



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας
και Οικονομικών

Γενική Γραμματεία Εταιρικού Συμφώνου
Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ)
Γεν. Διεύθυνση Θεσμικής και Επιχειρησιακής
Υποστήριξης ΕΣΠΑ (ΓΔΘΕΥ)
Ειδική Υπηρεσία Κρατικών Ενισχύσεων και
Χρηματοδοτικών Εργαλείων (ΕΥΚΕ-ΧΕ)

ΕΥΚΕ-ΧΕ: 1142

Ταχ. Δ/ση : Νίκης 10, Σύνταγμα
Ταχ. Κώδικας : 105 63, Αθήνα
Πληροφορίες : Α. Δρακάτου
Τηλέφωνο : 210 3742071
Fax : 210 3742063
Email : stateaid_unit@minfin.gr

Προς : Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης
Προγράμματος «Μεταφορές»
2021-2027
Κόνιαρη 15, 114 71 Αθήνα
(ηλεκτρονικά)
e-mail: fpageorgiou@mou.gr,
dpallas@mou.gr, amavrona@mou.gr

ΘΕΜΑ: Διατύπωση γνώμης σχετικά με το σχέδιο Πρόσκλησης Υποβολής Προτάσεων με τίτλο «Ανάπτυξη προαστιακού Σιδηροδρομικού Δικτύου εκτός ΔΕΔ-Μ»

Σχετ. : Το από 3-9-2025 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Υπηρεσίας σας με θέμα «σχέδιο πρόσκλησης και λίστα περί ύπαρξης ή μη ΚΕ προς γνωμοδότηση - Ανάπτυξη του προαστιακού σιδηρόδρομου Δυτικής Θεσσαλονίκης» (αρ. πρωτ. εισ. ΥΠΕΘΟΟ 152105/ΕΥΚΕ-ΧΕ 1142/3-9-2025)

Σε συνέχεια του ανωτέρω σχετικού, υποβλήθηκε στην Υπηρεσία μας σχέδιο Πρόσκλησης Υποβολής Προτάσεων με τίτλο «Ανάπτυξη προαστιακού Σιδηροδρομικού Δικτύου εκτός ΔΕΔ-Μ» με κωδικό 3.1.1, λίστα ελέγχου ύπαρξης κρατικής ενίσχυσης και λοιπά συνοδευτικά έγγραφα και ζητούνται οι απόψεις της Υπηρεσίας αναφορικά με την ύπαρξη ή μη στοιχείων κρατικής ενίσχυσης. Λαμβάνοντας υπόψη το θεσμικό πλαίσιο των Κρατικών Ενισχύσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όσον αφορά στην υπαγωγή ή μη στο καθεστώς των Κρατικών Ενισχύσεων των εν λόγω δράσεων, σημειώνονται τα εξής:



Με τη συγχρηματοδότηση
της Ευρωπαϊκής Ένωσης



1. Σύμφωνα με το περιεχόμενο του σχεδίου πρόσκλησης, η δράση περιλαμβάνει **επενδύσεις ανάπτυξης / αναβάθμισης του υπεραστικού / προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου σε περιφερειακό επίπεδο**, με κύρια στόχευση την ανάπτυξη ασφαλούς, συνεκτικού, πολυτροπικού και διαλειτουργικού συστήματος μεταφορών υψηλής ποιότητας, στο πλαίσιο του Πεδίου Παρέμβασης 099 – Άλλοι νέοι ή αναβαθμισμένοι σιδηρόδρομοι – ηλεκτρικοί / μηδενικών εκπομπών.

Στο πλαίσιο της Δράσης 3.1. και με γνώμονα τη συμβολή των υλοποιούμενων παρεμβάσεων στον Ειδικό Στόχο 3.ii, προβλέπεται ενδεικτικά η **ανάπτυξη του προαστιακού σιδηρόδρομου Δυτικής Θεσσαλονίκης**.

Η Δράση έχει εκτιμηθεί ότι συμμορφώνεται με την Αρχή DNSH σύμφωνα με το προσέκιο 10 του ΚΚΔ 2021/1060.

