ετήσια προγράμματα εργασίας για τους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας για έργα κοινού ενδιαφέροντος που δεν περιλαμβάνονται στα πολυετή προγράμματα εργασίας.

5. Η Επιτροπή, κατά τη θέσπιση των πολυετών και των ετήσιων προγραμμάτων ανά τομέα καθορίζει τα κριτήρια επιλογής και ανάθεσης σύμφωνα με του στόχους και τις προτεραιότητες που προβλέπονται στα άρθρα 3 και 4 του παρόντος κανονισμού και στους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και (ΕΕ) αριθ. 347/2013 ή στον κανονισμό σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα των τηλεπικοινωνιακών υποδομών. Κατά τον καθορισμό των κριτηρίων ανάθεσης, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τους γενικούς προσανατολισμούς που περιέχονται στο Μέρος V του Παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού.

6. Στον τομέα της ενέργειας και, όσον αφορά τα δύο πρώτα ετήσια προγράμματα εργασίας, δίδεται προτεραιότητα σε έργα κοινού ενδιαφέροντος καθώς και σε σχετικές ενέργειες που αποβλέπουν στον τερματισμό της ενεργειακής απομόνωσης, στην εξάλειψη των ενεργειακών σημείων συμφόρησης και στην ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς ενέργειας.

7. Τα προγράμματα εργασίας συντονίζονται ούτως ώστε να αξιοποιούνται οι συνέργειες που δημιουργούνται μεταξύ των τομέων των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας, ιδίως σε πεδία όπως τα ευφυή ενεργειακά δίκτυα, η ηλεκτροκίνηση, τα ευφυή και βιώσιμα συστήματα μεταφορών, η κοινή δουλεία διόδου και η διασύνδεση των υποδομών. Η Επιτροπή εκδίδει τουλάχιστον μία πολύ-τομεακή πρόσκληση υποβολής προτάσεων για δράσεις επιλέξιμες δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 5 ενώ το ύψος του ποσού που διατίθεται για τη χρηματοδότηση του κάθε τομέα εξαρτάται από τη σχετική συμμετοχή του στις επιλέξιμες δαπάνες των δράσεων που χρηματοδοτούνται από τη ΔΣΕ.

Άρθρο 18

Χορήγηση δημοσιονομικής συνδρομής από την Ένωση

1. Μετά από κάθε πρόσκληση υποβολής προτάσεων με βάση το πολυετές πρόγραμμα εργασίας ή τα ετήσια προγράμματα εργασίας που προβλέπονται στο άρθρο 17, η Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 25, αποφασίζει το ποσό της δημοσιονομικής συνδρομής που χορηγείται στα έργα ή τμήματα έργων που επιλέγονται. Η Επιτροπή προσδιορίζει τους όρους και τις μεθόδους υλοποίησής τους.

▼B

2. Η Επιτροπή ενημερώνει τους δικαιούχους και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη για κάθε απόφαση χορήγησης δημοσιονομικής συνδρομής.

Άρθρο 19

Ετήσιες δόσεις

Η Επιτροπή μπορεί να κατανέμει τις πιστώσεις του προϋπολογισμού, σε ετήσιες δόσεις. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή δεσμεύει κάθε χρόνο τις ετήσιες δόσεις λαμβάνοντας υπόψη την πρόοδο των χρηματοδοτούμενων δράσεων, τις εκτιμώμενες ανάγκες τους και τον διαθέσιμο προϋπολογισμό.

Η Επιτροπή γνωστοποιεί στους δικαιούχους των επιχορηγήσεων, στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και, στην περίπτωση χρηματοδοτικών μέσων, στα ενδιαφερόμενα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα της δέσμευσης κάθε ετήσιας δόσης.

Άρθρο 20

Μεταφορά ετήσιων πιστώσεων

Πιστώσεις που δεν έχουν χρησιμοποιηθεί έως το τέλος του οικονομικού έτους για το οποίο είχαν εγγραφεί μεταφέρονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2012.

Άρθρο 21

Πράξεις κατ' εξουσιοδότηση

1. Με την επιφύλαξη της έγκρισης του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους/κρατών μελών, όπως προβλέπεται στη δεύτερη παράγραφο του άρθρου 172 ΣΛΕΕ, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 του παρόντος κανονισμού για την τροποποίηση του Μέρους Ι του Παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές που αφορούν τις χρηματοδοτικές προτεραιότητες των διευρωπαϊκών δικτύων και οι αλλαγές που αφορούν τα έργα κοινού ενδιαφέροντος, όπως καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013. Κατά την τροποποίηση του Μέρους Ι του Παραρτήματος Ι, η Επιτροπή εξασφαλίζει τα εξής:

α) τα έργα κοινού ενδιαφέροντος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 ενδέχεται να πραγματοποιούνται, εν όλω ή εν μέρει, στο πλαίσιο του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για τα έτη 2014-2020,

β) οι τροποποιήσεις να συμφωνούν με τα κριτήρια επιλεξιμότητας που καθορίζονται στο άρθρο 7 του παρόντος κανονισμού,

γ) όσον αφορά το Μέρος Ι του Παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού, όλα τα επιμέρους τμήματα να περιλαμβάνουν έργα υποδομών η υλοποίηση των οποίων απαιτεί την εγγραφή τους σε πολυετές πρόγραμμα εργασίας δυνάμει του άρθρου 17 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού, χωρίς αυτό να συνεπάγεται αλλαγή της σειράς των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου.

▼B

2. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 26 του παρόντος κανονισμού για την τροποποίηση των βασικών όρων, προϋποθέσεων και διαδικασιών που προβλέπονται στο Μέρος ΙΙΙ του Παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού και αφορούν τη συνεισφορά της Ένωσης σε κάθε χρηματοδοτικό μέσο που έχει συσταθεί βάσει είτε του χρεωστικού είτε του συμμετοχικού μέσου που ορίζονται στο Μέρος ΙΙΙ του Παραρτήματος Ι που παρόντος κανονισμού σύμφωνα με τα πορίσματα της ενδιάμεσης έκθεσης και μετά την πλήρη και ανεξάρτητη αξιολόγηση της πιλοτικής φάσης της πρωτοβουλίας για ομόλογα έργων στην «Ευρώπη 2020» που θεσπίστηκε από την απόφαση αριθ. 1639/2006/ΕΚ και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 680/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και με σκοπό να λάβει υπόψη τις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς και τη βελτιστοποίηση του σχεδιασμού και της λειτουργίας των χρηματοδοτικών μέσων δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

Στις περιπτώσεις του πρώτου εδαφίου, κατά την τροποποίηση του Μέρους ΙΙΙ του Παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή εξασφαλίζει πάντοτε τα εξής:

α) οι τροποποιήσεις να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012, συμπεριλαμβανομένης της εκ των προτέρων αξιολόγησης που αναφέρεται στο άρθρο 140 παράγραφος 2 σημείο στ) αυτού, και

β) οι τροποποιήσεις να περιορίζονται:

i) στην τροποποίηση του κατώτατου ορίου χρηματοδότησης του δευτερεύοντος χρέους, όπως αναφέρεται στο σημείο Ι. 1. (α) και (β) του Μέρους ΙΙΙ του Παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού με σκοπό την τομεακή διαφοροποίηση και τη γεωγραφική ισορροπία μεταξύ των κρατών μελών, σύμφωνα με το άρθρο 15,

ii) στην τροποποίηση του κατώτατου ορίου χρηματοδότησης του κύριου χρέους, όπως αναφέρεται στο σημείο Ι. 1. (α) του Μέρους ΙΙΙ του Παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού με σκοπό την τομεακή διαφοροποίηση και τη γεωγραφική ισορροπία μεταξύ των κρατών μελών, σύμφωνα με το άρθρο 15,

iii) στο συνδυασμό με άλλες πηγές χρηματοδότησης, όπως αναφέρεται στα σημεία Ι. 3 και ΙΙ.3 του Μέρους ΙΙΙ του Παραρτήματος Ι,

iv) στην επιλογή των εντεταλμένων οντοτήτων, όπως αναφέρονται στα σημεία Ι. 4 και ΙΙ.4 του Μέρους ΙΙΙ του Παραρτήματος Ι, και

v) στην τιμολόγηση και στον καταμερισμό των κινδύνων και των εσόδων, όπως αναφέρονται στα σημεία Ι. 6 και ΙΙ.6 του Μέρους ΙΙΙ του Παραρτήματος Ι.

3. Στον τομέα των μεταφορών, και στο πλαίσιο αφενός των γενικών στόχων που ορίζονται στο άρθρο 3 και των ειδικών, τομεακών στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 4, παράγραφος 2,, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26, διευκρινίζοντας τις χρηματοδοτικές προτεραιότητες που πρέπει να αποτυπώνονται στα προγράμματα εργασιών που αναφέρονται στο άρθρο 17 κατά τη διάρκεια της ΔΣΕ για τις επιλέξιμες δράσεις δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 2. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις μέχρι τις 22 Δεκεμβρίου 2014.

4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την αύξηση του ανώτατου ορίου που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 έως 20 %, υπό την επιφύλαξη τήρησης των ακόλουθων προϋποθέσεων:

▼B

i) η αξιολόγηση της Πρωτοβουλίας για Ομόλογα Έργων Ευρώπη 2020 κατά το 2015 είναι θετική, και

ii) η απορρόφηση των χρηματοδοτικών μέσων υπερβαίνει το 8 % ως προς τις συμβατικές δεσμεύσεις ανά έργο.

5. Εφόσον κρίνεται απαραίτητη η απόκλιση από την προβλεπόμενη χρηματοδότηση συγκεκριμένου στόχου του τομέα των μεταφορών κατά περισσότερο από 5 ποσοστιαίες μονάδες, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση των ενδεικτικών ποσοστών που ορίζονται στο Μέρος IV I του Παραρτήματος I.

6. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του καταλόγου των γενικών προσανατολισμών του Μέρους V του Παραρτήματος I που λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό των κριτηρίων ανάθεσης ούτως ώστε να αντικατοπτρίζονται τα πορίσματα της ενδιάμεσης αξιολόγησης του κανονισμού ή τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την εφαρμογή του, κατά τρόπο συμβατό με τις αντίστοιχες τομεακές κατευθυντήριες γραμμές.

Άρθρο 22

Ευθύνη των δικαιούχων και των κρατών μελών

Εντός των αντίστοιχων σφαιρών ευθύνης τους και με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που υπέχουν οι δικαιούχοι βάσει των προϋποθέσεων που διέπουν τις επιχορηγήσεις, οι δικαιούχοι και τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για την υλοποίηση των έργων κοινού ενδιαφέροντος για τα οποία λαμβάνουν ενωσιακή χρηματοδοτική συνδρομή δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

Τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν την τεχνική παρακολούθηση και τον οικονομικό έλεγχο των δράσεων σε στενή συνεργασία με την Επιτροπή και πιστοποιούν ότι οι δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν για έργα ή τμήματα έργων εκταμιεύτηκαν και ότι η εκταμίευση έγινε σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες. Τα κράτη μέλη δύνανται να ζητούν τη συμμετοχή της Επιτροπής στους επιτόπιους ελέγχους και τις επιθεωρήσεις.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν σε ετήσια βάση την Επιτροπή, εάν είναι εφικτό μέσω ενός διαδραστικού συστήματος γεωγραφικών και τεχνικών πληροφοριών, σχετικά με την πρόοδο υλοποίησης των έργων κοινού ενδιαφέροντος και τις επενδύσεις που πραγματοποιούνται προς το σκοπό αυτό, συνυπολογίζοντας το ύψος της χρηματοδότησης που χρησιμοποιείται για την επίτευξη στόχων που αφορούν την κλιματική αλλαγή. Επ' αυτής της βάσεως, η Επιτροπή δημοσιοποιεί, και ενημερώνει τουλάχιστον μία φορά το χρόνο, πληροφορίες σχετικά με τα συγκεκριμένα έργα που αναλαμβάνονται στο πλαίσιο της ΔΣΕ.

Άρθρο 23

Συμμόρφωση προς τις πολιτικές και το δίκαιο της Ένωσης

Χρηματοδότηση δυνάμει του παρόντος κανονισμού χορηγείται μόνον για δράσεις που συμφωνούν με το ενωσιακό δίκαιο και συνάδουν με τις αντίστοιχες πολιτικές της Ένωσης.

▼B

Άρθρο 24

Προστασία των οικονομικών συμφερόντων της Ένωσης

1. Κατά την υλοποίηση δράσεων χρηματοδοτούμενων βάσει του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίζει 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 διοικητικών και οικονομικών κυρώσεων.

