



**BERICHT ÜBER DIE KONSULTATION
DES NETZES FÜR SUBSIDIARITÄTSKONTROLLE
ZUR FAZILITÄT "CONNECTING EUROPE"**

Berichterstatter: **Ivan ŽAGAR (SL/EVP)**



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

Ausschlussklärung:

In dem vorliegenden Bericht sollen nicht alle beim Netz für Subsidiaritätskontrolle eingegangenen Beiträge wiedergegeben, sondern die wichtigsten Aspekte zusammengefasst werden. Die darin enthaltenen Informationen haben ausschließlich Beispielcharakter. Die Verwaltung des AdR geht mit dem Bericht keinerlei Verpflichtungen ein und greift dem Inhalt der endgültigen Fassung der AdR-Stellungnahme zu diesem Thema in keiner Weise vor.

Fazilität "Connecting Europe" – Abschlussbericht 13.02.2012

Im Auftrag von:
Ausschuss der Regionen
DTC Einheit 1

Fazilität "Connecting Europe" – Abschlussbericht 13.02.2012

Im Auftrag von:
Ausschuss der Regionen
DTC Einheit 1

Kunde

AUSSCHUSS DER REGIONEN

DTC Einheit 1

101 rue Belliard,

B-1040 Brüssel

Vertrag

CDR/ETU/198/2008

Verfasser

Christine Hamza

Metis GmbH

A-1220 Wien, Donau-City-Straße 6

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

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

Wien, 13.02.2012

Inhalt

1	Vorbemerkungen	1
2	Kurze Beschreibung wichtiger CEF-Themen	4
3	Die Kommentare im Detail	6
3.1	Zusätzlicher Nutzen der CEF für das TEN-V	6
3.2	Einbeziehung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften ...	7
3.3	Kohärenz zwischen CEF und Strukturfonds bzw. Kohäsionsfonds	8
3.4	CEF-Auswirkungen auf das öffentliche Budget	9
3.5	Auswirkungen auf die öffentliche Beschaffung und staatlichen Beihilfen	11
3.6	Herausforderungen und Möglichkeiten in Grenzregionen	11
4	Fazit	13
5	Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	15
6	Befragte	15

Abkürzungsverzeichnis

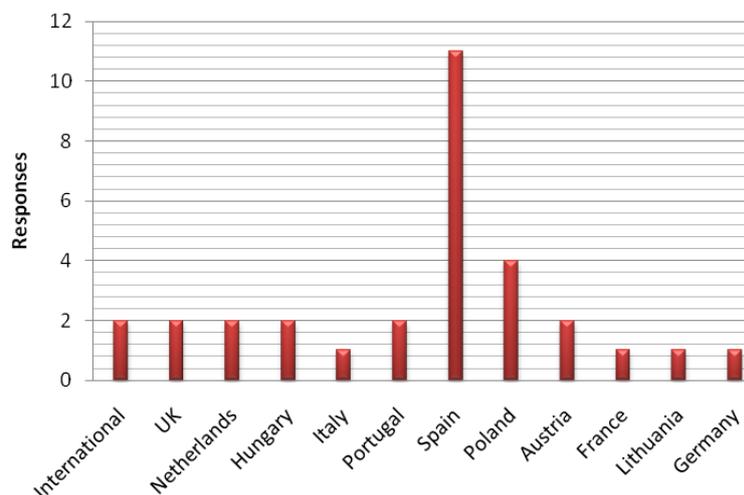
KF	Kohäsionsfonds
AdR	Ausschuss der Regionen
CEF	Fazilität "Connecting Europe"
EK	Europäische Kommission
EVTZ	Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EU	Europäische Union
EU-12	Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Ungarn und Zypern
EU-15	Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Portugal, Schweden, Spanien und das Vereinigte Königreich (GB)
MS	Mitgliedstaaten
TEN	Transeuropäisches Netz
ÖPP	Öffentlich-private Partnerschaft
SMN	Netz für die Subsidiaritätskontrolle
TEN	Transeuropäische Netze
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz

1 Vorbemerkungen

Dieser Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse des Konsultationsprozesses zum Vorschlag der Europäischen Kommission zur Fazilität "Connecting Europe" (CEF) ¹ zusammen. Der Konsultationsprozess begann auf Antrag des AdR-Berichterstatters Dr. Ivan Zagar (SI/EVP) am 29. November 2011. Entsprechend dem Antrag war die Konsultation auch offen für die Partner des Netzes für die Subsidiaritätskontrolle (SMN), die AdR-EVTZ-Plattform, die AdR-EU-2020-Monitoring-Plattform, zusätzliche AdR-Mitglieder, die daran teilnehmen wollten, regionale Büros mit Sitz in Brüssel und ständige Vertretungen der Mitgliedstaaten.

Die Konsultation wurde am 27. Januar 2012 abgeschlossen. Es wurden 31 Beiträge aus 11 Mitgliedstaaten und von 2 internationalen Gruppierungen eingereicht. Die mit Abstand höchste Anzahl an Beiträgen kam aus Spanien (siehe Grafik 1).

