



Βρυξέλλες, 7.1.2014  
COM(2013) 940 final

## **ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**Συγκρότηση του κύριου δικτύου μεταφορών: Οι διάδρομοι του κύριου δικτύου και διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»**

{SWD(2013) 542 final}

## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

### Συγκρότηση του κύριου δικτύου μεταφορών: Οι διάδρομοι του κύριου δικτύου και διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»

#### 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με την αναθεώρηση των κατευθυντηρίων γραμμών για το ΔΕΔ-Μ<sup>1</sup>, η ΕΕ όρισε για πρώτη φορά ένα κύριο δίκτυο υποδομών μεταφοράς, το οποίο εμπεριέχει όλους τους τρόπους μεταφοράς και προσδιορίστηκε με αντικειμενική μεθοδολογία<sup>2</sup>. Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές καθορίζουν επίσης ως προθεσμία το έτος 2030 για την υλοποίηση αυτού του κύριου δικτύου. Από τη διαδικασία αυτή προσδιορίστηκαν επίσης τα δεδομένα για τον καθορισμό των επενδυτικών προτεραιοτήτων και των πιθανών έργων που πρόκειται να χρηματοδοτηθούν.

Μια φιλόδοξη πολιτική για το ΔΕΔ-Μ χρειάζεται φιλόδοξο προϋπολογισμό για να επισπευσθεί η υλοποίησή του. Οι διαπραγματεύσεις για το ΠΔΠ 2014-2020 είχαν ως αποτέλεσμα ο προϋπολογισμός για το ΔΕΔ-Μ μέσω της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ)<sup>3</sup> να ανέλθει σε 26,250 δις ευρώ, στα οποία συγκαταλέγονται έως 11,305 δις ευρώ για τα κράτη μέλη που είναι επιλέξιμα για το Ταμείο Συνοχής («κονδύλιο συνοχής»)<sup>4</sup> – τριπλασιασμός σε σύγκριση με την περίοδο 2007-2013.

Παράλληλα με την κατ' εξουσιοδότηση πράξη για τις προτεραιότητες μεταφορών της ΔΣΕ<sup>5</sup>, η παρούσα ανακοίνωση έχει ως στόχο:

- να παρέχει πληροφορίες σχετικά με τις πιθανές δημοσιονομικές δυνατότητες και τα διαθέσιμα μέσα με βάση το μελλοντικό πλαίσιο·
- να καθοδηγήσει τους δυνητικούς υποψηφίους όσον αφορά την απευθείας διαχείριση των πόρων και πληροφορήσει για τις προσδοκίες της Επιτροπής από τους δυνητικούς δικαιούχους·
- να εξηγήσει πώς η Επιτροπή προτίθεται να στηρίξει τη δημιουργία και τη λειτουργία των διαδρόμων του κύριου δικτύου.

Η έκδοση της κατ' εξουσιοδότηση πράξης είναι αναγκαίο βήμα πριν από την έναρξη εφαρμογής του προγράμματος και προϋπόθεση για τη διάθεση των κονδυλίων για τα έργα.

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ, ΕΕ L 348 της 20.12.2013.

<sup>2</sup> Το συνημμένο έγγραφο των υπηρεσιών της Επιτροπής ορίζει τη μεθοδολογία προσδιορισμού του κύριου και του εκτεταμένου δικτύου που χρησιμοποίησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην πρότασή της, όπως τροποποιήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο κατά τη διάρκεια της νομοθετικής διαδικασίας.

<sup>3</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, 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, ΕΕ L 348 της 20.12.2013.

<sup>4</sup> Το ποσό θα διατεθεί στα κράτη μέλη συνοχής για έργα υψηλής ενωσιακής προστιθέμενης αξίας, με στόχο να ενισχυθούν οι συνδέσεις μεταξύ των ανατολικών και των δυτικών περιοχών της Ένωσης.

<sup>5</sup> C (2013) 9690

## **2. ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΤΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ**

Η πείρα έχει δείξει ότι τα πιο δύσκολα ζητήματα στη δημιουργία ενός διευρωπαϊκού δικτύου είναι 1) οι διασυννοριακές υποδομές, 2) η τεχνική διαλειτουργικότητα και 3) η ενοποίηση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Με τις νέες κατευθυντήριες γραμμές εισάγονται, συνεπώς, οι «διάδρομοι του κύριου δικτύου» ως μέσο υλοποίησης που έχει σχεδιαστεί με σκοπό να στηριχθεί η αποτελεσματική δημιουργία του κύριου δικτύου έως το 2030. Οι διάδρομοι του κύριου δικτύου θα φέρουν σε επαφή τους κύριους εμπλεκόμενους φορείς, δημόσιους και ιδιωτικούς, μέσω των σημαντικότερων αξόνων μεταφοράς για να σχεδιάσουν και να αναπτύξουν την υποδομή ανάλογα με τις ανάγκες και τους διαθέσιμους πόρους.

### **2.1. Τι σημαίνει διάδρομοι του κύριου δικτύου;**

Η έννοια των διαδρόμων του κύριου δικτύου ορίζεται στο κεφάλαιο IV του νέου κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 για το ΔΕΔ-Μ. Η ΔΣΕ προσδιορίζει τη γεωγραφική χάραξη των εννέα διαδρόμων του κύριου δικτύου. Στην εικόνα 1 παρουσιάζεται ένας σχηματικός ενδεικτικός χάρτης των διαδρόμων του κύριου δικτύου, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 44 παράγραφος 2 του κανονισμού για το ΔΕΔ-Μ.



**Εικόνα 1:** Σχηματικός ενδεικτικός χάρτης των διαδρόμων του κύριου δικτύου, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 44 παράγραφος 2 του κανονισμού για το ΔΕΔ-Μ.

