

Connecting Europe-faciliteten Endelig rapport

13.2.2012

Bestilt af:
Regionsudvalget
DTC Enhed 1

Connecting Europe-faciliteten Endelig rapport

13.2.2012

Bestilt af:
Regionsudvalget
DTC Enhed 1

Klient

REGIONSUDVALGET

DTC Enhed 1

Rue Belliard 101

B-1040 Bruxelles

Kontrakt

CdR/ETU/198/2008

Forfatter

Christine Hamza

Metis GmbH

Donau-City-Straße 6, A-1220 Wien

Tlf.: +43 1 997 15 70, Fax: +43 1 997 15 90 66

E-mail: office@metis-vienna.eu, www.metis-vienna.eu

Wien, 13.2.2012

Indholdsfortegnelse

1	Introduktion	1
2	Kort beskrivelse af relevante spørgsmål om CEF	4
3	Kommentarer i detaljer.....	6
3.1	Merværdi af CEF i forhold til TEN-T	6
3.2	Involvering af lokale og regionale myndigheder	8
3.3	Sammenhæng mellem CEF og strukturfondene og Samhørighedsfonden	9
3.4	CEF's virkning på det offentlige budget.....	9
3.5	Virksomheder på offentlige indkøb og statsstøtte	11
3.6	Udfordringer og muligheder i grænseregioner.....	12
4	Konklusioner	13
5	Referencer	15
6	Respondenter	15

Forkortelser

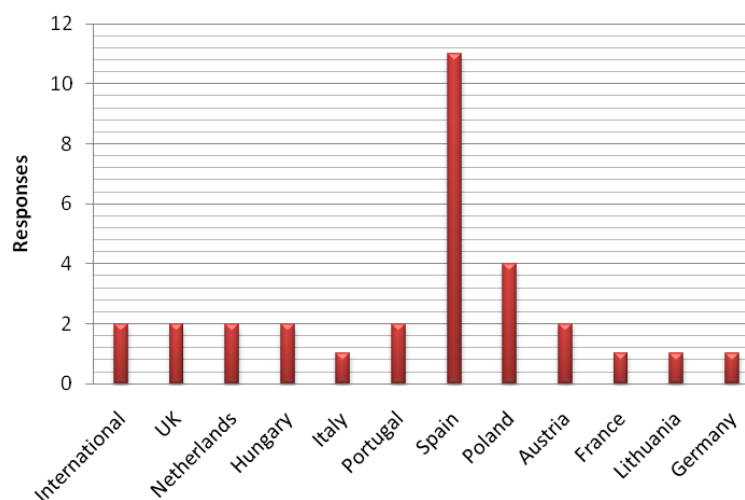
CF	Samhørighedsfonden (Cohesion Fund)
CEF	Connecting Europe-faciliteten
EC	Europa-Kommissionen (European Commission)
EGTS	Europæisk gruppe for territorielt samarbejde
EFRU	Den Europæiske Fond for Regionaludvikling
EU	Den Europæiske Union
EU-12	Bulgarien, Cypern, Tjekkiet, Estland, Ungarn, Litauen, Letland, Malta, Polen, Rumænien, Slovakiet og Slovenien
EU-15	Østrig, Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Italien, Irland, Luxembourg, Nederlandene, Portugal, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige
MS	Medlemsstater
TEN	Transeuropæisk net
OPP	Offentlig-private partnerskaber
RU	Regionsudvalget
SMN	Nærhedsovervågningsnetværket (Subsidiarity Monitoring Network)
TEN	Transeuropæiske net
TEN-T	Transeuropæiske transportnet

1 Introduktion

I rapporten opsummeres de vigtigste resultater af høringsprocessen om Europa-Kommissionens forslag¹ om Connecting Europe-faciliteten. Høringsprocessen blev indledt på anmodning af RU-ordfører, dr. Ivan Zagar (SI/PPE), den 29. november 2011. På grundlag af anmodningen har høringen været åben for partnerne i nærhedsovervågningsnetværket (SMN), RU EGTS-plattformen, RU EU2020-overvågningsplattformen, yderligere medlemmer af RU, der ønsker at deltage, regionale kontorer i Bruxelles og faste repræsentanter i medlemsstaterne.

Høringen blev afsluttet den 27. januar 2012. Der er 31 bidrag fra 11 medlemsstater og to internationale grupper. Langt de fleste bidrag er kommet fra Spanien (se diagram 1).