2. Η Επιτροπή, ή οι εκπρόσωποί της, και το Ελεγκτικό Συνέδριο έχουν την αρμοδιότητα λογιστικού ελέγχου, βάσει εγγράφων και επιτόπιων ελέγχων, επί των δράσεων κάθε δικαιούχου επιχορήγησης, φορέα υλοποίησης, εργολάβου και υπεργολάβου που λαμβάνει χρηματοδότηση από την Ένωση δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

3. Η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF) μπορεί να διενεργεί έρευνες, συμπεριλαμβανομένων επιτόπιων ελέγχων και επιθεωρήσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις και διαδικασίες που ορίζει ο κανονισμός (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 883/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]) και του κανονισμού (Ευρατόμ, ΕΚ) αριθ. 2185/96 του Συμβουλίου ([2]), για τη διαπίστωση ενδεχόμενης απάτης, διαφθοράς ή άλλης παράνομης δραστηριότητας κατά των οικονομικών συμφερόντων της Ένωσης, σε σχέση με συμφωνία ή απόφαση επιχορήγησης ή σύμβαση που χρηματοδοτείται δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

4. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1, 2 και 3, οι συμφωνίες συνεργασίας με τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμούς, οι συμφωνίες και συμβάσεις επιχορήγησης και οι συμβάσεις που απορρέουν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού περιλαμβάνουν διατάξεις που εξουσιοδοτούν ρητώς την Επιτροπή, το Ελεγκτικό Συνέδριο και την OLAF να διενεργούν τέτοιου είδους οικονομικούς ελέγχους και έρευνες, στο πλαίσιο των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους.

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 25

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή συντονισμού της ΔΣΕ. 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.

([1]) Κανονισμός (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 883/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Σεπτεμβρίου 2013, σχετικά με τις έρευνες που πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF) και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (Ευρατόμ) αριθ. 1074/1999 του Συμβουλίου (ΕΕ L 248 της 18.9.2013, σ. 1).

([2]) Κανονισμός (Ευρατόμ, ΕΚ) αριθ. 2185/96τ του Συμβουλίου, της 11ης 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 (ΕΕ L 292, 15.11.1996, σ. 2).

▼B

3. Η επιτροπή εξασφαλίζει την οριζόντια εξέταση των προγραμμάτων εργασίας που αναφέρονται στο άρθρο 17 προκειμένου να εξασφαλίζεται η συνοχή τους και να εντοπίζονται, να αξιοποιούνται και να αξιολογούνται οι συνέργειες μεταξύ των τομέων των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας. Ειδικότερα, αναλαμβάνει το συντονισμό των προγραμμάτων εργασίας ώστε να δίδεται η δυνατότητα πολυτομεακών προσκλήσεων υποβολής προτάσεων.

Άρθρο 26

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 21 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή από 1ης Ιανουαρίου 2014 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 21 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση για την ανάκληση περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σ' αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

4. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο..

5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 21 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλλουν αντιρρήσεις. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 27

Αξιολόγηση

1. Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2017, η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και τους δικαιούχους, συντάσσει και υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση αξιολόγησης στην οποία εξετάζει την επίτευξη των στόχων όλων των μέτρων (ως προς τα αποτελέσματα και τις επιπτώσεις), την αποδοτική αξιοποίηση των πόρων και την ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία της ΔΣΕ, προκειμένου να ληφθεί απόφαση ανανέωσης, τροποποίησης ή αναστολής των μέτρων. Η αξιολόγηση αφορά επίσης την έκταση της απλούστευσης, την εσωτερική και εξωτερική συνοχή των μέτρων, τη συνεχιζόμενη συνάφεια όλων των στόχων καθώς και τη συμβολή αυτών στην επίτευξη των προτεραιοτήτων της Ένωσης για ευφυή και βιώσιμη ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς, συμπεριλαμβανομένου του αντικτύπου στην οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή. Η έκθεση αξιολόγησης περιλαμβάνει αξιολόγηση των οικονομιών κλίμακας που επιτυγχάνει η Επιτροπή σε χρηματοδοτικό, τεχνικό και ανθρώπινο επίπεδο όσον αφορά τη διαχείριση της ΔΣΕ και, κατά περίπτωση, του συνολικού αριθμού των έργων που υλοποιούνται με την αξιοποίηση των συνεργειών μεταξύ των τομέων. Επιπλέον, η εν λόγω αξιολόγηση εξετάζει τρόπους ενίσχυσης της αποτελεσματικότητας των χρηματοδοτικών μέσων. Η έκθεση αξιολόγησης συνεκτιμά τα αποτελέσματα της αξιολόγησης στις μακροπρόθεσμες επιπτώσεις των μέτρων που έχουν προηγηθεί.

▼B

2. Η ΔΣΕ λαμβάνει υπόψη την ανεξάρτητη πλήρη αξιολόγηση της πρωτοβουλίας για ομόλογα έργων στην «Ευρώπη 2020», η οποία πρόκειται να εκπονηθεί το 2015. Με βάση την αξιολόγηση αυτή, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη αξιολογούν τη συνάφεια της πρωτοβουλίας για ομόλογα έργων στην «Ευρώπη 2020» και την αποτελεσματικότητά της όσον αφορά την αύξηση του όγκου των επενδύσεων σε έργα προτεραιότητας και την ενίσχυση της αποδοτικότητας των δαπανών της Ένωσης.

3. 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 αποδοτικότητα της ΔΣΕ, ο αντίκτυπός της στην οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή, η συμβολή της στην επίτευξη των προτεραιοτήτων της Ένωσης για ευφυή και βιώσιμη ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς καθώς και η κλίμακα και τα αποτελέσματα της χρηματοδότησης που χρησιμοποιείται για την επίτευξη των στόχων που αφορούν την κλιματική αλλαγή.

4. Οι αξιολογήσεις εκτιμούν την πρόοδο με βάση τους δείκτες επιδόσεων που αναφέρονται στα άρθρα 3 και 4.

5. Η Επιτροπή διαβιβάζει τα πορίσματα των εν λόγω αξιολογήσεων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών.

6. Προκειμένου να κρίνουν εάν επιτεύχθηκαν οι στόχοι,-συμπεριλαμβανομένων των στόχων που σχετίζονται με την προστασία του περιβάλλοντος-, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη, με τη βοήθεια άλλων πιθανών δικαιούχων, δύνανται να προβαίνουν σε αξιολόγηση των μεθόδων εκτέλεσης των έργων και των επιπτώσεων της υλοποίησής τους.

7. Η Επιτροπή δύναται να ζητήσει από κράτος μέλος που εμπλέκεται σε έργο κοινού ενδιαφέροντος να της υποβάλει ειδική αξιολόγηση των δράσεων και των συναφών έργων που χρηματοδοτούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού ή, κατά περίπτωση, να της παρ άσχει τις απαιτούμενες πληροφορίες και συνδρομή ούτως ώστε να προβεί η ίδια στην αξιολόγηση των έργων αυτών.

Άρθρο 28

Πληροφόρηση, επικοινωνία και δημοσιότητα

1. Οι δικαιούχοι και, κατά περίπτωση, τα οικεία κράτη μέλη, μεριμνούν ώστε να δίδεται επαρκής δημοσιότητα και να εφαρμόζεται η αρχή της διαφάνειας κατά τη χορήγηση της χρηματοδοτικής συνδρομής δυνάμει του παρόντος κανονισμού, ώστε το ευρύ κοινό να ενημερώνεται για τον ρόλο της Ένωσης στην υλοποίηση των έργων.

2. Η Επιτροπή οργανώνει δράσεις πληροφόρησης και προβολής, τόσο για τα έργα που χρηματοδοτούνται από τη ΔΣΕ όσο και για τις επιπτώσεις τους. Οι πόροι που διατίθενται για δράσεις προβολής δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού συμβάλλουν επίσης στην εταιρική προβολή των πολιτικών προτεραιοτήτων της Ένωσης, στον βαθμό που αυτές είναι σχετικές με τους γενικούς στόχους που αναφέρονται στο άρθρο 3.

▼B

Άρθρο 29

Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 τροποποιείται ως εξής:

Το Παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 αντικαθίσταται από το κείμενο του Παραρτήματος ΙΙ του παρόντος κανονισμού. Κατά συνέπεια, οι τροποποιημένοι σιδηροδρομικοί διάδρομοι εμπορευματικών μεταφορών συνεχίζουν να υπάγονται στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010.

Άρθρο 30

Μεταβατικές διατάξεις

Ο παρών κανονισμός δεν θίγει ούτε τη συνέχιση ή τροποποίηση -συμπεριλαμβανομένης της ολικής ή μερικής κατάργησης- των σχετικών έργων μέχρι τη λήξη τους ούτε τη χρηματοδότηση που έχει εγκρίνει η Επιτροπή δυνάμει των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και (ΕΚ) αριθ. 67/2010, ή οποιασδήποτε άλλης σχετικής νομοθετικής πράξης που ισχύει στις 31 Δεκεμβρίου 2013, - και η οποία εξακολουθεί να χορηγείται για τις σχετικές δράσεις μέχρι τη λήξη τους.

Άρθρο 31

Κατάργηση

Με την επιφύλαξη του άρθρου 30 του παρόντος κανονισμού, οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και (ΕΚ) αριθ. 67/2010 καταργούνται από την 1η Ιανουαρίου 2014.

Άρθρο 32

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2014.

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

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΜΕΡΟΣ I

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1. **Οριζόντιες προτεραιότητες**

Καινοτόμος διαχείριση & υπηρεσίες	Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός - SESAR
Καινοτόμος διαχείριση & υπηρεσίες	Συστήματα τηλεματικών εφαρμογών στις οδικές, σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές μεταφορές και στην κυκλοφορία των σκαφών (ITS, ERTMS, RIS και VTMIS)
Καινοτόμος διαχείριση & υπηρεσίες	Θαλάσσιοι λιμένες του κεντρικού δικτύου, θαλάσσιες αρτηρίες και αερολιμένες, ασφαλείς και προστατευμένες υποδομές
Νέες τεχνολογίες και καινοτομία	Νέες τεχνολογίες και καινοτομία σύμφωνα με το άρθρο 33 σημεία α) έως δ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315./2013

2. **Διάδρομοι κεντρικού δικτύου**

Βαλτική - Αδριατική

ΣΕΙΡΑ:

Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków

Gdańsk – Warszawa – Katowice

Katowice – Ostrava – Brno – Wien

Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava

Katowice – Žilina – Bratislava – Wien

Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste

Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna

Graz – Maribor –Ljubljana – Koper/Trieste

ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ:

Gdynia - Katowice	Σιδηροδρ. μεταφορές	έργα
Gdynia, Gdańsk	Λιμένες	διασυνδέσεις λιμένων, (περαιτέρω) ανάπτυξη συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών
Warszawa - Katowice	Σιδηροδρ. μεταφορές	έργα
Wroclaw – Poznań – Szczecin/Świnoujście	Σιδηροδρ. μεταφορές	έργα
Świnoujście, Szczecin	Λιμένας	διασυνδέσεις λιμένα
Bielsko Biala – Žilina	Οδικές μεταφορές	έργα
Katowice - Ostrava - Brno - Wien & Katowice - Žilina - Bratislava - Wien	Σιδηροδρ. μεταφορές	έργα, ιδίως στα διασυνοριακά τμήματα ΠΛ-ΤΣ, ΤΣ-ΑΥ, ΠΛ-ΣΚ και ΣΚ-ΑΥ, γραμμή Brno-Přerov, (περαιτέρω) ανάπτυξη συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών και διασυνδέσεις αερολιμένων-σιδηροδρόμων

▼B

Wien - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna	Σιδηροδρ. μεταφορές	μερική κατασκευή νέων γραμμών (τούνελ Semmering Base και σιδηροδρομική γραμμή Koralm) αναβάθμιση σιδηροδρόμου εργασίες υπό εκτέλεση, (περαιτέρω) ανάπτυξη συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών, αναβάθμιση υφιστάμενης διπλής γραμμής μεταξύ Udine - Cervignano και Τεργέστης
Graz - Maribor - Pragersko	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και εργασίες για δεύτερη γραμμή
Trieste, Venezia, Ravenna, Koper	Λιμένες	διασυνδέσεις λιμένων, (περαιτέρω) ανάπτυξη συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών

Βόρεια Θάλασσα - Βαλτική

ΣΕΙΡΑ:

Helsinki – Tallinn – Riga

Ventspils – Riga

Riga – Kaunas

Klaipėda – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Warszawa

BY border – Warszawa – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg

Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover

Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven

Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht

Utrecht – Amsterdam

Utrecht – Rotterdam – Antwerpen

Hannover – Köln – Antwerpen

ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ

Helsinki - Tallinn	Λιμένες, θαλάσσιες αρτηρίες	διασυνδέσεις λιμένων, (περαιτέρω) ανάπτυξη συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών και των διασυνδέσεών τους, παγοθραυστική ικανότητα, θαλάσσιες αρτηρίες)
Tallinn - Riga - Kaunas - Warszawa	Σιδηροδρ. μεταφορές	(λεπτομερείς) μελέτες για νέα πλήρως διαλειτουργική γραμμή με το εύρος της Διεθνούς Ένωσης Σιδηροδρόμων, τα έργα για νέα γραμμή θα αρχίσουν πριν το 2020, αναβάθμιση και νέα γραμμή στην ΠΛ επικράτεια, διασυνδέσεις σιδηροδρόμων-αερολιμένων/ λιμένων, τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών, θαλάσσιες αρτηρίες
Ventspils – Riga	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση, διασυνδέσεις λιμένα, θαλάσσιες αρτηρίες
Klaiėpda – Kaunas	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση, διασυνδέσεις λιμένα, θαλάσσιες αρτηρίες
Kaunas – Vilnius	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση, διασυνδέσεις αερολιμένων, τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών

