



**ΕΚΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ  
ΜΕ ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑΣ  
ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΗ "ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ"**

Εισηγητής: ο Δρ. Ivan Žagar (SL/PPE)



<http://subsidiarity.cor.europa.eu>

**Δήλωση αποποίησης ευθύνης:**

Η παρούσα έκθεση δεν έχει σκοπό να αναπαραγάγει όλες τις συμβολές στη διαβούλευση που διοργάνωσε το Δίκτυο Παρακολούθησης της Επικουρικότητας, αλλά να συνοψίσει τα κυριότερα σημεία τους. Οι πληροφορίες που περιέχει είναι καθαρά ενδεικτικές. Η έκθεση δεν δεσμεύει τη διοίκηση της ΕτΠ και δεν προδικάζει το τελικό περιεχόμενο της σχετικής γνωμοδότησής της.

**Διευκόλυνση «Συνδέοντας την  
Ευρώπη»  
Τελική Έκθεση  
13/02/2012**

Εντολέας:  
Επιτροπή των Περιφερειών  
Διεύθυνση Συμβουλευτικών Εργασιών – Μονάδα 1

**Διευκόλυνση «Συνδέοντας την  
Ευρώπη»  
Τελική Έκθεση  
13/02/2012**

Εντολέας:  
Επιτροπή των Περιφερειών  
Διεύθυνση Συμβουλευτικών Εργασιών – Μονάδα 1

**Πελάτης**  
COMMITTEE OF THE REGIONS  
DTC Unit 1  
101 rue Belliard,  
B-1040 Brussels  
**Σύμβαση**  
CDR/ETU/198/2008

**Συντάκτρια**  
Christine Hamza

**Metis GmbH**  
A-1220 Vienna, Donau-City-Straße 6  
Τηλ.: +43 1 997 15 70, Φαξ: +43 1 997 15 90 66  
e-mail: [office@metis-vienna.eu](mailto:office@metis-vienna.eu), [www.metis-vienna.eu](http://www.metis-vienna.eu)

Βιέννη, 13/02/2012

# Περιεχόμενα

Περιεχόμενα .....	4
Κατάλογος συντομογραφιών.....	6
1 Εισαγωγή.....	1
2 Σύντομη περιγραφή συναφών με τη ΔΣΕ θεμάτων .....	5
3 Λεπτομερείς παρατηρήσεις .....	8
3.1 Προστιθέμενη αξία της ΔΣΕ σε σχέση με τα ΔΕΔ-Μ.....	8
3.2 Συμμετοχή τοπικών και περιφερειακών αρχών.....	10
3.3 Συνοχή μεταξύ ΔΣΕ και Διαρθρωτικών Ταμείων και Ταμείου Συνοχής 11	
3.4 Αντίκτυπος της ΔΣΕ στον δημόσιο προϋπολογισμό.....	11
3.5 Συνέπειες στις δημόσιες συμβάσεις και στις κρατικές ενισχύσεις .....	14
3.6 Προκλήσεις και ευκαιρίες για τις διασυνοριακές περιφέρειες.....	14
4 Συμπεράσματα.....	16
5 Έγγραφα αναφοράς .....	18
6 Κατάλογος ερωτηθέντων .....	18



# Κατάλογος συντομογραφιών

ΤΣ	Ταμείο Συνοχής
ΕτΠ	Επιτροπή των Περιφερειών
ΔΣΕ	Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»
ΕΚ	Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ΕΟΕΣ	Ευρωπαϊκός Όμιλος Εδαφικής Συνεργασίας
ΕΤΠΑ	Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΕ-12	Βουλγαρία, Εσθονία, Κύπρος, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Ουγγαρία, Πολωνία, Ρουμανία, Σλοβακία, Σλοβενία, Τσεχική Δημοκρατία
ΕΕ-15	Αυστρία, Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Δανία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιρλανδία, Ισπανία, Ιταλία, Κάτω Χώρες, Λουξεμβούργο, Πορτογαλία, Σουηδία, Φινλανδία
ΚΜ	Κράτη μέλη
ΔΕΔ	Διευρωπαϊκό δίκτυο
ΣΔΙΤ	Σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα
ΔΠΕ	Δίκτυο παρακολούθησης της επικουρικότητας
ΔΕΔ	Διευρωπαϊκά δίκτυα
ΔΕΔ-Μ	Διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών



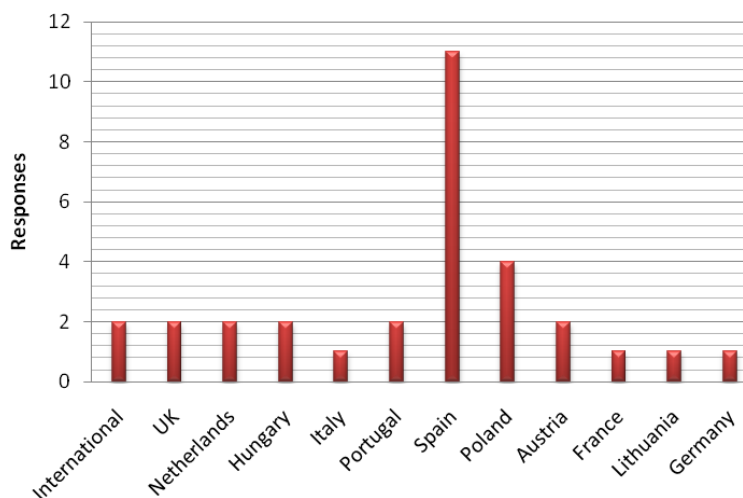


# 1 Εισαγωγή

Η έκθεση συνοψίζει τα κύρια πορίσματα της διαδικασίας διαβούλευσης σχετικά με την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ)<sup>1</sup>. Η διαδικασία διαβούλευσης ξεκίνησε στις 29 Νοεμβρίου 2011 κατόπιν αιτήματος του εισηγητή της ΕτΠ, Δρα Ivan Zagar (SI/EPP). Βάσει του αιτήματος, η διαβούλευση ήταν ανοικτή προς τους εταίρους του Δικτύου παρακολούθησης της επικουρικότητας (ΔΠΕ), την πλατφόρμα ΕΟΕΣ της ΕτΠ, την πλατφόρμα παρακολούθησης της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» της ΕτΠ, πρόσθετα μέλη της ΕτΠ που ήταν πρόθυμα να συμμετάσχουν, περιφερειακά γραφεία με έδρα στις Βρυξέλλες και προς τις μόνιμες αντιπροσωπείες των κρατών μελών.

Η διαβούλευση ολοκληρώθηκε στις 27 Ιανουαρίου 2012. Υποβλήθηκαν 31 συνεισφορές από 11 κράτη μέλη και 2 διεθνείς ομίλους. Το κατά πολύ υψηλότερο ποσοστό συνεισφορών προήλθε από την Ισπανία (βλ. Γράφημα 1).