Diagram 1: Medlemsstaternes respondenter

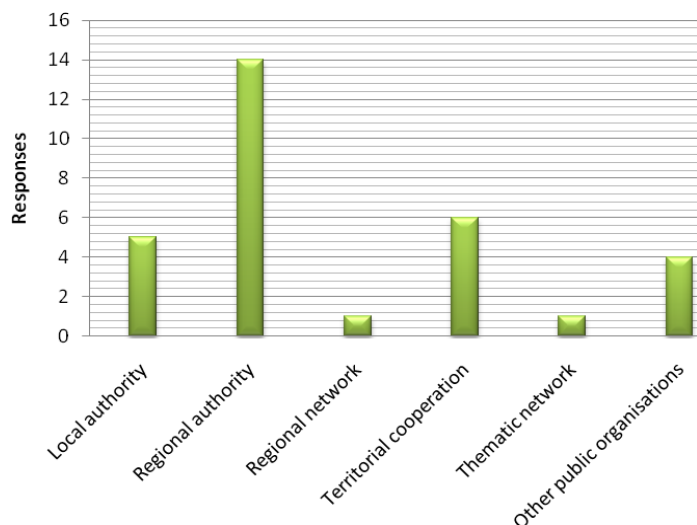


Kilde: Metis 2011

Respondenterne var fortrinsvis regionale myndigheder og lokale myndigheder efterfulgt af grupperne for territorielt samarbejde (diagram 2).

¹ Europa-Kommissionen (2011), Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, COM(2011) 665 - 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262}{SEC(2011) 1263}, Bruxelles, 19.10.2011.

Diagram 2: Respondenttyper



Kilde: Metis 2011

Formålet med høringen var at identificere respondenternes opfattelse af forslaget om en CEF-forordning med hensyn til

- CEF's merværdi
- involvering af lokale og regionale myndigheder
- CEF's forenelighed med EFRU
- virkning på det offentlige budget af gennemførelsen af CEF
- virkninger på offentlige indkøb
- virkninger på grænseoverskridende regioner

Den generelle reaktion på CEF har været positiv. Der er bred enighed om merværdien af en centraliseret og mere fokuseret udvikling af infrastrukturen. CEF forventes at kunne yde betydelig støtte til grænseoverskridende udvikling af infrastruktur, der indtil nu har været ledsaget af forskellige vanskeligheder. De vigtigste aspekter, som er fremhævet, er følgende:

- Europa-Kommissionens direktiver for vigtige projekter opfattes som værende for **topstyrede og dermed** til fare for **nærhedsprincippet**, hvis korridorkoordinatorens rolle vil omfatte dirigering af medlemsstaterne i deres beslutninger om infrastrukturprojekter.
- **De prædefinerede infrastrukturkorridorer** forekommer at være for rigide og giver ikke mulighed for at inkludere andre projekter i forberedelsesfasen. Dette vil være til fare for finansieringen af projekter inden for det omfattende infrastrukturnet.

- Navnlig i lyset af de **nuværende budgetmæssige begrænsninger** er det problematisk at tvinge medlemsstaterne til at realisere prædefinerede TEN-projekter med bindende tidsfrister.
- Selv om **yderligere midler** i princippet vil skabe **nye muligheder** for **EU-15** med henblik på finansiering af TEN, har **EU-12** store **betænkeligheder** ved det **nødvendige nationale medfinansieringsbeløb**, som vil være en stor byrde for det budget, der er til rådighed.
- Budgettet for Samhørighedsfonden opfattes som en vigtig søjle i mange EU-12-regioner, og frygten for at **reducere Samhørighedsfondens budget** for i stedet at finansiere CEF-projekter opfattes som en betydelig ulempe for de "nye medlemsstater".
- Det er vigtigt, at der i forslaget tages højde for de **eksisterende medlemsstaters regler, tidsfrister og budgetter** i forbindelse med udvikling af infrastruktur.
- Det nuværende forslag omfatter ingen procedurer for **sammenkoblingen af centrale CEF-projekter med projekter, der er finansieret af Samhørighedsfonden og EFRU**. Det er også i denne sammenhæng uhyre vigtigt at prioritere TEN-T-infrastrukturprojekter, idet det kan hindre udviklingen af andre vigtige infrastrukturnet.
- CEF's **grænseoverskridende tilgang** anerkendes bredt. Der er ikke desto mindre endnu ingen vision for tacklingen af de retlige begrænsninger på tværs af grænserne.
- Mange af respondenterne har **svært ved at vurdere** virkningerne af CEF-procedurer på **offentlige indkøb**. Nogle forventer dog, at forslaget vil have stor indflydelse på indkøbsprocedurerne, navnlig med hensyn til grænseoverskridende projekter.
- I det nuværende forslag er der **ingen indikation af oprettelse af en seriøs mekanisme for involvering af regionale og lokale aktører i deltagelsesprocessen**. De fleste kommentarer viser imidlertid, at involvering af regionale og lokale aktører hører under medlemsstaternes ansvarsområde. Andre respondenter opfatter deltagelsen i korridorplatformen som et vigtigt bidrag.

2 Kort beskrivelse af relevante spørgsmål om CEF

I det endelige forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten (CEF)² fastlægges en fælles ramme til støtte af specifikke infrastrukturprojekter i Europa. Forslaget omfatter infrastrukturprojekter på europæisk plan, som er vigtige med henblik på at bane vejen for sammenkobling på højt plan af medlemsstaterne og styrke betingelserne for et bedre indre marked og en større global konkurrenceevne. Med instrumentet skal den usikre proces til fremme af TEN-nettet styrkes.