▼B

Διάδρομος Βαλτικής Οδού	Οδικές μεταφορές	εργασίες για διασυνοριακά τμήματα (ΕΣ, ΛΕ, ΛΙ, ΠΛ)
Λευκορωσική μεθόριος - Warszawa - Poznań - γερμανική μεθόριος	Σιδηροδρ. μεταφορές	εργασίες στην υπάρχουσα γραμμή, μελέτες για γραμμή υψηλής ταχύτητας
ΠΛ μεθόριος – Berlin - Hannover - Amsterdam/Rotterdam	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και αναβάθμιση διαφόρων τμημάτων (Άμστερνταμ – Ουτρέχτη – Arnhem, Ανόβερο-Βερολίνο)
Wilhelmshaven - Bremerhaven - Bremen	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα
Berlin - Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, διώρυγες Δυτ. Γερμανίας, Rhine, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες, εργασίες για καλύτερη πλοϊμότητα και αναβάθμιση θαλάσσιων οδών και ανυψωτικών δεξαμενών
Δεξαμενές ανύψωσης του Άμστερνταμ & Amsterdam - Rijnkanaal	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	εν εξελίξει μελέτες για δεξαμενές ανύψωσης, λιμένας: διασυνδέσεις (μελέτες και εργασίες, συμπεριλαμβανομένης της αναβάθμισης της δεξαμενής ανύψωσης Beatrix)

Μεσόγειος

ΣΕΙΡΑ:

Algeciras – Bobadilla –Madrid – Zaragoza – Tarragona

Sevilla – Bobadilla – Murcia

Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille/Lyon – Torino – Novara – Milano – Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper - Ljubljana – Budapest

Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – UA border

ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ:

Algeciras - Madrid	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες υπό εκτέλεση, έναρξη εργασιών πριν το 2015, αναμένεται να ολοκληρωθούν το 2020
Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα
Madrid-Zaragoza-Barcelona	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση των υφισταμένων γραμμών (εύρος τροχιάς, παρακαμπτήριοι, πλατφόρμες)
Valencia - Tarragona - Barcelona	Σιδηροδρ. μεταφορές	κατασκευή μεταξύ 2014 - 2020
Barcelona	Λιμένας	διασυνδέσεις σιδηροδρόμων με λιμένα και αερολιμένα
Barcelona - Perpignan	Σιδηροδρ. μεταφορές	διασυνοριακό τμήμα, εργασίες υπό εκτέλεση, νέα γραμμή που θα ολοκληρωθεί έως το 2015, αναβάθμιση υπάρχουσας γραμμής (εύρος τροχιάς, παρακαμπτήριοι, πλατφόρμες)
Perpignan - Montpellier	Σιδηροδρ. μεταφορές	παρακαμπτήριος Nîmes - Μονπελιέ σε κυκλοφορία το 2017, γραμμή Μονπελιέ – Περπινιάν το 2020

▼B

Lyon	Σιδηροδρ. μεταφορές	εκτόνωση σημείων κυκλοφοριακής συμφόρησης στη Λυών: μελέτες και έργα
Lyon – Avignon – Marseille	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Lyon - Torino	Σιδηροδρ. μεταφορές	διασυνοριακό τμήμα, έναρξη εργασιών έδρασης σήραγγας, μελέτες και έργα οδών εισόδου
Milano - Brescia	Σιδηροδρ. μεταφορές	μερική αναβάθμιση, μερική νέα γραμμή υψηλής ταχύτητας
Brescia - Venezia - Trieste	Σιδηροδρ. μεταφορές	έναρξη εργασιών πριν το 2014 σε διάφορα τμήματα από κοινού με τις δραστηριότητες αναβάθμισης στις αλληλοεπικαλυπτόμενες γραμμές όπως στο Διάδρομο Βαλτικής-Αδριατικής
Milano – Cremona- Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες και έργα
Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	Λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας	διασυνδέσεις λιμένων, (περαιτέρω) ανάπτυξη συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών
Trieste - Divača	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και μερική αναβάθμιση υπό εκτέλεση· διασυνοριακό τμήμα που θα ολοκληρωθεί μετά το 2020
Koper - Divača - Ljubljana – Pragersko	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και αναβάθμιση /μερικά, νέα γραμμή
Rijeka – Zagreb – Budapest	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα (συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής νέας τροχιάς και δεύτερης τροχιάς μεταξύ Rijeka και ΟΥ μεθορίου)
Rijeka	Λιμένας	αναβάθμιση και ανάπτυξη υποδομών, ανάπτυξη συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών και διασυνδέσεων
Ljubljana – Zagreb	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα
Κόμβος Λιουμπλιάνας	Σιδηροδρ. μεταφορές	σιδηροδρ. κόμβος Λουμπλιάνας, και σύστημα συνδυασμ. μεταφορών, σιδηροδρομική σύνδεση αερολιμένα
Pragersko - Zalalövö	Σιδηροδρ. μεταφορές	διασυνοριακό τμήμα: μελέτες, έναρξη εργασιών πριν το 2020
Lendava - Letenye	Οδικές μεταφορές	διασυνοριακό τμήμα, αναβάθμιση
Boba- Székesfehérvár	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Βουδαπέστη-Miskolc-ουκρανική μεθόριος	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Vásárosnamény– ουκρανική μεθόριος	Οδικές μεταφορές	διασυνοριακό τμήμα, αναβάθμιση

Ανατολή / Ανατολική Μεσόγειος

ΣΕΙΡΑ:

Hamburg – Berlin

Rostock – Berlin – Dresden

Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden

▼B

Dresden – Ústí nad Labem – Melnik/Praha - Kolin

Kolin – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timişoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia

Sofia – Plovdiv – Burgas

Plovdiv – TR border

Sofia – Thessaloniki – Athina – Piraeus – Lemesos – Lefkosia

Athina – Patra/Igoumenitsa

ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ:

Dresden - Praha	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες για σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας
Praha	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση, παρακαμπτήριος εμπορευματικών μεταφορών, σιδηροδρομική σύνδεση με τον αερολιμένα
Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες για τον Έλβα και τον Μολδάβα, εργασίες για καλύτερη πλοϊμότητα και αναβάθμιση
Δεξαμενές ανύψωσης του Děčín	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες
Prague - Brno - Breclav	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση, συμπεριλαμβανομένων του σιδηροδρομικού κόμβου Μπρνο και των συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών
Breclav – Bratislava	Σιδηροδρ. μεταφορές	διασυνοριακό τμήμα, αναβάθμιση
Bratislava – Hegyeshalom	Σιδηροδρ. μεταφορές	διασυνοριακό τμήμα, αναβάθμιση
Mosonmagyaróvár- ΣΚ μεθόριος	Οδικές μεταφορές	διασυνοριακό τμήμα, αναβάθμιση
Tata – Biatorbágy	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Budapest – Arad – Timişoara – Calafat	Σιδηροδρ. μεταφορές	η αναβάθμιση του ΟΥ τμήματος έχει σχεδόν ολοκληρωθεί, συνεχίζεται στο ΡΜ τμήμα
Vidin – Sofia – Burgas/TR border Sofia – Thessaloniki – Athens/Piraeus	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και εργασίες στο τμήμα Vidin – Σόφια - Θεσσαλονίκη - Αθήνα, αναβάθμιση στο τμήμα Σόφια – Μπουργκάς/ΤΡ μεθόριος
Vidin – Craiova	Οδικές μεταφορές	διασυνοριακό τμήμα, αναβάθμιση
Thessaloniki, Igoumenitsa	Λιμένας	αναβάθμιση και ανάπτυξη υποδομής, διασυνδέσεις συνδυασμένων μεταφορών
Athens/Piraeus/Heraklion – Lemesos	Λιμένες, θαλάσσιες αρτηρίες	χωρητικότητα του λιμένα και διασυνδέσεις συνδυασμένων μεταφορών
Lemesos – Lefkosia	Λιμένες, συστήματα συνδυασμ. μεταφορών	αναβάθμιση διασυνδέσεων συνδυασμένων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου του νότιου παρακαμπτήριου της Λευκωσίας, μελέτες και έργα, συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας
Lefkosia – Larnaca	Συστήματα συνδυασμ. μεταφορών	Διασυνδέσεις συνδυασμένων μεταφορών και συστήματα τηλεματικών εφαρμογών

▼B

Patras	Λιμένας	διασυνδέσεις λιμένων, (περαιτέρω) ανάπτυξη συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών
Athina - Patras	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα, διασυνδέσεις λιμένα

Σκανδιναβία- Μεσόγειος

ΣΕΙΡΑ:

RU border – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Malmö

Oslo – Goteburg – Malmö – Trelleborg

Malmö – København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover

Bremen – Hannover – Nürnberg

Rostock – Berlin – Leipzig – München

Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze

Livorno/La Spezia - Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta

Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta

ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ

Hamina/Kotka – Helsinki	Λιμένας, σιδηρ. μεταφορές	λιμενικές διασυνδέσεις, σιδηροδρομική αναβάθμιση, παγοθραυστική ικανότητα
Helsinki	Σιδηροδρ. μεταφορές	σιδηροδρομική σύνδεση αερολιμένα
Ρωσική μεθόριος - Helsinki	Σιδηροδρ. μεταφορές	έργα υπό εκτέλεση
Helsinki – Turku	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Turku/Naantali – Stockholm	Λιμένες, θαλάσσιες αρτηρίες	λιμενικές διασυνδέσεις, παγοθραυστική ικανότητα
Stockholm - Malmö (σκανδιναβικό τρίγωνο)	Σιδηροδρ. μεταφορές	έργα υπό εκτέλεση σε συγκεκριμένα τμήματα
Trelleborg - Malmö – Göteborg – νορβηγική μεθόριος	Σιδηροδρ. μεταφορές, λιμένες, θαλάσσιες αρτηρίες	έργα, συστήματα συνδυασμένων μεταφορών και χερσαίες συνδέσεις λιμένα
Fehmarn	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες υπό εκτέλεση, εργασίες κατασκευής της μόνιμης ζεύξης Fehmarn που θα αρχίσουν το 2015
København - Hamburg μέσω Fehmarn: οδοί εισόδου	Σιδηροδρ. μεταφορές	οι οδοί εισόδου στο ΔΑ τμήμα θα ολοκληρωθούν έως το 2020, οι οδοί εισόδου στο ΓΕ τμήμα θα ολοκληρωθούν σε δύο φάσεις: ηλεκτροδότηση μιας γραμμής με ολοκλήρωση της καθορισμένης ζεύξης και δύο γραμμές επτά χρόνια αργότερα
Rostock	Λιμένες, θαλάσσιες αρτηρίες	διασυνδέσεις λιμένων με σιδηρόδρομο, σκάφη χαμηλών εκπομπών, παγοθραυστικές δυνατότητες
Rostock - Berlin - Nürnberg	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και αναβάθμιση
Hamburg/Bremen - Hannover	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες υπό εκτέλεση

▼B

Halle – Leipzig – Nürnberg	Σιδηροδρ. μεταφορές	εργασίες υπό εκτέλεση, θα ολοκληρωθούν έως το 2017
München – Wörgl	Σιδηροδρ. μεταφορές	πρόσβαση στη βασική σήραγγα Brenner και διασυνοριακό τμήμα μελέτες
Βασική σήραγγα Brenner	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα
Fortezza - Verona	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα
Napoli - Bari	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα
Napoli – Reggio Calabria	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Verona – Bologna	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση σε εξέλιξη
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	Λιμένες	διασυνδέσεις λιμένων, (περαιτέρω) ανάπτυξη συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών
Messina - Catania – Augusta/ Palermo	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση (λοιπά τμήματα)
Palermo/Taranto - Valletta/ Marsaxlokk	Λιμένες, θαλάσσιες αρτηρίες	διασυνδέσεις λιμένα
Valletta - Marsaxlokk	Λιμένας, αερολιμένας	αναβάθμιση διασύνδεσης συνδυασμένων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου του τμήματος Marsaxlokk-Luqa-Βαλέτα
Bologna – Ancona	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση

Ρήνος - Άλπεις

ΣΕΙΡΑ:

Genova – Milano – Lugano – Basel

Genova –Novara – Brig – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln

Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam

Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen

Köln – Liège – Bruxelles/Brussel – Gent

Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge

ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ:

Genova	Λιμένας	διασυνδέσεις λιμένα
Genova - Milano/Novara – ελβετική μεθόριος	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες, έναρξη έργων πριν το 2020
Basel – Antwerpen/Rotterdam - Amsterdam	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	έργα βελτίωσης της πλοϊμότητας
Karlsruhe - Basel	Σιδηροδρ. μεταφορές	έργα υπό εκτέλεση
Frankfurt - Mannheim	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες σε εξέλιξη
Liège	Σιδηροδρ. μεταφορές	σιδηροδρομική διασύνδεση λιμένα και αερολιμένα
Rotterdam – Zevenaar	Σιδηροδρ. μεταφορές	εν εξελίξει μελέτες, αναβάθμιση

▼B

Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Σιδηροδρ. μεταφορές	έργα υπό εκτέλεση
Zeebrugge – Gent – Antwerpen - ΓΕ μεθόριος	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση

Ατλαντικός

ΣΕΙΡΑ:

Algeciras – Bobadilla – Madrid

Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid

Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto

Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg

ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ:

Τρένο υψηλής ταχύτητας Sines/Lisboa - Madrid	Σιδηρ. μεταφορές, λιμένες	μελέτες και εργασίες υπό εκτέλεση, αναβάθμιση διασύνδεσης συνδυασμένης μεταφοράς λιμένων Sines/Λισαβόνας
Τρένο υψηλής ταχύτητας Porto - Lisboa	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες σε εξέλιξη
Σιδηροδρομική σύνδεση Aveiro – Salamanca – Medina del Campo	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 - Bordeaux	Σιδηροδρ. μεταφορές	υπό δημόσια διαβούλευση
Bordeaux - Tours	Σιδηροδρ. μεταφορές	έργα υπό εκτέλεση
Paris	Σιδηροδρ. μεταφορές	νότια σιδηροδρ. παρακαμπτήριος γραμμή υψηλής ταχύτητας
Baudrecourt - Mannheim	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Baudrecourt - Strasbourg	Σιδηροδρ. μεταφορές	έργα υπό εκτέλεση, θα ολοκληρωθούν έως το 2016
Le Havre - Paris	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	αναβάθμιση
Le Havre - Paris	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες, αναβάθμιση
Le Havre	Λιμένας, σιδηρ. μεταφορές	μελέτες και έργα για τη χωρητικότητα λιμένα, τις θαλάσσιες αρτηρίες και τις διασυνδέσεις

Βόρεια Θάλασσα - Μεσόγειος

ΣΕΙΡΑ:

Belfast –Baile Átha Cliath/ Dublin- Corcaigh/Cork

Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Felixstowe/London /Southampton

London – Lille – Brussel/Bruxelles

▼B

Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg

Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille

Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel

Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris

ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ:

Corcaigh/Cork - Dublin - Baile Atha Cliath/Belfast	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα, γραμμή διασύνδεσης Baile Atha Cliath /Δουβλίνου (DART)
Belfast	Λιμένας, πολυτροπικές συνδέσεις	αναβάθμιση
Glasgow - Edinburgh	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Manchester – Liverpool	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση, συμπεριλαμβανομένου του Northern Hub
Birmingham – Reading – Southampton	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση της εμπορευματικής γραμμής
Baile Atha Cliath/Dublin, CorcaighCork, Southampton	Λιμένες, σιδηρ. μεταφορές	μελέτες και έργα για τη χωρητικότητα λιμένα, τις θαλάσσιες αρτηρίες και τις διασυνδέσεις
Dunkerque	Λιμένας	περαιτέρω ανάπτυξη συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών και διασυνδέσεων
Calais - Paris	Σιδηροδρ. μεταφορές	προκαταρκτικές μελέτες
Bruxelles/Brussel	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα (σύνδεση Βορρά-Νότου με συμβατική και υψηλής ταχύτητας γραμμή)
Felixstowe – Midlands	Σιδηρ., λιμεν., συστήματα συνδυασμ. μεταφορών	σιδηροδρομική αναβάθμιση, διασυνδέσεις λιμένων και συστήματα συνδυασμένων μεταφορών
Maas, συμπεριλαμβανομένου του Maaswerken	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	αναβάθμιση
Albertkanaal/ διώρυγα Bocholt-Herentals	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	αναβάθμιση
Διάδρομος Rhine-Scheldt Volkeraklock και Kreekraklock, Krammerlock και Lock Hansweert	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	δεξαμενές ανύψωσης: μελέτες σε εξέλιξη
Terneuzen	Θαλάσσιες μεταφορές	δεξαμενές ανύψωσης: μελέτες σε εξέλιξη, έργα
Terneuzen - Gent	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες, αναβάθμιση
Zeebrugge	Λιμένας	δεξαμενές ανύψωσης: μελέτες, διασυνδέσεις (μελέτες και έργα)
Antwerpen	Θαλάσσιες μεταφορές, λιμένας, σιδηροδρομικές μεταφορές	δεξαμενές ανύψωσης: μελέτες σε εξέλιξη, λιμένας: διασυνδέσεις (συμπεριλαμβανομένης της δεύτερης σιδηροδρομικής πρόσβασης στον λιμένα της Αμβέρσας)
Rotterdam - Antwerpen	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση της σιδηροδρομικής εμπορευματικής γραμμής

▼B

Διώρυγα Seine Nord, Seine - Escaut	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες και έργα, αναβάθμιση συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών συνδέσεων και των συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών
Dunkerque – Lille	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες σε εξέλιξη
Antwerpen, Bruxelles/Brussels, Charleroi	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	αναβάθμιση
Αναβάθμιση εσωτερικών πλωτών οδών στη Wallonia	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες, αναβάθμιση, διατροπικές μεταφορές
Brussel/Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg	Σιδηροδρ. μεταφορές	έργα υπό εκτέλεση
Antwerpen – Namur - ΛΞ μεθόριος – ΓΑ μεθόριος	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση της σιδηροδρομικής εμπορευματικής γραμμής
Strasbourg - Mulhouse - Basel	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Σιδηροδρομικές συνδέσεις Luxembourg - Dijon - Lyon (σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας Rhin - Rhône)	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα
Lyon	Σιδηροδρ. μεταφορές	ανατολική παρακαμπτήριος: μελέτες και έργα
Διώρυγα Saône - Moselle/Rhin	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	προκαταρκτικές μελέτες σε εξέλιξη
Ροδανός	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	αναβάθμιση
Λιμένας Marseille-Fos	Λιμένας	διασυνδέσεις και τερματικοί σταθμοί συνδυασμένων μεταφορών
Λυών - Avignon - λιμένας Marseille - Fos	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση

Ρήνος – Δούναβης

ΣΕΙΡΑ:

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz

Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz

München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – UA border

Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar

Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova – Bucureşti – Constanţa – Sulina

ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ:

Σιδηροδρομική σύνδεση Strasbourg - Kehl Appenweier	Σιδηροδρ. μεταφορές	έργα στη γραμμή διασύνδεσης Appenweier
Karlsruhe - Stuttgart - München	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και εργασίες υπό εκτέλεση
Ostrava/Prerov – Žilina – Kosice - ουκρανική μεθόριος	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση, συστήματα συνδυασμένων μεταφορών

▼B

Zlín – Žilina	Οδικές μεταφορές	διασυνοριακό τμήμα:
München – Praha	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα
Nürnberg – Praha	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα
München - Mühldorf - Freilassing - Salzburg	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και εργασίες υπό εκτέλεση
Salzburg - Wels	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες
Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα
Σιδηροδρομική σύνδεση Wels – Wien	Σιδηροδρ. μεταφορές	ολοκλήρωση εργασιών έως το 2017
Wien – Bratislava / Wien – Budapest / Bratislava – Budapest	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες για σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας (συμπεριλαμβανομένης της σειράς των συνδέσεων ανάμεσα στις τρεις πόλεις)
Budapest - Arad	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες για σιδηροδρ. δίκτυο υψηλής ταχύτητας μεταξύ Βουδαπέστης και Arad
Komárom – Komárno	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες και έργα για διασυνοριακή γέφυρα
Arad - Braşov - Bucureşti - Constanta	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση συγκεκριμένων τμημάτων, μελέτες σιδηρόδρ. υψηλής ταχύτητας
Main – διώρυγα Main-Donau	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες και εργασίες σε διάφορα τμήματα και σημεία συμφόρησης· λιμένες εσωτ. ναυσιπλοΐας: διασυνδέσεις συνδυασμένων μεταφορών με σιδηροδρομικές γραμμές
Slavonski Brod	Λιμένας	μελέτες και έργα
Giurgiu, Galaţi	Λιμένας	περαιτέρω ανάπτυξη συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών και συνδέσεις με την ενδοχώρα: μελέτες και έργα
Danube (Kehlheim - Constanţa/Midia/Sulina)	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες και εργασίες σε διάφορα τμήματα και σημεία συμφόρησης, λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας: διασυνδέσεις συνδυασμένων μεταφορών
Sava	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες και έργα σε διάφορα τμήματα και σημεία συμφόρησης (περιλαμβανομένης διασυνοριακής γέφυρας)
ΔιώρυγαBucuresti– Dunare	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	μελέτες και έργα
Constanţa	Λιμένες, θαλάσσιες αρτηρίες	διασυνδέσεις λιμένων, θαλάσσιες αρτηρίες (συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών παγοθραυστικών)
Craiova – Bucuresti	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα

3. **Άλλα τμήματα του κύριου δικτύου**

Σόφια προς μεθόριο ΠΓΔΜ	Διασυνοριακό τμήμα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες σε εξέλιξη
Σόφια προς σερβική μεθόριο	Διασυνοριακό τμήμα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες σε εξέλιξη
Timişoara – σερβική μεθόριος	Διασυνοριακό τμήμα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες σε εξέλιξη
Wrocław – Praha	Διασυνοριακό τμήμα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες

▼B

Nowa Sól – Hradec Králové	Διασυνοριακό τμήμα	Οδικές μεταφορές	έργα
Brno – ΑΥ μεθόριος	Διασυνοριακό τμήμα	Οδικές μεταφορές	αναβάθμιση
Budapest – Zvolen	Διασυνοριακό τμήμα	Οδικές μεταφορές	αναβάθμιση
Budapest – σερβική μεθόριος	Διασυνοριακό τμήμα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες
Διάδρομος Βοθνιακού κόλπου: Lulea – Oulu	Διασυνοριακό τμήμα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα
Iaşi- MD μεθόριος	Διασυνοριακό τμήμα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες σε εξέλιξη και έργα
Suceava- UA μεθόριος	Διασυνοριακό τμήμα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα
Έργα Προτεραιότητας όπως αυτά ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (Prague - Linz, Νέα σιδηροδρομική σύνδεση υψηλής χωρητικότητας: Κεντρική διέλευση μέσω των Πυρηναίων, «Σιδηρούς Ρήνος» (Rheidt-Antwerpen)),	Διασυνοριακό τμήμα	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες υπό εκτέλεση
Targu Neamt–Ungheni	Διασυνοριακό τμήμα	Οδικές μεταφορές	αναβάθμιση
Marijampolė-Kybartai (λιθουανική/ρωσική μεθόριος)	Διασυνοριακό τμήμα	Οδικές μεταφορές	αναβάθμιση
Vilnius – λετονική/ λευκορωσική μεθόριος	Διασυνοριακό τμήμα	Οδικές μεταφορές	αναβάθμιση
Ioannina – Kakavia (ελληνική/αλβανική μεθόριος)	Διασυνοριακό τμήμα	Οδικές μεταφορές	Μελέτες
Kleidi – Polikastro – Evzonoi (ΕΛ/ΠΓΔΜ μεθόριος)	Διασυνοριακό τμήμα	Οδικές μεταφορές	αναβάθμιση
Serres – Promahonas - ΕΛ/ ΒΛ μεθόριος	Διασυνοριακό τμήμα	Οδικές μεταφορές	έργα υπό εκτέλεση
Alexandroupoli – Kipoi - ΕΛ/ΤΡ μεθόριος	Διασυνοριακό τμήμα	Οδικές μεταφορές	μελέτες και έργα
Dubrovnik – μεθόριος ΚΡ/ Μαυροβουνίου	Διασυνοριακό τμήμα	Οδικές μεταφορές	έργα
Kędzierzyn Koźle – Chałupki-granica	Διασυνοριακό τμήμα	Σιδηροδρ. μεταφορές	έργα
A Coruña - Vigo - Palencia Gijón - Palencia	Σημείο συμφόρησης	Σιδηροδρ. μεταφορές, θαλάσσιες αρτηρίες	έργα υπό εκτέλεση (συμπεριλαμβανομένων λιμένων και συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών)
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	Σημείο συμφόρησης	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες
Σιδηροδρομική Εγνατία Οδός	Σημείο συμφόρησης	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες υπό εκτέλεση
Sundsvall – Umea – Lulea	Σημείο συμφόρησης	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα
Zagreb – σερβική μεθόριος	Σημείο συμφόρησης	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα
A Coruña - Madrid (επιβατική σύνδεση υψηλής ταχύτητας)	Σημείο συμφόρησης	Σιδηροδρ. μεταφορές	έργα υπό εκτέλεση