Γράφημα 1: Ερωτηθέντα κράτη μέλη



Πηγή: Metis 2011

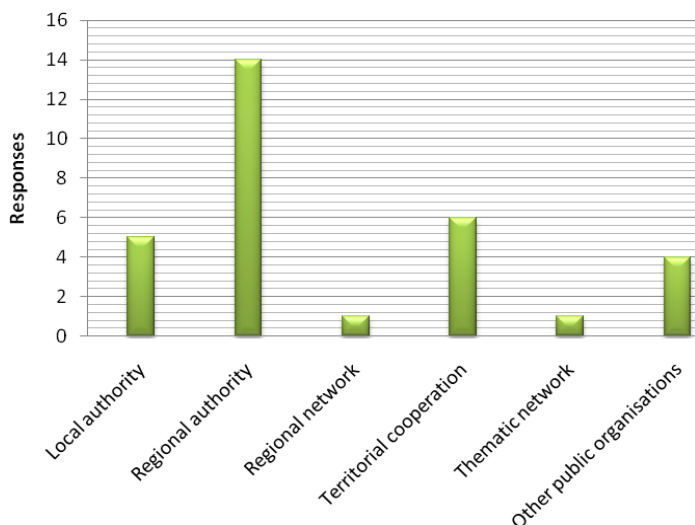
Responses	Απαντήσεις
International	Διεθνείς οργανισμοί
UK	Ηνωμένο Βασίλειο
Netherlands	Κάτω Χώρες
Hungary	Ουγγαρία
Italy	Ιταλία

<sup>1</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2011), Πρόταση Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σύσταση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», COM(2011) 665 τελικό, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262 τελικό} {SEC(2011) 1263 τελικό}, Βρυξέλλες, 19.10.2011

Portugal	Πορτογαλία
Spain	Ισπανία
Poland	Πολωνία
Austria	Αυστρία
France	Γαλλία
Lithuania	Λιθουανία
Germany	Γερμανία

Ο μεγαλύτερος αριθμός απαντήσεων προήλθε κυρίως από περιφερειακές και τοπικές αρχές και στη συνέχεια από Ομίλους Εδαφικής Συνεργασίας (βλ. Γράφημα 2).

Γράφημα 2: Τύποι ερωτηθέντων



Πηγή: Metis 2011

Responses	Απαντήσεις
Local authority	Τοπική αρχή
Regional authority	Περιφερειακή αρχή
Regional network	Περιφερειακό δίκτυο
Territorial cooperation	Εδαφική συνεργασία
Thematic network	Θεματικό δίκτυο
Other public organisations	Άλλοι δημόσιοι οργανισμοί

Στόχος της διαβούλευσης ήταν να προσδιοριστεί η αντίληψη που έχουν οι ερωτηθέντες για το σχέδιο κανονισμού ΔΣΕ όσον αφορά

- τη γενική προστιθέμενη αξία της ΔΣΕ
- τη συμμετοχή των τοπικών και περιφερειακών αρχών
- τη συμβατότητα της ΔΣΕ με το ΕΤΠΑ
- τον αντίκτυπο της εφαρμογής της ΔΣΕ στον δημόσιο προϋπολογισμό
- τις επιπτώσεις επί των δημόσιων συμβάσεων
- τις συνέπειες στις διασυνοριακές περιφέρειες

Σε γενικές γραμμές, η ανταπόκριση στη ΔΣΕ υπήρξε θετική. Παρατηρείται ευρεία συναίνεση όσον αφορά την προστιθέμενη αξία που θα προσδώσει μια κεντρική και πιο εστιασμένη ανάπτυξη υποδομών. Η ΔΣΕ αναμένεται να προσφέρει σημαντική στήριξη στην ανάπτυξη διασυνοριακών υποδομών που συνοδεύεται μέχρι σήμερα από διάφορων ειδών δυσκολίες. Εντούτοις, οι μείζονες πτυχές που επισημάνθηκαν είναι οι εξής:

- Η οδηγία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφορικά με τα έργα προτεραιότητας ακολουθεί μία υπερβολικά **άνωθεν προσέγγιση**, διακυβεύοντας **συνεπώς την αρχή της επικουρικότητας**, εφόσον ο συντονιστής του διαδρόμου, ως εκ του ρόλου του, θα έχει τη δυνατότητα να καθορίζει τις αποφάσεις των κρατών μελών σχετικά με τα έργα υποδομής.
- Ο **προκαθορισμός των διαδρόμων υποδομών** φαίνεται να είναι πολύ αυστηρός και αποκλείει την προσθήκη άλλων έργων που βρίσκονται στη φάση της προετοιμασίας. Κάτι τέτοιο θα διακύβευε τη χρηματοδότηση έργων στο πλαίσιο του συνολικού δικτύου υποδομών.
- Είναι δύσκολο να εξαναγκαστούν τα κράτη μέλη να υλοποιήσουν προκαθορισμένα έργα ΔΕΔ με δεσμευτικές προθεσμίες, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τους **τρέχοντες δημοσιονομικούς περιορισμούς**.
- Ενώ για τα κράτη μέλη της **ΕΕ-15** οι **πρόσθετοι πόροι** προσφέρουν καταρχήν **νέες ευκαιρίες** χρηματοδότησης των ΔΕΔ, η **ΕΕ-12** εκφράζει σοβαρές **ανησυχίες** για το **απαιτούμενο ποσό εθνικής συγχρηματοδότησης** που θα επιβαρύνει σημαντικά τον διαθέσιμο προϋπολογισμό.
- Ο προϋπολογισμός των Ταμείων Συνοχής αποτελεί σπουδαίο πυλώνα για πολλές περιφέρειες της ΕΕ-12 και μια πιθανή **μείωση του προϋπολογισμού του ΤΣ** για τη χρηματοδότηση έργων ΔΣΕ κρίνεται άκρως δυσμενής για τα «νέα κράτη μέλη».
- Είναι σημαντικό το γεγονός ότι πρόταση συνεκτιμά τους **υφιστάμενους κανονισμούς, τα χρονοδιαγράμματα και τους διαθέσιμους προϋπολογισμούς των κρατών μελών** για την ανάπτυξη υποδομών.
- Η παρούσα πρόταση δεν προσφέρει καμία διαδικασία για τη **σύνδεση κεντρικών έργων της ΔΣΕ με έργα του ΤΣ και του ΕΤΠΑ**. Και πάλι, είναι καίριας σημασίας να δοθεί προτεραιότητα στα έργα υποδομών ΔΕΔ-Μ, καθώς διακυβεύεται η ανάπτυξη άλλων σημαντικών δικτύων υποδομών.
- Η **διασυνοριακή προσέγγιση** της ΔΣΕ αναγνωρίζεται ευρέως. Εντούτοις, δεν είναι ακόμη ορατή μια σαφής και ευδιάκριτη διαδικασία σχετικά με την αντιμετώπιση των νομικών περιορισμών κατά μήκος των συνόρων.
- Η επίδραση των διαδικασιών ΔΣΕ στις **δημόσιες συμβάσεις δεν είναι ξεκάθαρη** για πολλούς ερωτηθέντες. Ωστόσο, ορισμένοι αναμένουν να έχει σημαντικό αντίκτυπο στις διαδικασίες δημοσίων συμβάσεων, ιδίως όσον αφορά τα διασυνοριακά έργα.
- Η παρούσα πρόταση **δεν αναφέρεται σε κανέναν σοβαρό μηχανισμό** για την **ένταξη περιφερειακών και τοπικών φορέων στη διαδικασία συμμετοχής**. Παρόλα αυτά, οι περισσότερες παρατηρήσεις υποδηλώνουν ότι η συμμετοχή των περιφερειακών και τοπικών φορέων αποτελεί αρμοδιότητα των κρατών μελών. Άλλοι ερωτηθέντες θεωρούν τη συμμετοχή στην πλατφόρμα των διαδρόμων σημαντική συνεισφορά.