Forslaget omhandler i denne sammenhæng spørgsmålene på transportområdet (jernbane, vej, søfart) i forhold til "hovednettet" - TEN-nettet. Forslaget støtter især infrastrukturkorridorer, grænseoverskridende forbindelser, energifaciliteter og telekommunikationsnet på højt plan.

Instrumentet bør – selv om det forvaltes centralt af Kommissionen – gennemføres i tæt samarbejde med medlemsstaterne.

Merværdien af den nye facilitet vil være en forenkling af EU's retsgrundlag for TEN-infrastruktur, og den vil derfor få et enormt potentiale med hensyn til at tiltrække yderligere finansiering fra den private sektor. Formålet med CEF er at:

- etablere en fælles ramme med henblik på forenkling af EU's retsgrundlag vedrørende finansiering af TEN-infrastruktur,
- udgøre en sammenhængende og gennemsigtig tilgang til EU-finansiering,
- skabe muligheder for realisering af stordriftsfordele,
- udnytte synergieffekter på tværs af sektorerne i forbindelse med udvikling og gennemførelse af projekter,
- spare omkostninger og/eller opnå en mere effektiv udnyttelse og et højere afkast og
- udnytte indhøstede erfaringer og bedste praksis på tværs af sektorerne³.

For at opnå større løftestangeffekt for EU-finansiering og økonomisk støtte skal CEF sammenkoble forskellige finansielle instrumenter. Aktioner og projekter, der støttes af finansielle instrumenter, skal udvælges efter

² Europa-Kommissionens forslag blev forelagt Europa-Parlamentet i oktober 2011 og gennemgås i øjeblikket af de nationale parlamenter. Tidsfristen for gennemgang er midt i februar 2012.

³ Europa-Kommissionen (2011), Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, COM(2011) 665 - 2011/0302 (COD), {SEC(2011)1262, {SEC(2011)1263}, Bruxelles, 19.10.2011, s. 5.

først til mølle-princippet, men **under hensyntagen til gradvis geografisk diversificering** på tværs af medlemsstaterne. **Den økonomiske støtte** skal være i form af tilskud, der kombineres med andre finansielle instrumenter. Tilskud omfatter **CEF, Samhørighedsfonden, strukturfondene samt Horisont 2020**. Finansielle instrumenter omfatter **aktier, lån og/eller garantier, der afhjælpes med risikodelingsinstrumenter** eller andre finansielle instrumenter. Finansielle instrumenter kan kombineres med tilskud.

Det største budget (31,7 mia. euro, hvoraf 10 mia. euro skal overføres fra Samhørighedsfonden) tildeles transport. Andre 9 mia. euro tildeles energi, og 9 mia. euro tildeles telekommunikation.

Tildelingskriterier for finansiering dækker enkelte medlemsstater eller flere medlemsstater, internationale organisationer, fællesforetagender eller offentlig-private partnerskaber.

Finansieringssatser med henblik på **transportrelaterede** undersøgelser må ikke overstige 50 %, og for anlægsarbejde 20-30 %.

Finansieringssatser med henblik på **energirelaterede** undersøgelser må ikke overstige 50 % og kan stige til 80 % for specifikke infrastruktur reguleret gennem Kommissionens retningslinjer.

Hvad angår **telekommunikation** kan **bredbåndsnet** finansieres med op til 50 %, generiske tjenester med op til 75 %, og i særlige tilfælde kan tjenesteplatforme finansieres med op til 100 %.

Procedurer for **offentlige indkøb**, som er foretaget af Kommissionen eller andre organer med henblik på gennemførelse af et finansieret projekt, må ikke overtræde principperne for offentlige indkøb i forhold til gennemsigtighed, åben konkurrence og fornuftig procesforvaltning i forbindelse med procedurer til tildeling af kontrakter om offentlige indkøb. I henhold til forordningen kan der foretages flere tildelinger af kontrakter inden for samme procedure.

Reglerne for **offentlige indkøb** gennemgås i øjeblikket med hensyn til et nyt forslag, der blev offentliggjort i december 2011. Dette nye forslag om offentlige indkøb har til formål at forenkle procedurerne. Det fremgår dog fortsat ikke klart, hvordan disse regler vil påvirke det nuværende CEF-forslag.

Forslaget til forordning indeholder ingen klarlæggelse af involveringen af **medlemsstaternes myndigheder på forskellige planer**. Medlemsstaterne vil forvalte gennemførelsen af CEF på regionalt og lokalt plan.

3 Kommentarer i detaljer

3.1 Merværdi af CEF i forhold til TEN-T

Spørgsmål: Mener De, at Connecting Europe-faciliteten vil skabe merværdi for EU-aktioner på området for TEN-T (herunder en løftestangseffekt for bæredygtig vækst og beskæftigelse samt social, økonomisk og territorial samhørighed)? Forklaring udbedes venligst med eksempler til underbygning af svaret.

