

Дирекция Е - „Хоризонтални политики и мрежи“

Отдел Е2 – „Мрежа на субсидиарността / Платформа за наблюдение на „Европа 2020“ / Конвент на кметовете / ЕГТС“

ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ



Комитет на регионите



ДОКЛАД ЗА КОНСУЛТАЦИЯТА
НА МРЕЖАТА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ НА СУБСИДИАРНОСТТА
ОТНОСНО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА

Докладчик: д-р Ivan Žagar (SL/ЕИП)



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

Забележка:

Целта на настоящия доклад не е да се възпроизведат всички отговори, постъпили в Мрежата за наблюдение на субсидиарността, а да се обобщят основните положения. Съдържащата се в него информация служи само за илюстрация. Докладът не ангажира администрацията на КР и не предопределя окончателното съдържание на съответното становище на КР.

Механизъм за свързване на Европа
Окончателен доклад
13/02/2012 г.

По поръчка на:
Комитета на регионите
ДКД Отдел 1

Механизъм за свързване на Европа
Окончателен доклад
13/02/2012 г.

По поръчка на:
Комитета на регионите
ДКД Отдел 1

Клиент

КОМИТЕТ НА РЕГИОНИТЕ

ДКД Отдел 1

101 Rue Belliard

B-1040 Bruxelles

Договор

CDR/ETU/198/2008

Автор

Christine Hamza

Metis GmbH

A-1220 Vienna, Donau-City-Straße 6

Тел.: +43 1 997 15 70, Факс: +43 1 997 15 90 66

Електронен адрес: office@metis-vienna.eu, www.metis-vienna.eu

Vienna, 13/02/2012 г.

Съдържание

1	Въведение.....	1
2	Кратко описание на въпроси, свързани с МСЕ.....	4
3	Коментарите в подробности.....	7
3.1	Добавена стойност на МСЕ във връзка с ТЕМ-Т.....	7
3.2	Участие на местните и регионалните власти.....	9
3.3	Съгласуваност между МСЕ и структурните и Кохезионния фондове.....	10
3.4	Въздействието на МСЕ върху публичния бюджет.....	11
3.5	Въздействие върху правилата за обществените поръчки и държавните помощи.....	13
3.6	Предизвикателства и възможности за пограничните региони.....	13
4	Заклучения.....	15
5	Отправни документи.....	17
6	Респонденти.....	17

Списък на използваните съкращения

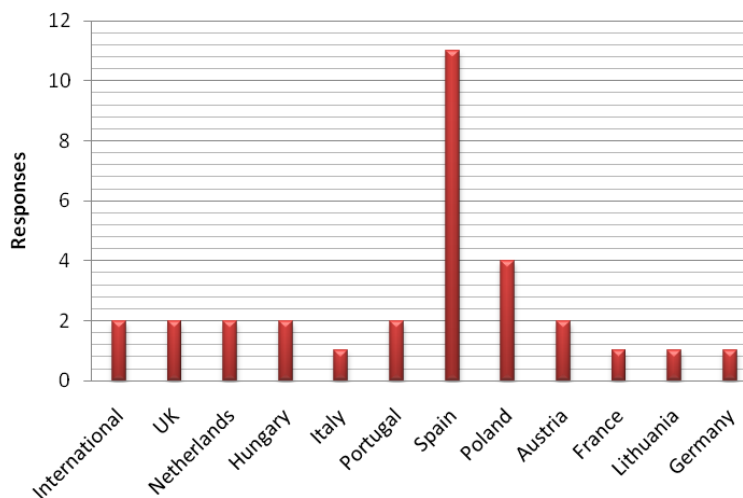
КФ	Кохезионен фонд
КР	Комитет на регионите
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
ЕК	Европейска Комисия
ЕГТС	Европейска група за териториално сътрудничество
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
ЕС	Европейски съюз
ЕС12	България, Естония, Кипър, Литва, Латвия, Малта, Полша, Румъния, Словакия, Словения, Унгария, Чешка република
ЕС15	Австрия, Белгия, Германия, Гърция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Люксембург, Нидерландия, Обединеното кралство, Португалия, Финландия, Франция, Швеция
ТЕМ	Трансевропейска мрежа
ПЧЧ	Публично-частно партньорство
МНС	Мрежа за наблюдение на субсидиарността
ТЕМ	Трансевропейски мрежи
ТЕН-Т.	Трансевропейски транспортни мрежи

1 Въведение

В доклада са обобщени основните заключения от процедурата по допитване във връзка с предложението на Европейската комисия относно Механизма за свързване на Европа¹. Процедурата по допитването започна на 29 ноември 2011 г. по искане на докладчика на КР др. Ivan Zagar (SI/ЕНП). Съгласно искането в консултацията бяха поканени да участват партньорите от Мрежата за наблюдение на субсидиарността (МНС), платформата ЕГТС на КР, платформата за наблюдение на стратегията „Европа 2020“, други членове на КР, които изявиха желание да участват, регионалните представителства в Брюксел и постоянните представителства на държавите членки.