Κάθε διάδρομος του κύριου δικτύου θα περιλαμβάνει όλους τους τρόπους μεταφοράς (οδικές, τις σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές, θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές), και ιδίως τους κόμβους σύνδεσης μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς (θαλάσσιοι λιμένες, λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερολιμένες και τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών), ώστε να διευκολυνθεί η ανάπτυξη αποτελεσματικών και βιώσιμων εμπορευματικών μεταφορών. Οι διάδρομοι θα εστιάζονται στην ενοποίηση των τρόπων μεταφοράς, η διαλειτουργικότητα και η συντονισμένη ανάπτυξη των υποδομών, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα, για όλους τους τρόπους μεταφοράς και τα σημεία συμφόρησης. Κατά μήκος των διαδρόμων θα αναπτυχθούν περαιτέρω συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και θα προωθηθεί η χρήση βιώσιμων εμπορευματικών μεταφορών, η

καινοτομία και νέες τεχνολογίες, όπως από πλευράς παροχής της σχετικής υποδομής για εναλλακτικά καύσιμα. Όπου ενδείκνυται, στους διαδρόμους θα χρησιμοποιηθούν οι θαλάσσιες αρτηρίες, ως η θαλάσσια διάσταση των διαδρόμων του κύριου δικτύου, και οι διάδρομοι σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ως η σιδηροδρομική εμπορευματική διάσταση του διαδρόμου του κύριου δικτύου.

## **2.2. Λειτουργία των διαδρόμων του κύριου δικτύου**

### *2.2.1. Ευρωπαίοι συντονιστές*

Μετά τη θετική εμπειρία με τους Ευρωπαίους συντονιστές για τα έργα προτεραιότητας στο πλαίσιο της τρέχουσας πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ<sup>6</sup>, την καθοδήγηση των εργασιών στους διαδρόμους του κύριου δικτύου θα αναλάβουν οι Ευρωπαίοι συντονιστές. Ο κανονισμός για το ΔΕΔ-Μ ορίζει απαιτήσεις, καθήκοντα και διαδικασία διορισμού για τους Ευρωπαίους συντονιστές<sup>7</sup>. Για κάθε διάδρομο θα υπάρχει ένας Ευρωπαίος συντονιστής. Θα ορισθούν επιπλέον συντονιστές για τις θαλάσσιες αρτηρίες και το σύστημα ERTMS (βλ. κατωτέρω). Οι Ευρωπαίοι συντονιστές ενεργούν εξ ονόματος της Επιτροπής. Οι Ευρωπαίοι συντονιστές θα προεδρεύουν του φόρουμ των διαδρόμων, με τη συνδρομή της Επιτροπής.

### *2.2.2. Φόρουμ των διαδρόμων και ομάδες εργασίας*

Ο Ευρωπαίος συντονιστής, σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, θα συστήσει φόρουμ διαδρόμου για τον εκάστοτε διάδρομο του κύριου δικτύου. Το φόρουμ διαδρόμου θα είναι ένα συμβουλευτικό όργανο, υπό την προεδρία του Ευρωπαίου συντονιστή, στο οποίο θα συμμετέχουν κράτη μέλη και – κατόπιν συμφωνίας των οικείων κρατών μελών – άλλα επιλεγμένα μέλη που θα εκπροσωπούν π.χ. περιφέρειες, διαχειριστές υποδομών, εκπροσώπους των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, διεθνείς επιτροπές ποταμών (κατά περίπτωση), λιμένες, αερολιμένες, τερματικούς σταθμούς οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών, φορείς εκμετάλλευσης, χρήστες και άλλους εμπλεκόμενους παράγοντες.

Τα φόρουμ διαδρόμων αποτελούν τον πυρήνα των διαδρόμων του κύριου δικτύου. Στόχος τους είναι να χρησιμεύσουν ως κοινή και υψηλού επιπέδου δομή για τον εκάστοτε διάδρομο. Θα διαδραματίσουν κεντρικό ρόλο στη συζήτηση των γενικών στόχων του διαδρόμου του κύριου δικτύου, στην προετοιμασία και την παρακολούθηση της εφαρμογής των μέτρων που προβλέπονται στο πρόγραμμα εργασιών.

Το φόρουμ διαδρόμων θα συγκαλείται πιο τακτικά το πρώτο έτος για να καταρτίσει το πρόγραμμα εργασιών και στη συνέχεια με μειωμένο ετήσιο ρυθμό ανάλογα με τις ανάγκες που διαπιστώνονται. Οι συνεδριάσεις του φόρουμ διαδρόμου θα είναι δυνατόν να διοργανώνονται εκ περιτροπής από ένα από τα συμμετέχοντα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

Ο συντονιστής, από κοινού με τα οικεία κράτη μέλη, μπορεί να αποφασίσει να συστήσει ομάδες εργασίας για να φέρουν σε πέρας τις τεχνικές εργασίες σε ορισμένα διασυνοριακά έργα, θέματα διαλειτουργικότητας και καλύτερη ενοποίηση των τρόπων μεταφοράς.

### *2.2.3. Το πρόγραμμα εργασιών*

Ο κανονισμός για το ΔΕΔ-Μ προβλέπει ότι, εντός ενός έτους από την έναρξη ισχύος του, πρέπει για κάθε διάδρομο να καταρτισθεί πρόγραμμα εργασιών.

Στο πρόγραμμα εργασιών θα εξετάζεται η υφιστάμενη κατάσταση του διαδρόμου και θα προσδιορίζονται ιδίως τα συναφή μέρη του διαδρόμου, τα σημεία συμφόρησης και προβλήματα διαλειτουργικότητας. Το πρόγραμμα θα βασίζεται σε υπάρχουσες μελέτες και

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/index_en.htm)

<sup>7</sup> Άρθρο 45

στοιχεία και στη συνημμένη ανάλυση. Στη συνέχεια, θα καθορίζει τις δράσεις που πρέπει να αναληφθούν, το χρονοδιάγραμμά τους και τους απαιτούμενους και διαθέσιμους χρηματοδοτικούς πόρους. Οι δράσεις θα περιλαμβάνουν προγραμματισμένες επενδύσεις σε υποδομές, καθώς και άλλα μέτρα για την άρση φυσικών, τεχνικών, λειτουργικών και διοικητικών εμποδίων εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, και για την προώθηση αποτελεσματικών, καινοτόμων και βιώσιμων πολυτροπικών μεταφορών. Εν προκειμένω, στο πρόγραμμα εργασιών θα είναι δυνατόν να προσδιορίζονται επίσης πιθανές δράσεις για την ενίσχυση του ρόλου των κύριων θαλάσσιων λιμένων και λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ως καταλυτικών παραγόντων διατροπικότητας.