Opsummering af kommentarer

CEF's merværdi anerkendes generelt. Udviklingen skal navnlig med henblik på stigende effektivitet for Europas infrastrukturer fremmes via centraliseret forvaltning af finansiering samt udveksling af viden. Der forventes merværdi i form af økonomisk vækst med bedre infrastrukturnet i de områder, der fortsat hænger dårligt sammen.

Det grundlæggende formål med CEF er at konsolidere EU's indre marked, uanset de nuværende nationale grænser. Derfor skal planlægningen af infrastrukturer nødvendigvis foregå i europæisk sammenhæng. I forbindelse med konsolidering af det indre marked skal der også opnås fremskridt med hensyn til standardisering af de forskellige nationale regler (Havnemyndighederne i Alicante)

Navnlig de spanske og portugisiske respondenter har givet udtryk for deres forventninger til instrumentet i forhold til at fremme beskæftigelsen inden for bygge- og anlægsindustrien og indirekte skabe økonomisk fremgang i de sammenkoblede regioner. CEF skal stimulere offentlig-private partnerskaber og tiltrække (institutionelle) investorer til at deltage i finansieringen af TEN-T-projekter og støtte nedbringelsen af CO₂-emissioner.

CEF er et meget nyttigt værktøj til støtte af den regionale infrastruktur med henblik på udvikling af intermodal transport og logistikfunktioner og til støtte af bymæssige knudepunkter under hensyntagen til regionale eller intermodale platforme (regionen Murcia)

Strategien med en fælles ramme for udvikling af infrastruktur i Europa har affødt forskellige reaktioner. I nogle af de indhentede kommentarer gives der udtryk for, at et fælles instrument vil forenkle processer, hvorimod der i andre gives udtryk for bekymring om manglende overensstemmelse med nærhedsprincippet (f.eks. myndighederne i Wien og den litauiske sammenslutning af lokale myndigheder). Ifølge disse respondenter kan CEF-forordningen være i konflikt med nationale interesser. F.eks. skal de

bindende aspekter af forordningen (bindende tidsfrister) undersøges for at afgøre, om de udgør en uacceptabel overtrædelse af medlemsstaternes budgetsuverænitet fra EU's side. Tyskland reorganiserede og forenkede f.eks. sine planlægnings- og godkendelsesprocedurer for det tyske transmissionsnet gennem indførelse af lovgivning om fremskyndelse af netudbygning. Den tyske respondent frygter nu, at CEF ikke er i overensstemmelse med de nationale procedurer. Det britiske parlament har også givet udtryk for bekymring om, hvorvidt CEF vil tvinge medlemsstaterne til at håndtere prædefineret infrastruktur, som eventuelt vil være til hinder for udviklingen af andre omfattende og i national sammenhæng vigtige netværk. CEF skal i denne sammenhæng overveje udviklingen af territorial samhørighed, herunder udviklingen af både national og regional infrastruktur.

Der er endvidere tvivl om, hvorvidt det europæiske forslag om opdeling af godkendelsesprocessen i en toårig proces forud for indgivelse og en etårig formel godkendelsesproces er gennemførlig. Ifølge den tyske respondent bør den foreslåede forordning være begrænset til det omfang, der er nødvendigt med hensyn til europæisk koordinering og harmonisering. Forslag til forordninger, der er mere vidtrækkende end artikel 171 i TEUF, forkastes.

Et andet kritikpunkt kommer fra repræsentanten for Konferencen af Perifere Kystregioner. Han erklærede, at det maritime aspekt af den foreslåede forordning ikke afspejler de reelle behov for forbedring på dette område. Af kommentarerne fremgår det, at skibsfart kan bidrage til nedbringelse af CO₂-emissioner, men at der ikke er taget tilstrækkelig højde for dette aspekt i forslaget. Endelig rejstes der i en af kommentarerne spørgsmål om problemet med prædefinerede projekter i forslaget med undtagelse af projekter, der fortsat er i undersøgelsesfasen for gennemførlighed.

Instrumentet for bæredygtige maritime forbindelser kan bygge videre på den vellykkede økobonusmodel, drage fordel af en objektiv vurdering af Marco Polo-programmet og inddrage aspekterne af de nye begrænsninger for svovlindholdet i skibsbrændstof (Konferencen af Perifere Kystområder)

Endelig mener Europas randområder ikke, at instrumentet er relevant for dem. Ifølge de regionale myndigheder i Madeira vil CEF udelukke de områder, der ikke er sammenkoblet med det foreslåede infrastrukturnet.

3.2 Involvering af lokale og regionale myndigheder

Spørgsmål: Beskriv venligst, hvordan de lokale og regionale myndigheder kan involveres i CEF's beslutningsproces i Deres medlemsstat (herunder virkningen af CEF på de territoriale planlægnings- og udviklingsstrategier).