Консултацията приключи на 27 януари 2012 г. Постъпиха 31 отговора от 11 държави членки и от 2 международни групи. Най-много отговори постъпиха от Испания (вж. графика 1).

Графика 1: респонденти по държави членки

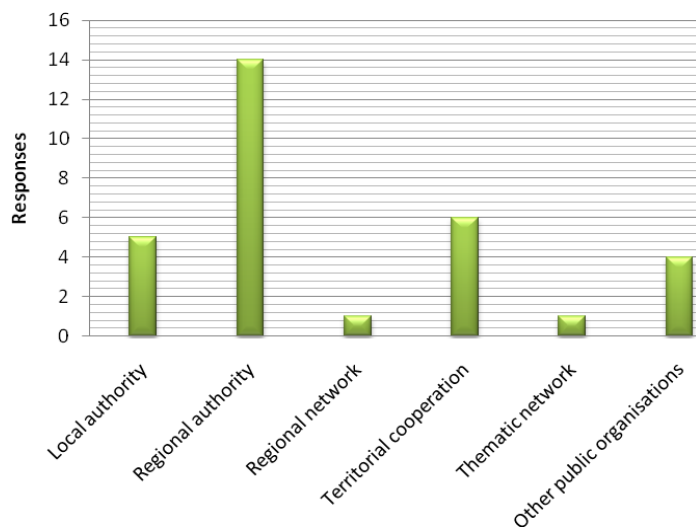


Източник: Metis 2011 г.

Респондентите бяха основно органи на местното и регионалното самоуправление, следвани от групи за териториално сътрудничество (вж. графика 2).

¹ Европейска комисия (2011 г.), Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа, COM(2011) 665 final, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262 final} {SEC(2011) 1263 final}, Брюксел, 19.10.2011 г.

Графика 2: видове респонденти



Източник: Metis 2011 г.

Консултацията имаше за цел да определи как респондентите възприемат проекта на Регламент за МСЕ по отношение на:

- общата добавена стойност на МСЕ,
- участието на местното и регионалното самоуправление,
- съвместимостта на МСЕ с ЕФРР,
- въздействието от въвеждането на МСЕ върху публичния бюджет,
- последиците за обществените поръчки,
- последиците за трансграничните региони.

Като цяло реакцията спрямо МСЕ е положителна. Има общо съгласие относно добавената стойност на централизирано и по-насочено развитие на инфраструктурата. Очаква се МСЕ да предостави значителна подкрепа за развитието на трансграничната инфраструктура, което понастоящем среща различни трудности. Все пак бяха открити следните основни аспекти:

- Залегналият в директивата на Европейската комисия подход към основните проекти се възприема като ориентиран твърде много **„отгоре надолу“**, което поставя под заплаха **принципа на субсидиарност**, ако ролята на координатора на коридор включва възможността да насочва решенията на държавите членки за инфраструктурните им проекти.
- **Предварителното определяне на инфраструктурните коридори** изглежда твърде стриктно и не позволява включването на други проекти в подготвителната фаза. Това би застрашило финансирането на проекти в рамките на всеобхватната инфраструктурна мрежа.

- Особено в светлината на **настоящите бюджетни ограничения** е проблематично да се задължават държавите членки да осъществяват предварително определени проекти по ТЕМ със задължителни срокове.
- Докато за страните от **ЕС15 допълнителните средства** по принцип предоставят **нови възможности** за финансиране на ТЕМ, страните от **ЕС12** са сериозно **загрижени** поради размера на **необходимото национално съфинансиране**, което ще натовари значително разполагаемия бюджет.
- Бюджетът на Кохезионния фонд се възприема като важен стълб от много региони в ЕС12, а заплахата от **намаляване на бюджета на КФ**, за да се финансират вместо това проекти от МСЕ, се възприема като сериозна неизгодна последица за „новите държави членки“.
- Важно е в предложението да се вземат под внимание **съществуващите в държавите членки разпоредби, графици и бюджети** за развитие на инфраструктурата.
- Настоящото предложение не предлага никаква процедура за **обвързване на централните проекти на МСЕ с проектите по КФ и ЕФРР**. Отново, от основно значение е да се даде приоритет на инфраструктурните проекти по ТЕМ-Т, тъй като от тях зависи развитието на други важни инфраструктурни мрежи.
- **Трансграничният подход** на МСЕ е общопризнат. Все пак изглежда още не съществува отделна ясна процедура за справяне с трансгранични правни пречки.
- Влиянието на процедурите на МСЕ върху **обществените поръчки** не е ясно за много от респондентите. Все пак някои очакват то да има значително въздействие върху процедурите за обществените поръчки, особено що се отнася до трансграничните проекти.
- Настоящото предложение **не предполага никакви сериозни механизми за привличане на регионални и местни действащи лица в процесите на участие**. Все пак от повечето коментари се подразбира, че привличането на регионални и местни действащи лица е отговорност на държавите членки. Други респонденти възприемат участието в платформите за коридорите като важен принос.