## 2 Σύντομη περιγραφή συναφών με τη ΔΣΕ θεμάτων

Η τελική κανονιστική πρόταση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για τη σύσταση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ)<sup>2</sup> θεσπίζει ένα κοινό πλαίσιο για την υποστήριξη συγκεκριμένων έργων υποδομών στην Ευρώπη. Η πρόταση περιλαμβάνει σημαντικά έργα υποδομών σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την επίτευξη υψηλού επιπέδου διασύνδεσης των ΚΜ προκειμένου να δημιουργηθούν καταλληλότερες συνθήκες για τη βελτίωση της εσωτερικής αγοράς και την αύξηση της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας. Το μέσο αναμένεται να ενισχύσει την υπάρχουσα διαδικασία προώθησης του δικτύου ΔΕΔ που παραπαίει.

Στο πλαίσιο αυτό, η πρόταση πραγματεύεται ζητήματα στον τομέα των μεταφορών (σιδηροδρομικές, οδικές, θαλάσσιες μεταφορές) με βάση το «κεντρικό δίκτυο» του ΔΕΔ. Πιο συγκεκριμένα, υποστηρίζει διαδρόμους υποδομών, διασυνοριακές συνδέσεις, ενεργειακές εγκαταστάσεις υψηλού επιπέδου και δίκτυα τηλεπικοινωνιών.

Το μέσο θα πρέπει να εφαρμοσθεί σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, παρότι η διαχείρισή του θα επιτελείται κεντρικά από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Η **προστιθέμενη αξία** της νέας διευκόλυνσης θα είναι η απλούστευση του νομικού πλαισίου της ΕΕ σχετικά με τις υποδομές των ΔΕΔ και η προσέλκυση μεγαλύτερων ιδιωτικών κεφαλαίων με την αύξηση της απόδοσης. Στόχος της ΔΣΕ είναι:

- να παρέχει ένα κοινό πλαίσιο που θα επιφέρει απλούστευση του νομικού πλαισίου της ΕΕ για τη χρηματοδότηση των υποδομών των ΔΕΔ,
- να παρέχει συνεκτική και διαφανή προσέγγιση της ενωσιακής χρηματοδότησης,
- να καταστήσει δυνατή την επίτευξη οικονομιών κλίμακας,
- να επιτρέψει την αξιοποίηση διατομεακών συνεργειών στην ανάπτυξη και την υλοποίηση έργων,
- να επιφέρει εξοικονόμηση κόστους ή/και πιο αποτελεσματική εκμετάλλευση και υψηλότερα έσοδα,

---

<sup>2</sup> Η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατατέθηκε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τον Οκτώβριο του 2011 και εξετάζεται επί του παρόντος στα εθνικά κοινοβούλια. Η προθεσμία ολοκλήρωσης του κοινοβουλευτικού ελέγχου έχει ορισθεί στα μέσα Φεβρουαρίου 2012.

- και να καταστήσει δυνατή την εξαγωγή διδαγμάτων και τη διάδοση βέλτιστης πρακτικής σε όλους τους τομείς<sup>3</sup>.

Για τη μόχλευση ευρωπαϊκής χρηματοδότησης και χρηματοδοτικής στήριξης, η ΔΣΕ θα πρέπει να συνδυάσει διάφορα χρηματοδοτικά μέσα. Οι στηριζόμενες από χρηματοδοτικό μέσο δράσεις αλλά και τα έργα επιλέγονται **κατά χρονολογική σειρά υποβολής τους, ανάλογα** ωστόσο με τη **βαθμιαία γεωγραφική διαφοροποίηση** μεταξύ ΚΜ. Η **χρηματοδοτική στήριξη** πρέπει να συνίσταται σε επιχορηγήσεις συνδυασμένες με άλλα χρηματοδοτικά μέσα. Στις επιχορηγήσεις περιλαμβάνονται **η ΔΣΕ, το ΤΣ, τα Διαρθρωτικά Ταμεία καθώς και ο «Ορίζων 2020»**. Στα χρηματοδοτικά μέσα περιλαμβάνονται **μέσα παροχής ιδίων κεφαλαίων, δάνεια ή/και εγγυήσεις που υποστηρίζονται από άλλα μέσα επιμερισμού του κινδύνου ή άλλα χρηματοδοτικά μέσα**. Τα χρηματοδοτικά μέσα επιτρέπεται να συνδυάζονται με επιχορηγήσεις.

Ο **βασικός προϋπολογισμός** (31,7 δισ. ευρώ, από τα οποία 10 δισ. ευρώ θα μεταβιβασθούν από το Ταμείο Συνοχής) κατανέμεται στον τομέα των μεταφορών. Άλλα 9 δισ. ευρώ κατανέμονται στην ενέργεια και 9 δισ. ευρώ στις τηλεπικοινωνίες.

Τα **κριτήρια επιλεξιμότητας** για τη χρηματοδότηση καλύπτουν μεμονωμένα κράτη μέλη ή περισσότερα κράτη μέλη, διεθνείς οργανισμούς, κοινές επιχειρήσεις ή συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Τα προτεινόμενα **ποσοστά χρηματοδότησης** για μελέτες στον τομέα των **μεταφορών** δεν υπερβαίνουν το 50%, ενώ όσον αφορά τις επιχορηγήσεις εργασιών κατασκευής το 20% έως 30%.

Στον τομέα της **ενέργειας**, τα **ποσοστά χρηματοδότησης** για μελέτες δεν υπερβαίνουν το 50%, ενώ επιτρέπεται να αυξηθούν σε 80% για συγκεκριμένες δράσεις υποδομών που ρυθμίζονται από κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής.

Όσον αφορά τις **τηλεπικοινωνίες**, για τα **ευρυζωνικά δίκτυα** το ποσό της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το 50%, για τις υπηρεσίες γενικής εφαρμογής το 75% και σε εξαιρετικές περιπτώσεις, οι πλατφόρμες εξυπηρέτησης μπορούν να λάβουν επιχορήγηση έως και 100%.

Οι διαδικασίες **δημοσίων συμβάσεων** που ακολουθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ή οποιοσδήποτε άλλος φορέας ο οποίος υλοποιεί κάποιο χρηματοδοτούμενο έργο δεν πρέπει να παραβιάζουν τις αρχές περί δημοσίων συμβάσεων όσον αφορά τη

---

<sup>3</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2011), Πρόταση Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σύσταση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», COM(2011) 665, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262} {SEC(2011) 1263}, Βρυξέλλες, 19.10.2011, σ. 5

διαφάνεια, τον ανοικτό ανταγωνισμό και τη χρηστή διαδικασία διαχείρισης των διαδικασιών ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων. Ο κανονισμός επιτρέπει πολλαπλές αναθέσεις στο πλαίσιο της ίδιας διαδικασίας.

Οι κανόνες περί **δημοσίων συμβάσεων** βρίσκονται επί του παρόντος **υπό αναθεώρηση** με την εξέταση μιας νέας πρότασης που δημοσιεύτηκε τον Δεκέμβριο του 2011. Αυτή η νέα πρόταση για τις δημόσιες συμβάσεις αποσκοπεί στην απλούστευση των διαδικασιών. Ωστόσο, δεν είναι ακόμη σαφές πώς θα επηρεάσουν οι εν λόγω κανόνες την παρούσα πρόταση ΔΣΕ.