Grafik 1: Beiträge nach Mitgliedstaat

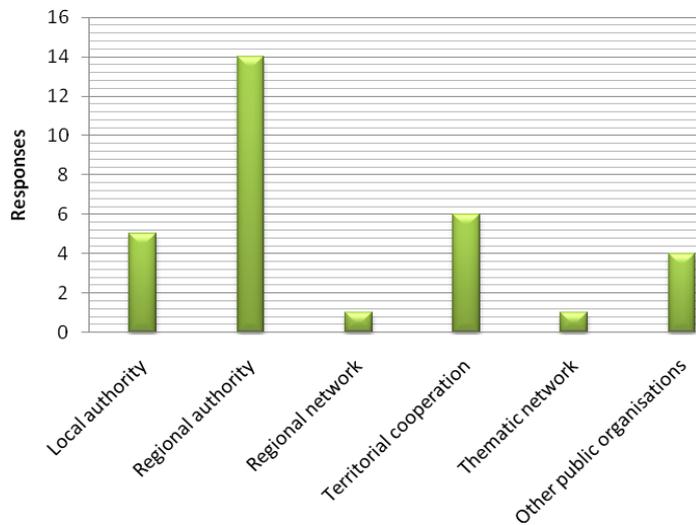


Quelle: Metis 2011

Die Befragten waren hauptsächlich lokale und regionale Gebietskörperschaften, gefolgt von Verbänden für territoriale Zusammenarbeit (siehe Grafik 2).

¹ Europäische Kommission (2011), Vorschlag für Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe", KOM(2011) 665 endgültig, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262 final}{SEC(2011) 1263 final}, Brüssel, 19.10.2011.

Grafik 2: Art der Befragten



Quelle: Metis 2011

Das Ziel der Konsultation bestand darin, herauszufinden, wie die Befragten den Entwurf für die CEF-Verordnung im Hinblick auf folgende Punkte wahrnehmen:

- allgemeiner zusätzlicher Nutzen der CEF
- Einbezug der lokalen und regionalen Regierungen
- Vereinbarkeit der CEF mit dem EFRE
- Auswirkung der CEF-Umsetzung auf das öffentliche Budget
- Auswirkungen auf das öffentliche Beschaffungswesen
- Auswirkungen auf grenzübergreifende Regionen

Die allgemeine Reaktion auf die CEF war positiv. Es besteht ein allgemeines Einvernehmen über den zusätzlichen Nutzen einer zentralisierten und zielgerichteteren Infrastrukturentwicklung. Von der CEF erhofft man sich eine erhebliche Unterstützung für die grenzübergreifende Infrastrukturentwicklung, die bisher von verschiedenen Schwierigkeiten begleitet wurde. Es wurden jedoch folgende Hauptaspekte hervorgehoben:

- Die Vorgabe der Europäischen Kommission für Kernprojekte wird als zu starkes **Top-down-Prinzip** angesehen, **wodurch das Subsidiaritätsprinzip** gefährdet werden würde, falls der Korridor Koordinator dazu ermächtigt wäre, Mitgliedstaaten Anweisungen für ihre Infrastrukturprojekte zu erteilen.
- Die **Festlegung von Infrastrukturkorridoren** scheint zu starr zu sein und ermöglicht nicht die Berücksichtigung anderer Projekte in der Vorbereitungsphase. Dies könnte die Finanzierung von Projekten im Rahmen des umfassenden Infrastrukturnetzes gefährden.
- Insbesondere angesichts der **aktuellen Budgeteinschränkungen** ist es problematisch, Mitgliedstaaten zur Durchführung von festgelegten TEN-Projekten mit bindenden Fristen zu zwingen.

- Während die **zusätzlichen Mittel** für die **EU-15** im Prinzip **neue Möglichkeiten** zur Finanzierung von TEN bieten, hegt die **EU-12** große **Bedenken** bezüglich der **erforderlichen nationalen Kofinanzierungsbeträge**, die das verfügbare Budget erheblich belasten werden.
- Das Budget des Kohäsionsfonds (KF) wird von vielen EU-12-Regionen als wichtige Stütze gesehen, und die Angst, dass das **KF-Budget reduziert** wird, um stattdessen CEF-Projekte zu finanzieren, wird als wesentlicher Nachteil für "neue Mitgliedstaaten" gesehen.
- Es ist wichtig, dass der Vorschlag die **vorhandenen Bestimmungen, Zeitpläne und** für die Infrastrukturentwicklung verfügbaren **Budgets der Mitgliedstaaten** berücksichtigt.
- Der aktuelle Vorschlag enthält keine Verfahren, wie **zentrale CEF-Projekte mit KF- und EFRE-Projekten verknüpft werden können**. Es ist daher wichtig, TEN-V-Infrastrukturprojekten eine höhere Priorität zu geben, da sonst die Entwicklung von anderen wichtigen Infrastrukturnetzen gefährdet wird.
- Über den **grenzübergreifenden Ansatz** der CEF herrscht weitgehende Einigkeit. Jedoch ist noch kein klares und geeignetes Verfahren erkennbar, wie rechtliche Beschränkungen grenzübergreifend gelöst werden können.
- Vielen der Befragten sind die Auswirkungen der CEF-Verfahren auf das **öffentliche Beschaffungswesen nicht klar**. Manche erwarten jedoch erhebliche Auswirkungen auf die Vergabeverfahren, insbesondere bei grenzübergreifenden Projekten.
- Der aktuelle Vorschlag **enthält keinen ernsthaften Mechanismus zur Beteiligung regionaler und lokaler Akteure am Prozess**. Allerdings laufen die meisten Kommentare darauf hinaus, dass die Beteiligung regionaler und lokaler Akteure in der Verantwortung der Mitgliedstaaten liege. Andere Befragte sehen in der Teilnahme an der Korridorplattform einen wichtigen Beitrag.