2 Кратко описание на въпроси, свързани с МСЕ

Окончателният вариант на предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа (МСЕ)² установява обща рамка за подкрепа на специфични инфраструктурни проекти в Европа. Предложението включва инфраструктурни проекти на европейско равнище, които са от значение за постигане на високо равнище на взаимосвързаност на държавите членки с цел укрепване на условията за по-добре функциониращ вътрешен пазар и повишена конкурентоспособност в световен мащаб. Този механизъм трябва да активизира буксуващия понастоящем процес на развитие на ТЕМ.

В това отношение предложението разглежда въпроси от областта на транспорта (железопътен, автомобилен, воден) в рамките на „основната мрежа“ на ТЕМ. То подкрепя по-специално инфраструктурни коридори, трансгранични връзки, енергийни съоръжения от високо равнище и телекомуникационни мрежи.

Този механизъм следва да се осъществява в тясно сътрудничество с държавите членки, въпреки че ще се управлява централно от Европейската комисия.

Добавената стойност на този нов механизъм би трябвало да се състои в опростяване на правната рамка на ЕС за инфраструктурата на ТЕМ и тази повишена ефективност би трябвало да привлече повече частен капитал. Целта на МСЕ е:

- да предостави обща рамка, която да доведе до опростяване на правната рамка на ЕС относно финансирането на инфраструктурите на ТЕМ;
- да предостави съгласуван и прозрачен подход към финансирането от страна на ЕС;
- да даде възможност за реализирането на икономии от мащаба;
- да се използват междусекторните синергии на равнище разработване и осъществяване на проекти;

² Предложението на Европейската комисия беше внесено в Европейския парламент през октомври 2011 г. и понастоящем се разглежда от националните парламенти. Крайният срок за това разглеждане е в средата на февруари 2012 г.

- да даде възможност за икономии на разходи и/или по-ефикасна експлоатация, както и за постигане на по-висока възвращаемост;
- да даде възможност за извличане на поуки и споделяне на най-добри практики между отделните сектори³.

За да увеличи европейските средства и финансовата подкрепа, МСЕ трябва да обвърже различни финансови инструменти. Дейностите и проектите, подкрепяни чрез финансови инструменти, ще се подбират на принципа **„пръв дошъл — пръв обслужен“**, но би трябвало да са насочени към постигането на **постепенна географска диверсификация** в държавите членки. **Финансовата подкрепа** би трябвало да се състои от безвъзмездни средства в комбинация с други финансови инструменти. Безвъзмездните средства включват **МСЕ, структурните фондове и „Хоризонт 2020“**. Финансовите инструменти включват **капиталови инструменти, заеми и/или гаранции, подпомогнати от инструменти за поделение на риска** или други финансови инструменти. Финансовите инструменти могат да бъдат комбинирани с безвъзмездни средства.

Основният бюджет (31,7 млрд. евро, 10 млрд. от които ще бъдат прехвърлени от Кохезионния фонд) се предоставя на транспорта. Още 9 млрд. евро се предоставят на енергетиката и други 9 млрд. евро – на телекомуникациите.

Критериите за допустимост за финансиране се отнасят до отделни държави членки, няколко държави членки, международни организации, смесени предприятия или публично-частни партньорства.

Предложеният дял за **финансиране** на проучвания в областта на **transporta** няма да надхвърля 50%, а в строителството - от 20% до 30%.

Предложеният дял за **финасиране** на проучвания в областта на **енергетиката** няма да надхвърля 50%, но може да стигне до 80% за конкретни инфраструктури, посочени в насоките на Комисията.

По отношение на **телекомуникациите, широколентовите мрежи** могат да се финансират до 50%, общите услуги до 75%, и, в изключителни случаи, платформите за услуги могат да се финансират до 100%.

³ Европейска комисия (2011 г.), Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа, COM(2011) 665 final, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262 final} {SEC(2011) 1263 final}, Брюксел, 19.10.2011 г., стр. 5.

В процедурите за **възлагане на обществени поръчки**, провеждани от Комисията или всеки друг орган, който изпълнява финансиран проект, не следва да се нарушават принципите за възлагане на обществени поръчки на прозрачност, явен конкурс и добро управление на процедурата до възлагане на обществената поръчка. Регламентът позволява възлагането на множество обществени поръчки в рамките на една и съща процедура.