▼B

Stockholm – Gävle – Sundsvall	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	έργα
Mjölby – Hallsberg – Gävle	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	έργα
Βοθνιακός κόλπος – Kiruna – νορβηγική μεθόριος	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα
Milford Haven – Swansea – Cardiff	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Σιδηροδρομική σύνδεση Sionainn/Shannon -Faing/ Foynes –Gabhat Luimning/ διακλάδωση Limerick	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες
High Speed 2	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα για γραμμή υψηλής ταχύτητας Λονδίνο – Midlands
Ουκρανική μεθόριος – Kraków – Katowice – Wrocław – Dresden	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	έργα
Ρίγα – ρωσική/λευκορωσική μεθόριος	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Vilnius – λευκορωσική μεθόριος	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση, διασύνδεση αερολιμένα
Kybartai – Kaunas	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Tallinn - Tartu - Koidula – ρωσική μεθόριος	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση
Marseille – Toulon – Nice – Ventimiglia - Genova	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες σιδηρόδρ. υψηλής ταχύτητας
Bordeaux – Toulouse	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες σιδηρόδρ. υψηλής ταχύτητας
Helsinki – Oulu	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση τμημάτων
Bilbao – Pamplona – Zaragoza – Sagunto	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα
Brunsbüttel – Kiel (διώρυγα Nord-Ostsee)	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	βελτιστοποίηση του καθεστώτος πλοήγησης
Cardiff - Bristol - London	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση συμπεριλαμβανομένου του Crossrail
Alba-Iulia – Turda – Dej – Suceava – Pașcani – Iași	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα
București - Buzău	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	βελτίωση και αποκατάσταση των σιδηροδρ. υποδομών και συνδέσεις με την ενδοχώρα
Ruhr area - Münster - Osnabrück - Hamburg	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση του τμήματος Münster - Lünen (διπλή σιδηροδρομική γραμμή)

▼B

Nantes - Tours - Lyon	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες και έργα
Ploieşti-Suceava	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	μελέτες
Heraklion	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Αερολιμένας, υποδομές/ συστήματα συνδυασμένων μεταφορών	μελέτες και έργα κατασκευής, αναβάθμιση και ανάπτυξη υποδομών, διασυνδέσεις συνδυασμένων μεταφορών
Huelva – Sevilla	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	έργα υπό εκτέλεση
Fredericia-Frederikshavn	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Σιδηροδρ. μεταφορές	αναβάθμιση, συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτροδότησης
Barcelona – Valencia – Livorno	Άλλο κεντρικό δίκτυο	Θαλάσσιες αρτηρίες	αναβάθμιση

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΚΑΙ ΠΕΔΙΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

1. **Διαδρομοι προτεραιοτητασ για τον ηλεκτρισμο**

(1) Υπεράκτιο δίκτυο Βόρειας Θάλασσας («NSOG»): ανάπτυξη ολοκληρωμένου υπεράκτιου δικτύου ηλεκτρισμού και συναφών διασυνδετικών αγωγών στη Βόρεια Θάλασσα, τη Θάλασσα της Ιρλανδίας, τη Μάγχη, τη Βαλτική Θάλασσα και τα γειτονικά ύδατα για τη μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας από υπεράκτιες ανανεώσιμες πηγές σε κέντρα κατανάλωσης και αποθήκευσης και για την αύξηση των διασυνοριακών ανταλλαγών ηλεκτρισμού.

Ενδιαφερόμενα κράτη μέλη: Βέλγιο, Δανία, Γαλλία, Γερμανία, Ιρλανδία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο.

(2) Διασυνδέσεις ηλεκτρικής ενέργειας Βορρά – Νότου στη δυτική Ευρώπη («NSI West Electricity»): διασυνδέσεις μεταξύ κρατών μελών της περιοχής αυτής και με την περιοχή της Μεσογείου, συμπεριλαμβανομένης της Ιβηρικής χερσονήσου, κυρίως για την αξιοποίηση ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και την ενίσχυση των υποδομών του εσωτερικού δικτύου για την προαγωγή της ενοποίησης της αγοράς στην περιοχή.

Ενδιαφερόμενα κράτη μέλη: Αυστρία, Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Μάλτα, Πορτογαλία, Ισπανία και Ηνωμένο Βασίλειο.

(3) Διασυνδέσεις ηλεκτρικής ενέργειας Βορρά – Νότου στην κεντροανατολική και νοτιοανατολική Ευρώπη («NSI East Electricity»): διασυνδέσεις και εσωτερικές γραμμές στις κατευθύνσεις Βορρά-Νότου και Ανατολής-Δύσης για τη συμπλήρωση της εσωτερικής αγοράς και την ενοποίηση της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές.

Ενδιαφερόμενα κράτη μέλη: Αυστρία, Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Κύπρος, Γερμανία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ιταλία, Πολωνία, Ρουμανία, Σλοβακία, Σλοβενία·

(4) Σχέδιο διασύνδεσης των αγορών ενέργειας της Βαλτικής («BEMIP Electricity») ως προς τον ηλεκτρισμό διασυνδέσεις μεταξύ κρατών μελών στην περιοχή της Βαλτικής και ανάλογη ενίσχυση των υποδομών των εσωτερικών δικτύων, για να δοθεί τέλος στην απομόνωση των κρατών της Βαλτικής και να εδραιωθεί η ενοποίηση της αγοράς στην περιοχή αυτή, μεταξύ άλλων μέσω προσπαθειών για την ενσωμάτωση ανανεώσιμων μορφών ενέργειας·

Ενδιαφερόμενα κράτη μέλη: Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γερμανία, Λετονία, Λιθουανία, Πολωνία και Σουηδία.

▼B

2. **Διαδρομοι προτεραιοτητασ για το αεριο**

(1) Διασυνδέσεις αερίου Βορρά – Νότου στη δυτική Ευρώπη («NSI West Gas»): υποδομές φυσικού αερίου για τις ροές αερίου μεταξύ Βορρά και Νότου στη Δυτική Ευρώπη με στόχο την περαιτέρω διαφοροποίηση των οδών εφοδιασμού και την αύξηση της βραχυπρόθεσμης ικανότητας παράδοσης αερίου.

Ενδιαφερόμενα κράτη μέλη: Βέλγιο, Δανία, Γαλλία, Γερμανία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Ισπανία και Ηνωμένο Βασίλειο.

(2) Διασυνδέσεις αερίου Βορρά – Νότου στην κεντροανατολική και νοτιοανατολική Ευρώπη («NSI East Gas»): υποδομές στον τομέα του αερίου για τις περιφερειακές συνδέσεις μεταξύ της περιφέρειας της Βαλτικής Θάλασσας και στην περιφέρεια αυτή, της Αδριατικής, του Αιγαίου πελάγους, της Ανατολικής Μεσογείου και του Εύξεινου Πόντου, και για την ενίσχυση της διαφοροποίησης και της ασφάλειας του εφοδιασμού με αέριο·

Ενδιαφερόμενα κράτη μέλη: Αυστρία, Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Κύπρος, Γερμανία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ιταλία, Πολωνία, Ρουμανία, Σλοβακία, Σλοβενία·

(3) Νότιος διάδρομος φυσικού αερίου («SGC»): υποδομές μεταφοράς φυσικού αερίου από τη λεκάνη της Κασπίας, την κεντρική Ασία, τη Μέση Ανατολή και τη λεκάνη της ανατολικής Μεσογείου προς την Ένωση με στόχο την ενίσχυση της διαφοροποίησης του εφοδιασμού.

Ενδιαφερόμενα κράτη μέλη: Αυστρία, Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Κύπρος, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ιταλία, Πολωνία, Ρουμανία, Σλοβακία, Σλοβενία·

(4) Σχέδιο διασύνδεσης των αγορών ενέργειας της Βαλτικής («BEMIP Gas») στο φυσικό αέριο: υποδομές για να σταματήσει η απομόνωση των τριών κρατών της Βαλτικής και της Φινλανδίας και η εξάρτησή τους από ένα μόνο προμηθευτή, για την ανάλογη ενίσχυση των υποδομών εσωτερικού δικτύου και για την αύξηση της διαφοροποίησης και της ασφάλειας του εφοδιασμού στην περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας·

Ενδιαφερόμενα κράτη μέλη: Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γερμανία, Λετονία, Λιθουανία, Πολωνία και Σουηδία.

3. **Θεματικα πεδια προτεραιοτητασ**

(1) Εγκατάσταση ευφυών δικτύων: υιοθέτηση τεχνολογιών ευφυών δικτύων σε όλη την Ένωση με στόχο την αποτελεσματική ενοποίηση της συμπεριφοράς και των δράσεων όλων των χρηστών που είναι συνδεδεμένοι στο δίκτυο ηλεκτροδότησης, και ιδιαίτερα την παραγωγή μεγάλου όγκου ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες ή κατανεμημένες πηγές ενέργειας και την ανταπόκριση στη ζήτηση από τους καταναλωτές·

Ενδιαφερόμενα κράτη μέλη: όλα·

(2) Λεωφόροι ηλεκτρισμού: οι πρώτες λεωφόροι ηλεκτρισμού θα υλοποιηθούν έως το 2020 με στόχο την δημιουργία δικτύου λεωφόρων ηλεκτρισμού σε όλη την Ευρώπη ικανού:

α) να διοχετεύει τη συνεχώς αυξανόμενη παραγωγή αιολικού πλεονάσματος στη Βόρεια και τη Βαλτική Θάλασσα και περί αυτές και την αυξανόμενη ανανεώσιμη παραγωγή στη Ανατολική και τη Νότια Ευρώπη, καθώς και στη Βόρεια Αφρική·

β) να συνδέει αυτούς τους νέους κόμβους ηλεκτροπαραγωγής με τις εγκαταστάσεις μεγάλης δυναμικότητας αποθήκευσης στις χώρες της Βόρειας Ευρώπης, των Άλπεων και άλλων περιοχών με μεγάλα κέντρα κατανάλωσης, και

γ) να αντεπεξέρχεται στον όλο και πιο μεταβλητό και αποκεντρωμένο εφοδιασμό ηλεκτρισμού και στην ευέλικτη ζήτηση ηλεκτρισμού·

Ενδιαφερόμενα κράτη μέλη: όλα·

▼B

(3) Διασυνοριακό δίκτυο με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα: ανάπτυξη υποδομών μεταφοράς διοξειδίου του άνθρακα μεταξύ των κρατών μελών και σε συνεργασία με γειτονικές τρίτες χώρες με στόχο την ευρύτερη χρήση της δέσμευσης και αποθήκευσης διοξειδίου του άνθρακα.

Ενδιαφερόμενα κράτη μέλη: όλα.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

ΟΡΟΙ, ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ

Στόχος και σκεπτικό

Ο στόχος των χρηματοδοτικών μέσων στο πλαίσιο της ΔΣΕ είναι να διευκολύνει τα έργα υποδομής να αποκτήσουν πρόσβαση σε χρηματοδότηση έργων και επιχειρήσεων χρησιμοποιώντας ως μόχλευση την ενωσιακή χρηματοδότηση.

Τα χρηματοδοτικά μέσα βοηθούν τη χρηματοδότηση έργων κοινού ενδιαφέροντος με σαφή ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία και να διευκολύνει μεγαλύτερη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση τέτοιων έργων στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας, συμπεριλαμβανομένων των ευρυζωνικών δικτύων.

Τα χρηματοδοτικά μέσα ωφελούν έργα με μεσοπρόθεσμες προς μακροπρόθεσμες ανάγκες χρηματοδότησης και να παράγουν μεγαλύτερα οφέλη με όρους αντίκτυπου στην αγορά, διοικητικής αποτελεσματικότητας και αξιοποίησης των πόρων.

Πρέπει να παρέχουν στους εμπλεκόμενους με τις υποδομές όπως χρηματοδότες, δημόσιες αρχές, διαχειριστές υποδομών, κατασκευαστικές επιχειρήσεις και επιχειρηματίες μια συνεκτική εργαλειοθήκη ενωσιακής δημοσιονομικής στήριξης προσανατολισμένη προς την αγορά.

Τα χρηματοδοτικά μέσα συνίστανται σε:

α) ένα μέσο για δάνεια και εγγυήσεις που διευκολύνεται από μέσα επιμερισμού του κινδύνου, συμπεριλαμβανομένων μηχανισμών πιστωτικής ενίσχυσης για ομόλογα έργων] («Χρεωστικό Μέσο»), και

β) ένα μέσο ιδίων κεφαλαίων («Συμμετοχικό Μέσο»),

τα οποία βοηθούν να ξεπεραστούν οι περιορισμοί της αγοράς βελτιώνοντας τη χρηματοδότηση και / ή το προφίλ κινδύνου των επενδύσεων σε υποδομές. Αυτό, με τη σειρά του, ενισχύει την πρόσβαση των επιχειρήσεων και των άλλων δικαιούχων σε δάνεια, εγγυήσεις, μετοχές και άλλες μορφές ιδιωτικής χρηματοδότησης.

Πριν από την οριστικοποίηση του σχεδιασμού του Χρεωστικού και του Συμμετοχικού Μέσου, η Επιτροπή προβαίνει σε εκ των προτέρων εκτίμηση σύμφωνα με τον κανονισμό(ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012. Εκτιμήσεις υφισταμένων, συγκρίσιμων οικονομικών μέσων συμβάλλουν στην αξιολόγηση αυτή, οσάκις ενδείκνυται.

I. **Χρεωστικό Μέσο**

1. *Γενικές διατάξεις*

Ο στόχος του χρεωστικού μέσου είναι να συμβάλει στην αντιμετώπιση ελλείψεων των ευρωπαϊκών κεφαλαιαγορών χρέους, προσφέροντας επιμερισμό του κινδύνου για τη χρηματοδότηση του χρέους. Χρεωστική χρηματοδότηση παρέχεται από εντεταλμένες οντότητες ή ειδικά επενδυτικά οχήματα υπό μορφή χρέους ή εγγυήσεων υψηλής και μειωμένης εξασφάλισης.