2 Kurze Beschreibung wichtiger CEF-Themen

Der endgültige Regelungsvorschlag an das Europäische Parlament und den Rat zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" (CEF)² legt einen gemeinsamen Rahmen für die Förderung spezifischer Infrastrukturprojekte in Europa fest. Der Vorschlag umfasst Infrastrukturprojekte auf europäischer Ebene, die von Bedeutung für eine stärkere Vernetzung der MS sind, um so die Voraussetzungen für einen verbesserten Binnenmarkt und eine höhere globale Wettbewerbsfähigkeit zu erweitern. Das Instrument soll den momentan ins Stocken geratenen Prozess zur Weiterentwicklung der TEN-Netze wieder in Gang setzen.

Der Vorschlag geht hierzu Probleme im Bereich Transport (Schiene, Straße, Schiff) im "Kernnetzwerk" der TEN-Netze an. Er fördert gezielt Infrastrukturkorridore, grenzübergreifende Verbindungen, übergeordnete Energieinfrastrukturen und Telekommunikationsnetzwerke.

Das Instrument sollte trotz zentraler Verwaltung durch die Europäische Kommission in enger Zusammenarbeit mit den MS implementiert werden.

Der **zusätzliche Nutzen** durch die neue Fazilität sollte sich in der Vereinfachung des EU-Rechtsrahmens bezüglich der TEN-Infrastruktur ausdrücken und mit steigender Effizienz auch mehr privates Kapital anziehen. Die CEF hat folgende Ziele:

- Bereitstellen eines gemeinsamen Rahmens, der zur Vereinfachung des EU-Rechtsrahmens bezüglich der TEN-Infrastrukturfinanzierung führt
- Bereitstellen eines kohärenten und transparenten Ansatzes zur EU-Finanzierung
- Erzielung von Skaleneffekten
- Nutzung sektorübergreifender Synergien auf Projektentwicklungs- und Implementierungsebene
- Ermöglichung von Kosteneinsparungen und/oder effizientere Nutzung und bessere Ergebnisse
- sektorübergreifende Umsetzung gewonnener Erkenntnisse und bewährter Praktiken³

Um die EU-Finanzierung und die finanzielle Unterstützung optimal nutzen zu können, soll die CEF verschiedene Finanzinstrumente miteinander verbinden. Maßnahmen und Projekte, die durch Finanzinstrumente unterstützt werden, sollen nach dem **Windhundverfahren** ausgewählt werden, aber auch **eine graduelle geografische Diversifikation** nach MS berücksichtigen. **Zur finanziellen Unterstützung** sollen Zuschüsse mit anderen Finanzinstrumenten kombiniert werden. Die Zuschüsse stammen aus **CEF, KF, Strukturfonds und Horizont 2020**. Die Finanzinstrumente umfassen **Eigenkapitalinstrumente, Darlehen und/oder Garantien durch Erleichterung des Zugangs zu Risikoteilungsinstrumenten** sowie andere Finanzinstrumente. Die Finanzinstrumente können mit Zuschüssen kombiniert werden.

² Der Vorschlag der Europäischen Kommission wurde dem Europäischen Parlament im Oktober vorgelegt und wird derzeit von den nationalen Parlamenten geprüft. Die Frist für die Prüfung endet Mitte Februar 2012.

³ Europäische Kommission (2011), Vorschlag für Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe", KOM(2011) 665, 2011/0302 (COD), {SEK(2011) 1262} {SEK(2011) 1263}, Brüssel, 19.10.2011, S. 5.

Das **Hauptbudget** (31,7 Mrd. EUR, von denen 10 Mrd. EUR vom Kohäsionsfonds übertragen werden sollen) wird dem Bereich "Transport" zugewiesen. Weitere 9 Mrd. EUR werden dem Bereich "Energie" und nochmals 9 Mrd. EUR dem Bereich "Telekommunikation" zugeteilt.

Die **Kriterien für die Förderfähigkeit** gelten für einzelne oder mehrere Mitgliedstaaten, internationale Organisationen, gemeinsame Unternehmen und öffentlich-private Partnerschaften.

Die vorgeschlagenen **Finanzierungsraten für Transportstudien** sollen 50%, die für Bauwerke 20% bis 30% nicht überschreiten.

Die Finanzierungsraten für Energiestudien sollen 50% nicht überschreiten und können auf bis zu 80% für bestimmte von den Kommissionsrichtlinien regulierte Infrastrukturarten steigen.

Im Bereich der **Telekommunikation** können **Breitbandnetze** bis zu 50 % gefördert werden, allgemeine Dienste bis zu 75%, und in Ausnahmefällen können Serviceplattformen bis zu 100 % finanziert werden.

Von der Kommission oder einem anderen Organ durchgeführte **öffentliche Beschaffungsverfahren** zur Durchführung eines finanzierten Projekts dürfen keine Prinzipien der öffentlichen Beschaffung wie Transparenz, offener Wettbewerb und ordnungsgemäßes Verfahrensmanagement für öffentliche Auftragsvergabeverfahren verletzen. Die Verordnung erlaubt mehrere Zuschläge pro Verfahren.

Die **öffentlichen Beschaffungsregeln** werden im Rahmen eines neuen Vorschlags vom Dezember 2011 **überprüft**. Dieser neue Vorschlag zur Beschaffung soll die Verfahren vereinfachen. Es ist derzeit aber noch nicht abzusehen, welche Auswirkungen jene Regeln auf den aktuellen CEF-Vorschlag haben werden.

Der Verordnungsvorschlag sieht keine Beteiligung auf **unterschiedlichen Behördenebenen der MS** vor. Die Mitgliedstaaten verwalten die Umsetzung der CEF auf regionaler und lokaler Ebene.