Правилата за **възлагане на обществена поръчка** понастоящем са в **процес на преглед** в ново предложение, публикувано през декември 2011 г. Това ново предложение за обществени поръчки се стреми да опрости процедурите. Все пак още не е ясно как тези правила ще се отразят на настоящото предложение за МСЕ.

Предложението за регламент не предполага участие на **различни управленски равнища** от държавите членки. Държавите членки ще управляват реализирането на МСЕ на регионално и местно равнище.

3 Коментарите в подробности

3.1 Добавена стойност на МСЕ във връзка с ТЕМ-Т

Въпрос: Смятате ли, че Механизмът за свързване на Европа ще създаде добавена стойност на действията на ЕС в областта на ТЕМ-Т (включително „ефект на лоста“ за устойчивия растеж и заетостта и за социалното, икономическото и териториалното сближаване)? Моля дайте обяснения и примери в подкрепа на отговора си.

Обобщение на коментарите

Добавената стойност на МСЕ се признава като цяло; по-конкретно, що се отнася до увеличаване на ефективността на общоевропейската инфраструктура, развитието би трябвало да се активизира чрез централизирано управление на финансирането и по-добър обмен на ноу-хау. Очаква се добавената стойност да се прояви чрез икономически растеж, благодарение на по-добри инфраструктурни мрежи в областите, където връзките са все още недостатъчни.

Основната цел на МСЕ е да свърже единния пазар в ЕС, независимо от настоящите национални граници. Затова планирането на инфраструктурата задължително трябва да се извършва в европейски контекст. При укрепването на единния пазар трябва да се постигне напредък и в стандартизацията на различните национални разпоредби. (Пристанищни власти в Аликанте)

По-специално респондентите от Испания и Португалия изразиха очакванията си този инструмент да насърчи заетостта в строителния отрасъл, също и непряко, като съдейства за икономическия просперитет в регионите, където ще се изградят връзки. МСЕ би трябвало да насърчи ПЧП и да привлече (институционални) инвеститори за участие във финансирането на проекти от ТЕМ-Т и за подкрепа на намаляването на емисиите на CO₂.

МСЕ е много полезен инструмент за подкрепа на регионалната инфраструктура в развитието на интермодален транспорт и логистика, както и за подкрепа на градските възли, отчитайки регионалните или интермодалните платформи (Област Мурсия).

Все пак подходът с единна обща рамка за развитие на инфраструктурата в цяла Европа предизвиква различни реакции. Според някои от получените отговори този единен инструмент ще опрости процеса, докато в други се изразяват опасения, че той ще влезе в противоречие с принципа на субсидиарност (напр. община Виена, Литовското сдружение на местните власти). Според тези респонденти регламентът за МСЕ може да влезе в конфликт с национални интереси. Например трябва да се разгледа задължителното естество на разпоредбите (задължителни срокове), за да се установи дали не представлява неприемливо нарушение на бюджетната независимост на държавите членки от страна на ЕС. Германия, например, реорганизира и опрости планирането и процедурите за издаване на разрешения на своята преносна мрежа, като прие закона за ускоряване на разширяването на електроенергийната мрежа (NABEG). Сега респондентът от Германия се опасява, че МСЕ може да не съответства на националните процедури. Парламентът на Обединеното кралство също изразява голяма загриженост от това, че МСЕ би задължил държавите членки да се занимават с предварително определена инфраструктура, което може да застраши развитието на други всеобхватни мрежи от национално значение. В тази връзка МСЕ трябва да разглежда развитието на териториалното сближаване, като включва развитието и на националната и на регионалната инфраструктура.

Освен това има съмнения относно практичността на европейското предложение да се раздели на два етапа процедурата за издаване на разрешения – процедура преди подаването на заявката с времетраене до две години и формален процес на издаване на разрешение до една година. Според германския респондент, предложените разпоредби следва да се ограничат до необходимото за европейска координация и хармонизация. Предложените разпоредби, които излизат извън обхвата на член 171 от ДФЕС, се отхвърлят.

Друга критика отправя представителят на Конференцията на периферните морски региони. Според него в предложения регламент не са отразени реалните нужди от подобрения в морския сектор. В коментарите се отбелязва, че морският транспорт би могъл да допринесе за намаляване на емисиите на CO₂, но това не е разгледано в достатъчна степен в предложението за регламент. Накрая, в един коментар се откроява проблемът с предварително определените в предложението проекти, които изключват проектите, намиращи се в етап на предпроектно проучване.

Инструментът „устойчиви морски връзки“ може да се опре на успеха на системата „Екобонус“, да извлече полза от обективната оценка на програмата „Марко Поло“ и да отчете последиците от въвеждането на новите ограничения на съдържанието на сяра в корабните горива (Конференция на периферните морски региони).