Χρειάζεται στενή συνεργασία μεταξύ των διαφόρων φορέων διακυβέρνησης των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών (ήτοι των διαδρόμων του κύριου δικτύου, των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, και όπου απαιτείται των επιτροπών ποταμών) για να εξασφαλισθεί συνοχή, ώστε να αξιοποιηθούν οι συνέργειες και να αποφευχθούν περιττές εργασίες.

Το πρόγραμμα εργασιών πρέπει να εγκριθεί από το οικείο κράτος μέλος, μετά από διαβούλευση με το φόρουμ διαδρόμου. Η Επιτροπή μπορεί στη συνέχεια να μετατρέψει το πρόγραμμα εργασιών σε σχετική εκτελεστική απόφαση, ώστε να διαμορφωθεί με τον τρόπο αυτό σαφές νομικό πλαίσιο για την κατασκευή διαδρόμου του κύριου δικτύου. Το πρόγραμμα εργασιών θα αναθεωρηθεί παράλληλα με την ενδιάμεση επανεξέταση της ΔΣΕ το 2017, ώστε να αξιολογηθεί, να εμβαθυνθεί και να επικαιροποιηθεί, εάν χρειασθεί, το πρόγραμμα εργασιών.

#### 2.2.4. Χρονικό πλαίσιο

Για να καταρτισθεί το πρόγραμμα εργασιών εντός της προθεσμίας που ορίζει ο κανονισμός για το ΔΕΔ-Μ, η Επιτροπή προβλέπει το εξής ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα των διαδρόμων του κύριου δικτύου:

Πρώτο τρίμηνο του 2014	Διορισμός των Ευρωπαϊών συντονιστών
Απρίλιος, Ιούνιος, Οκτώβριος, Νοέμβριος 2014	Συνεδριάσεις του φόρουμ διαδρόμου για την κατάρτιση του προγράμματος εργασιών
Από τον Απρίλιο του 2014	Σύσταση και συνεδριάσεις των ομάδων εργασίας
Δεκέμβριος 2014	Έγκριση του προγράμματος εργασιών από τα κράτη μέλη
Ιανουάριος 2015	Πιθανή εκτελεστική πράξη της Επιτροπής
Από το 2015	Τακτικές συνεδριάσεις του φόρουμ και των ομάδων εργασίας του διαδρόμου

#### 2.2.5. Οριζόντιοι συντονιστές

Ο κανονισμός για το ΔΕΔ-Μ προβλέπει δύο Ευρωπαίους συντονιστές επιπλέον των Ευρωπαϊών συντονιστών για τους διαδρόμους του κύριου δικτύου. Οι συντονιστές αυτοί θα ασχοληθούν με τη συντονισμένη υλοποίηση των θαλάσσιων αρτηριών και του συστήματος ERTMS, διότι τα θέματα αυτά αφορούν όλο το κύριο δίκτυο και θα αξιοποιηθεί εν

προκειμένου η οριζόντια προσέγγιση. Ο κανονισμός δεν προβλέπει τη δημιουργία φόρουμ, καθώς και πρόγραμμα εργασιών για τους διαδρόμους αυτούς.

Ωστόσο, δύο έτη μετά τον διορισμό του αναλυτικό σχέδιο υλοποίησης για τις θαλάσσιες αρτηρίες<sup>8</sup> ο συντονιστής για τις θαλάσσιες αρτηρίες θα υποβάλει .

Ο συντονιστής για το ERTMS θα εργαστεί με βάση το ευρωπαϊκό σχέδιο ανάπτυξης του συστήματος ERTMS<sup>9</sup>, για την πλήρη εγκατάστασή του στους διαδρόμους του κύριου δικτύου και σε όλο το κύριο δίκτυο.

### **2.3. Συνεργασία των διαδρόμων του κύριου δικτύου με άλλες πρωτοβουλίες**

Κατά τη διάρκεια της νομοθετικής διαδικασίας για την έγκριση του κανονισμού για το ΔΕΔ-Μ και τη ΔΣΕ, καταβλήθηκε μεγάλη προσπάθεια για να εξασφαλιστεί η μέγιστη δυνατή συνοχή και συνέργεια μεταξύ διαδρόμων του κύριου δικτύου και των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων που ορίστηκαν στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 913/2010<sup>10</sup>. Η λειτουργία και οι δομές τους, όπως προβλέπονται, δεν θα τροποποιηθούν με τον κανονισμό, και η γεωγραφική τους έκταση αντιστοιχεί στους διαδρόμους του κύριου δικτύου, διότι επιτρέπουν και στις δύο ομάδες να χρησιμοποιήσουν τις ίδιες μελέτες, να έχουν τους ίδιους συνομιλητές και να εξασφαλιστεί η επιλεξιμότητα για ενωσιακή χρηματοδοτική στήριξη. Εκπρόσωποι των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων θα πρέπει να συμμετέχουν στο φόρουμ διαδρόμου.

Ο καθορισμός των διαδρόμων του κύριου δικτύου και το πρόγραμμα εργασιών θα αποτελέσουν επίσης την ευκαιρία να ορισθούν δείκτες μέτρησης της βιωσιμότητας των μεταφορών, όπως οι δείκτες μελετών για τους «πράσινους διαδρόμους»<sup>11</sup> που πρέπει να εφαρμοσθούν, και θα συμβάλουν στην πρωτοβουλία της Επιτροπής για τους λιμένες<sup>12</sup>. Η εν λόγω πρωτοβουλία, στόχος της οποίας είναι η καλύτερη αξιοποίηση της υφιστάμενης δυναμικότητας των λιμένων, η προσέλκυση επενδύσεων σε λιμένες και η αποκατάσταση των απαραίτητων συνδέσεων με την ενδοχώρα, θα προσδώσει προδραστικό ρόλο στους παράγοντες του λιμενικού κλάδου στα φόρουμ των διαδρόμων.