3 Die Kommentare im Detail

3.1 Zusätzlicher Nutzen der CEF für das TEN-V

Frage: Sind Sie der Auffassung, dass die Fazilität "Connecting Europe" einen zusätzlichen Nutzen für die Maßnahmen der EU im Bereich TEN-V bringen wird (einschließlich eines Hebeleffekts für das nachhaltige Wachstum, die Beschäftigung und den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt)? Bitte erläutern Sie Ihren Standpunkt anhand entsprechender Beispiele.

Zusammenfassung der Kommentare

Der zusätzliche Nutzen der CEF wird allgemein anerkannt: Insbesondere im Hinblick auf eine höhere Effektivität der europaweiten Infrastruktur sollte die weitere Entwicklung über eine zentrale Finanzierungsverwaltung und einen besseren Wissensaustausch vorangetrieben werden. Als zusätzlicher Nutzen wird Wirtschaftswachstum durch bessere übergeordnete Infrastrukturnetze in noch unzureichend angeschlossenen Gebieten erwartet.

Das Hauptziel der CEF besteht darin, die einzelnen EU-Märkte unabhängig von aktuellen nationalen Grenzen miteinander zu vereinen. Die Infrastrukturplanung muss daher notwendigerweise im europäischen Kontext erfolgen. Durch Konsolidierung des Binnenmarkts müssen auch Fortschritte bei der Standardisierung der unterschiedlichen nationalen Vorschriften erzielt werden. (Hafenbehörde von Alicante)

Insbesondere in den Beiträgen aus Spanien und Portugal wird die Erwartung zum Ausdruck gebracht, dass das Instrument die Beschäftigung in der Baubranche und indirekt auch in den angeschlossenen Regionen durch Verbesserung des wirtschaftlichen Wohlstandes ankurbeln wird. Die CEF soll ÖPP anregen, (institutionelle) Investoren anziehen, die sich an der Finanzierung von TEN-V-Projekten beteiligen, und die Reduzierung von CO₂-Emissionen fördern.

Die CEF ist ein sehr hilfreiches Mittel zur Unterstützung von regionaler Infrastruktur für die Entwicklung von intermodalen Transport- und Logistiksystemen sowie zur Unterstützung von Ballungsgebieten unter Berücksichtigung regionaler oder intermodaler Plattformen. (Region Murcia)

Allerdings löst der Ansatz eines einzigen gemeinsamen Rahmens zur Infrastrukturentwicklung für ganz Europa unterschiedliche Reaktionen aus. In einigen Beiträgen wird als positiv eingeschätzt, dass dieses zentrale Instrument die Verfahren vereinfachen wird, während andere wiederum Konflikte mit dem Subsidiaritätsprinzip befürchten (z. B. Stadt Wien, Gemeindeverband Litauens). Gemäß diesen Befragten könnte der Vorschlag zur CEF-Verordnung in Konflikt mit nationalen Interessen stehen. Zum Beispiel muss überprüft werden, ob die bindende Natur von Verordnungen (verbindliche Fristen) eine nicht tolerierbare Verletzung der Budgethoheit der Mitgliedstaaten vonseiten der EU darstellt. Deutschland hat zum Beispiel mit dem Netzausbaubeschleunigungsgesetz (NABEG) die Planungs- und Autorisierungsverfahren für Übertragungsnetze neu organisiert und vereinfacht. Die deutschen Befragten befürchten nun, dass die CEF nicht mit den nationalen Verfahren im Einklang stehen werden. Das britische Parlament bringt auch seine Bedenken zum Ausdruck, dass die CEF Mitgliedstaaten dazu zwingen wird, sich mit einer festgelegten Infrastruktur zu befassen, was die Entwicklung von anderen umfassenden und wichtigen nationalen Netzen gefährden kann. In dieser

Hinsicht sollte die CEF die Entwicklung von territorialer Kohäsion bei der Entwicklung von sowohl nationaler als auch regionaler Infrastruktur berücksichtigen.

Außerdem bestehen Zweifel daran, ob der europäische Vorschlag praktisch ist, das Autorisierungsverfahren in ein zweijähriges Vor-Antragsverfahren und ein einjähriges formales Autorisierungsverfahren aufzuteilen. Gemäß dem deutschen Beitrag sollten sich die vorgeschlagenen Verordnungen auf das beschränken, was für die europäische Koordination und Harmonisierung erforderlich ist. Vorgeschlagene Regelungen, die über Artikel 171 AEUV hinausgehen, werden abgelehnt.

Ein weiterer Kritikpunkt kommt von einem Vertreter der Konferenz der peripheren Küstenregionen Europas. Er führte aus, dass der maritime Aspekt der vorgeschlagenen Verordnung nicht die tatsächlichen Verbesserungsbedürfnisse in diesem Bereich widerspiegeln. In den Kommentaren wird angemerkt, dass die Schifffahrt zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen könnte, dies aber noch nicht ausreichend in dem Verordnungsvorschlag berücksichtigt werde. Darüber hinaus wird in einem Kommentar das Problem hervorgehoben, dass die im Vorschlag festgelegten Projekte andere Projekte ausschließen, die sich noch nicht in der Machbarkeitsphase befinden.

Das Instrument "nachhaltige Seeverkehrsverbindungen" könnte auf dem Erfolg des Ecobonus-Modells aufbauen, von einer objektiven Bewertung des Programms Marco Polo profitieren und den Kontext übernehmen, der durch die neuen Begrenzungen des Schwefelgehalts in Schiffskraftstoffen entstanden ist. (KPKR, Konferenz der peripheren Küstenregionen Europas)

Und schließlich erachten die Randgebiete Europas das Instrument als für sie nicht relevant. Laut der Regionalregierung von Madeira schließt die CEF diejenigen aus, die nicht an das vorgeschlagene Infrastrukturnetz angeschlossen sind.