В крайна сметка периферните региони на Европа не смятат, че МСЕ е подходящ инструмент за тях. Съгласно регионалните власти на Мадейра МСЕ би довел до изключване на онези области, които не са свързани с предложената инфраструктурна мрежа.

3.2 Участие на местните и регионалните власти

***Въпрос:** Моля опишете как местните и регионалните власти ще участват в процеса на вземане на решения на Механизма за свързване на Европа във вашата държава-членка (включително въздействието на МСЕ върху вашите териториални стратегии за планиране).*

Обобщение на коментарите

Всички мнения изразяват необходимостта регионалните и местните власти да бъдат включени в проектите, които имат значение за тяхното териториално развитие. Докато някои респонденти считат, че е отговорност на държавите членки да включат регионалните и местните власти, други отправят искане за по-пряко участие в процедурата на МСЕ. В някои държави членки участието на местните и регионалните власти все още не е изяснено, но повечето включват своите регионални и местни власти в съответствие с националната правна рамка. Респондентите от Испания описват подробно участието на местните и регионалните власти.

Все пак се отбелязва, че предложените от Европейската комисия платформи за коридорите, които трябва да включват всички заинтересовани страни, ще създадат ефективно добавена стойност, само ако в тях участват местните и регионалните власти, но също и национални и международни групи.

Отправят се някои общи критики относно централизираното управление на МСЕ от Комисията, което не дава възможност на регионалните и местните власти да участват в процеса на вземане на решения. Респондентите се опасяват да не би това централизирано управление да ограничи или анулира усилията за териториално сближаване. Много регионални и местни инфраструктурни проекти служат като подобрения на ТЕМ-Т. Но тези свързани дейности не са отчетени в настоящото предложение. Освен това регламентът пропуска да отчете националните правни рамки (федерална или регионална система), които не позволяват спускане на инфраструктурни проекти отгоре надолу, както се предвижда в предложението за регламент за МСЕ (напр. Германия). Това се възприема като крачка назад в цялостния подход на партньорство, който характеризира днешната политика на сближаване.

КПМР отправя настоятелно искане за по-обвързващо описание на ролята на регионалните власти в тази система на управление. КПМР се противопоставя на централизираните решения за разпределяне на бюджетни средства и счита, че предоставянето на бонус въз основа на степента на зрелост на проектите в тръжна процедура е в разрез с идеята за териториално сближаване и добро управление. (КПМР Конференция на периферните морски региони)

3.3 Съгласуваност между МСЕ и структурните и Кохезионния фондове

Въпрос: *Как може да се осигури последователна съвместимост между проектите, финансирани по линия на структурните и Кохезионния фондове и проектите, финансирани по линия на МСЕ? Какво ще бъде въздействието на МСЕ върху по-малките проекти?*

Обобщение на коментарите

Най-често заинтересованите страни изразяват загриженост относно достатъчната координация между проектите, управлявани от МСЕ и националните проекти, финансирани по линията на ЕФРР. В повечето коментари се изразява виждането, че МСЕ се съсредоточава основно върху по-големи проекти и следователно може лесно да бъде допълнен от по-малки проекти, финансирани от ЕФРР. Респондентите заявяват, че предложението не описва в достатъчна степен процедурната връзка между МСЕ и проектите, финансирани от структурните фондове (ЕФРР). Най-важното е да се избегнат припокриванията между ЕФРР и МСЕ. За да се избегне двойно финансиране, трябва да се определят ясни критерии. Освен това всички схеми за финансиране трябва да бъдат оценени и приспособени.

Но не всички държави членки имат еднакъв достъп до финансиране на инфраструктура по линията на ЕФРР. Трябва да се направи така, че липсата на финансиране за по-малки или по-маловажни проекти да не доведе до пълно отхвърляне на периферни инфраструктурни проекти. Освен това се отправят критики относно съсредоточаването върху десет избрани основни проекта, което се отъждествява с твърде сериозна липса на гъвкавост и пренебрегване на други, също толкова важни области в Европа. Изказва се загриженост, че по-малки проекти, които не са свързани с десетте коридора, ще загубят значение на европейско равнище.

МСЕ е създаден за свързване на регионите, но се управлява централно от Комисията. С различните системи на управление (централизирана за МСЕ и регионална за ЕФРР и Кохезионния фонд) осъществяването на съвместими проекти среща сериозни трудности. Липсва свързващо звено между МСЕ и Общата стратегическа рамка на политиката на сближаване (Конвент на шотландските местни власти (COSLA)).