Η πρόταση κανονισμού δεν υποδηλώνει καμία συνεργασία **των αρχών των ΚΜ στα διάφορα επίπεδα**. Τα κράτη μέλη θα χειριστούν την εφαρμογή της ΔΣΕ σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

## 3 Λεπτομερείς παρατηρήσεις

### 3.1 Προστιθέμενη αξία της ΔΣΕ σε σχέση με τα ΔΕΔ-Μ

*Ερώτηση: Πιστεύετε ότι η διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ) θα προσδώσει αξία στη δράση της ΕΕ στον τομέα των ΔΕΔ-Μ (συμπεριλαμβανομένου του πολλαπλασιαστικού αποτελέσματος όσον αφορά την αειφόρο ανάπτυξη, την απασχόληση και την κοινωνική, οικονομική και εδαφική συνοχή); Εξηγήστε την απάντησή σας παραθέτοντας παραδείγματα.*

#### **Σύνοψη των παρατηρήσεων**

Η προτιθέμενη αξία της ΔΣΕ αναγνωρίζεται γενικά. Ειδικότερα, όσον αφορά την αύξηση της αποτελεσματικότητας των πανευρωπαϊκών υποδομών, η ανάπτυξη θα ενισχυθεί μέσω της κεντρικής διαχείρισης της χρηματοδότησης και καλύτερων πρακτικών ανταλλαγής τεχνογνωσίας. Προστιθέμενη αξία αναμένεται να φανεί στην οικονομική μεγέθυνση, με καλύτερα δίκτυα υποδομών υψηλού επιπέδου σε ανεπαρκείς ακόμη συνδεδεμένες περιοχές.

*Θεμελιώδης στόχος της ΔΣΕ είναι η διασύνδεση της ενιαίας αγοράς της ΕΕ, ανεξαρτήτως των υφιστάμενων εθνικών συνόρων. Συνεπώς, ο σχεδιασμός υποδομών πρέπει να γίνεται απαραίτητα σε ευρωπαϊκό πλαίσιο. Πρέπει επίσης να σημειωθεί πρόοδος στο θέμα της τυποποίησης των διάφορων εθνικών κανονισμών για την εδραίωση της ενιαίας αγοράς. (Alicante Port Authority)*

Ιδίως οι Ισπανοί και οι Πορτογάλοι, δήλωσαν στις απαντήσεις τους ότι προσμένουν τόνωση της απασχόλησης στον κλάδο των κατασκευών και έμμεση διευκόλυνση της οικονομικής ευημερίας στις συνδεδεμένες περιοχές. Η ΔΣΕ θα τονώσει τις ΣΔΙΤ και θα προσελκύσει (θεσμικούς) επενδυτές που θα συμμετάσχουν στη χρηματοδότηση έργων του ΔΕΔ-Μ, συμβάλλοντας στη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub>.

*Η ΔΣΕ συνιστά πολύ χρήσιμο εργαλείο για τη στήριξη των περιφερειακών υποδομών για την ανάπτυξη των διατροπικών μεταφορών και της εφοδιαστικής, καθώς και για την υποστήριξη αστικών κόμβων, λαμβάνοντας υπόψη τις περιφερειακές ή διατροπικές πλατφόρμες. (Region of Murcia)*

Εντούτοις, η προσέγγιση ενός ενιαίου κοινού πλαισίου για την ανάπτυξη υποδομών στην Ευρώπη πυροδότησε ποικίλες αντιδράσεις. Ορισμένες από τις δηλώσεις που ελήφθησαν εκτιμούν ότι αυτό το ενιαίο μέσο θα απλουστεύσει τις διαδικασίες, ενώ σε άλλες εκφράζονται φόβοι ότι θα υπάρξουν αντιφάσεις με την αρχή της επικουρικότητας (π.χ. City of Vienna, Lithuanian Association of Local Authorities). Κατά τους τελευταίους, η πρόταση κανονισμού για τη ΔΣΕ ενδέχεται να έρθει σε σύγκρουση με τα εθνικά συμφέροντα. Παραδείγματος



χάρη, πρέπει να εξεταστεί ο δεσμευτικός χαρακτήρας των κανονισμών (δεσμευτικές προθεσμίες) για να διαπιστωθεί εάν πρόκειται για μη αποδεκτή παραβίαση της δημοσιονομικής κυριαρχίας των κρατών μελών εκ μέρους της ΕΕ. Η Γερμανία, λόγω χάρη, αναδιοργάνωσε και απλούστευσε τις διαδικασίες σχεδιασμού και έγκρισης του δικτύου μεταφοράς της χώρας με τον Νόμο για την επιτάχυνση της επέκτασης του δικτύου (NABEG). Ο ερωτηθείς φορέας της Γερμανίας φοβάται πλέον ότι δεν υπάρχει συσχέτιση μεταξύ της ΔΣΕ και των εθνικών διαδικασιών. Το βρετανικό κοινοβούλιο εκφράζει επίσης σοβαρές ανησυχίες ότι η ΔΣΕ θα εξαναγκάσει τα κράτη μέλη να ασχοληθούν με προκαθορισμένες υποδομές, διακυβεύοντας ενδεχομένως την ανάπτυξη άλλων εκτεταμένων δικτύων εθνικής σημασίας. Στο πλαίσιο αυτό, η ΔΣΕ θα πρέπει να συνυπολογίζει την ανάπτυξη της εδαφικής συνοχής, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης τόσο εθνικών όσο και περιφερειακών υποδομών.

Επιπλέον, υπάρχουν αμφιβολίες για το κατά πόσον είναι πρακτική η ευρωπαϊκή πρόταση διαχωρισμού της διαδικασίας έγκρισης σε μια διετή διαδικασία που προηγείται της αίτησης και μια ετήσια διαδικασία επίσημης έγκρισης. Σύμφωνα με τον γερμανικό ερωτηθέντα φορέα, οι προτεινόμενοι κανονισμοί θα έπρεπε να περιορίζονται στα απολύτως αναγκαία για την επίτευξη συντονισμού και εναρμόνισης σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι προτεινόμενοι κανονισμοί που υπερβαίνουν τα όρια του άρθρου 171 της ΣΛΕΕ απορρίπτονται.

Ένα άλλο επικριτικό σχόλιο προέρχεται από τον εκπρόσωπο της Conference of Peripheral Maritime Regions (Διάσκεψη των Παράκτιων Περιφερειακών Περιοχών). Αναφέρει ότι η προοπτική του προτεινόμενου κανονισμού ως προς τη ναυσιπλοΐα δεν αντικατοπτρίζει τις πραγματικές ανάγκες βελτίωσης στην περιοχή. Επισημαίνεται ότι η ναυτιλία θα μπορούσε να συμβάλει στη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub>, αλλά το γεγονός αυτό δεν έχει εκτιμηθεί ακόμη δεόντως στο πλαίσιο της πρότασης κανονισμού. Τέλος, σε μια παρατήρηση υπογραμμίζεται το πρόβλημα των προκαθορισμένων έργων που περιλαμβάνονται στην πρόταση και αποκλείουν έργα που βρίσκονται ακόμη πριν από τη φάση της μελέτης σκοπιμότητας.

*Το μέσο «βιώσιμες θαλάσσιες συνδέσεις» θα μπορούσε να αξιοποιήσει την επιτυχία του μοντέλου Ecobonus, να επωφεληθεί από μια αντικειμενική αξιολόγηση του προγράμματος Marco Polo και να υιοθετήσει το πλαίσιο που δημιουργήθηκε από τους νέους περιορισμούς σχετικά με την περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πλοίων. (CPMR, Conference of Peripheral Maritime Regions)*

Τέλος, οι περιφερειακές περιοχές της Ευρώπης δεν θεωρούν το μέσο συναφές. Σύμφωνα με την περιφερειακή κυβέρνηση της Μαδέρας, η ΔΣΕ θα απέκλειε τις περιοχές που δεν συνδέονται με το προτεινόμενο δίκτυο υποδομών.