3.2 Einbeziehung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften

Frage: Bitte beschreiben Sie, wie die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in Ihrem Mitgliedstaat in die Beschlüsse zur Fazilität „Connecting Europe“ eingebunden werden (einschließlich der Auswirkungen der Fazilität auf die Raumplanung und die Entwicklungsstrategien).

Zusammenfassung der Kommentare

In allen Aussagen wurde die Notwendigkeit zum Ausdruck gebracht, dass die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften in Projekte einbezogen werden müssen, die Einfluss auf ihre territoriale Entwicklung haben. Während manche Befragte der Ansicht waren, dass es in der Verantwortung der Mitgliedstaaten liege, die regionalen und lokalen Ebenen einzubeziehen, haben andere eine direktere Beteiligung in den CEF-Prozess gefordert. In manchen Mitgliedstaaten ist die Beteiligung von lokalen und regionalen Gebietskörperschaften noch nicht geklärt, aber die meisten anderen beteiligen diese Körperschaften gemäß ihrem nationalen Rechtsrahmen. Die Befragten aus Spanien haben die Beteiligung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften detailliert beschrieben.

Es wurde allerdings erwähnt, dass der zusätzliche Nutzen, den die von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Korridorplattformen, welche alle Beteiligten an einen Tisch bringen sollen, nur dann

effektiv sein werde, wenn sich nicht nur die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, sondern auch die nationalen und internationalen Gruppierungen beteiligen.

Es gibt einige allgemeine Kritikpunkte an der zentralen Verwaltung der CEF durch die Kommission, die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften keine Chancen bietet, am Entscheidungsfindungsprozess teilzunehmen. Die Befragten haben ihre Befürchtungen zum Ausdruck gebracht, dass territoriale Kohäsionsbemühungen durch diese zentrale Verwaltung unterminiert oder ihnen entgegengewirkt werden könnte. Es gibt eine Vielzahl regionaler und lokaler Infrastrukturprojekte, die als Ergänzungen zum TEN-V dienen. Diese Anschlussaktivitäten werden in dem aktuellen Vorschlag jedoch nicht berücksichtigt. Außerdem berücksichtigt die Verordnung keine nationalen Rechtsrahmen (föderal-regionale Systeme), die keine Top-down-Infrastrukturprojekte erlauben, wie der CEF-Verordnungsvorschlag sie vorsieht (z. B. Deutschland). Dies wird als ein Rückschritt in dem gemeinschaftlichen Gesamtansatz gesehen, der die heutige Kohäsionspolitik charakterisiert.

Die KPKR fordert eine verbindlichere Beschreibung der Rolle der regionalen Gebietskörperschaften in diesem Governance-System. Die KPKR ist gegen zentrale Budgetallokationsentscheidungen und vertritt ferner die Ansicht, dass die Gewährung eines Bonus auf Basis der Reife eines Projekts im Rahmen von Ausschreibungsverfahren im Konflikt mit der Idee territorialer Kohäsion und verantwortungsvoller Verwaltung steht.

(KPKR, Konferenz der peripheren Küstenregionen Europas)

3.3 Kohärenz zwischen CEF und Strukturfonds bzw. Kohäsionsfonds

Frage: Wie kann gewährleistet werden, dass die Projekte, die im Rahmen der Strukturfonds und des Kohäsionsfonds finanziert werden, durchgängig mit den Projekten der Fazilität "Connecting Europe" vereinbar sind? Welche Auswirkungen wird die Fazilität voraussichtlich auf kleinere Projekte haben?

Zusammenfassung der Kommentare

Die am häufigsten genannte Sorge der Beteiligten betrifft die ausreichende Koordination von europäischen, durch die CEF verwalteten Projekten und nationalen, EFRE-finanzierten Projekten. Den meisten Befragten war es klar, dass die CEF sich vor allem auf größere Projekte konzentriert und daher einfach durch kleinere, EFRE-finanzierte Projekte ergänzt werden kann. Bemängelt wird, dass der Vorschlag nicht ausreichend den verfahrensmäßigen Zusammenhang zwischen CEF- und Strukturfonds/(EFRE)-Projekten beschreibe. Vor allem müssten Überschneidungen zwischen EFRE und CEF vermieden werden. Für eine Vermeidung der doppelten Finanzierung müssten klare Kriterien definiert werden. Außerdem sollten alle Förderungsformen überprüft und angepasst werden.

Allerdings verfügen nicht alle Mitgliedstaaten über denselben Zugang zur Infrastrukturförderung durch den EFRE. Es müsse vermieden werden, dass es aufgrund fehlender Finanzierung von kleineren oder weniger bedeutenden Projekten zu einer vollständigen Verwerfung von peripheren Infrastrukturprojekten komme. Weiterhin wurde kritisiert, dass die Konzentration auf die zehn ausgewählten Hauptprojekte viel zu starr sei und andere ebenso wichtige Angelegenheiten in Europa vernachlässige. Es wurde die Sorge zum Ausdruck gebracht, dass kleinere Projekte, die nicht mit den zehn Korridoren in Verbindung stehen, auf europäischer Ebene an Bedeutung verlieren könnten.