3.4 Въздействието на МСЕ върху публичния бюджет

Въпрос: *Какво е очакваното въздействие на предложението за МСЕ върху вашия публичен бюджет и върху използването на други национални или европейски фондове?*

Обобщение на коментарите

Средното съфинансиране на МСЕ за пътните и железопътните мрежи не надхвърля 30%. Това води до заключението, че предложението за МСЕ няма да окаже сериозно влияние върху националните бюджети.

Докато инвестициите в ИКТ и енергетиката са увеличени значително, считаме, че частта за транспорта няма да предизвика значителна промяна спрямо настоящото положение за местните и регионалните власти. Конвент на шотландските местни власти (COSLA)

Респондентите от ЕС15 възприемат МСЕ предимно като възможност за допълнително финансиране на инфраструктура. Някои от респондентите са на мнение, че МСЕ е предимно инструмент за страните от ЕС15, които са в състояние да съфинансират този вид инфраструктурни инвестиции, докато страните от ЕС12 срещат сериозни трудности при съфинансирането на такива инфраструктурни проекти поради бюджетни затруднения.

Въздействието на предложението за МСЕ върху националните бюджети ще бъде ограничено за държавите членки с добре развита инфраструктура. (Община Łódź)

МСЕ се възприема като вид централизиране на Кохезионния фонд, което може да създаде повече трудности за участието на регионите в процеса. КФ е важен финансов инструмент за „новите държави членки“. Предложените от Европейската комисия коридори в рамките на МСЕ и отпуснатите 10 млрд. евро от Кохезионния фонд се възприемат като подход „отгоре надолу“, което ограничава гъвкавостта, с която разполагат държавите членки в етапа на преговорите.

От 34-те млрд. евро от Кохезионния фонд, предвидени за финансиране на TEM-T, 10 млрд. ще бъдат отпуснати по същата процедура, както за МСЕ, по-конкретно въз основа на търгове за проекти, организирани от Комисията. Предвид горепосочените рискове, приоритет ще се дава не на най-структурните проекти, а на онези, които могат да бъдат завършени най-бързо. Този вид промени в разпоредбите могат да се оприличат на крачка назад в цялостния подход на партньорство. (КПМР Конференция на периферните морски региони)

Освен това приоритетът на предложените ТЕМ коридори може да попречи на държавите членки да осъществяват свои собствени инфраструктури проекти, които понякога са по-спешни. Сроковете за завършване на проектите по МСЕ трябва да са по-гъвкави. Може да възникнат проблеми, когато сроковете на проектите в предложението не са координирани с планирането на национално равнище.

Създаването на нов механизъм ще доведе до по-голяма централизация на средствата и ще затрудни прекия достъп на регионите до тях. (Кабинет на маршала на Поморското воеводство).

Приоритетите, залегнали в МСЕ, може да попречат на държавите членки да определят свои собствени приоритетни проекти. Следователно графикът трябва да е по-гъвкав, отколкото е предвидено в предложението. Известна гъвкавост може да се постигне, като се използват по-скоро насоки, отколкото регламент, както за предишните проекти по ТЕМ-Т (железопътна мрежа).

Повдига се и друг въпрос относно предложението за включване на частни инвестиции в проектите ТЕМ-Т. Респондентите изразяват известни съмнения дали инструментът ще осигури среда, достатъчно сигурна от финансова гледна точка, за да се решат инвеститорите да участват.

По принцип се очаква, че всяка оценка за финансиране на проект ще се опитва да покаже сериозно инвестиционно проучване и възвръщаемост на инвестициите преди ангажиране с проект. Не е ясно дали финансирането от МСЕ ще изисква някакво равнище на възвръщаемост на инвестициите, нито дали за предложените проекти ще се изисква да докажат своята стойност, преди проектът да бъде включен в списъка.

Важно е да се вземе предвид индивидуалният капацитет и потенциалът на местните предприемачи и предприятия (ЕГТС UTTS, Унгария).

3.5 Въздействие върху правилата за обществените поръчки и държавните помощи

***Въпрос:** Можете ли да посочите някакво евентуално въздействие върху правилата за обществените поръчки и държавните помощи?*

Обобщение на коментарите

В по-голямата част от отговорите не се посочва никакъв конфликт със или въздействие върху националните процедури за обществени поръчки. Но както беше посочено от Кабинета на маршала на Поморското воеводство, в случай на транснационални проекти, разликите между правните системи на държавите членки могат да доведат до сериозни пречки пред съвместните инвестиции. Понастоящем се извършва преглед на процедурите за обществени поръчки и има известна загриженост, че някои от новите процедури за обществени поръчки може да се окажат по-усложнени.