Προγραμματικές δεσμεύσεις

Ειδικά για την ανάπτυξη του δικτύου προαστιακού σιδηροδρόμου θα ληφθεί υπόψη η ολιστική προσέγγιση που θα περιλαμβάνει συνεργασία παρόχου σιδηροδρομικού έργου, ΟΤΑ και τοπικών φορέων ώστε να διασφαλισθεί η κατάλληλη συχνότητα δρομολογίων, η διασύνδεση του προαστιακού με άλλα ΜΜΜ, επαρκής και ασφαλής χώρος στάθμευσης, άλλες χρήσεις αναγκαίες για την προσέλκυση των χρηστών (εμπορικές / πολιτιστικές χρήσεις).

Επίσης, για τα νέα έργα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα σχετικά ορόσημα και οι σχετικοί στόχοι που περιλαμβάνονται στην εκτελεστική απόφαση του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 2021, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί και ισχύει, για την εφαρμογή του Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.

Δυνητικός δικαιούχος των πράξεων είναι οι Σιδηρόδρομοι Ελλάδας Μ.Α.Ε. Η συγχρηματοδοτούμενη δημόσια δαπάνη που διατίθεται για την ένταξη πράξεων με την πρόσκληση ανέρχεται σε 15.000.000 €.

2. Η έννοια των κρατικών ενισχύσεων συνδέεται κατά κανόνα με την έννοια της οικονομικής δραστηριότητας. Ειδικότερα, σύμφωνα με το σημείο 6 της Ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2016/C 262/01), οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις εφαρμόζονται μόνο όταν ο δικαιούχος του μέτρου είναι «*επιχείρηση*». Στο σημείο 7 της ανωτέρω αναφερόμενης Ανακοίνωσης διευκρινίζεται ότι, όπως έχει επανειλημμένα ορίσει το Δικαστήριο, επιχειρήσεις είναι οι «*οντότητες που ασκούν οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από τα νομικά καθεστώς που τις διέπει και τον τρόπο χρηματοδότησής τους*».

Συνεπώς, ο χαρακτηρισμός μιας συγκεκριμένης οντότητας ως επιχείρησης εξαρτάται αποκλειστικά από τη φύση των δραστηριοτήτων που ασκεί. Μεταξύ άλλων, ο χαρακτηρισμός μιας οντότητας ως επιχείρησης συνδέεται πάντα με συγκεκριμένη δραστηριότητα. Μια οντότητα που ασκεί τόσο οικονομικές όσο και μη οικονομικές δραστηριότητες πρέπει να θεωρείται επιχείρηση μόνο σε σχέση με τον πρώτο τύπο δραστηριοτήτων. Για να γίνει διάκριση μεταξύ οικονομικών και μη οικονομικών δραστηριοτήτων, το Δικαστήριο έχει επανειλημμένα αποφανθεί ότι κάθε δραστηριότητα που συνίσταται στην παροχή αγαθών και υπηρεσιών στην αγορά αποτελεί οικονομική δραστηριότητα.



3. Στο σημείο 201 της ανωτέρω Ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης διευκρινίζεται ότι, «*Η δημόσια χρηματοδότηση πολλών υποδομών θεωρείτο παραδοσιακά ότι δεν ενέπιπτε στους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, δεδομένου ότι η κατασκευή και η λειτουργία τους θεωρείτο ότι αποτελούσαν γενικά μέτρα δημόσιας πολιτικής και όχι οικονομική δραστηριότητα. Ωστόσο, πιο πρόσφατα, διάφοροι παράγοντες όπως η απελευθέρωση των αγορών, οι ιδιωτικοποιήσεις, η ενοποίηση της αγοράς και η τεχνολογική πρόοδος έχουν διευρύνει το φάσμα δυνατοτήτων για την εμπορική εκμετάλλευση των υποδομών.*».