Die CEF wurde entwickelt, um Regionen miteinander zu verbinden, aber sie wird zentral von der Kommission verwaltet. Aufgrund der unterschiedlichen Verwaltungssysteme (zentrale CEF und regionaler EFRE, KF) gibt es erhebliche Schwierigkeiten mit einer kompatiblen Projektentwicklung. Es fehlt die Verbindung zwischen der CEF und dem gemeinsamen strategischen Kohäsionsrahmen. (Schottischer Verband der lokalen Gebietskörperschaften (COSLA))

3.4 CEF-Auswirkungen auf das öffentliche Budget

Frage: Welche Auswirkungen wird der Vorschlag voraussichtlich auf den öffentlichen Haushalt Ihres Mitgliedstaats und die Verwendung anderer nationaler und europäischer Mittel haben?

Zusammenfassung der Kommentare

Der durchschnittliche CEF-Kofinanzierungsbeitrag für Straßen- und Schienennetze überschreitet nicht 30%. Dies führt zu der Schlussfolgerung, dass der CEF-Vorschlag keine größere Rolle für die nationalen Haushalte spielen wird.

Obwohl die Investitionen in IKT und Energie deutlich erhöht werden, glauben wir, dass der Transportanteil zu keinen wesentlichen Änderungen im Vergleich zur aktuellen Situation für lokale und regionale Gebietskörperschaften führen wird. (Schottischer Verband der lokalen Gebietskörperschaften (COSLA))

Die Befragten aus den EU-15-Ländern sehen die CEF großteils als eine Chance für zusätzliche Mittel für die Infrastruktur. Einige der Befragten sind der Meinung, dass die CEF ein reines Instrument für diejenigen EU-15-Länder darstelle, die in der Lage seien, solche Typen von Infrastrukturinvestitionen zu kofinanzieren, während die EU-12 aufgrund von Budgeteinschränkungen ernsthafte Schwierigkeiten bei der Kofinanzierung solcher Infrastrukturprojekte hätten.

Die Auswirkungen des CEF-Vorschlags auf die nationalen Haushalte wird sich für diejenigen MS in Grenzen halten, die bereits über einen hohen Infrastrukturstandard verfügen. (Stadtverwaltung von Łódź)

Die CEF wird als Versuch gesehen, den Kohäsionsfonds zu zentralisieren, was zu einer Erschwernis der Beteiligung der Regionen an dem Prozess führen könnte. Der KF stellt ein wichtiges Finanzinstrument für die "neuen Mitgliedstaaten" dar. Die vorgeschlagenen CEF-Korridore und die 10 Mrd. EUR Allokation vom KF werden als Top-down-Vorgabe von der Europäischen Kommission gesehen, die die Flexibilität der Mitgliedstaaten in der Verhandlungsphase einschränkt.

Von den 34 Mrd. EUR aus dem Kohäsionsfonds, mit dem das TEN-V finanziert werden soll, werden 10 Mrd. EUR nach demselben Verfahren wie für die CEF zugeteilt, nämlich auf der Basis von Projektausschreibungen, die von der Kommission organisiert werden. Angesichts der oben genannten Risiken würde man womöglich nicht den konstruktivsten Projekten Priorität geben, sondern denjenigen, die wahrscheinlich schnell abgeschlossen werden können. Diese Art von Änderung in den Regelungen kann als ein Rückschritt im gemeinschaftlichen Gesamtansatz betrachtet werden. (KPKR, Konferenz der peripheren Küstenregionen Europas)

Außerdem könnte die Priorisierung der vorgeschlagenen TEN-Korridore die MS daran hindern, ihre eigenen, manchmal dringenderen Infrastrukturprojekte umzusetzen. Die Fristen für die Umsetzung von CEF-Projekten müssten flexibler sein. Probleme könnten auftreten, wenn die Projektzeitpläne aus dem Vorschlag nicht im Einklang mit der nationalen Planung stehen.

Die Schaffung einer neuen Fazilität wird zu einer stärkeren Zentralisierung der Mittel führen, wodurch es für die Regionen schwieriger wird, direkt darauf zuzugreifen. (Marschallamt der Woiwodschaft Pomorskie)

Die CEF-Prioritäten können Mitgliedstaaten daran hindern, ihren eigenen Projekten Priorität zu geben. Daher sollten die Zeitpläne flexibler sein als im Vorschlag angegeben. Durch Richtlinien statt feste Vorgaben könnte man wie bei früheren TEN-V-Projekten eine gewisse Flexibilität erzielen. (Rail Network)

Ein weiteres Problem ist mit dem Vorschlag verbunden, private Investitionen in TEN-V-Projekte einzubinden. Die Befragten äußerten gewisse Zweifel daran, ob das Instrument die notwendige finanzielle Sicherheit für Investoren bieten könne.

Normalerweise würde man erwarten, dass die Finanzierungsprüfung für ein Projekt eine stabile Wirtschaftlichkeitsberechnung und Rentabilitätsrechnung vorlegt, bevor ein Infrastrukturprojekt in Angriff genommen wird. Es ist nicht klar, ob die Finanzierung durch die CEF einen bestimmten Grad an Rentabilität voraussetzt und ob die vorgeschlagenen Projekte überhaupt ihren Wert aufzeigen müssen, bevor ein Projekt gelistet wird.

Es ist wichtig, die individuellen Kapazitäten und das Potenzial der lokalen Unternehmer und Unternehmen zu berücksichtigen. (EVTZ UTTS Ungarn)

3.5 Auswirkungen auf die öffentliche Beschaffung und staatlichen Beihilfen

Frage: Mit welchen Auswirkungen auf die Vorschriften für das öffentliche Beschaffungswesen und staatliche Beihilfen ist Ihrer Auffassung nach zu rechnen?