Съществуват опасения да не би МСЕ да доведе до преразгледана процедура за обществени поръчки, изготвена специално за този инструмент. Специфичните процедури за обществени поръчки за специфични задачи се възприемат негативно (напр. за екологосъобразни обществени поръчки). Това раздробява подхода към обществените поръчки и създава административна тежест. Конвент на шотландските местни власти (COSLA)

3.6 Предизвикателства и възможности за пограничните региони

***Въпрос:** Какви предизвикателства и възможности предоставя МСЕ за пограничните региони (включително евентуално използване на ЕГТС)?*

Обобщение на коментарите

Като цяло МСЕ се признава като инструмент в подкрепа на трансграничната свързаност. Фактът, че МСЕ предвижда нуждата да се подкрепят трансграничните връзки е всеобщо оценен. Транспортните връзки са жизнено необходими, за да се помогне на пограничните и трансграничните региони да преодолеят неблагоприятните последици от тяхното географско положение на национално и европейско равнище.

МСЕ е много добре приет не само в пограничните региони, но и в морските райони. И шотландското правителство и местните власти в крайбрежните зони на Северно море възприемат МСЕ като потенциален инструмент за развитие, както на мрежовите връзки с Европа, така и на местното производство на възобновяема енергия с очевидното въздействие за местния икономически просперитет. Конвент на шотландските местни власти (COSLA)

Трансграничните проекти зависят в голяма степен от регионалните и местните участници. Следователно е още по-необходимо те да бъдат привлечени за участие в тази специфична област. Понастоящем такова участие не е предвидено на европейско равнище. ЕГТС в Унгария, например, нямат бюджет за участие в създаването на проекти и в процеса на оценка, свързан с ТЕМ-Т. Друго опасение в тази връзка е липсата на опит и знания за създаване на необходимите структури за осъществяване на трансгранични проекти.

Пограничните региони могат да се окажат в положение на заложенници, ако няма споразумение между държавите членки за съвместни проекти. МСЕ не предоставя необходимите условия за предотвратяване на този риск, но лишава пограничните региони от средства от Кохезионния фонд. (Сдружение на литовските местни власти)

4 Заключение

Предоставените отговори могат да се разделят на различни групи по интереси. Първо, местните и регионалните власти и техните представители; второ, териториалните сътрудничества; трето, представители на заинтересованите страни, като пристанищни мрежи. Очертава се и второ различие между организации и власти в Испания и Португалия, които категорично подкрепят МСЕ, и държави членки и организации от Централна и Източна Европа, които се отнасят критично към предвидения в МСЕ подход „отгоре надолу“. Следователно не може да се направи друго общо заключение, освен това, че държавите членки от ЕС15 възприемат МСЕ като допълнителна възможност за финансиране на инфраструктурни проекти, а тези от ЕС12 се опасяват, че МСЕ ще попречи на други, по-спешни нужди в регионите.

Друго, макар и не толкова сериозно опасение, е зачитането на принципа на субсидиарност. Принципът на субсидиарност е определен в Договора за Европейския съюз, член 5: *„В областите, които не са от нейната изключителна компетентност, Общността предприема действия в съответствие с принципа на субсидиарността, само ако и доколкото целите на предлаганото действие не могат да бъдат достатъчно добре постигнати от държавите-членки и поради тази причина могат да бъдат по-успешно осъществени от Общността поради обхвата или последиците на предлаганото действие. Действията на Общността не могат да надхвърлят необходимото за постигане на целите на настоящия договор⁴.*

В тази връзка залегналият в директивата на Европейската комисия подход към основните проекти се възприема като ориентиран твърде много „отгоре надолу“, което поставя под заплаха принципа на субсидиарност, ако ролята на координатора на коридор включва възможността да насочва решенията на държавите членки относно националните инфраструктурни проекти.

⁴ Европейски съюз (2006 г.) консолидирана версия на Договора за Европейския съюз и на Договора за създаване на Европейската общност, Официален вестник на Европейския съюз, член 5.

Получените коментари могат да се резюмират както следва:

- Предварителното определяне на инфраструктурите коридори се възприема критично, доколкото те възпрепятстват развитието на други, по-спешни проекти.
- Участието на регионални и местни действащи лица в платформи за коридорите се счита за необходимо, но в предложението не се предвижда подкрепа за териториални групи и други представители.
- МСЕ и ЕФРР могат да имат евентуална добавена стойност, ако са съвместими. Но още не е ясно как тези два инструмента са ефективно свързани. Това създава опасения от припокриване и ограничаване на проекти, финансирани по ЕФРР.
- Фактът, че се отпускат 10 млрд. евро на МСЕ, поражда сериозни опасения в новите държави членки. Няколко органа на местното самоуправление изразяват опасения, че може да има конфликти между предложения за проекти на национално равнище и предложените проекти за коридори.
- Осъществяването на трансгранични проекти като цяло се оценява високо. Още веднъж, не са ясно определени действителното осъществяване, основаващо се на различни правни системи, нито процедурата и участието на заинтересованите страни.
- Повечето участници не виждат никакъв конфликт с правилата относно обществени поръчки.