Σύμφωνα με το σημείο 211 της ίδιας Ανακοίνωσης, «Υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες ορισμένες **υποδομές δεν αντιμετωπίζουν άμεσο ανταγωνισμό** από άλλες υποδομές του ίδιου τύπου ή άλλες υποδομές διαφορετικού τύπου που προσφέρουν υπηρεσίες με σημαντικό βαθμό υποκατάστασης, ή άμεσα με τις εν λόγω υπηρεσίες. Η απουσία άμεσου ανταγωνισμού μεταξύ υποδομών είναι πιθανότερη στην περίπτωση υποδομών δικτύου με ευρεία γεωγραφική κάλυψη που αποτελούν φυσικά μονοπώλια, δηλαδή για τις οποίες θα ήταν οικονομικά ασύμφορη η δημιουργία δεύτερης τέτοιας υποδομής. Ομοίως, μπορεί να υπάρχουν τομείς στους οποίους η ιδιωτική χρηματοδότηση για την κατασκευή υποδομών είναι αμελητέα. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο επηρεασμός των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών ή η στρέβλωση του ανταγωνισμού αποκλείεται κανονικά σε σχέση με την κατασκευή υποδομών στις περιπτώσεις όπου ταυτόχρονα i) μια υποδομή συνήθως δεν αντιμετωπίζει άμεσο ανταγωνισμό, ii) η ιδιωτική χρηματοδότηση είναι αμελητέα στον εν λόγω τομέα και στο οικείο κράτος μέλος και iii) η υποδομή δεν είναι σχεδιασμένη να ευνοεί επιλεκτικά μια συγκεκριμένη επιχείρηση ή κλάδο αλλά παρέχει οφέλη για την κοινωνία στο σύνολό της.».

Ακολουθώντας, στο σημείο 219 της εν λόγω Ανακοίνωσης αναφέρεται ότι «Ενώ η λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής μπορεί να αποτελεί οικονομική δραστηριότητα¹, η κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής η οποία διατίθεται σε δυνητικούς χρήστες με ισότιμους και άνευ διακρίσεων όρους —σε αντίθεση με τη λειτουργία της υποδομής— συνήθως πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο σημείο 211 και, επομένως, η χρηματοδότησή της τυπικά δεν επηρεάζει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών ούτε νοθεύει τον ανταγωνισμό. Για να διασφαλιστεί ότι το σύνολο της χρηματοδότησης ενός συγκεκριμένου έργου δεν υπόκειται στους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, τα κράτη μέλη πρέπει επίσης να διασφαλίζουν ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που ορίζονται στο σημείο 212. Το ίδιο σκεπτικό ισχύει και για τις επενδύσεις σε σιδηροδρομικές γέφυρες, σιδηροδρομικές σήραγγες και υποδομές αστικών μεταφορών.».

Επισημαίνεται ότι στο σημείο 212 καθορίζεται ότι «Προκειμένου το σύνολο της δημόσιας χρηματοδότησης ενός συγκεκριμένου έργου να μην εμπίπτει στους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, τα κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίσουν ότι η χρηματοδότηση που παρέχεται για την κατασκευή των υποδομών στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο σημείο 211 δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για διεπιδότηση ή για έμμεση επιδότηση άλλων οικονομικών

¹ Σύμφωνα με σχετική υποσημείωση στο συγκεκριμένο σημείο της Ανακοίνωσης, η παρατήρηση αυτή ισχύει με την επιφύλαξη του ερωτήματος κατά πόσον τυχόν πλεονέκτημα που χορηγείται στον φορέα εκμετάλλευσης της υποδομής από το κράτος συνιστά κρατική ενίσχυση. Για παράδειγμα, εάν η λειτουργία της υποδομής υπόκειται σε νομικό μονοπώλιο και έχει αποκλειστεί ο ανταγωνισμός για την αγορά λειτουργίας της υποδομής, ένα πλεονέκτημα που παρέχεται από το κράτος στον φορέα εκμετάλλευσης της υποδομής δεν μπορεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και ως εκ τούτου, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση. Αν ο ιδιοκτήτης ή ο φορέας εκμετάλλευσης δραστηριοποιείται σε άλλη απελευθερωμένη αγορά, θα πρέπει, προκειμένου να αποφευχθεί η διεπιδότηση, να διατηρεί ξεχωριστούς λογαριασμούς, να επιμερίζει τις δαπάνες και τα έσοδα με τον κατάλληλο τρόπο και να διασφαλίζει ότι η δημόσια χρηματοδότηση δεν στηρίζει άλλες δραστηριότητες.

δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας της υποδομής. Η διεπιδότηση μπορεί να αποκλειστεί εφόσον διασφαλιστεί ότι ο ιδιοκτήτης της υποδομής δεν ασκεί οποιαδήποτε άλλη οικονομική δραστηριότητα ή —αν ο ιδιοκτήτης της υποδομής ασκεί οποιαδήποτε άλλη οικονομική δραστηριότητα— με την τήρηση ξεχωριστών λογαριασμών, τον κατάλληλο επιμερισμό των δαπανών και των εσόδων και με τη διασφάλιση ότι η δημόσια χρηματοδότηση δεν στηρίζει άλλες δραστηριότητες. Η απουσία έμμεσων ενισχύσεων, ιδίως στον φορέα εκμετάλλευσης της υποδομής, μπορεί να διασφαλιστεί, για παράδειγμα, με τη διεξαγωγή διαγωνισμού για τη λειτουργία της υποδομής.».

4. Στο «Infrastructure Analytical Grid for Railway, Metro and Local Transport Infrastructure» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το οποίο αφορά, μεταξύ άλλων, τη χρηματοδότηση της κατασκευής, συντήρησης και λειτουργίας σιδηροδρομικών υποδομών, αναφέρεται ότι η σιδηροδρομική υποδομή είναι τυπική περίπτωση φυσικού μονοπωλίου καθώς, στο βαθμό που είναι διαθέσιμη στους δυνητικούς χρήστες με ισότιμους και άνευ διακρίσεων όρους και στην περίπτωση που η ιδιωτική χρηματοδότηση για την κατασκευή υποδομών είναι αμελητέα, η δημόσια χρηματοδότηση της κατασκευής σιδηροδρομικής υποδομής συνήθως δεν επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, ούτε στρεβλώνει τον ανταγωνισμό. Αντίθετα, η λειτουργία σιδηροδρομικής υποδομής, για παράδειγμα από τον εσωτερικό πάροχο υπηρεσιών μεταφοράς μιας τοπικής αρχής ή από ένα τρίτο φορέα παροχής υπηρεσιών μεταφοράς, συνιστά σε πολλές περιπτώσεις οικονομική δραστηριότητα, στην οποία εφαρμόζονται οι κανόνες των κρατικών ενισχύσεων.

Στο ίδιο έγγραφο επισημαίνεται ότι **τα σιδηροδρομικά δίκτυα συνήθως συνιστούν φυσικά μονοπώλια** που δεν βρίσκονται σε ανταγωνισμό με άλλες υποδομές της ίδιας φύσης, καθώς η δημιουργία τέτοιας δεύτερης υποδομής θα ήταν οικονομικά ασύμφορη και η ιδιωτική χρηματοδότηση για την κατασκευή τέτοιας υποδομής είναι συνήθως αμελητέα. Ακολούθως αναφέρεται ότι η κατασκευή τέτοιας σιδηροδρομικής υποδομής συνήθως πληροί τις προϋποθέσεις του 211 της Ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης (βλέπε παρ. 3 ανωτέρω) και η χρηματοδότησή της συνεπώς δεν στρεβλώνει τον ανταγωνισμό και δεν επηρεάζει της συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Ωστόσο, η προϋπόθεση αναφορικά με την αμελητέα ιδιωτική χρηματοδότηση για τη σιδηροδρομική υποδομή πρέπει να εξετάζεται σε επίπεδο Κράτους Μέλους και όχι σε περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο.

Παράλληλα, προκειμένου το σύνολο της δημόσιας χρηματοδότησης για την κατασκευή συγκεκριμένης σιδηροδρομικής υποδομής να μην εμπίπτει στους κανόνες κρατικών ενισχύσεων, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι η χρηματοδότηση για την κατασκευή της υποδομής δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για διεπιδότηση ή για έμμεση επιδότηση άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας της υποδομής, λαμβάνοντας υπόψη τα αναφερόμενα στο σημείο 212 της Ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης (βλέπε παρ. 3 ανωτέρω).

5. Λαμβάνοντας υπόψη τα αναφερόμενα στις παρ. 2-4 του παρόντος, στην περίπτωση που η πρόσκληση αφορά αμιγώς την κατασκευή σιδηροδρομικής υποδομής, η αρμόδια ΕΥΔ δύναται να διασφαλίσει ότι, για την πράξη που πρόκειται να υποβληθεί στο πλαίσιο της υπό εξέταση Πρόσκλησης, πληρούνται οι ανωτέρω προϋποθέσεις των σημείων 211 & 212 της Ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης (βλέπε παρ. 3 & 4 ανωτέρω,



προϋποθέσεις ύπαρξης φυσικού μονοπωλίου), θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι οι δράσεις που θα χρηματοδοτηθούν στο πλαίσιο της υπό αξιολόγηση Πρόσκλησης δεν ενέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Ως εκ τούτου, στο διατακτικό της πρόσκλησης έχει ορθώς περιληφθεί η Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2016/C 262/01) σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ (σημείο 4).