Opsummering af kommentarer

I alle kommentarer fremhæves behovet for at involvere regionale og lokale myndigheder i projekter, der har indflydelse på deres regionale udvikling. Selv om nogle af respondenterne har opfattet det som medlemsstaternes ansvar at involvere myndigheder på regionalt og lokalt plan, mener andre respondenter, at der er behov for en mere direkte involvering i CEF-processen. I nogle medlemsstater er involveringen af lokale og regionale myndigheder endnu ikke klarlagt, men de fleste involverer deres lokale og regionale myndigheder i henhold til deres nationale retsgrundlag. Spanske respondenter giver en detaljeret beskrivelse af involveringen af lokale og regionale myndigheder.

Det blev imidlertid understreget, at merværdien som følge af Kommissionens forslag om korridorplatforme, som skal samle alle de involverede, kun vil være relevant, hvis både de lokale og regionale myndigheder og de nationale og internationale grupper deltager.

Der er generel kritik af Kommissionens centraliserede forvaltning af CEF, som ikke vil give de regionale og lokale myndigheder mulighed for at deltage i beslutningsprocessen. Respondenterne giver udtryk for deres bekymring om, hvorvidt den centraliserede forvaltning vil underminere eller modvirke bestræbelserne på territorial samhørighed. Der er mange regionale og lokale infrastrukturprojekter, som udgør ændringer til TEN-T. Disse sammenhængende aktiviteter overvejes imidlertid ikke i det nuværende forslag. Derudover tages der i forordningen ikke hensyn til de nationale retsgrundlag (delstatssystemer eller regionale systemer), som ikke muliggør topstyrede infrastrukturprojekter, som det forudses i CEF-forordningen (f.eks. Tyskland). Dette opfattes som et tilbageskridt inden for den overordnede partnerskabstilgang, der karakteriserer samhørighedspolitikken i dag.

Konferencen af Perifere Kystregioner i Europa kræver en mere bindende beskrivelse af de regionale myndigheders rolle i dette forvaltningssystem. Konferencen af Perifere Kystregioner i Europa er imod centraliserede beslutninger om budgettildelinger og mener, at tildeling af en bonus på grundlag af projekternes løbetid i en udbudsprocedure er i strid med idéen om territorial samhørighed og god forvaltningspraksis (Konferencen af Perifere Kystregioner i Europa)

3.3 Sammenhæng mellem CEF og strukturfondene og Samhørighedsfonden

Spørgsmål: Hvordan kan man sikre forenelighed mellem projekter, der finansieres gennem strukturfondene og Samhørighedsfonden, og projekter, som finansieres gennem CEF? Hvad vil konsekvensen af CEF være for mindre projekter?

Opsummering af kommentarer

Interessenternes største bekymring vedrører tilstrækkelig koordinering af europæiske CEF-forvaltede projekter og nationale EFRU-finansierede projekter. I de fleste kommentarer er opfattelsen, at CEF fortrinsvis koncentrerer sig om større projekter og derfor let kan suppleres af EFRU-finansierede mindre projekter. Respondenter hævder, at forslaget ikke i tilstrækkelig grad beskriver den proceduremæssige forbindelse mellem CEF- og strukturfondsprojekter (EFRU). Det er uhyre vigtigt at undgå overlappning mellem EFRU og CEF. For at undgå dobbeltfinansiering bør der defineres klare kriterier. Desuden bør alle finansieringsordninger evalueres og tilpasses.

Dog skal alle medlemsstaterne ikke have lige adgang til EFRU-finansiering af infrastruktur. Man skal undgå, at manglende finansiering af små og mindre betydningsfulde projekter medfører, at perifere infrastrukturprojekter tilsidesættes. Fokuseringen på de 10 udvalgte hovedprojekter kritiseres derudover for at være alt for rigid med det resultat, at andre lige så vigtige anliggender i Europa overses. Der har været udtrykt bekymring om, hvorvidt mindre projekter, som ikke er relateret til de 10 korridorer, vil have mindre betydning på europæisk plan.

CEF har til formål at sammenkoble regioner, men med central forvaltning af Kommissionen. Med de forskellige forvaltningssystemer (central forvaltning af CEF og regional forvaltning af EFRU og Samhørighedsfonden) er det vanskeligt at opnå kompatibel projektudvikling. Forbindelsen mellem CEF og den fælles strategiske ramme for samhørighed mangler (Convention of Scottish Local Authorities)

3.4 CEF's virkning på det offentlige budget

Spørgsmål: Hvad er den forventede virkning af CEF-forslaget på Deres offentlige budget og anvendelsen af andre nationale midler og EU-midler?

Opsummering af kommentarer

CEF's gennemsnitlige samfinansieringsbidrag til vej- og jernbanenet overstiger ikke 30 %. Hermed konkluderes det, at CEF-forslaget ikke vil spille nogen større rolle i de nationale budgetter.