### 3.2 Συμμετοχή τοπικών και περιφερειακών αρχών

**Ερώτηση:** Περιγράψτε πώς θα συμμετάσχουν οι τοπικές και περιφερειακές αρχές της χώρας σας στη διαδικασία λήψης αποφάσεων (συμπεριλαμβανομένου του αντίκτυπου της ΔΣΕ στις στρατηγικές σας για τον τοπικό σχεδιασμό και την ανάπτυξη).

#### **Σύνοψη των παρατηρήσεων**

Όλες οι δηλώσεις εκφράζουν την ανάγκη συμμετοχής των περιφερειακών και τοπικών αρχών στα έργα που επηρεάζουν την εδαφική τους ανάπτυξη. Ενώ ορισμένοι ερωτηθέντες φάνηκε να αντιλαμβάνονται ότι η συμμετοχή των περιφερειακών και τοπικών αρχών εναπόκειται στην αρμοδιότητα των κρατών μελών, άλλοι απαίτησαν αμεσότερη συμμετοχή στη διαδικασία της ΔΣΕ. Σε ορισμένα κράτη μέλη, η συμμετοχή των τοπικών και περιφερειακών αρχών δεν έχει αποσαφηνιστεί ακόμη, αλλά στα περισσότερα κράτη μέλη η συμμετοχή των ΤΠΑ εξασφαλίζεται βάσει του εθνικού νομικού πλαισίου. Οι ερωτηθέντες φορείς της Ισπανίας παρέχουν λεπτομερή περιγραφή σχετικά με τη συμμετοχή των ΤΠΑ.

Εντούτοις, αναφέρεται ότι η προστιθέμενη αξία που θα μπορούσαν να προσδώσουν οι προτεινόμενες από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή πλατφόρμες διαδρόμων στις οποίες θα πρέπει να συνεργάζονται όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς θα είναι αποτελεσματική μόνο με τη συμμετοχή και των ΤΠΑ αλλά και εθνικών και διεθνών ομίλων.

Γενική κριτική ασκείται εν μέρει όσον αφορά την κεντρική διαχείριση της ΔΣΕ από την Επιτροπή, που δεν παρέχει στις περιφερειακές και τοπικές αρχές τη δυνατότητα να συμμετέχουν στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Οι ερωτηθέντες εξέφρασαν φόβους ότι αυτή η κεντρική διαχείριση θα υπονομεύσει ή θα εξουδετερώσει τις προσπάθειες εδαφικής συνοχής. Υπάρχουν πολλά περιφερειακά και τοπικά έργα υποδομών που τροποποιούν το ΔΕΔ-Μ. Ωστόσο, αυτές οι δραστηριότητες διασύνδεσης δεν λαμβάνονται υπόψη στην παρούσα πρόταση. Επίσης, ο κανονισμός δεν λαμβάνει υπόψη τα εθνικά νομικά πλαίσια (ομοσπονδιακό, περιφερειακό σύστημα) που δεν επιτρέπουν έργα υποδομών άνωθεν επιβολής όπως προβλέπει η πρόταση κανονισμού για τη ΔΣΕ (π.χ. Γερμανία). Αυτό θεωρείται οπισθοδρόμηση στο πλαίσιο της συνολικής προσέγγισης σύμπραξης που χαρακτηρίζει σήμερα την πολιτική συνοχής.

*Η CPMR ζητεί να περιγραφεί με σαφέστερους όρους ο ρόλος των περιφερειακών αρχών σε αυτό το σύστημα διακυβέρνησης. Η CPMR αντιτίθεται στις κεντρικές αποφάσεις κατανομής του προϋπολογισμού και πιστεύει ότι η χορήγηση πριμ βάσει της προθεσμίας των έργων σε μια διαδικασία προσφορών αντιβαίνει στην έννοια της εδαφικής συνοχής και της χρηστής διακυβέρνησης.  
(CPMR, Conference of Peripheral Maritime Regions)*

### **3.3 Συνοχή μεταξύ ΔΣΕ και Διαρθρωτικών Ταμείων και Ταμείου Συνοχής**

***Ερώτηση:** Πώς μπορεί να διασφαλισθεί η συνοχή και η συμβατότητα μεταξύ προγραμμάτων που χρηματοδοτούνται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής και αυτών που χρηματοδοτούνται από τη ΔΣΕ; Ποιος θα είναι ο αντίκτυπος της ΔΣΕ για τα μικρότερης κλίμακας προγράμματα;*

#### **Σύνοψη των παρατηρήσεων**

Η ευρύτερα εκπεφρασμένη ανησυχία των ενδιαφερόμενων φορέων έχει να κάνει με τον επαρκή συντονισμό μεταξύ των διαχειριζόμενων από τη ΔΣΕ ευρωπαϊκών έργων και των χρηματοδοτούμενων από το ΕΤΠΑ εθνικών έργων. Στις περισσότερες παρατηρήσεις είναι φανερό πως οι ανταποκριθέντες αντιλαμβάνονται ότι η ΔΣΕ εστιάζει κυρίως σε μεγαλύτερα έργα και συνεπώς μπορεί εύκολα να συμπληρωθεί από μικρότερα έργα που χρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ. Οι ερωτηθέντες ισχυρίζονται ότι η πρόταση δεν περιγράφει επαρκώς τη διαδικαστική σχέση μεταξύ των έργων της ΔΣΕ και των έργων των Διαρθρωτικών Ταμείων (ΕΤΠΑ). Και το πιο σημαντικό, πρέπει να αποφευχθούν οι αλληλεπικαλύψεις μεταξύ ΕΤΠΑ και ΔΣΕ. Για να αποφευχθεί η διπλή χρηματοδότηση, πρέπει να ορισθούν σαφή κριτήρια. Επίσης, πρέπει να αξιολογηθούν και να προσαρμοστούν όλα τα συστήματα χρηματοδότησης.

Εντούτοις, δεν απολαύουν όλα τα ΚΜ ισότιμης πρόσβασης όσον αφορά τη χρηματοδότηση υποδομών στο πλαίσιο του ΕΤΠΑ. Δεν πρέπει να επιτραπεί να οδηγήσει η έλλειψη χρηματοδότησης μικρότερων και λιγότερο κυρίαρχων έργων σε πλήρη απόρριψη των περιφερειακών έργων υποδομών. Επιπλέον, η επικέντρωση σε δέκα επιλεγμένα κύρια έργα επικρίνεται ως υπερβολικά αυστηρή, παραβλέποντας άλλα εξίσου σημαντικά ζητήματα στην Ευρώπη. Εκφράστηκαν ανησυχίες ότι τα μικρότερα έργα που δεν σχετίζονται με τους δέκα διαδρόμους θα υποβαθμιστούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

*Η ΔΣΕ είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε να συνδέει περιφέρειες, αλλά τελεί υπό την κεντρική διαχείριση της Επιτροπής. Δεδομένων των διαφόρων συστημάτων διαχείρισης (κεντρική διαχείριση ΔΣΕ και περιφερειακή διαχείριση ΕΤΠΑ, ΤΣ), θα καταστεί ιδιαίτερα δύσκολη η ανάπτυξη συμβατών έργων. Δεν υπάρχει καμία σχέση μεταξύ της ΔΣΕ και του κοινού πλαισίου στρατηγικής για τη συνοχή. (Convention of Scottish Local Authorities (COSLA))*

### **3.4 Αντίκτυπος της ΔΣΕ στον δημόσιο προϋπολογισμό**

***Ερώτηση:** Ποιος αναμένετε να είναι ο αντίκτυπος της πρότασης ΔΣΕ στον δημόσιο προϋπολογισμό σας και στη χρήση άλλων εθνικών και ενωσιακών κονδυλίων;*

#### **Σύνοψη των παρατηρήσεων**

Η μέση συνεισφορά συγχρηματοδότησης της ΔΣΕ για τα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα δεν υπερβαίνει το 30%. Το γεγονός αυτό οδηγεί στο

συμπέρασμα ότι η πρόταση της ΔΣΕ δεν θα διαδραματίσει μείζονα ρόλο στους εθνικούς προϋπολογισμούς.