Στο κεφάλαιο 3 «Επιλεξιμότητα» του σχεδίου της πρόσκλησης πρέπει:

- Στο σημείο 3.4 να προστεθεί το εδάφιο «με την επιφύλαξη της τήρησης των κανόνων του ανταγωνισμού και των κρατικών ενισχύσεων».
- Στο σημείο 3.5 να προστεθούν τα ακόλουθα:
«Για έργα που δεν ενέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης και θα εξεταστούν σύμφωνα με τα οριζόμενα στην Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2016/C 262/01), προκειμένου το σύνολο της δημόσιας χρηματοδότησης της προτεινόμενης δράσης να μην επιπίπτει στους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, πρέπει να διασφαλιστεί ότι η χρηματοδότηση που παρέχεται για τις συγκεκριμένες δράσεις δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για διεπιδότηση ή για έμμεση επιδότηση άλλων τυχόν οικονομικών δραστηριοτήτων του κυρίου έργου. Η αποφυγή της διεπιδότησης μπορεί να διασφαλιστεί με την τήρηση ξεχωριστών λογαριασμών, τον κατάλληλο επιμερισμό των δαπανών και με τη διασφάλιση ότι η δημόσια χρηματοδότηση δε στηρίζει άλλες δραστηριότητες. Προκειμένου να επιβεβαιωθεί η συμβατότητα του έργου με το δίκαιο του ανταγωνισμού, πρέπει κατά την υποβολή των προτάσεων οι δυνητικοί δικαιούχοι να υποβάλλουν στοιχεία τα οποία διασφαλίζουν ότι η χρηματοδότηση του έργου δεν απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό ή να έχει επιπτώσεις στις συναλλαγές. Προκειμένου να αποφευχθεί η χορήγηση οικονομικού πλεονεκτήματος κατά την υλοποίηση των Πράξεων είναι αναγκαίο οι προμήθειες/υπηρεσίες/εργολαβίες να πραγματοποιηθούν μέσω ανοικτής, διαφανούς, αμερόληπτης και άνευ όρων διαγωνιστικής διαδικασίας, με βάση τις διατάξεις της ισχύουσας εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας περί σύναψης δημοσίων συμβάσεων προμηθειών και υπηρεσιών.»

6. Όσον αφορά τους τυχόν αναδόχους, για να διασφαλισθεί ότι δεν αποκομίζουν οικονομικό πλεονέκτημα και συνεπώς να μην τεθούν ζητήματα κρατικών ενισχύσεων, είναι αναγκαίο το σύνολο της δημόσιας χρηματοδότησης της πράξης να χορηγηθεί σε ανάδοχο/ους επιλεχθέντες μέσω ανοικτής δημόσιας διαγωνιστικής διαδικασίας, σύμφωνα με τις γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου περί ανοικτής, διαφανούς, αμερόληπτης και άνευ όρων διαδικασίας (ίση μεταχείριση υποψηφίων αναδόχων, διαφάνεια, δημοσιότητα της διαδικασίας, αναλογικός χαρακτήρας του ανταλλάγματος του αναδόχου, αρχή του πραγματικού ανταγωνισμού).
- Παράλληλα, στην περίπτωση που δεν δύναται να τεκμηριωθεί ότι η λειτουργία της υποδομής υπόκειται σε νομικό μονοπώλιο, κρίνεται σκόπιμο οποιαδήποτε παραχώρηση ή ανάθεση σε τρίτο μέρος της λειτουργίας της σιδηροδρομικής υποδομής να πραγματοποιείται με ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαδικασία, λαμβανομένων δεόντως υπόψη των ισχυόντων κανόνων σύναψης δημοσίων συμβάσεων ή/και των κανόνων κρατικών ενισχύσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (π.χ. Κανονισμοί για τις δημόσιες σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές). Τέλος, προκειμένου να μην ανακύψουν ζητήματα κρατικών ενισχύσεων στο επίπεδο των χρηστών της προς κατασκευή σιδηροδρομικής υποδομής, είναι αναγκαίο η εν λόγω υποδομή



να τεθεί στη διάθεση των χρηστών ανοιχτά, με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις, σύμφωνα με τους όρους που ισχύουν στην αγορά, τηρουμένης της εθνικής νομοθεσίας περί δημοσίων συμβάσεων.