Като цяло в отговорите се подчертава, че процедурата за прилагане на МСЕ не е още достатъчно изяснена (особено за трансграничните проекти). Това повдига и въпроса за нуждата от по-добра координация между целите на ЕК и интересите на държавите членки в тази връзка. В коментарите се посочва кои цели на държавите членки са отчетени в предложението и кои страни срещат трудности в координирането на предложените проекти с техните национални и регионални цели. Например Испания и Португалия изглежда нямат други възражения към предложението и очакват МСЕ да подкрепи техните национални и регионални инфраструктурни бюджети. В коментарите от Унгария, Германия и Полша обаче се посочва, че те се опасяват, че тяхната национална и регионална автономия ще бъде застрашена от процеса на вземане на решения.

5 Отправни документи

Европейска комисия (2011 г.), Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа, COM(2011) 665 final, 2011/0302 (COD), Брюксел, 19.10.2011 г.

6 Респонденти

№	Име	Държава	Мрежа	Вид респондент
1.	Netwerkstad Twente	Нидерландия	МНС	Регионална мрежа
2.	Независим консултант (съчредител на ЕГТС UTTS, BEFA)	Унгария	ЕГТС	Териториално сътрудничество
3.	Регион Марке (Италия)	Италия	МНС	Орган на регионалното самоуправление
4.	Европейска група за териториално сътрудничество Галисия-Норте Португалия	Португалия	ЕГТС	Териториално сътрудничество
5.	Автономно правителство на Валенсия, генерална дирекция „Транспорт и логистика“	Испания	МНС	Орган на регионалното самоуправление
6.	Съвет на търговските камари на автономна общност Валенсия	Испания	Очаква се потвърждение.	Орган на регионалното самоуправление
7.	Община Лодз	Полша	МНС	Орган на регионалното самоуправление
8.	Отдел планиране, Кабинет на правителството на провинция Щирия	Австрия	МНС	Орган на регионалното самоуправление
9.	Автономна област Галисия	Испания	МНС	Орган на регионалното самоуправление
10.	Парламент на Естремадура	Испания	МНС	Орган на регионалното самоуправление
11.	Кабинет на маршала на Поморското воеводство, Полша	Полша	МНС	Орган на регионалното самоуправление
12.	Община Виена	Австрия	МНС	Орган на местното самоуправление
13.	Регионално правителство на Мадейра	Португалия	Очаква се потвърждение. (Парл. Член на МНС)	Орган на регионалното самоуправление
14.	Община Брест	Франция	Очаква се потвърждение.	Орган на местното самоуправление
15.	Сдружение на местните власти на Литва	Литва	МНС	Орган на местното самоуправление
16.	Асоциация на европейските гранични региони (АЕВР)	Международна организация	МНС	Териториално сътрудничество
17.	UTTS ЕГТС	Унгария	ЕГТС	Териториално сътрудничество
18.	Конвент на шотландските местни власти	Обединено кралство	МНС	Орган на регионалното самоуправление
19.	Конференция на периферните морски региони (КПМР)	Международна организация	Очаква се потвърждение.	Териториално сътрудничество

20.	Автономно правителство на Валенсия	Испания	МНС	Орган на регионалното самоуправление
21.	FEPORIS – Институт за пристанищни проучвания и сътрудничество	Испания	Очаква се потвърждение.	Други обществени организации
22.	Пристанищни власти на Аликанте	Испания	Очаква се потвърждение.	Други обществени организации
23.	Пристанищни власти на Валенсия	Испания	Очаква се потвърждение.	Други обществени организации
24.	Пристанищни власти на Кастилон	Испания	Очаква се потвърждение.	Други обществени организации
25.	Министерство на Баден-Вюртенберг	Германия	МНС	Орган на регионалното самоуправление
26.	Железопътна мрежа	Обединено кралство	Очаква се потвърждение.	Тематична мрежа
27.	Област Мурсия, Отдел за обществено строителство и земеползване – Генерален секретариат / Генерална дирекция за транспорт и пристанища	Испания	Очаква се потвърждение.	Орган на регионалното самоуправление
28.	Кабинет на маршала на Великополското воеводство	Полша	Очаква се потвърждение.	Орган на регионалното самоуправление
29.	Варминско-Мазурско воеводство	Полша	Очаква се потвърждение.	Орган на регионалното самоуправление
30.	ЕГТС „Eurometropolis“	Нидерландия	ЕГТС	Териториално сътрудничество
31.	Отдел жилищно строителство, обществени сгради и транспорт на баското правителство	Испания	МНС	Орган на регионалното самоуправление