▼B

Το Χρεωστικό Μέσο συνίσταται σε ένα μέσο επιμερισμού του κινδύνου για δάνεια και εγγυήσεις και στην Πρωτοβουλία για Ομόλογα Χρηματοδότησης Έργων. Οι υπεύθυνοι του έργου μπορ ούν, επιπλέον, να ζητούν χρηματοδότηση με ίδια κεφάλαια βάσει του Συμμετοχικού Μέσου.

α. Μέσο επιμερισμού του κινδύνου για δάνεια και εγγυήσεις

Το μέσο επιμερισμού του κινδύνου για δάνεια και εγγυήσεις σχεδιάζεται για να δημιουργεί πρόσθετη ικανότητα ανάληψης κινδύνων στις εντεταλμένες οντότητες. Αυτό επιτρέπει στις εντεταλμένες οντότητες να παρέχουν χρηματοδοτούμενο και μη χρηματοδοτούμενο μειωμένης και αυξημένης εξασφάλισης χρέος σε έργα και επιχειρήσεις, για να διευκολύνουν την πρόσβαση των φορέων προώθησης στην τραπεζική χρηματοδότηση. Αν η χρηματοδότηση του χρέους είναι μειωμένης εξασφάλισης, κατατάσσεται μετά το ανώτερο χρέος, αλλά πριν την αυτοχρηματοδότηση και συναφή χρηματοδότηση που σχετίζεται με ίδια κεφάλαια.

Η χρηματοδότηση του μη χρηματοδοτούμενου χρέους μειωμένης εξασφάλισης δεν υπερβαίνει το 30 % του συνολικού ποσό της εγγεγραμμένης κύριας οφειλής.

Η χρηματοδότηση του ανώτερου χρέους που παρέχεται βάσει του Χρεωστικού Μέσου δεν υπερβαίνει το 50 % του όλου ποσού της συνολικής χρηματοδότησης του ανώτερου χρέους που παρέχει η εντεταλμένη οντότητα ή το ειδικό επενδυτικό όχημα.

β. Πρωτοβουλία για Ομόλογα Έργων

Το μέσο καταμερισμού κινδύνου για ομόλογα έργων σχεδιάζεται ως χρηματοδότηση χρέους μειωμένης εξασφάλισης προκειμένου να διευκολύνει τη χρηματοδότηση προς επιχειρήσεις εκτέλεσης έργων που επιδιώκουν να λάβουν δάνεια υπό μορφή ομολόγων. Αυτό το μέσο πιστωτικής ενίσχυσης έχει ως στόχο να βοηθάει το κύριο χρέος να επιτύχει επενδυτικού βαθμού πιστοληπτική αξιολόγηση

Κατατάσσεται πίσω από την κύρια οφειλή, αλλά μπροστά από τα ίδια κεφάλαια και τη χρηματοδότηση που σχετίζεται με ίδια κεφάλαια.

Η χρηματοδότηση του χρέους μειωμένης εξασφάλισης δεν υπερβαίνει το 30 % του συνολικού ποσό της εγγεγραμμένης κύριας οφειλής.

2. *Χρηματοοικονομικές παράμετροι και μόχλευση*

Παράμετροι επιμερισμού του κινδύνου και των εσόδων καθορίζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορούν να επιτευχθούν συγκεκριμένοι πολιτικοί στόχοι, μεταξύ των οποίων η στόχευση συγκεκριμένων κατηγοριών έργων με παράλληλη διατήρηση της προσανατολισμένης στην αγορά προσέγγισης του Χρεωστικού Μέσου.

Η αναμενόμενη μόχλευση του Χρεωστικού Μέσου —ορισμένη ως η συνολική χρηματοδότηση (δηλαδή η ενωσιακή συνεισφορά συν συνεισφορές από άλλες πηγές χρηματοδότησης) διαιρούμενη διά της ενωσιακής συνεισφοράς —αναμένεται να κυμανθεί από 6 έως 15, ανάλογα με τον τύπο των διαδικασιών (επίπεδο κινδύνου, δικαιούχοι-στόχοι και η συγκεκριμένη χρηματοδότηση χρέους).

3. *Συνδυασμός με άλλες πηγές χρηματοδότησης*

Η χρηματοδότηση από το Χρεωστικό Μέσο μπορεί να συνδυάζεται με άλλες εισφορές στον προϋπολογισμό για ειδική χρήση, οι οποίες απαριθμούνται κατωτέρω, υπό την επιφύλαξη των κανόνων του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012 και της συναφούς νομικής βάσης:

α) άλλα τμήματα της ΔΣΕ·

β) άλλα μέσα, προγράμματα και γραμμές του προϋπολογισμού της Ένωσης·

γ) τα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων των περιφερειακών και τοπικών αρχών, που επιθυμούν να εισφέρουν ίδιους πόρους διαθέσιμους από τα κονδύλια της πολιτικής για τη συνοχή χωρίς να αλλάζει η φύση του μέσου.

▼B

4. *Υλοποίηση*

Εντεταλμένες οντότητες

Οι εντεταλμένες οντότητες επιλέγονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ,Ευρατόμ) αριθ. 966/2012.

Η υλοποίηση υπό έμμεση διαχείριση μπορεί να λάβει τη μορφή άμεσων εντολών προς εντεταλμένες οντότητες. Για μέσα υπό άμεσες εντολές (δηλ. σε καθεστώς έμμεσης διαχείρισης), οι εντεταλμένες οντότητες διαχειρίζονται την ενωσιακή συνεισφορά στο Χρεωστικό Μέσο και αποτελούν εταίρους που μοιράζονται τον κίνδυνο.

Επιπλέον, μπορεί να εξετασθεί το ενδεχόμενο σύστασης ειδικών επενδυτικών οχημάτων για να καταστεί δυνατή η συγκέντρωση συνεισφορών από πολλαπλούς επενδυτές. Η συνεισφορά της Ένωσης μπορεί να είναι δευτερεύουσα σε σχέση με αυτή των άλλων επενδυτών.

Σχεδιασμός και υλοποίηση

Ο σχεδιασμός ευθυγραμμίζεται με τις γενικές διατάξεις για τα χρηματοπιστωτικά μέσα που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012.

Οι λεπτομερείς όροι και προϋποθέσεις για την υλοποίηση του Χρεωστικού Μέσου, συμπεριλαμβανομένων της παρακολούθησης και του ελέγχου, καθορίζονται σε συμφωνία μεταξύ της Επιτροπής και της αντίστοιχης εντεταλμένης οντότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις που προβλέπονται στο παρόν Παράρτημα και τον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012.

Καταπιστευματικός λογαριασμός

Η εντεταλμένη οντότητα ανοίγει καταπιστευματικό λογαριασμό στον οποίο κατατίθεται η ενωσιακή συνεισφορά και έσοδα που προκύπτουν από αυτήν.

5. *Χρήση της ενωσιακής συνεισφοράς*

Η ενωσιακή συνεισφορά χρησιμοποιείται:

α) προς πρόβλεψη κινδύνου·

β) για να καλύψει συμφωνημένες αμοιβές και δαπάνες που συνδέονται με τη δημιουργία και τη διαχείριση του Χρεωστικού Μέσου, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησής του και δράσεων υποστήριξης, οι οποίες έχουν καθορισθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012 και την πρακτική της αγοράς. Οι διοικητικές και βασισμένες στην απόδοση αμοιβές που καταβάλλονται στην εντεταλμένη οντότητα δεν υπερβαίνουν το 2 % και 3 %, αντίστοιχα, της ενωσιακής συνεισφοράς που χρησιμοποιείται πράγματι για κάθε πράξη, βάσει βασισμένης στις δαπάνες μεθοδολογίας που συμφωνείται μεταξύ της Επιτροπής και των εντεταλμένων οντοτήτων·

γ) για άμεσα σχετικές υποστηρικτικές δράσεις.

6. *Τιμολόγηση, καταμερισμός κινδύνων και εσόδων*

Τα χρεόγραφα φέρουν μια τιμή, που βαρύνει τον δικαιούχο, σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες και τα κριτήρια των εντεταλμένων οντοτήτων ή ειδικών επενδυτικών οχημάτων και σύμφωνα με τις βέλτιστες πρακτικές της αγοράς.

Όσον αφορά τις άμεσες εντολές προς εντεταλμένες οντότητες, το σχέδιο επιμερισμού του κινδύνου αντανακλάται στον ενδεδειγμένο επιμερισμό της αμοιβής κινδύνου που χρεώνει η εντεταλμένη οντότητα στους οφειλέτες της μεταξύ της Ένωσης και της εντεταλμένης οντότητας.

Όσον αφορά ειδικά επενδυτικά οχήματα, το σχέδιο επιμερισμού του κινδύνου αντανακλάται σε ενδεδειγμένο επιμερισμό της αμοιβής κινδύνου που χρεώνει το ειδικό επενδυτικό όχημα στους δανειστές του μεταξύ της Ένωσης και των άλλων επενδυτών.

▼B

Ασχέτως ποιο πρότυπο επιμερισμού του κινδύνου επιλέγεται, η εντεταλμένη οντότητα μοιράζεται πάντοτε ένα μέρος του συγκεκριμένου κινδύνου και φέρει πάντα την πλήρη δόση του υπολειπόμενου κινδύνου.

Ο μέγιστος κίνδυνος που καλύπτεται από τον προϋπολογισμό της Ένωσης δεν υπερβαίνει το 50 % του κινδύνου του χαρτοφυλακίου-στόχου του χρέους βάσει του χρεωστικού μέσου. Το μέγιστο ανάληψης κινδύνου ανώτατο όριο του 50 % ισχύει για το μέγεθος-στόχο των ειδικών επενδυτικών οχημάτων.

7. *Διαδικασία αίτησης και έγκρισης*

Οι αιτήσεις απευθύνονται στην εντεταλμένη οντότητα ή το ειδικό επενδυτικό όχημα, αντίστοιχα, σύμφωνα με τις συνήθεις τους διαδικασίες αιτήσεων. Οι εντεταλμένες οντότητες και τα ειδικά επενδυτικά οχήματα εγκρίνουν τα έργα σύμφωνα με τις εσωτερικές τους διαδικασίες.

8. *Διάρκεια του Χρεωστικού Μέσου*

Η τελευταία δόση της ενωσιακής συνεισφοράς στο Χρεωστικό Μέσο αποφασίζεται από την Επιτροπή μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2020. Η πραγματική έγκριση της χρηματοδότησης χρέους από τις εντεταλμένες οντότητες ή τα ειδικά επενδυτικά οχήματα οριστικοποιείται μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2022.

9. *Λήξη ισχύος*

Η ενωσιακή συνεισφορά στο Χρεωστικό Μέσο επιστρέφεται στον αντίστοιχο καταπιστευματικό λογαριασμό όταν η χρηματοδότηση χρέους λήγει ή εξοφλείται. Ο καταπιστευματικός λογαριασμός διατηρεί επαρκή χρηματοδότηση για να καλύπτει αμοιβές ή κινδύνους συναφείς προς το Χρεωστικό Μέσο μέχρι τη λήξη ισχύος τους.

10. *Υποβολή εκθέσεων*

Οι μέθοδοι υποβολής εκθέσεων για την υλοποίηση του Χρεωστικού Μέσου ορίζονται στη συμφωνία της Επιτροπής και της αντίστοιχης εντεταλμένης οντότητας, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012.

Επιπλέον, η Επιτροπή, με την υποστήριξη των εντεταλμένων οντοτήτων, υποβάλλει ετησίως έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο μέχρι το 2023 σχετικά με την υλοποίηση, τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά για τη χρήση του Μέσου, την επικαιροποίηση των έργων σε διάφορα στάδια της διαδικασίας, τηρώντας την εμπιστευτικότητα και τις ευαίσθητες αγοραίες πληροφορίες σύμφωνα με το άρθρο 140 παράγραφος 8 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012.

11. *Παρακολούθηση, έλεγχος και αξιολόγηση*

Η Επιτροπή παρακολουθεί την εφαρμογή του Χρεωστικού Μέσου, μεταξύ άλλων με επιτόπιους ελέγχους, ανάλογα με την περίπτωση, και διενεργεί εξακρίβωση και έλεγχο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012.

12. *Δράσεις υποστήριξης*

Η υλοποίηση του Χρεωστικού Μέσου μπορεί να υποστηριχθεί από ένα σύνολο συνοδευτικών μέτρων. Αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων μέτρων, τεχνική και χρηματοδοτική βοήθεια, μέτρα ευαισθητοποίησης των παρόχων κεφαλαίου και προγράμματα προσέλκυσης ιδιωτών επενδυτών.

Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, κατόπιν αιτήσεως της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ή των ενδιαφερόμενων κρατών μελών, παρέχει τεχνική βοήθεια, μεταξύ άλλων ως προς τη χρηματοπιστωτική διάρθρωση σε έργα κοινού ενδιαφέροντος, μεταξύ των οποίων και αυτά που υλοποιούν τους κεντρικούς διαδρόμους του δικτύου, όπως απαριθμούνται στο Μέρος Ι. Αυτή η τεχνική βοήθεια περιλαμβάνει επίσης στήριξη στις διοικήσεις, προκειμένου να αναπτύξουν επαρκή θεσμική ικανότητα.