7. Διευκρινίζεται ότι, σε συνέχεια της με Α.Π. 99801/ΕΥΚΕ-ΧΕ1162/27-10-2023 Εγκυκλίου της ΕΥΚΕ-ΧΕ με θέμα «Οδηγίες προς φορείς που εμπλέκονται στη διαχείριση συγχρηματοδοτούμενων δράσεων κατά την προγραμματική περίοδο 2021-2027 αναφορικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων»:

- Μετά την υποβολή των μεμονωμένων προτάσεων στην Πρόσκληση, κάθε πρόταση πρέπει να εξετάζεται διακριτά αναφορικά με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης και με την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού.
- Η αξιολόγηση των προτάσεων ως προς το κριτήριο συμβατότητας της εκάστοτε πράξης με τους κανόνες κρατικών ενισχύσεων πρέπει να διενεργείται με χρήση λίστας ελέγχου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο με Α.Π. 115150/ΕΥΚΕ4023/02.11.2016 έγγραφο της ΕΥΚΕ με τίτλο «Οδηγίες αναφορικά με την αξιολόγηση πλήρωσης του κριτηρίου συμβατότητας των πράξεων με τους κανόνες Κρατικών Ενισχύσεων», αντίγραφο της οποίας πρέπει να τηρείται στο φάκελο της πράξης, μαζί με το σχετικό τεκμηριωτικό υλικό.
Κατά τη συμπλήρωση της λίστας ελέγχου για την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης είναι αναγκαίο να ληφθεί υπόψη το περιεχόμενο της παρούσας γνωμοδότησης.

8. Η παρούσα γνωμοδότηση παρέχεται στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ΕΥΚΕ-ΧΕ και περιορίζεται στην παροχή απόψεων σχετικά με τη συμμόρφωση του υπό κρίση μέτρου με τους κανόνες Ανταγωνισμού και Κρατικών Ενισχύσεων της ΕΕ. Επισημαίνεται ότι δεν εμπίπτει στις αρμοδιότητες της ΕΥΚΕ-ΧΕ η αξιολόγηση οποιαδήποτε άλλης πτυχής των μέτρων, περιλαμβανομένων θεμάτων που άπτονται του δικαίου περί δημοσίων συμβάσεων.

Οι απόψεις της ΕΥΚΕ-ΧΕ βασίζονται αποκλειστικά στις πληροφορίες που παρείχε εγγράφως η οικεία Διαχειριστική Αρχή και ειδικότερα στο περιεχόμενο του Σχεδίου Πρόσκλησης Υποβολής Προτάσεων, έγγραφο στο οποίο αφορά η γνωμοδότηση της ΕΥΚΕ βάσει των αρμοδιοτήτων της. Εάν οι παρασχεθείσες πληροφορίες αποδειχθούν ελλιπείς ή εσφαλμένες, η ΕΥΚΕ-ΧΕ διατηρεί το δικαίωμα να επανεξετάσει τις απόψεις της σε σχέση με αυτές που εκφράζονται στο παρόν έγγραφο.

Παραμένουμε στην διάθεσή σας για οποιαδήποτε συνδρομή.

Ο Προϊστάμενος της ΕΥΚΕ-ΧΕ

Ευάγγελος Στουραϊτης

Εσωτερική Διανομή (Ηλεκτρονικά):

- Γραφείο Αναπληρωτή Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών



Με τη συγχρηματοδότηση
της Ευρωπαϊκής Ένωσης



- Γραφείο Γενικής Γραμματείας Εταιρικού Συμφώνου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ)
- Γραφείο Γενικής Διεύθυνσης Θεσμικής και Επιχειρησιακής Υποστήριξης ΕΣΠΑ
- Ε.Υ.Κ.Ε.-Χ.Ε.