Selv om investeringer i IKT og energi er steget betydeligt, mener vi, at transportdelen ikke vil resultere i en væsentlig ændring i forhold til den nuværende situation, hvad angår lokale og regionale myndigheder (Convention of Scottish Local Authorities)

Respondenter fra EU-15 opfatter mest af alt CEF som en mulighed for yderligere finansiering af infrastruktur. Nogle af respondenterne mener, at CEF blot er et instrument for landene i EU-15, som har mulighed for at samfinansiere sådanne former for investeringer i infrastruktur, hvorimod landene i EU-12 på grund af budgetmæssige begrænsninger har meget svært ved at samfinansiere disse infrastrukturprojekter.

Virningen af CEF-forslaget på de nationale budgetter vil være begrænset for de medlemsstater, der har eksisterende infrastruktur af høj standard. (Rådhuset i Łódź)

CEF opfattes som et forsøg på at centralisere samhørighedsfondsmidler, hvilket kan forøge regionernes vanskeligheder i forbindelse med deltagelse i processen. Samhørighedsfonden er et vigtigt finansielt instrument for de "nye medlemsstater". De foreslåede CEF-korridorer og tildelingen fra Samhørighedsfonden på 10 mia. euro opfattes som topstyrede direktiver fra Kommissionen, som vil medføre en begrænsning af medlemsstaternes fleksibilitet i forhandlingsfasen.

10 mia. euro af de 34 mia. euro fra Samhørighedsfonden, som skulle finansiere TEN-T, vil blive tildelt ved anvendelse af samme procedure som for CEF, fortrinsvist på grundlag af indkaldelse af projektforslag, som tilrettelægges af Kommissionen. På grund af de risici, der er nævnt ovenfor, vil det ikke være de mest strukturelle projekter, som vil blive prioriteret, men projekter, der forventes at kunne gennemføres hurtigt. Denne ændring i forordningen kan opfattes som et tilbageskridt i den overordnede partnerskabstilgang (Konferencen af Perifere Kystregioner i Europa)

Derudover kan prioriteringen af de foreslåede TEN-korridorer være en hindring for medlemsstaternes realisering af deres egne sommetider mere presserende infrastrukturprojekter. Tidsfristerne for gennemførelse af projekter bør være mere fleksible. Der kan opstå problemer, når tidsfrister for projekter i forslaget ikke er i overensstemmelse med den nationale planlægning.

Oprettelsen af en ny facilitet vil medføre større centralisering af midler og gøre det vanskeligere for regionerne at få direkte adgang til dem (Rådhuset i Pomorskie Voivodship)

CEF-prioriteter kan gøre det vanskeligt for medlemsstaterne at prioritere deres egne projekter. Tidsfristerne bør derfor være mere fleksible end angivet i forslaget. Der kan eventuelt opnås nogen fleksibilitet ved anvendelse af retningslinjer frem for en forordning som i forbindelse med tidligere TEN-T-projekter (Rail Network)

Et andet spørgsmål rejses med forslaget om inddragelse investeringer fra den private sektor i TEN-T-projekter. Respondenterne giver udtryk for en vis tvivl om, hvorvidt værktøjet vil skabe det påkrævede finansielt sikre miljø for investorenes deltagelse.

Generelt forventes det, at enhver finansieringsvurdering af et projekt skal vise, at der er fornuftige forretningsmuligheder og udsigt til investeringsafkast forud for iværksættelse af et infrastrukturprojekt. Det fremgår ikke tydeligt, om finansiering fra CEF vil kræve nogen form for afkast af investeringen og heller ikke, om de foreslåede projekter skal kunne bevise deres værd inden godkendelse af et projekt.

Det er vigtigt at tage højde for individuelle kapaciteter og de lokale entreprenørers og virksomheders potentiale (EGT CUTTS, Ungarn)

3.5 Virkninger på offentlige indkøb og statsstøtte

Spørgsmål: Kan De identificere en eventuel virkning på reglerne for offentlige indkøb og statsstøtte?

Opsummering af kommentarer

I størstedelen af kommentarerne forudses der ingen konflikter eller virkninger i forhold til nationale procedurer for offentlige indkøb. Men som nævnt i kommentaren fra Rådhuset i Pomorskie Voivodship om transnationale projekter kan forskelle mellem medlemsstaternes retssystemer skabe betydelige hindringer i forbindelse med fælles investeringer. Den offentlige indkøbsproces gennemgås i øjeblikket, og der er nogen bekymring for, hvorvidt nogle af de nye indkøbsprocedurer kan gøre processen mere kompliceret.

Det frygtes, at CEF kan føre til en offentlig indkøbsprocedure, der er specifikt tilpasset instrumentet. Der er ikke tilslutning til specifikke offentlige indkøbsprocedurer til specifikke opgaver (f.eks. grønne offentlige indkøb). Dette vil medføre en fragmentering af indkøbstilgangen og være en administrativ byrde (Convention of Scottish Local Authorities)

3.6 Udfordringer og muligheder i grænseregioner

Spørgsmål: Hvilke udfordringer og muligheder medfører CEF for grænseregioner (herunder eventuel anvendelse af den europæiske gruppe for territorielt samarbejde)?