Zusammenfassung der Kommentare

Die Mehrheit der Befragten sieht keine Konflikte oder Auswirkungen im Zusammenhang mit nationalen öffentlichen Beschaffungsverfahren. Das Marschallbüro der Woiwodschaft Pomorskie merkte jedoch zu transnationalen Projekten an, dass Unterschiede in den Rechtssystemen der Mitgliedstaaten wesentliche Hindernisse bei gemeinsamen Investitionen darstellen könnten. Das öffentliche Beschaffungsverfahren wird momentan überprüft, und es gibt einige Befürchtungen, dass die neuen Beschaffungsverfahren komplexer werden könnten.

Es wird befürchtet, dass die CEF zu einem überarbeiteten öffentlichen Beschaffungsverfahren führen wird, das speziell für das Instrument entwickelt wird. Es herrscht eine negative Meinung zu speziellen öffentlichen Beschaffungsverfahren für spezielle Aufgaben (z. B. umweltfreundliche öffentliche Beschaffung). Dies führt zu einer Fragmentierung des öffentlichen Beschaffungsansatzes und zu zusätzlichen administrativen Belastungen. (Schottischer Verband der lokalen Gebietskörperschaften (COSLA))

3.6 Herausforderungen und Möglichkeiten in Grenzregionen

Frage: Welche Herausforderungen und Chancen bringt die Fazilität „Connecting Europe“ für Grenzregionen mit sich (einschließlich der möglichen Nutzung von EVTZ)?

Zusammenfassung der Kommentare

Im Allgemeinen wird die CEF als unterstützendes Instrument für grenzübergreifende Verbindungen angesehen. Die Tatsache, dass die CEF die Notwendigkeit gegeben sieht, die grenzübergreifenden Infrastrukturverbindungen auszubauen, wird weitgehend positiv bewertet. Die Transportverbindungen sind von enormer Bedeutung, um Grenzregionen und grenzübergreifenden Regionen dabei zu helfen, die durch ihre geografische Lage bedingten Nachteile sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene zu überwinden.

Die CEF ist nicht nur in Grenzregionen, sondern auch in Küsten- und Meeresgebieten äußerst willkommen. Sowohl die schottische Regierung als auch die lokalen Gebietskörperschaften der Nordseeküste sehen in der CEF ein potenzielles Instrument für die Entwicklung der Netzanschlüsse an Europa sowie für die heimische Erzeugung von erneuerbaren Energien, mit den offensichtlichen positiven Auswirkungen auf den lokalen wirtschaftlichen Wohlstand. (Schottischer Verband der lokalen Gebietskörperschaften (COSLA))

Grenzübergreifende Projekte hängen stark von nationalen und lokalen Akteuren ab. Daher ist es umso notwendiger, sie hierin von Anfang an einzubeziehen. Eine solche Beteiligung ist auf europäischer Ebene momentan nicht vorgesehen. Zum Beispiel haben EVTZ in Ungarn kein Budget, um an der

Projekterstellung und am Bewertungsprozess für das TEN-V teilzunehmen. Ein weiterer Punkt in dieser Hinsicht ist der Mangel an Know-how bei der Einrichtung der notwendigen Strukturen für die Umsetzung grenzübergreifender Projekte.

Grenzregionen könnten aufgrund des Fehlens von Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten für gemeinsame Projekte stiefmütterlich behandelt werden. Die CEF stellt nicht die erforderlichen Bedingungen zur Vermeidung dieses Risikos bereit, sondern entzieht den Grenzregionen Mittel aus dem Kohäsionsfonds. (Gemeindeverband Litauens)

4 Fazit

Die abgegebenen Beiträge können in unterschiedliche Interessengruppen unterteilt werden: erstens die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften und Vertreter, zweitens die Verbünde für territoriale Zusammenarbeit und drittens Vertreter von Beteiligten wie zum Beispiel die Hafennetze. Die zweite Trennlinie kann zwischen Organisationen und Gebietskörperschaften in Spanien und Portugal, welche die CEF stark unterstützen, und den mitteleuropäischen MS und Organisationen gezogen werden, die dem Top-down-Prozess der CEF kritisch gegenüber stehen. Daher kann kein allgemeines Fazit gezogen werden, außer dass die EU-15-Mitgliedstaaten die CEF als zusätzliche Möglichkeit zur Finanzierung von Infrastruktur ansehen und die EU-12-Mitgliedstaaten darüber besorgt sind, dass die CEF in Konflikt mit anderen, dringenderen Bedürfnissen in den Regionen treten könnte.

Eine weitere, wenn auch weniger große Sorge richtet sich auf den Schutz des Subsidiaritätsprinzips. Das Subsidiaritätsprinzip wird im Vertrag über die Europäische Union in Artikel 5 definiert: *In den Bereichen, die nicht in ihre ausschließliche Zuständigkeit fallen, wird die Gemeinschaft nach dem Subsidiaritätsprinzip nur tätig, sofern und soweit die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen ihres Umfangs oder ihrer Wirkungen besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden können. Die Maßnahmen der Gemeinschaft gehen nicht über das für die Erreichung der Ziele dieses Vertrags erforderliche Maß hinaus⁴.*

Im Hinblick hierauf werden die Vorgaben der Europäischen Kommission für Kernprojekte als zu starkes Top-down-Prinzip angesehen, wodurch das Subsidiaritätsprinzip gefährdet werden würde, falls der Korridor Koordinator dazu ermächtigt wäre, MS Anweisungen für ihre nationalen Infrastrukturprojekte zu erteilen.