Το πρόγραμμα NAIADES II<sup>13</sup> θα βασιστεί στην υλοποίηση διαδρόμου του κύριου δικτύου για την αύξηση της ποιότητας των εσωτερικών πλωτών οδών με καλές συνθήκες πλοήγησης σε όλο το κύριο δίκτυο. Οι σχετικές δράσεις του προγράμματος NAIADES II, όπως η περαιτέρω ανάπτυξη υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και μέτρα για τη βελτίωση της βιωσιμότητας του κλάδου, πρέπει, κατά περίπτωση, να ενταχθούν στις συνεδριάσεις του φόρουμ διαδρόμων και στα προγράμματα εργασιών, στα οποία πρέπει να δεσμευθούν ενεργά οι παράγοντες της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Η πρωτοβουλία Marco Polo θα συνεχιστεί ως αναπόσπαστο τμήμα της ΔΣΕ σύμφωνα με τον ορισμό των βιώσιμων εμπορευματικών μεταφορών στο άρθρο 32 του κανονισμού για το ΔΕΔ-Μ.

<sup>8</sup> Άρθρο 21 του κανονισμού για το ΔΕΔ-Μ

<sup>9</sup> Περιλαμβάνεται στην 2012/88/ΕΕ: Απόφαση της Επιτροπής, της 25ης Ιανουαρίου 2012, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 51 της 23.2.2012, σ. 1-65).

<sup>10</sup> 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 της 20.10.2010, σ. 22-32.

<sup>11</sup> Βλ. επί παραδείγματι: <http://www.supergreenproject.eu/>

<sup>12</sup> Βλ. COM (2013)295 «Λιμένες: κινητήρας οικονομικής μεγέθυνσης» και COM(2013)296 «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων».

<sup>13</sup> Βλ. COM (2013)623 «Για ποιοτική εσωτερική ναυσιπλοΐα NAIADES II»

### 3. ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΔΕΛ-Μ ΜΕ ΤΗ ΔΣΕ

#### 3.1. Οι προτεραιότητες χρηματοδότησης της ΔΣΕ για τα προγράμματα εργασιών

Ο προϋπολογισμός της ΔΣΕ είναι ανεπαρκής για τις επενδυτικές ανάγκες που έχουν προσδιορισθεί για το κύριο δίκτυο, οι οποίες ανέρχονται σε περίπου 250 δις ευρώ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή πρέπει να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να αξιοποιήσει τους πόρους αποδοτικά και να βελτιστοποιήσει τη χρήση των ενωσιακών πόρων σύμφωνα με την πολιτική μεταφορών της ΕΕ που ορίζεται στη Λευκή Βίβλο και την ιεράρχηση με βάση τον κανονισμό για τη ΔΣΕ. Συγκεκριμένα, το μέρος IV του παραρτήματος I<sup>14</sup> του κανονισμού για τη ΔΣΕ το οποίο ορίζει ότι το 80 % των κονδυλίων πρέπει να διατεθεί για την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, την ενίσχυση της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων, την κάλυψη των ελλειπόντων κρίκων και ιδίως τη βελτίωση των διασυνοριακών τμημάτων.

Η προτεινόμενη νομική κατ' εξουσιοδότηση πράξη συμπληρώνει τον κανονισμό, ώστε να καταγραφούν οι προτεραιότητες χρηματοδότησης, οι οποίες πρέπει να περιλαμβάνονται στο ετήσιο και στα πολυετή προγράμματα εργασιών. Ωστόσο, προκειμένου το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, τα κράτη μέλη και οι εμπλεκόμενοι παράγοντες να έχουν μακροχρόνια εικόνα, η Επιτροπή αποφάσισε να αποσαφηνίσει την κατανομή των κονδυλίων ΔΣΕ για κάθε προτεραιότητα για την περίοδο 2014-2020. Στη χρηματοδότηση που χορηγείται σε κάθε προτεραιότητα συνεκτιμώνται οι όροι του κανονισμού ΔΣΕ, καθώς και τα διάφορα ανώτατα όρια και οι στόχοι. Σύμφωνα με τον κανονισμό ΔΣΕ, η Επιτροπή θα δώσει προτεραιότητα σε έργα με υψηλή ενωσιακή προστιθέμενη αξία. Αυτό σημαίνει ιδίως έργα κατασκευής ή αναβάθμισης διασυνοριακών τμημάτων, εξάλειψης σημείων συμφόρησης στους κύριους ευρωπαϊκούς οδικούς άξονες κυκλοφορίας, και την κατά προτεραιότητα κατασκευή συνδέσεων που λείπουν ακόμη από το δίκτυο.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω στοιχεία, η Επιτροπή κρίνει ότι είναι σε θέση να διαβαθμίσει τις δεδομένες προτεραιότητες και παράλληλα να επιτρέψει κάποια ευελιξία στη διαχείριση των κονδυλίων.

##### 3.1.1. Διασυνοριακά έργα, σημεία συμφόρησης και έργα πολυτροπικών διαδρόμων στο κύριο δίκτυο

Με βάση την ανωτέρω προτεραιότητα, η Επιτροπή προτίθεται να εστιάσει τη διατιθέμενη χρηματοδότηση στα έργα με την υψηλότερη ενωσιακή προστιθέμενη αξία: έργα στα μείζονα διασυνοριακά τμήματα, κύρια σημεία συμφόρησης και άλλα διασυνοριακά τμήματα που πρέπει να βελτιωθούν. Η ΔΣΕ δίνει προτεραιότητα στην κατασκευή υποδομών για τους πιο οικολογικούς τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηρόδρομοι και η εσωτερική ναυσιπλοΐα, ενώ παράλληλα προβλέπει εξαίρεση για τα κράτη μέλη που δεν διαθέτουν τέτοια δίκτυα.