Opsummering af kommentarer

Generelt anerkendes CEF som et støtteinstrument for grænseoverskridende sammenkobling. Den omstændighed, at CEF forudsiger behovet for at støtte grænseoverskridende sammenkobling af infrastrukturer bifaldes generelt. Transportforbindelser er uhyre vigtige for at hjælpe grænseregioner og grænseoverskridende regioner med at overvinde ulemperne på grund af deres geografiske situation, på både nationalt og europæisk plan.

CEF bifaldes i høj grad, ikke blot i grænseregioner, men også i kystregioner. Både den skotske regering og Nordsøens lokale kystmyndigheder opfatter CEF som et potentielt instrument til udvikling af netforbindelser med Europa og lokal generering af vedvarende energi med en positiv virkning på den lokale økonomiske fremgang. (Convention of Scottish Local Authorities)

Grænseoverskridende projekter afhænger stærkt af regionale og lokale aktører. Det er derfor endnu mere nødvendigt at involvere dem i dette specifikke forhold. På nuværende tidspunkt forventes der ikke en sådan involvering på europæisk plan. Den europæiske gruppe for territorielt samarbejde i Ungarn har f.eks. ikke et tilstrækkeligt budget til at deltage i projektgenererings- og evalueringsprocesser forbundet med TEN-T. En anden problemstilling i denne sammenhæng er manglen på erfaring og viden om oprettelse af de nødvendige strukturer til gennemførelse af grænseoverskridende projekter.

Grænseregionerne kan ende med at være gidsler som følge af manglende aftaler mellem medlemsstaterne om fælles projekter. CEF skaber ikke de nødvendige betingelser for at undgå denne risiko, men fjerner derimod samhørighedsfondsmidler fra grænseregionerne. (Litauens sammenslutning af lokale myndigheder)

4 Konklusioner

De indhentede kommentarer kan opdeles i forskellige interessegrupper. For det første er der de lokale og regionale myndigheder og repræsentanter, for det andet de forskellige former for territorielt samarbejde, og for det tredje interessenter som f.eks. havnenet. Der er endvidere forskel mellem organisationerne og myndighederne i Spanien og Portugal, som støtter CEF stærkt, og de centraleuropæiske medlemsstater og organisationer, der er kritiske over for den topstyrede proces i henhold til CEF. Der kan således ikke drages nogen generel konklusion ud over, at medlemsstaterne i EU-15 opfatter CEF som en yderligere mulighed for finansiering af infrastrukturer, og EU-12 er bekymret over risikoen for, at CEF vil gribe ind i mere presserende behov i regionerne.

En anden knap så fremherskende bekymring vedrører beskyttelsen af nærhedsprincippet. Nærhedsprincippet er defineret i artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union: *På de områder, som ikke hører ind under dets enekompetence, handler Fællesskabet, i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, kun hvis og i det omfang målene for den påtænkte handling ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og derfor, på grund af den påtænkte handlingens omfang eller virkninger, bedre kan gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet handler kun i det omfang, det er nødvendigt for at nå denne traktats mål.*⁴

I denne sammenhæng opfattes Kommissionens direktiver for hovedprojekter som lidt for topstyrede og dermed til fare for nærhedsprincippet, hvis korridorkoordinatorens rolle vil gøre det muligt at dirigere medlemsstaterne i deres beslutninger om nationale infrastrukturprojekter.

De modtagne kommentarer kan imidlertid sammenfattes som følger:

- Prædefinering af infrastrukturkorridorer opfattes som problematisk, da korridorerne kan være til hinder for udviklingen af andre mere presserende projekter.
- Involveringen af regionale og lokale aktører på korridorplatformen opfattes som nødvendig, men der er ikke taget højde for støtte til territoriale grupper og andre repræsentanter i forslaget.
- CEF og EFRU kan have en potentiel merværdi i forhold til deres kompatibilitet. Det fremgår dog endnu ikke klart, hvordan disse to

⁴ EU (2006), Konsoliderede udgaver af traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, EU-Tidende, artikel 5.

instrumenter er kædet effektivt sammen. Dette skaber bekymring om overlappning og underminering af EFRU-projekter.

- Den omstændighed, at 10 mia. euro er tildelt CEF, skaber stor bekymring i de nye medlemsstater. Flere lokale og regionale myndigheder har givet udtryk for deres bekymring om manglende overensstemmelse mellem projektforslag på nationalt plan og de foreslåede korridorprojekter.
- Gennemførelsen af grænseoverskridende projekter vægtes generelt højt. Endnu en gang er den reelle gennemførelse, der er baseret på forskellige retssystemer, ikke klart defineret, ej heller proceduren og interessenternes involvering.
- I størstedelen af kommentarerne gives der ikke udtryk for bekymring for problemer i forhold til reglerne for offentlige indkøb.