▼B

II. **Συμμετοχικό Μέσο**

1. *Γενικές διατάξεις*

Ο στόχος του Συμμετοχικού Μέσου είναι να συμβάλει ώστε να ξεπεραστούν οι ελλείψεις των ευρωπαϊκών κεφαλαιαγορών κεφαλαίου, προσφέροντας επενδύσεις μετοχικού και οιονεί μετοχικού κεφαλαίου.

Το ανώτατα ποσά της ενωσιακής συνεισφοράς περιορίζονται ως εξής:

— 33 % του μεγέθους-στόχου για το μετοχικό κεφάλαιο, ή

— η συνεπένδυση σε ένα έργο από την Ένωση δεν μπορεί να υπερβαίνει το 30 % του κεφαλαίου μιας εταιρίας.

Οι υπεύθυνοι του έργου μπορεί, επιπλέον, να ζητούν χρηματοδότηση χρέους βάσει του Χρεωστικού Μέσου.

2. *Χρηματοοικονομικές παράμετροι και μόχλευση*

Οι παράμετροι επενδύσεων καθορίζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι δυνατό να επιτευχθούν συγκεκριμένοι στόχοι πολιτικής, συμπεριλαμβανομένης της στόχευσης ειδικών κατηγοριών έργων υποδομής, χωρίς να αναιρείται η προσανατολισμένη προς την αγορά προσέγγιση του εν λόγω μέσου.

Η αναμενόμενη μόχλευση του Συμμετοχικού Μέσου —ορισμένη ως η συνολική χρηματοδότηση (δηλαδή η ενωσιακή συνεισφορά συν όλες οι συνεισφορές από άλλους επενδυτές) διαιρούμενη διά της ενωσιακής συνεισφοράς— αναμένεται να κυμανθεί από 5 έως 10, ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες της αγοράς,

3. *Συνδυασμός με άλλες πηγές χρηματοδότησης*

Η χρηματοδότηση από το Συμμετοχικό Μέσο μπορεί να συνδυάζεται με άλλες εισφορές στον προϋπολογισμό για ειδική χρήση, οι οποίες απαριθμούνται κατωτέρω, υπό την επιφύλαξη των κανόνων του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012 και της συναφούς νομικής βάσης:

α) άλλα τμήματα της ΔΣΕ,

β) άλλα μέσα, προγράμματα και γραμμές του προϋπολογισμού της Ένωσης·, και

γ) τα κράτη μέλη, (συμπεριλαμβανομένων των περιφερειακών και τοπικών αρχών), που επιθυμούν να εισφέρουν ίδιους πόρους διαθέσιμους από τα κονδύλια της πολιτικής για τη συνοχή, χωρίς να αλλάζει η φύση του μέσου.

4. *Υλοποίηση*

Εντεταλμένες οντότητες

Οι εντεταλμένες οντότητες επιλέγονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ.966/2012.

Η υλοποίηση υπό έμμεση διαχείριση μπορεί να λάβει τη μορφή άμεσων εντολών προς εντεταλμένες οντότητες, υπό έμμεση διαχείριση. Για μέσα υπό άμεσες εντολές (δηλ. υπό έμμεση διαχείριση), οι εντεταλμένες οντότητες διαχειρίζονται την ενωσιακή συνεισφορά στο Συμμετοχικό Μέσο.

Επιπλέον, μπορεί να εξετασθεί το ενδεχόμενο σύστασης ειδικών επενδυτικών οχημάτων για να καταστεί δυνατή η συγκέντρωση συνεισφορών από πολλαπλούς επενδυτές. Η συνεισφορά της Ένωσης μπορεί να είναι δευτερεύουσα σε σχέση με αυτή των άλλων επενδυτών.

▼B

Σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, με στόχο την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων πολιτικής, η ενωσιακή συνεισφορά μπορεί να παρέχεται προς ένα συγκεκριμένο έργο από εντεταλμένη οντότητα ως συνεπένδυση.

Σχεδιασμός και υλοποίηση

Ο σχεδιασμός ευθυγραμμίζεται με τις γενικές διατάξεις για τα χρηματοπιστωτικά μέσα που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012.

Οι λεπτομερείς όροι και προϋποθέσεις για την υλοποίηση του Συμμετοχικού Μέσου, συμπεριλαμβανομένης της παρακολούθησης και του ελέγχου, καθορίζονται σε συμφωνία μεταξύ της Επιτροπής και της αντίστοιχης εντεταλμένης οντότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις που προβλέπονται στο παρόν Παράρτημα και τον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012.

Καταπιστευματικός λογαριασμός

Η εντεταλμένη οντότητα ανοίγει καταπιστευματικό λογαριασμό στον οποίο κατατίθεται η ενωσιακή συνεισφορά και τα έσοδα που προκύπτουν από αυτήν.

5. *Χρήση της ενωσιακής συνεισφοράς*

Η ενωσιακή συνεισφορά χρησιμοποιείται:

α) έναντι συμμετοχών στο κεφάλαιο,

β) για την κάλυψη συμφωνημένων αμοιβών και δαπανών που συνδέονται με τη δημιουργία και τη διαχείριση του Συμμετοχικού Μέσου, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησής του, οι οποίες έχουν καθορισθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012 και την πρακτική της αγοράς, και

γ) για άμεσα σχετικές υποστηρικτικές δράσεις.

6. *Τιμολόγηση, καταμερισμός κινδύνων και εσόδων*

Η αμοιβή ιδίων κεφαλαίων περιλαμβάνει τις εθιμικές συνιστώσες επιστροφής που αποδίδονται σε επενδυτές μετοχικού κεφαλαίου και εξαρτάται από την απόδοση των επενδύσεων στις οποίες βασίζονται.

7. *Διαδικασία αίτησης και έγκρισης*

Οι αιτήσεις απευθύνονται στην εντεταλμένη οντότητα ή το ειδικό επενδυτικό όχημα, αντίστοιχα, σύμφωνα με τις συνήθεις τους διαδικασίες αιτήσεων. Οι εντεταλμένες οντότητες και τα ειδικά επενδυτικά οχήματα εγκρίνουν τα έργα σύμφωνα με τις εσωτερικές τους διαδικασίες.

8. *Διάρκεια του Συμμετοχικού Μέσου*

Η τελευταία δόση της ενωσιακής συνεισφοράς στο Συμμετοχικό Μέσο αποφασίζεται από την Επιτροπή μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2020. Η πραγματική έγκριση των επενδύσεων μετοχικού κεφαλαίου από τις εντεταλμένες οντότητες ή τα ειδικά επενδυτικά οχήματα οριστικοποιείται μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2022.

9. *Λήξη ισχύος*

Η ενωσιακή συνεισφορά στο Συμμετοχικό Μέσο επιστρέφεται στον αντίστοιχο καταπιστευματικό λογαριασμό όταν οι επενδύσεις ολοκληρωθούν ή λήξουν κατ' άλλο τρόπο. Ο καταπιστευματικός λογαριασμός διατηρεί επαρκή χρηματοδότηση για να καλύπτει αμοιβές ή κινδύνους συναφείς προς το Συμμετοχικό Μέσο μέχρι τη λήξη ισχύος του.

10. *Υποβολή εκθέσεων*

Οι μέθοδοι υποβολής ετήσιων εκθέσεων για την υλοποίηση του Συμμετοχικού Μέσου ορίζονται στη συμφωνία της Επιτροπής και της αντίστοιχης εντεταλμένης οντότητας, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012.

▼B

Επιπλέον, η Επιτροπή, με την υποστήριξη των εντεταλμένων οντοτήτων, υποβάλλει ετησίως μέχρι το 2023 έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την υλοποίηση, σύμφωνα με το άρθρο 140 παράγραφος 8 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012.

11. *Παρακολούθηση, έλεγχος και αξιολόγηση*

Η Επιτροπή παρακολουθεί την εφαρμογή του Συμμετοχικού Μέσου, μεταξύ άλλων με επιτόπιους ελέγχους ανάλογα με την περίπτωση, και διενεργεί εξακρίβωση και έλεγχο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012.

12. *Δράσεις υποστήριξης*

Η υλοποίηση του Συμμετοχικού Μέσου μπορεί να υποστηριχθεί από ένα σύνολο συνοδευτικών μέτρων. Αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων μέτρων, τεχνική και χρηματοδοτική βοήθεια, μέτρα ευαισθητοποίησης των παρόχων κεφαλαίου και προγράμματα προσέλκυσης ιδιωτών επενδυτών.

ΜΕΡΟΣ IV

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΠΟΣΟΣΤΑ ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι δημοσιονομικοί πόροι που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α), εκτός όσων διατίθενται για ενέργειες υποστήριξης προγραμμάτων, κατανέμονται στους ειδικούς στόχους μεταφορών, όπως αυτοί ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 ως εξής:

α) εξάλειψη σημείων συμφόρησης, ενίσχυση της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων, γεφύρωση ελλειπόντων κρίκων, και, ιδίως, βελτίωση διασυνοριακών τμημάτων - 80 %·

β) εξασφάλιση μακροπρόθεσμα βιώσιμων και αποτελεσματικών συστημάτων μεταφορών, με σκοπό την προετοιμασία για τις αναμενόμενες μελλοντικές μεταφορικές ροές, καθώς και για να επιτευχθεί η απαλλαγή όλων των ειδών μεταφοράς από τον άνθρακα μέσω της μετάβασης σε καινοτόμες και ενεργειακά αποδοτικές τεχνολογίες μεταφορών χαμηλού άνθρακα, με ταυτόχρονη βελτιστοποίηση της ασφάλειας - 5 % ·

γ) βελτιστοποίηση της ενοποίησης και της διασύνδεσης των τρόπων μεταφοράς και ενίσχυση της διαλειτουργικότητας των μεταφορικών υπηρεσιών, με ταυτόχρονη εξασφάλιση της προσβασιμότητας των μεταφορικών υποδομών και συνυπολογισμό της οροφής για τις φερόμενες συνιστώσες του συστήματος SESAR, του RIS, του VTMIS και του ITS για τον οδικό τομέα που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο γ) σημείο vi) - 15 %.

Το ποσό των EUR 11 305 500 000 που μεταβιβάζεται από το Ταμείο Συνοχής δαπανάται στο σύνολό του σε έργα που υλοποιούν το κεντρικό δίκτυο ή για έργα που συνδέονται με τις οριζόντιες προτεραιότητες που προσδιορίζονται στο Μέρος Ι του παρόντος Παραρτήματος.

ΜΕΡΟΣ V

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΕΝΙΚΩΝ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΩΝ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΥΠΟΨΗ ΟΤΑΝ ΚΑΘΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ

Όταν καθορίζονται κριτήρια ανάθεσης σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 5, λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθοι γενικοί προσανατολισμοί:

α) ωριμότητα της δράσης κατά την ανάπτυξη του έργου·

β) βασιμότητα του προτεινόμενου σχεδίου υλοποίησης·

γ) η επίδραση της ενωσιακής στήριξης ως κινήτρου για δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις, εάν συντρέχει περίπτωση·

▼B

δ) η ανάγκη υπέρβασης χρηματοδοτικών εμποδίων, όπως η έλλειψη χρηματοδότησης από την αγορά·

ε) εάν συντρέχει περίπτωση, οι οικονομικές, κοινωνικές, κλιματικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις και η προσβασιμότητα·

στ) η διασυνοριακή διάσταση, εάν συντρέχει περίπτωση.

▼M1

ΜΕΡΟΣ VI

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΚΟΠΟΥΣ ΤΩΝ ΕΤΗΣΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΟΛΥΕΤΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

1. **Προτεραιότητες χρηματοδότησης για τα πολυετή προγράμματα εργασιών**

1.1. Προτεραιότητες χρηματοδότησης με στόχο τη γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων, την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, την ενίσχυση της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων και, ιδίως, τη βελτίωση των διασυνοριακών τμημάτων:

i) προκαθορισμένα έργα στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου (σιδηροδρομικές μεταφορές, εσωτερική ναυσιπλοΐα, οδικές μεταφορές, θαλάσσιοι λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας)·

ii) προκαθορισμένα έργα σε άλλα τμήματα του κεντρικού δικτύου (σιδηροδρομικές μεταφορές, εσωτερική ναυσιπλοΐα, οδικές μεταφορές, θαλάσσιοι λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας)·

iii) διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων·

iv) εγκατάσταση του ERTMS.

1.2. Προτεραιότητες χρηματοδότησης με στόχο την εξασφάλιση μακροπρόθεσμα βιώσιμων και αποτελεσματικών συστημάτων μεταφορών, ενόψει της προετοιμασίας για τις αναμενόμενες μελλοντικές ροές μεταφορών, καθώς και την απαλλαγή όλων των τρόπων μεταφοράς από τον άνθρακα με τη μετάβαση σε καινοτόμες και ενεργειακά αποδοτικές τεχνολογίες μεταφορών χαμηλού άνθρακα, με ταυτόχρονη βελτιστοποίηση της ασφάλειας:

i) εγκατάσταση νέων τεχνολογιών και καινοτομιών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, με έμφαση στην απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές, στην ασφάλεια και στις καινοτόμες τεχνολογίες για την προώθηση της βιωσιμότητας, της λειτουργίας, της διαχείρισης, της προσβασιμότητας, της πολυτροπικότητας και της απόδοσης του δικτύου·

ii) ασφαλείς και προστατευμένες από έκνομες ενέργειες υποδομές, συμπεριλαμβανομένων ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης στο κεντρικό οδικό δίκτυο.