- α) **Στα έργα ελλειπόντων διασυνοριακών τμημάτων** περιλαμβάνονται το Enova – Merida (PT/ES), Σηκουάνας – Escaut (FR/BE/NL), μεγάλα έργα στον Διάδρομο Σκανδιναβίας – Μεσογείου μέρος του οποίου είναι ο σιδηροδρομικός άξονας Fehmarn Belt (DK/DE) και η βασική σήραγγα Brenner (IT/AT), μεγάλα έργα στον διάδρομο της Μεσογείου που περιλαμβάνει το τμήμα Λυών – Τορίνο (FR/AM), καθώς και τον σιδηροδρομικό διάδρομο της Βαλτικής (FI/EE/LV/LT/PL)<sup>15</sup>. Η Επιτροπή εκτιμά ότι τα πέντε πρώτα προαναφερόμενα έργα θα μπορούσαν να απορροφήσουν συνολικά έως 5 δις ευρώ από το 2014 έως το 2020, ενώ σε πρόσφατη

<sup>14</sup> Μέρος IV: ενδεικτικά ποσοστά για ειδικούς στόχους μεταφορών.

<sup>15</sup> Το έργο του σιδηροδρομικού διαδρόμου της Βαλτικής θα τύχει υψηλότερων ποσοστών συγχρηματοδότησης από τον προϋπολογισμό συνοχής.



μελέτη<sup>16</sup> το κόστος του έργου του σιδηροδρομικού διαδρόμου της Βαλτικής εκτιμάται σε 3,6 δισ. ευρώ.

- β) Εκτός από τις κύριες ελλείπουσες συνδέσεις, οι διευρωπαϊκές ροές κυκλοφορίας παρεμποδίζονται από την ύπαρξη **σημαντικών σημείων συμφόρησης** μεταξύ μειζόνων οικονομικών κέντρων, λιμένων ή αστικών περιοχών. Μεταξύ των σημαντικότερων σημείων συμφόρησης είναι π.χ. η σιδηροδρομική σύνδεση Στουτγάρδης – Ulm στη Γερμανία στον διάδρομο Ρήνου-Δούναβη, οι υδατοφράκτες του Δούναβη στις Σιδηρές Πύλες στα σύνορα μεταξύ Ρουμανίας και Σερβίας, η σιδηροδρομική σύνδεση υψηλής ταχύτητας Halle/Λειψία – Νυρεμβέργη, οι γέφυρες στη διώρυγα Albert ή η σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας Perpignan – Montpellier για τη σύνδεση των δικτύων υψηλής ταχύτητας της Ιβηρικής Χερσονήσου με τη Γαλλία.
- γ) Υπάρχουν επίσης ορισμένα **διασυνοριακά τμήματα που πρέπει να βελτιωθούν** για να διευκολυνθούν οι διασυνοριακές ροές κυκλοφορίας ανά την Ευρώπη. Παραδείγματος χάρη, σε έργα όπως η αναβάθμιση του κοινού τμήματος του Δούναβη μεταξύ Βουλγαρίας και Ρουμανίας και των σιδηροδρομικών συνδέσεων Katowice (PL) – Zilina (SK), Μόναχο (DE) – Σάλτσμπουργκ (AT) ή μεταξύ Arad (Ρουμανία) – Σόφια (BG) – Θεσσαλονίκη (EL) χρειάζονται μείζονες εργασίες.
- δ) Οι **κύριοι λιμένες** είναι τα σημεία εισόδου στο κύριο δίκτυο και, συνεπώς, πρέπει να εξαιρεθούν τα σημεία συμφόρησης, με τη βελτίωση π.χ. των συνδέσεων με την ενδοχώρα.
- ε) Η παρούσα προτεραιότητα καλύπτει επίσης έργα που εξασφαλίζουν **πολυτροπική ενοποίηση** ή προάγουν τη **διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων**, π.χ. έργα που βελτιώνουν τη μεταφορική ικανότητα των πολυτροπικών μεταφορών θαλάσσιων λιμένων και λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, έργα προσαρμογής του εύρους τροχιάς στο ευρωπαϊκό ονομαστικό εύρος, καθώς και έργα που εστιάζουν στη βελτίωση της προσβασιμότητας. Θα καλύψει επίσης έργα σε αστικούς κόμβους.

Η Επιτροπή κρίνει ότι τα έργα που περιλαμβάνονται στις κατηγορίες β) έως ε) θα μπορούσαν να απορροφήσουν από τη ΔΣΕ συνολικά ποσό ύψους 3,5 έως 4,5 δισ ευρώ.

Επιπλέον, το μεγαλύτερο μέρος από το χαρτοφυλάκιο των 11,3 δισ ευρώ θα χρησιμοποιηθεί για έργα σε διασυνοριακά σημεία ή σε σημεία συμφόρησης των διαδρόμων του κύριου δικτύου.

### 3.1.2. Λοιπές προτεραιότητες

Ο πίνακας που ακολουθεί παρέχει ενδεικτική εικόνα των υπολοίπων προτεραιοτήτων και εκτίμηση της Επιτροπής για την πιθανή χρηματοδοτική στήριξη. Τα ποσά αυτά δεν προδικάζουν τις αποφάσεις που θα λάβει η Επιτροπή στο πλαίσιο των προγραμμάτων εργασιών ή κατά την έκδοση των αποφάσεων χρηματοδότησης έργων.

<sup>16</sup> Μελέτη AECOM, του Μαΐου 2011, η οποία χρηματοδοτήθηκε από το πρόγραμμα ΔΕΔ-Μ.