Generelt understreges det i kommentarerne, at proceduren til gennemførelse af CEF endnu ikke er tilstrækkelig klarlagt (navnlig i forbindelse med grænseoverskridende projekter). Der er således også behov for at fremme tilpasningen af Kommissionens målsætninger og medlemsstaternes interesser i denne sammenhæng. Kommentarerne viser, hvilke af medlemsstaternes målsætninger der opfyldes i forslaget, og hvilke lande som vil have svært ved at tilpasse de foreslåede projekter til deres nationale og regionale målsætninger. F.eks. har Spanien og Portugal tilsyneladende ingen yderligere indvendinger imod forslaget og forventer, at CEF støtter deres nationale og regionale infrastrukturbudget. Kommentarer fra Ungarn, Tyskland og Polen viser imidlertid, at disse lande frygter, at beslutningsprocessen vil skabe problemer for deres nationale og regionale selvstyre.

5 Referencer

Europa-Kommissionen (2011), Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, 2011/0302(COD), COM(2011)0665, Bruxelles, 19.10.2011

6 Respondenter

Nr.	Navn	Land	Netværk	Respondenttyper
1.	Netwerkstad Twente	Nederlandene	SMN	Regionalt net
2.	Uafhængig konsulent (stiftende medlem EGTCUTTS, BEFA)	Ungarn	EGTS	Territorialt samarbejde
3.	Regionen Marche (Italien)	Italien	SMN	Regionale myndigheder
4.	Europæisk gruppe for territorialt samarbejde, Galicia-Norte, Portugal	Portugal	EGTS	Territorialt samarbejde
5.	Valencias selvstyre, generaldirektoratet for transport og logistik	Spanien	SMN	Regionale myndigheder
6.	Consejo de camaras de comercio de la Comunidad Valenciana	Spanien	TBC	Regionale myndigheder
7.	Rådhuset i Łódź	Polen	SMN	Lokale myndigheder
8.	Planlægningsafdelingen, myndighederne for provinserne i Styria,	Østrig	SMN	Regionale myndigheder
9.	Selvstyrende region, Galicien	Spanien	SMN	Regionale myndigheder
10.	Forsamling, Extremadura	Spanien	SMN	Regionale myndigheder
11.	Rådhuset i Pomorskie Voivodship	Polen	SMN	Regionale myndigheder
12.	Wien	Østrig	SMN	Lokale myndigheder
13.	Governo Regional da Madeira	Portugal	TBC (Parl. er medlem af SMN)	Regionale myndigheder
14.	Byområdet for Brest Métropole Océane	Frankrig	TBC	Lokale myndigheder
15.	Litauisk sammenslutning af lokale myndigheder	Litauen	SMN	Lokale myndigheder
16.	Europæiske Grænseregioners Arbejdsfællesskab (AGEG)	International	SMN	Territorialt samarbejde
17.	UTTS EGTS	Ungarn	EGTS	Territorialt samarbejde
18.	Convention of Scottish Local Authorities	Det Forenede Kongerige	SMN	Lokale myndigheder
19.	Konference af Perifere Kystregioner	International	TBC	Territorialt samarbejde
20.	De regionale myndigheder i Valencia	Spanien	SMN	Regionale myndigheder
21.	FEPORTS – Institut for havnerelateret forskning og samarbejde	Spanien	TBC	Andre offentlige organisationer
22.	Havnemyndighederne i Alicante	Spanien	TBC	Andre offentlige organisationer
23.	Havnemyndighederne i Valencia	Spanien	TBC	Andre offentlige organisationer
24.	Havnemyndighederne i Castellón	Spanien	TBC	Andre offentlige organisationer
25.	Ministeriet for Baden-Württemberg	Tyskland	SMN	Regionale myndigheder
26.	Rail Network	Det Forenede Kongerige	TBC	Tematisk netværk
27.	Regionen Murcia. Afdeling for offentlige anlægsarbejder og planlægning af arealanvendelse: Generalsekretariat/generaldirektorat for transport og havne	Spanien	TBC	Regionale myndigheder
28.	Rådhuset i regionen Wielkopolska	Polen	TBC	Regionale myndigheder
29.	Regionerne Warmia og Mazury	Polen	TBC	Regionale myndigheder
30.	EGTS - Eurometropolis	Nederlandene	EGTS	Territorialt samarbejde
31.	Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco	Spanien	SMN	Regionale myndigheder



**RAPPORT OM HØRINGEN
AF NÆRHEDSOVERVÅGNINGSNETTET
OM CONNECTING EUROPE-FACILITETEN**

Ordfører: **Dr. Ivan Žagar (SL/PPE)**



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

Erklæring om ansvarsfraskrivelse:

Denne rapport sigter ikke mod at gengive alle bidragene til Nærhedsovervågningsnetværket, men forsøger at sammenfatte de vigtigste punkter. Oplysninger heri er udelukkende til orientering. Rapporten er ikke bindende for Regionsudvalgets administration og påvirker ikke det endelige indhold i den relevante udtalelse fra Regionsudvalget.