1.3. Προτεραιότητες χρηματοδότησης με στόχο τη βελτιστοποίηση της ενοποίησης και της διασύνδεσης των τρόπων μεταφοράς και την ενίσχυση της διαλειτουργικότητας των μεταφορικών υπηρεσιών, με ταυτόχρονη εξασφάλιση της προσβασιμότητας των μεταφορικών υποδομών:

i) Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός – SESAR·

ii) υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας·

iii) ευφυείς οδικές μεταφορές·

iv) συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας των σκαφών και σχετικής πληροφόρησης·

v) θαλάσσιες αρτηρίες·

▼M1

vi) δράσεις για τη δημιουργία μεταφορικής υποδομής σε κόμβους του κεντρικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των αστικών κόμβων·

vii) συνδέσεις και ανάπτυξη πολυτροπικών πλατφορμών υλικοτεχνικής υποστήριξης.

1.4. Υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος

2. **Προτεραιότητες χρηματοδότησης για τα ετήσια προγράμματα εργασιών**

2.1. Προτεραιότητες χρηματοδότησης με στόχο την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, την ενίσχυση της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων, τη γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων και, ιδίως, τη βελτίωση των διασυνοριακών τμημάτων:

i) έργα σιδηροδρομικών μεταφορών, εσωτερικής ναυσιπλοΐας και οδικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων με εσωτερικούς και θαλάσσιους λιμένες και αερολιμένες, καθώς και ανάπτυξη λιμένων·

ii) έργα στο εκτεταμένο δίκτυο (σιδηροδρομικές μεταφορές, εσωτερική ναυσιπλοΐα, οδικές μεταφορές, θαλάσσιοι λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας)·

iii) έργα για τη σύνδεση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τα δίκτυα υποδομών των γειτονικών χωρών, ιδίως στα διασυνοριακά τμήματα (σιδηροδρομικές μεταφορές, εσωτερική ναυσιπλοΐα, οδικές μεταφορές, θαλάσσιοι λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας).

2.2. Προτεραιότητες χρηματοδότησης με στόχο την εξασφάλιση μακροπρόθεσμα βιώσιμων και αποτελεσματικών συστημάτων μεταφορών, ενόψει της προετοιμασίας για τις αναμενόμενες μελλοντικές ροές μεταφορών, καθώς και την απαλλαγή όλων των τρόπων μεταφοράς από τον άνθρακα με τη μετάβαση σε καινοτόμες και ενεργειακά αποδοτικές τεχνολογίες μεταφορών χαμηλού άνθρακα, με ταυτόχρονη βελτιστοποίηση της ασφάλειας:

i) εγκατάσταση νέων τεχνολογιών και καινοτομιών, εκτός αυτών που καλύπτονται από το πολυετές πρόγραμμα εργασιών·

ii) εμπορευματικές μεταφορές·

iii) δράσεις για τη μείωση του θορύβου από τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, μεταξύ άλλων με μετασκευή του υπάρχοντος τροχαίου υλικού.

2.3. Προτεραιότητες χρηματοδότησης με στόχο τη βελτιστοποίηση της ενοποίησης και της διασύνδεσης των τρόπων μεταφοράς και την ενίσχυση της διαλειτουργικότητας των μεταφορικών υπηρεσιών, με ταυτόχρονη εξασφάλιση της προσβασιμότητας των μεταφορικών υποδομών:

i) συστήματα τηλεπληροφορικών εφαρμογών, εκτός αυτών που καλύπτονται από το πολυετές πρόγραμμα εργασιών·

ii) δράσεις για τη βελτίωση της προσβασιμότητας σε υποδομές μεταφορών για άτομα με αναπηρία·

iii) δράσεις για τη δημιουργία μεταφορικής υποδομής σε κόμβους του κεντρικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των αστικών κόμβων·

iv) συνδέσεις και ανάπτυξη πολυτροπικών πλατφορμών υλικοτεχνικής υποστήριξης.

2.4. Χρηματοδοτικά μέσα της ΔΣΕ:

i) συνεισφορά στα χρηματοδοτικά μέσα, σύμφωνα με το άρθρο 14 και το μέρος ΙΙΙ του παραρτήματος της ΔΣΕ·

ii) υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος για τα καινοτόμα χρηματοδοτικά μέσα.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

«*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ*

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΡΧΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

	Κράτη μέλη	Βασικές διαδρομές ([1])	Καθορισμός των εμπορευματικών διαδρόμων:
«Ρήνος-Άλπεις»	ΚΧ, ΒΕ, ΓΕ, ΙΤ	Zeebrugge-Αμβέρσα/ Άμστερνταμ/ Vlissingen (+)/Ρότερνταμ-Ντούισμπουργκ-[Βασιλεία]-Μιλάνο- Γένοβα	Έως τις 10 Νοεμβρίου 2013
«Βόρεια Θάλασσα - Μεσόγειος»	ΚΧ, ΒΕ, ΛΞ, ΓΑ, ΗΒ (+)	Γλασκόβη (*)/Εδιμβούργο (*)/Σαουθάμπτον (*)/ Felixstowe (*)-Λονδίνο (+)/ Δουνκέρκη (+)/Λίλ (+)/Λιέγη (+)/ Παρίσι (+)/ Άμστερνταμ (+)-Ρότερνταμ-Zeebrugge (+)/ Αμβέρσα-Λουξεμβούργο-Μες-Ντιζόν-Λυόν/ [Βασιλεία]-Μασσαλία (+)	Έως τις 10 Νοεμβρίου 2013
«Σκανδιναβία-Μεσόγειος»	ΣΔ, ΔΑ, ΓΕ, ΑΥ, ΙΤ	Στοκχόλμη/[Όσλο] (+)/Trelleborg (+)-Μάλμο-Κοπεγχάγη-Αμβούργο-Ίνσμπρουκ-Βερόνα-La Spezia (+)/Λιβόρνο (+)/Ανκόνα (+)/ Τάραντο (+)/Augusta (+)/ Παλέρμο	Έως τις 10 Νοεμβρίου 2015
«Ατλαντικός»	ΡΤ, ΙΣ, ΓΑ, ΓΕ (+)	Σίνες-Λισαβόνα/Leixões — Μαδρίτη-Medina del Campo/ Μπιλμπάο/ Σαν Σεμπαστιάν-Ιρούν-Μπορντώ-Παρίσι/ Χάβρη/ Μες - Στρασβούργο (+) / Μανχάιμ (+) Σίνες-Έλβας/Αλχεθίρας	Έως τις 10 Νοεμβρίου 2013
«Βαλτική - Αδριατική»	ΠΛ, ΤΣ, ΣΚ, ΑΥ, ΙΤ, ΣΝ	Swinoujscie (+)-Κατοβίτσε-Όστραβα/Ζίλινα-Μπρατισλάβα/Βιέννη-Κλάγκενφουρτ-Ούντινε - Βενετία/Τεργέστη/Μπολόνια/ Ραβέννα Γκρατς-Μάριμπορ-Λιουμπλιάνα-Κόπερ/Τεργέστη Γκρατς-Μάριμπορ-Λιουμπλιάνα-Κόπερ/Τεργέστη	Έως τις 10 Νοεμβρίου 2015
«Μεσόγειος»	ΙΣ, ΓΑ, ΙΤ, ΣΝ, ΟΥ, ΚΡ (+)	Αλμερία-Βαλένθια/ Αλχεθίρας/ Μαδρίτη-Σαραγόσα/ Βαρκελώνη-Μασσαλία-Λυόν-Τορίνο-Μιλάνο-Βερόνα-Πάντοβα/ Βενετία-Τεργέστη / Koper-Λιουμπλιάνα-Βουδαπέστη Λιουμπλιάνα (+)/ Ριέκα (+)-Ζάγκρεμπ (+)-Βουδαπέστη-Zahony (ουγγρο-ουκρανικά σύνορα)	Έως τις 10 Νοεμβρίου 2013
«Ανατολή/ Ανατολική Μεσόγειος»	ΤΣ, ΑΤ, ΣΚ, ΟΥ, ΡΟ, ΒΛ, ΕΛ, ΓΕ (*)	— Βουκουρέστι-Κωστάντζα Μπρεμερχάφεν (*)/ Βίλχελμσχάφεν (*)/ Ρόστοκ (*)/ Αμβούργο (*)-Πράγα-Βιέννη / Μπρατισλάβα-Βουδαπέστη — Vidin-Σόφια-Μπουργκάς (*)/ Svilengrad (*) (βουλγαρο-τουρκικά σύνορα)/ Προμαχώνας-Θεσσαλονίκη-Αθήνα-Πάτρα (*)	Έως τις 10 Νοεμβρίου 2013

▼B

	Κράτη μέλη	Βασικές διαδρομές ([1])	Καθορισμός των εμπορευματικών διαδρόμων:
«Βόρεια Θάλασσα - Βαλτική» (°)	ΓΕ, ΚΧ, ΒΕ, ΠΛ, ΛΙ, ΛΕ (*), ΕΣ (*)	Βίλχελμσχάφεν (+)/Μπρεμερχάφεν/ Αμβούργο (+)/ Άμστερνταμ (+)/ Ρότερνταμ/ Αμβέρσα-Άαχεν/ Βερολίνο- Βαρσοβία-Τερεσπόλ (σύνορα Πολωνίας-Λευκορωσίας)/Κάουνας-Ρίγα (*)-Ταλίν (*)	Έως τις 10 Νοεμβρίου 2015
«Ρήνος – Δούναβης» (‡)	ΓΑ, ΓΕ, ΑΤ, ΣΚ, ΟΥ, ΡΟ	Στρασβούργο-Μανχάιμ-Φρανκφούρτη-Νυρεμβέργη-Wels Στρασβούργο-Στουτγάρδη-Μόναχο-Σάλτσμπουργκ-Wels-Βιέννη-Μπρατισλάβα-Βουδαπέστη-Arad-Μπρασόβ/ Κραϊόβα-Βουκουρέστι–Κωστάντζα Čierna και Tisou (σύνορα Σλοβακίας/ Ουκρανίας)-Košice-Žilina-Horni Lideč-Πράγα-Μόναχο / Νυρεμβέργη	Έως τις 10 Νοεμβρίου 2020

([1]) '/' σημαίνει εναλλακτικές διαδρομές. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές τού ΔΕΔ-Μ, οι διάδρομοι του Ατλαντικού και της Μεσογείου θα πρέπει μελλοντικά να συμπληρωθούν από το σιδηροδρομικό άξονα Σίνες/ Αλχεθίρας- Μαδρίτης- Παρισίων, ο οποίος διασχίζει τα κεντρικά Πυρηναία με σήραγγα χαμηλού ύψους.

(+) Διαδρομές που σημειώνονται με + θα πρέπει να περιληφθούν στους αντίστοιχους διαδρόμους το αργότερο 3 έτη μετά την ημερομηνία καθορισμού που αναφέρεται στον πίνακα. Υφιστάμενες δομές που ορίζονται βάσει του άρθρου 8 και του άρθρου 13 παρ. 1 του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να προσαρμοστούν με τη συμμετοχή και άλλων κρατών μελών και διαχειριστών υποδομής στους αντίστοιχους διαδρόμους. Οι εντάξεις αυτές θα πρέπει να βασίζονται σε μελέτες αγοράς και να λαμβάνουν υπόψη τη διάσταση των υφιστάμενων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού.

(*) Διαδρομές που σημειώνονται με * θα πρέπει να περιληφθούν στους αντίστοιχους διαδρόμους το αργότερο 5 έτη μετά την ημερομηνία καθορισμού που αναφέρεται στον πίνακα. Υφιστάμενες δομές που ορίζονται βάσει του άρθρου 8 και του άρθρου 13 παρ. 1 του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να προσαρμόζονται με τη συμμετοχή και άλλων κρατών μελών και διαχειριστών υποδομής στους αντίστοιχους διαδρόμους. Οι εντάξεις αυτές θα πρέπει βασίζονται σε μελέτες αγοράς και να λαμβάνουν υπόψη τη διάσταση των υφιστάμενων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού.

(°) Μέχρι την υλοποίηση σιδηροδρομικής γραμμής Βαλτικής με ονομαστικό εύρος τροχιάς 1435 χιλιοστά, οι ιδιαιτερότητες των διαφόρων συστημάτων εύρους τροχιάς λαμβάνονται υπόψη κατά τη δημιουργία και τη λειτουργία αυτού του διαδρόμου.

(‡) Η δημιουργία αυτού του διαδρόμου θα πρέπει να βασίζεται σε μελέτες αγοράς και να συνυπολογίζει τη διάσταση των υφιστάμενων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού. Το τμήμα «Čierna και Tisou (σύνορα Σλοβακίας/ Ουκρανίας)-Košice-Žilina-Horni Lideč-Πράγα» καθορίζεται μέχρι τις 10 Νοεμβρίου 2013.»