<b>Προτεραιότητες χρηματοδότησης</b>	<b>Ενδεικτικά ποσά (σε ευρώ)</b>	<b>Εξηγήσεις</b>
<i>SESAR</i>	2,3-3 δισ. ευρώ	Για την εγκατάσταση του συστήματος SESAR απαιτούνται ενωσιακοί δημοσιονομικοί πόροι ύψους περίπου 3 δισ. ευρώ. Το SESAR αποτελεί οριζόντια προτεραιότητα του κανονισμού ΔΣΕ.
<i>ERTMS</i>	800-1.100 εκατ.	Το ERTMS αποτελεί οριζόντια προτεραιότητα του κανονισμού ΔΣΕ.
<i>Θαλάσσιες αρτηρίες</i>	500-900 εκατ.	Οι θαλάσσιες αρτηρίες, όπως ορίζονται στο άρθρο 21 του κανονισμού για το ΔΕΔ-Μ, αποτελούν οριζόντια προτεραιότητα του κανονισμού ΔΣΕ.
<i>Έργα στο εκτεταμένο δίκτυο</i>	600-1.000 εκατ.	Τα έργα αυτά υπόκεινται σε ανώτατο όριο 5 % του προϋπολογισμού της ΔΣΕ για τις μεταφορές. Τα 11,305 δισ. ευρώ που θα μεταφερθούν από το Ταμείο Συνοχής θα διατεθούν μόνον για το κύριο δίκτυο. Είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν χρηματοδοτικά μέσα επιπλέον του ορίου του 5 %.
<i>Νέες τεχνολογίες και καινοτομία για όλους τους τρόπους μεταφοράς</i>	250-400 εκατ.	Οι νέες τεχνολογίες και η καινοτομία καθορίζονται στο άρθρο 33 του κανονισμού για το ΔΕΔ-Μ.
<i>Άλλα συστήματα τηλεματικών εφαρμογών (RIS, ITS, VTMISS, e-Maritime)</i>	250-400 εκατ.	Τα εποχούμενα δομικά στοιχεία αντιστοιχούν σε ανώτατο όριο 5 %, όπως και τα εποχούμενα δομικά στοιχεία του SESAR.
<i>Για δράσεις μείωσης του θορύβου από τις εμπορευματικές μεταφορές</i>	200-260 εκατ.	Τα έργα αυτά υπόκεινται σε ανώτατο όριο 1 % του προϋπολογισμού της ΔΣΕ για τις μεταφορές.
<i>Για τις εμπορευματικές μεταφορές</i>	150-200 εκατ.	Οι βιώσιμες εμπορευματικές μεταφορές ορίζονται στο άρθρο 32 του κανονισμού για το ΔΕΔ-Μ.

Προτεραιότητα	Ποσό (σε ευρώ)	Εξηγήσεις
<i>Τα έργα σύνδεσης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τα δίκτυα υποδομών γειτονικών χωρών</i>	50-100 εκατ.	Επιλέξιμα έργα βάσει της ΔΣΕ απαριθμούνται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως ε) του κανονισμού για το ΔΕΔ-Μ.
<i>Χρηματοδοτικά μέσα</i>	1,3-2,4 δισ.	Η εκτιμώμενη απορρόφηση από την αγορά για τις μεταφορές ανέρχεται σε 2 δισ. ευρώ. Για τον συνολικό προϋπολογισμό της ΔΣΕ, ο οποίος καλύπτει τις μεταφορές, την ενέργεια και τις τηλεπικοινωνίες, ορίζεται στη νομική βάση ανώτατο όριο 10 % με δυνατή αύξηση έως 20 % του κονδυλίου της ΔΣΕ.
<i>Υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος (ΥΔΠ)</i>	260 εκατ.	Οι ΥΔΠ συνίστανται σε δαπάνες τεχνικής και διοικητικής συνδρομής της Επιτροπής για τη διαχείριση της ΔΣΕ και την υλοποίηση του ΔΕΔ-Μ. Ανώτατο όριο για τις εν λόγω δαπάνες είναι το 1 % του κονδυλίου της ΔΣΕ για τις μεταφορές, το οποίο θα χρησιμοποιηθεί κυρίως για την κάλυψη του κόστους του Εκτελεστικού Οργανισμού. Θα υπάρξουν ειδικές ΥΔΠ για τα κράτη μέλη συνοχής.

### 3.2. Βασικές αρχές απευθείας διαχείρισης επιχορηγήσεων και κύριες προσδοκίες

Τη ΔΣΕ θα διαχειρίζεται απευθείας η Επιτροπή, η οποία θα επικουρείται από Εκτελεστικό Οργανισμό. Τα ετήσια και τα πολυετή προγράμματα εργασιών, στα οποία καθορίζονται, για τις προσκλήσεις υποβολής προτάσεων, ο ενδεικτικός προϋπολογισμός, το χρονοδιάγραμμα, οι στόχοι και τα προβλεπόμενα αποτελέσματα, οι προτεραιότητες, το μέγιστο δυνατό ποσοστό συγχρηματοδότησης, όπως και η επιλεξιμότητα, τα κριτήρια επιλογής και ανάθεσης, θα εγκριθούν από την Επιτροπή μετά την έγκρισή τους από την επιτροπή ΔΣΕ βάσει διαδικασίας εξέτασης.

Η Επιτροπή, επικουρούμενη από Εκτελεστικό Οργανισμό, θα είναι αρμόδια για την αξιολόγηση και την επιλογή των έργων, όπως και για τη διαχείριση της τεχνικής και οικονομικής υλοποίησης του προγράμματος: διάλογος με τους δικαιούχους, παροχή τεχνικών και διοικητικών συμβουλών, καθοδήγηση για τη σύνταξη εκθέσεων, παρακολούθηση των επιδόσεων του προγράμματος.

Όσον αφορά την αξιολόγηση, η Επιτροπή σκοπεύει να χρησιμοποιήσει διαδικασία 2 σταδίων για το πρόγραμμα ΔΕΔ-Μ την περίοδο 2007-2013, με πρώτο στάδιο εξωτερική αξιολόγηση από τον Εκτελεστικό Οργανισμό με ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες της ΕΕ και στη συνέχεια εσωτερική αξιολόγηση στο επίπεδο της Επιτροπής. Οι αιτιολογημένες συμβουλές από τους εξωτερικούς αξιολογητές είναι συμβουλευτικής φύσης και η Επιτροπή, αιτιολογώντας

δεόντως τις αποφάσεις της, μπορεί να αποκλίνει από τις συμβουλές των εξωτερικών αξιολογητών.