*Ενώ οι επενδύσεις στους τομείς των ΤΠΕ και της ενέργειας αυξάνονται σημαντικά, πιστεύουμε ότι στο κομμάτι των μεταφορών δεν θα σημειωθεί μεγάλη αλλαγή ως προς την τρέχουσα κατάσταση όσον αφορά τις τοπικές και περιφερειακές αρχές. (Convention of Scottish Local Authorities (COSLA))*

Οι ερωτηθέντες από την ΕΕ-15 θεωρούν κατά κύριο λόγο ότι η ΔΣΕ αποτελεί ευκαιρία για τη λήψη πρόσθετων πόρων για τις υποδομές. Ορισμένοι από τους ερωτηθέντες είναι της άποψης ότι η ΔΣΕ αποτελεί απλώς μέσο που απευθύνεται στα κράτη μέλη της ΕΕ-15 τα οποία είναι σε θέση να συγχρηματοδοτήσουν τέτοιου είδους επενδύσεις υποδομών, ενώ τα κράτη μέλη της ΕΕ-12 αντιμετωπίζουν σοβαρές δυσκολίες όσον αφορά τη συγχρηματοδότηση των εν λόγω έργων υποδομών λόγω δημοσιονομικών περιορισμών.

*Ο αντίκτυπος της πρότασης ΔΣΕ στους εθνικούς προϋπολογισμούς θα είναι περιορισμένος για τα ΚΜ που διαθέτουν υποδομές υψηλών προδιαγραφών. (City Hall Łódź)*

Η ΔΣΕ θεωρείται ένδειξη μετάβασης σε κεντρικό συντονισμό των Ταμείων Συνοχής που θα μπορούσε δυνητικά να αυξήσει τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι περιφέρειες ως προς τη συμμετοχή τους στη διαδικασία. Το ΤΣ αποτελεί σημαντικό χρηματοδοτικό μέσο για τα «νέα κράτη μέλη». Οι προτεινόμενοι διάδρομοι ΔΣΕ και η κατανομή ύψους 10 δις. ευρώ από το ΤΣ θεωρείται άνωθεν οδηγία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που περιορίζει την ευελιξία των κρατών μελών στο στάδιο των διαπραγματεύσεων.

*Από τα 34 δις. από το Ταμείο Συνοχής που προορίζονται για τη χρηματοδότηση των ΔΕΔ-Μ, 10 δις. θα κατανεμηθούν με την ίδια διαδικασία που θα χρησιμοποιείται για τη ΔΣΕ, συγκεκριμένα βάσει προκηρύξεων υποβολής προγραμμάτων που θα διοργανώνει η Επιτροπή. Δεδομένων των ανωτέρω κινδύνων, δεν θα παρεχόταν προτεραιότητα στα πλέον διαρθρωτικά έργα, αλλά στα έργα που είναι πιθανότερο να ολοκληρωθούν γρήγορα. Μια τέτοιου είδους αλλαγή στους κανονισμούς μπορεί να θεωρηθεί οπισθοδρόμηση όσον αφορά τη συνολική προσέγγιση των συμπράξεων. (CPMR, Conference of Peripheral Maritime Regions)*

Επιπλέον, η θέση σε προτεραιότητα των προτεινόμενων διαδρόμων ΔΕΔ μπορεί ενίοτε να αποτελέσει εμπόδιο για την υλοποίηση πιο πιεστικών έργων υποδομών των ΚΜ. Τα χρονοδιαγράμματα παράδοσης των έργων ΔΣΕ πρέπει να είναι πιο ευέλικτα. Ενδέχεται να σημειωθούν προβλήματα όταν τα χρονοδιαγράμματα των έργων της πρότασης δεν συνάδουν με τον εθνικό σχεδιασμό.

*Η δημιουργία μιας νέας διευκόλυνσης θα επιφέρει κεντρικότερη διαχείριση των πόρων, δυσχεραίνοντας την άμεση πρόσβαση των περιφερειών στους πόρους (Office of the Marshal of the Pomorskie Voivodship)*

*Οι προτεραιότητες ΔΣΕ ενδέχεται να αποτελέσουν εμπόδιο για τη θέση σε προτεραιότητα των έργων των κρατών μελών. Ως εκ τούτου, το χρονοδιάγραμμα πρέπει να είναι πιο ευέλικτο από ό,τι υποδεικνύεται στην πρόταση. Μια κάποια ευελιξία μπορεί να επιτευχθεί με τη θέσπιση κατευθυντήριων γραμμών αντί κανονισμού, όπως συνέβη με τα προηγούμενα έργα ΔΕΔ-Μ. (Rail Network)*

Με την πρόταση της συμμετοχής ιδιωτικών επενδύσεων σε έργα ΔΕΔ-Μ εγείρεται και ένα άλλο ζήτημα. Οι ερωτηθέντες εξέφρασαν σοβαρές αμφιβολίες ως προς το κατά πόσον ο μηχανισμός θα παράσχει το οικονομικά ασφαλές περιβάλλον που απαιτείται για τη συμμετοχή επενδυτών.

Γενικά, το αναμενόμενο θα ήταν οποιαδήποτε εκτίμηση έργου αναφορικά με τη χρηματοδότηση να είχε ως βασικό στόχο να αποδείξει μια ισχυρή επιχειρηματική ευκαιρία και απόδοση επενδύσεων πριν από την έναρξη της υλοποίησης οποιονδήποτε υποδομών σχετικά με το έργο. Δεν είναι σαφές κατά πόσον η χρηματοδότηση από τη ΔΣΕ θα απαιτούσε οποιοδήποτε επίπεδο απόδοσης επενδύσεων και, ακόμη, εάν θα απαιτείται να αποδεικνύεται η αξία των προτεινόμενων έργων πριν από τη συμπερίληψη οποιουδήποτε έργου στον κατάλογο.

*Είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη οι επιμέρους δυνατότητες και ικανότητες των τοπικών επιχειρηματιών και επιχειρήσεων (EGTC UTTS Hungary)*

### **3.5 Συνέπειες στις δημόσιες συμβάσεις και στις κρατικές ενισχύσεις**

*Ερώτηση: Μπορείτε να εντοπίσετε δυνητικές συνέπειες στους κανόνες περί δημοσίων συμβάσεων και στις κρατικές ενισχύσεις;*

#### **Σύνοψη των παρατηρήσεων**

Οι περισσότερες απαντήσεις αναφέρουν ότι δεν παρατηρούνται αντιφάσεις ή συνέπειες στις διαδικασίες δημοσίων συμβάσεων. Εντούτοις, όπως δήλωσε το Office of the Marshal of the Pomorskie Voivodship (Γραφείο Επάρχου του Βοεβοδάτου της Πομερανίας) στην περίπτωση των διεθνικών έργων, οι διαφορές μεταξύ των νομικών συστημάτων των κρατών μελών θα μπορούσαν να επιφέρουν σημαντικά εμπόδια όσον αφορά τις κοινές επενδύσεις. Η διαδικασία δημοσίων συμβάσεων αναθεωρείται επί του παρόντος και υπάρχουν ανησυχίες ότι ορισμένες νέες διαδικασίες δημοσίων συμβάσεων ενδέχεται να εντείνουν την πολυπλοκότητα.

*Υπάρχουν φόβοι ότι η ΔΣΕ θα οδηγήσει σε μια αναθεωρημένη διαδικασία δημοσίων συμβάσεων ειδικά σχεδιασμένη για το συγκεκριμένο μέσο. Έχουν εκφραστεί αρνητικά σχόλια όσον αφορά συγκεκριμένες διαδικασίες δημοσίων συμβάσεων για συγκεκριμένες εργασίες (π.χ. πράσινες δημόσιες συμβάσεις). Το γεγονός αυτό κατακερματίζει την προσέγγιση των δημοσίων συμβάσεων και επιφέρει διοικητικό φόρτο. (Convention of Scottish Local Authorities (COSLA))*

### **3.6 Προκλήσεις και ευκαιρίες για τις διασυνοριακές περιφέρειες**

*Ερώτηση: Ποιες προκλήσεις και ποιες ευκαιρίες ενέχει η ΔΣΕ για τις διασυνοριακές περιφέρειες (συμπεριλαμβανομένης της ενδεχόμενης χρήσης ΕΟΕΣ);*

#### **Σύνοψη των παρατηρήσεων**

Γενικά, η ΔΣΕ αναγνωρίζεται ως μέσο που στηρίζει τη διασυνοριακή συνδεσιμότητα. Το γεγονός ότι η ΔΣΕ προβλέπει την ανάγκη στήριξης των διασυνοριακών συνδέσεων υποδομών εκτιμάται ευρέως. Οι συνδέσεις στον τομέα των μεταφορών είναι ζωτικής σημασίας προκειμένου να είναι σε θέση οι διασυνοριακές περιφέρειες να ξεπεράσουν τα μειονεκτήματα της γεωγραφικής τους κατάστασης, τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

*Η ΔΣΕ τυγχάνει θερμής υποστήριξης όχι μόνο από τις διασυνοριακές περιφέρειες αλλά και από τις θαλάσσιες περιοχές. Και η κυβέρνηση της Σκωτίας και οι τοπικές αρχές ακτοφυλακής της Βόρειας Θάλασσας βλέπουν τη ΔΣΕ ως ένα πιθανό μέσο ανάπτυξης τόσο των συνδέσεων δικτύου με την Ευρώπη όσο και της εγχώριας παραγωγής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές με εμφανή αντίκτυπο στην τοπική οικονομική ευημερία. (Convention of Scottish Local Authorities (COSLA))*

Τα διασυνοριακά έργα εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από περιφερειακούς και τοπικούς φορείς. Ως εκ τούτου, είναι ακόμη πιο απαραίτητη η συμμετοχή τους στο συγκεκριμένο θέμα. Επί του παρόντος, δεν προβλέπεται τέτοια συμμετοχή σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι ΕΟΕΣ στην Ουγγαρία, παραδείγματος χάρη, δεν διαθέτουν προϋπολογισμό για τη συμμετοχή στη διαδικασία σχεδιασμού και αξιολόγησης έργων σχετικά με το ΔΕΔ-Μ. Προβληματισμό προκαλεί επίσης εν προκειμένω η έλλειψη εμπειρίας και γνώσεων για τη συγκρότηση των δομών που απαιτούνται για την υλοποίηση διασυνοριακών έργων.

*Οι διασυνοριακές περιφέρειες μπορούν να καταστούν όμηροι της έλλειψης συμφωνίας μεταξύ των κρατών μελών για κοινά έργα. Η ΔΣΕ δεν προβλέπει τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την αποφυγή του κινδύνου αυτού, αλλά απομακρύνει πόρους του Ταμείου Συνοχής από τις διασυνοριακές περιφέρειες. (Lithuanian Association of Local Authorities)*

## 4 Συμπεράσματα

Οι υποβληθείσες δηλώσεις μπορούν να χωριστούν σε διάφορες ομάδες ενδιαφέροντος. Πρώτον, υπάρχουν οι τοπικές και περιφερειακές αρχές και οι εκπρόσωποί τους· δεύτερον, οι εδαφικές συνεργασίες· τρίτον, οι εκπρόσωποι ενδιαφερόμενων φορέων, όπως τα δίκτυα λιμένων. Η δεύτερη διαφορά εντοπίζεται μεταξύ των οργανισμών και των αρχών που εδρεύουν στην Ισπανία και την Πορτογαλία οι οποίοι υποστηρίζουν θερμά τη ΔΣΕ και των κεντρικών ευρωπαϊκών ΚΜ και οργανισμών που επικρίνουν τη διαδικασία άνωθεν επιβολής της ΔΣΕ. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να εξαχθεί κανένα γενικό συμπέρασμα, πέραν του ότι τα κράτη μέλη της ΕΕ-15 θεωρούν πράγματι ότι η ΔΣΕ αντιπροσωπεύει μια επιπλέον ευκαιρία χρηματοδότησης των υποδομών και τα κράτη μέλη της ΕΕ-12 ανησυχούν ότι η ΔΣΕ θα έρθει σε σύγκρουση με άλλες, πιο πιεστικές ανάγκες των περιφερειών.

Μία άλλη, όχι τόσο έντονη ανησυχία, είναι η προστασία της αρχής της επικουρικότητας. Η αρχή της επικουρικότητας ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση: *Στους τομείς που δεν υπάγονται στην αποκλειστική της αρμοδιότητα, η Κοινότητα δρα σύμφωνα με την αρχή επικουρικότητας, μόνον εάν και στο βαθμό που οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης είναι αδύνατον να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται συνεπώς, λόγω των διαστάσεων ή των αποτελεσμάτων της προβλεπόμενης δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο. Η δράση της Κοινότητας δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων της παρούσας συνθήκης.*<sup>4</sup> Στο πλαίσιο αυτό, οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για κεντρικά έργα θεωρείται ότι ακολουθούν υπερβολικά άνωθεν προσέγγιση, διακυβεύοντας την αρχή της επικουρικότητας εάν ο ρόλος του συντονιστή διαδρόμου επέτρεπε την καθοδήγηση των ΚΜ ως προς τις αποφάσεις τους για έργα υποδομής.