Η Επιτροπή θα έχει την εξουσία να χρηματοδοτήσει εν μέρει ένα έργο και να περιορίσει το πεδίο εφαρμογής της πρότασης έργου, εφόσον το έργο περιέχει στοιχεία μη σύμφωνα με τις προτεραιότητες χρηματοδότησης που καθορίζει ο κανονισμός για τη ΔΣΕ.

Για να εξασφαλισθεί βέλτιστη αξιοποίηση των κονδυλίων της ΕΕ, η Επιτροπή θα εφαρμόσει το άρθρο 12 παράγραφος 2, το οποίο προβλέπει την ανακατανομή πόρων, μετά από μείωση ή παύση της χρηματοδοτικής συνδρομής συγκεκριμένης δράσης σε περίπτωση που τα έργα δεν εκτελούνται σύμφωνα με τις αποφάσεις χρηματοδότησης, μετά από αξιολόγηση της προόδου των έργων, ιδίως σε περίπτωση μεγάλων καθυστερήσεων στην υλοποίηση της δράσης. Συνεπώς, η Επιτροπή καλεί τους δικαιούχους να προτείνουν ρεαλιστικά ορόσημα για την υλοποίηση των έργων με κατάλληλη αντιμετώπιση αστάθμητων εξελίξεων.

Σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 6 του κανονισμού για τη ΔΣΕ και με το άρθρο 7 παράγραφος 2γ του κανονισμού για το ΔΕΔ-Μ, το ποσό της χρηματοδοτικής συνδρομής που χορηγείται για έργο διαμορφώνεται βάσει ανάλυσης κόστους-οφέλους κάθε έργου, της διαθεσιμότητας πόρων από τον προϋπολογισμό της Ένωσης και της ανάγκης μεγιστοποίησης της μόχλευσης της ενωσιακής χρηματοδότησης. Κατά συνέπεια, όλες οι προτάσεις «έργων»<sup>17</sup> πρέπει να συνοδεύεται από ανάλυση κόστους-οφέλους στην οποία προτείνεται το ποσοστό της ζητούμενης συγχρηματοδότησης για το έργο, λαμβανομένων παράλληλα υπόψη των ανώτατων ποσοστών χρηματοδότησης που ορίζει ο κανονισμός για τη ΔΣΕ. Τα κράτη μέλη θα κληθούν να χρησιμοποιήσουν αναγνωρισμένη μεθοδολογία, και ιδίως τη μεθοδολογία της πολιτικής συνοχής<sup>18</sup> σε ό,τι αφορά τα έργα που χρηματοδοτούνται με κονδύλια του Ταμείου Συνοχής της ΔΣΕ. Οι σχετικές προτάσεις έργων ενδέχεται να αξιολογηθούν επίσης με βάση τα προγράμματα εργασιών για τους διαδρόμους του κύριου δικτύου, τα οποία θα παρέχουν περαιτέρω στοιχεία για την ιεράρχηση των έργων βάσει της ΔΣΕ. Οι προτάσεις έργων πρέπει επίσης να αποδεικνύουν ότι η δράση είναι σύμφωνη με τη σχετική περιβαλλοντική νομοθεσία της ΕΕ.

Η Επιτροπή προτίθεται να διασφαλίσει τον συντονισμό της ΔΣΕ με άλλα χρηματοδοτικά προγράμματα της ΕΕ με στόχο να εξασφαλισθεί αλληλοσυμπλήρωση. Αυτό έχει σημασία, μεταξύ άλλων, για τους πόρους που διατίθενται από τα ευρωπαϊκά διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία, το ταμείο επενδύσεων γειτονίας (NIF) ή τον μηχανισμό προενταξιακής βοήθειας (IPA).

Ωστόσο, η διαδικασία διαχείρισης απευθείας από την Επιτροπή δεν σημαίνει ότι η Επιτροπή θα παρεμβαίνει στην υλοποίηση των έργων από τα κράτη μέλη: οι διαδικασίες δημοσίων συμβάσεων, η υλοποίηση των έργων στο έδαφός τους και οι διαδικασίες εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, και ιδίως εκείνες που απαιτούνται βάσει των οδηγιών-πλασίου για τις ΕΠΕ, τα ενδιατήματα και τα ύδατα, θα παραμείνουν στην αρμοδιότητα των δικαιούχων και των εθνικών αρχών.

<sup>17</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 2 του κανονισμού για τη ΔΣΕ ως «εργασίες» νοούνται, η αγορά, η προμήθεια και η εγκατάσταση συνιστωσών, συστημάτων και υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένου του λογισμικού, η εκτέλεση δραστηριοτήτων ανάπτυξης, κατασκευής και εγκατάστασης που σχετίζονται με ένα έργο, η παράδοση των εγκαταστάσεων και η έναρξη λειτουργίας ενός έργου.

<sup>18</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008\\_el.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_el.pdf). Θα συνταχθεί νέος οδηγός για την περίοδο 2014-2020, ο οποίος θα είναι διαθέσιμος το πρώτο τρίμηνο του 2014.

### **3.3. Ιδιαιτερότητες των πολυετών και των ετήσιων προσκλήσεων για τα κονδύλια συνοχής**

Σε γενικές γραμμές, οι κανόνες και οι προτεραιότητες χρηματοδότησης για τα κονδύλια συνοχής θα είναι οι ίδιοι με τη συνιστώσα των 14,9 δις ευρώ της ΔΣΕ, με επίκεντρο τα έργα στα διασυνοριακά τμήματα και τα σημεία συμφόρησης των διαδρόμων του κύριου δικτύου. Η Επιτροπή προτίθεται να καλύψει τις δύο συνιστώσες της ΔΣΕ στο πλαίσιο των ιδίων προγραμμάτων εργασιών. Ωστόσο, θα διατεθούν υψηλότερα ποσοστά συγχρηματοδότησης (ήτοι παρόμοια με το Ταμείο Συνοχής) και οι κανόνες για τον ΦΠΑ και την αγορά γης θα αντανakλούν τους κανόνες της πολιτικής συνοχής. Κατά κανόνα, για το ποσό των 11,3 δις ευρώ που θα μεταφερθεί από το Ταμείο Συνοχής θα εφαρμοσθούν οι κανόνες κεντρικής διαχείρισης όπως προαναφέρθηκε.

Πρέπει να σημειωθεί ότι κατά τη γνώμη της Επιτροπής η δυνατότητα υψηλότερων ποσοστών συγχρηματοδότησης από τον προϋπολογισμό της ΔΣΕ συνεπάγεται αυστηρή αξιολόγηση του έργου και του οφέλους του, λόγω της περιορισμένης συνεισφοράς των κατασκευαστών στο έργο. Αυτό σημαίνει, ιδίως, εμπειριστατωμένη ανάλυση του πεδίου εφαρμογής των προτάσεων έργων με στόχο να εξασφαλισθεί αποτελεσματική αξιοποίηση της ενωσιακής χρηματοδότησης.

Κατά τη διάρκεια των 3 πρώτων ετών εφαρμογής της ΔΣΕ, στην επιλογή έργων επιλέξιμων για χρηματοδότηση από τα κονδύλια συνοχής θα τηρηθεί η εθνική κατανομή των κονδυλίων από το Ταμείο Συνοχής, όπως προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 της ΔΣΕ. Αυτό σημαίνει ότι κατά τη διάρκεια των 3 πρώτων ετών, κανένα επιλέξιμο κράτος μέλος δεν μπορεί να λάβει, από τα 11,3 δις ευρώ του προϋπολογισμού που μεταφέρεται από το Ταμείο Συνοχής, συγχρηματοδότηση για έργα υψηλότερη από την αντίστοιχη εθνική κατανομή. Για να έχουν τη μέγιστη δυνατότητα όλα τα επιλέξιμα κράτη μέλη να εκπονήσουν ώριμα έργα υψηλής ποιότητας και ενωσιακής προστιθέμενης αξίας, η Επιτροπή προτίθεται να προκηρύξει προσκλήσεις υποβολής προτάσεων την άνοιξη των ετών 2014, 2015 και 2016.

Ωστόσο, εάν μετά την τελευταία πρόσκληση το 2016 δεν δεσμευθούν κονδύλια από το Ταμείο Συνοχής, θα οργανωθούν πρόσθετες προσκλήσεις την άνοιξη του 2017 και μετά, ώστε να απορροφηθεί το υπόλοιπο, χωρίς την εφαρμογή της αρχής της εθνικής κατανομής. Από την 1 Ιανουαρίου 2017, ενδέχεται επίσης οι προσκλήσεις να προβλέπουν κονδύλια ανακτώμενα από έργα που δεν εκτελούνται όπως ορίζουν ισχύουσες αποφάσεις χρηματοδότησης, σύμφωνα με το άρθρο 12 της ΔΣΕ για τη δυνατότητα ακύρωσης, μείωσης, αναστολής και καταγγελίας επιχορηγήσεων. Οι προσκλήσεις αυτές θα συνεχίσουν να αφορούν κατ' αποκλειστικότητα έργα στα κράτη μέλη που είναι επιλέξιμα για το Ταμείο Συνοχής, με εφαρμογή των ειδικών κανόνων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο ανωτέρω.

Όπως ορίζει το άρθρο 11 της ΔΣΕ, θα δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις υποστηρικτικές δράσεις του προγράμματος που αποσκοπούν στην ενίσχυση των διοικητικών ικανοτήτων των κρατών μελών που είναι επιλέξιμα για το Ταμείο Συνοχής, ώστε να υλοποιηθεί κατάλληλη σειρά έργων. Οι δράσεις αυτές μπορούν να λάβουν διάφορες μορφές όπως επιχορηγήσεις προμελετών έργων. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να αποφασίσουν να ζητήσουν τη συνδρομή που παρέχει η Κοινή βοήθεια για την υποστήριξη των έργων στις ευρωπαϊκές περιφέρειες (JASPERS). Τέλος, στοχοθετημένη τεχνική συνδρομή μπορεί να παρασχεθεί σε δυνητικούς δικαιούχους, όπως διαχειριστές σιδηροδρομικών υποδομών, για να βοηθηθούν φορείς στη σύνταξη προτάσεων έργων.

### **3.4. Χρηματοδοτικά μέσα**

Ένα από τα βασικά στοιχεία της ΔΣΕ είναι ο στόχος να αυξηθεί η χρήση καινοτόμων χρηματοδοτικών μέσων (μεταξύ των οποίων τα ομόλογα έργων), ώστε να διαμορφωθεί

ευνοϊκό περιβάλλον για ιδιωτικές επενδύσεις σε υποδομές. Αυτό αποτελεί εναλλακτική λύση στη συνήθη χρηματοδότηση μέσω επιχορηγήσεων και στην κάλυψη των χρηματοδοτικών ελλείψεων στρατηγικών επενδύσεων. Η Επιτροπή επιδιώκει διαβουλεύσεις με διάφορους εταίρους, μεταξύ των οποίων είναι και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, και θα υποβάλει εάν χρειασθεί έγγραφο πολιτικής όπου θα εξηγούνται το πλαίσιο, οι στόχοι και οι όροι χρήσης των χρηματοδοτικών μέσων στον τομέα των μεταφορών, σύμφωνα με τον κανονισμό για τη ΔΣΕ.

Η ανάπτυξη χρηματοδοτικών μέσων στο πλαίσιο της ΔΣΕ θα είναι σταδιακή. Μέχρι το 2015, ο διαθέσιμος προϋπολογισμός για όλα τα χρηματοδοτικά μέσα ορίζεται στο 10 % του συνολικού προϋπολογισμού της ΔΣΕ και οι πόροι που διατίθενται για τα ομόλογα έργων περιορίζονται στα 230 εκατ. ευρώ για τους τρεις τομείς της ΔΣΕ. Μετά το 2015, εάν η τελική αξιολόγηση της πιλοτικής φάσης της πρωτοβουλίας για ομόλογα έργων είναι θετική και εάν η απορρόφηση από την αγορά φτάσει το 8 %, ο διαθέσιμος προϋπολογισμός για όλα τα χρηματοδοτικά μέσα μπορεί να ανέλθει σε 20 %.