Οι παρατηρήσεις που ελήφθησαν, ωστόσο, μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- Ο προκαθορισμός διαδρόμων υποδομών θεωρείται κρίσιμος, καθώς παρακωλύουν την ανάπτυξη άλλων, πιο πιεστικών έργων.
- Η συμμετοχή περιφερειακών και τοπικών φορέων στην πλατφόρμα διαδρόμων κρίνεται απαραίτητη, αλλά δεν προβλέπεται στήριξη για τους εδαφικούς ομίλους και άλλους αντιπροσώπους στην πρόταση.
- Η συμβατότητα της ΔΣΕ και του ΕΤΠΑ ενδέχεται να προσδώσει αξία. Ωστόσο, δεν είναι ακόμη σαφές πώς θα συνδεθούν αποτελεσματικά αυτά

---

<sup>4</sup> Ευρωπαϊκή Ένωση (2006), Ενοποιημένη απόδοση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Άρθρο 5



τα δύο μέσα. Το γεγονός αυτό εγείρει ανησυχίες για αλληλεπικαλύψεις και υπονόμηση των έργων του ΕΤΠΑ.

- Η κατανομή 10 δισ. ευρώ στη ΔΣΕ προβληματίζει ιδιαίτερα τα νέα κράτη μέλη. Πολλές τοπικές και περιφερειακές αρχές εξέφρασαν φόβους για συγκρούσεις μεταξύ της πρότασης έργων σε εθνικό επίπεδο και έργων των προτεινόμενων διαδρόμων.
- Η υλοποίηση διασυνοριακών έργων τυγχάνει γενικά μεγάλης εκτίμησης. Και πάλι, δεν έχει αποσαφηνιστεί η πραγματική υλοποίηση βάσει διαφορετικών νομικών συστημάτων ούτε η διαδικασία και η συμμετοχή ενδιαφερόμενων φορέων.
- Στις περισσότερες δηλώσεις δεν παρατηρούνται αντιφάσεις με τις διαδικασίες δημοσίων συμβάσεων.

Σε γενικές γραμμές, οι δηλώσεις τονίζουν ότι η διαδικασία σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής της ΔΣΕ δεν έχει αποσαφηνιστεί ακόμη αρκετά (ιδίως όσον αφορά τα διασυνοριακά έργα). Το γεγονός αυτό καθιστά επίσης αναγκαία την ύπαρξη μεγαλύτερης προσαρμογής μεταξύ των στόχων της ΕΚ και των συμφερόντων των ΚΜ στον τομέα αυτόν. Οι παρατηρήσεις υποδεικνύουν ποιοι στόχοι των ΚΜ πληρούνται στην πρόταση και ποιες χώρες αντιμετωπίζουν δυσκολίες όσον αφορά την προσαρμογή των προτεινόμενων έργων στους εθνικούς και περιφερειακούς τους στόχους. Παραδείγματος χάρη, η Ισπανία και η Πορτογαλία δεν έχουν καθώς φαίνεται άλλες αντιρρήσεις ως προς την πρόταση και αναμένουν η ΔΣΕ να στηρίξει τον εθνικό και περιφερειακό προϋπολογισμό υποδομών των χωρών τους. Οι παρατηρήσεις της Ουγγαρίας, της Γερμανίας και της Πολωνίας δείχνουν ωστόσο ότι φοβούνται πως η διαδικασία λήψης αποφάσεων θα θέσει σε κίνδυνο την εθνική και περιφερειακή τους αυτονομία.

## 5 Έγγραφα αναφοράς

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2011), Πρόταση Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σύσταση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», 2011/0302(COD), COM(2011) 665, Βρυξέλλες, 19.10.2011

## 6 Ερωτηθέντες

A/A	Όνομασία	Χώρα	Δίκτυο	Τύπος ερωτηθέντα
1.	Netwerkstad Twente	Κάτω Χώρες	ΔΠΕ	Περιφερειακό δίκτυο
2.	Ανεξάρτητος σύμβουλος (ιδρυτικό μέλος EGTC UTTS, BEFA)	Ουγγαρία	ΕΟΕΣ	Εδαφική συνεργασία
3.	Region of Marche (Italy)	Ιταλία	ΔΠΕ	Περιφερειακή αρχή
4.	Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial Galicia-Norte de Portugal	Πορτογαλία	ΕΟΕΣ	Εδαφική συνεργασία
5.	Valencian autonomous government, Directorate-general for transport and logistics	Ισπανία	ΔΠΕ	Περιφερειακή αρχή
6.	Consejo de camaras de comercio de la Comunidad Valenciana	Ισπανία	Προς επιβεβαίωση	Περιφερειακή αρχή
7.	City Hall Łódź	Πολωνία	ΔΠΕ	Τοπική αρχή
8.	Planning Department, Office of the Provincial Government of Styria,	Αυστρία	ΔΠΕ	Περιφερειακή αρχή
9.	Autonomous Community of Galicia	Ισπανία	ΔΠΕ	Περιφερειακή αρχή
10.	Extremadura Assembly	Ισπανία	ΔΠΕ	Περιφερειακή αρχή
11.	Office of the Marshal of the Pomorskie Voivodship	Πολωνία	ΔΠΕ	Περιφερειακή αρχή
12.	City of Vienna	Αυστρία	ΔΠΕ	Τοπική αρχή
13.	Governo Regional da Madeira	Πορτογαλία	Προς επιβεβαίωση (το κοινοβούλιο είναι μέλος του ΔΠΕ)	Περιφερειακή αρχή
14.	Urban Community of Brest Métropole Océane	Γαλλία	Προς επιβεβαίωση	Τοπική αρχή
15.	Lithuanian Association of Local Authorities	Λιθουανία	ΔΠΕ	Τοπική αρχή
16.	Association of European Border Regions (AEBR)	Διεθνής οργανισμός	ΔΠΕ	Εδαφική συνεργασία
17.	UTTS EGTC	Ουγγαρία	ΕΟΕΣ	Εδαφική συνεργασία
18.	Convention of Scottish Local Authorities	Ηνωμένο Βασίλειο	ΔΠΕ	Τοπική αρχή
19.	Conference of Peripheral Maritime Regions (CPMR)	Διεθνής οργανισμός	Προς επιβεβαίωση	Εδαφική συνεργασία
20.	Valencian Regional Government	Ισπανία	ΔΠΕ	Περιφερειακή αρχή
21.	FEPORIS – Institute for Port-related Studies and Cooperation	Ισπανία	Προς επιβεβαίωση	Άλλοι δημόσιοι οργανισμοί
22.	Alicante Port Authority	Ισπανία	Προς επιβεβαίωση	Άλλοι δημόσιοι οργανισμοί
23.	Valencia Port Authority	Ισπανία	Προς επιβεβαίωση	Άλλοι δημόσιοι οργανισμοί
24.	Castellón Port Authority	Ισπανία	Προς επιβεβαίωση	Άλλοι δημόσιοι οργανισμοί
25.	Ministry of Baden-Württemberg	Γερμανία	ΔΠΕ	Περιφερειακή αρχή
26.	Rail Network	Ηνωμένο Βασίλειο	Προς επιβεβαίωση	Θεματικό δίκτυο

27.	Region of Murcia. Department for Public Works and Land-Use Planning: General Secretariat/Directorate-General for Transport and Ports	Ισπανία	Προς επιβεβαίωση	Περιφερειακή αρχή
28.	Marshall's Office of Wielkopolska Region	Πολωνία	Προς επιβεβαίωση	Περιφερειακή αρχή
29.	Region of Warmia and Mazury	Πολωνία	Προς επιβεβαίωση	Περιφερειακή αρχή
30.	EGTC Eurometropolis	Κάτω Χώρες	ΕΟΕΣ	Εδαφική συνεργασία
31.	Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco	Ισπανία	ΔΠΕ	Περιφερειακή αρχή