Die abgegebenen Kommentare können folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Die Festlegung von Infrastrukturkorridoren wird als kritischer Punkt angesehen, da sie der Entwicklung von dringenderen Projekten im Wege stehen könnten.
- Die Beteiligung regionaler und lokaler Akteure an der Korridorplattform wird als notwendige Voraussetzung angesehen, jedoch sieht der Vorschlag keine Unterstützung durch territoriale Gruppen und andere Vertreter vor.
- Die CEF und der EFRE bieten potenziell einen zusätzlichen Nutzen, wenn sie miteinander kompatibel sind. Jedoch ist noch nicht klar, wie diese beiden Instrumente effektiv miteinander verknüpft werden können. Dies verursacht Bedenken hinsichtlich Überschneidungen und der Aushöhlung von EFRE-Projekten.
- Die Tatsache, dass der CEF 10 Mrd. EUR zugeordnet werden sollen, sorgt in den neuen Mitgliedstaaten für größere Bedenken. Mehrere lokale und regionale Gebietskörperschaften haben ihre Befürchtung zum Ausdruck gebracht, dass es zu Konflikten zwischen Projektvorschlägen auf nationaler Ebene und den vorgeschlagenen Korridorprojekten kommen könnte.

4

Europäische Union (2006), Konsolidierte Fassung des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, Amtsblatt der Europäischen Union, Artikel 5.

- Die Realisierung von grenzübergreifenden Projekten wird im Allgemeinen sehr geschätzt. Jedoch sind weder die eigentliche Umsetzung bei unterschiedlichen Rechtssystemen noch das Verfahren und die Beteiligung von Interessengruppen klar definiert.
- Die Mehrzahl der Beiträge sah keine Konflikte mit öffentlichen Beschaffungsregeln.

Im Allgemeinen heben die Beiträge nochmals hervor, dass das Verfahren zur Implementierung der CEF noch nicht ausreichend geklärt sei (insbesondere für grenzübergreifende Projekte). Dies erhöhe auch die Notwendigkeit, die Anpassung zwischen EG-Zielen und MS-Interessen in dieser Hinsicht zu verbessern. Die Kommentare zeigen, welche MS-Ziele im Rahmen des Vorschlags erfüllt werden und welche Länder keine Schwierigkeiten damit haben, die vorgeschlagenen Projekte an ihre nationalen und regionalen Ziele anzupassen. Zum Beispiel scheinen Spanien und Portugal keine weiteren Einwände gegen den Vorschlag zu haben und erwarten sich von der CEF eine Unterstützung ihrer nationalen und regionalen Infrastrukturbudgets. Die Kommentare aus Ungarn, Deutschland und Polen zeigen jedoch, dass diese Länder befürchten, ihre nationale und regionale Autonomie werde durch den Entscheidungsfindungsprozess gefährdet.

5 Bezugsdokumente – Verfahrensnummer

Europäische Kommission (2011), Vorschlag für Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe", 2011/0302 (COD), COM(2011) 665, Brüssel, 19.10.2011

6 Befragte

Nr.	Name	Land	Netzwerk	Art der Befragten
1.	Netzwerkstad Twente	Niederlande	SMN	Regionales Netzwerk
2.	Unabhängiger Berater (Gründungsmitglied von EVTZ UTTS, BEFA)	Ungarn	EVTZ	Territoriale Zusammenarbeit
3.	Region Marken (Italien)	Italien:	SMN	Regionale Gebietskörperschaft
4.	Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial Galicia-Norte de Portugal	Portugal	EVTZ	Territoriale Zusammenarbeit
5.	Regierung der autonomen Region Valencia, Generaldirektion für Transport und Logistik	Spanien	SMN	Regionale Gebietskörperschaft
6.	Rat der Handelskammer der Valencianischen Gemeinschaft	Spanien	TBC	Regionale Gebietskörperschaft
7.	Stadtverwaltung von Łódź	Polen	SMN	Lokale Gebietskörperschaft
8.	Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung Planung	Österreich	SMN	Regionale Gebietskörperschaft
9.	Autonome Gemeinschaft Galizien	Spanien	SMN	Regionale Gebietskörperschaft
10.	Parlament von Extremadura (Asamblea de Extremadura)	Spanien	SMN	Regionale Gebietskörperschaft
11.	Marschallamt der Woiwodschaft Pomorskie	Polen	SMN	Regionale Gebietskörperschaft
12.	Stadt Wien	Österreich	SMN	Lokale Gebietskörperschaft
13.	Regionalregierung von Madeira	Portugal	TBC (Parl. ist Mitglied des SMN)	Regionale Gebietskörperschaft
14.	Stadtverband Brest Métropole Océane	Frankreich	TBC	Lokale Gebietskörperschaft
15.	Gemeindeverband Litauens	Litauen	SMN	Lokale Gebietskörperschaft
16.	Arbeitsgemeinschaft europäischer Grenzregionen (AGEG)	International	SMN	Territoriale Zusammenarbeit
17.	UTTS EVTZ	Ungarn	EVTZ	Territoriale Zusammenarbeit
18.	Schottischer Verband der lokalen Gebietskörperschaften	GB	SMN	Lokale Gebietskörperschaft
19.	Konferenz der peripheren Küstenregionen Europas (KPKR)	International	TBC	Territoriale Zusammenarbeit
20.	Regionalregierung von Valencia	Spanien	SMN	Regionale Gebietskörperschaft
21.	FEPORIS – Institut für hafenbezogene Studien und Zusammenarbeit	Spanien	TBC	Sonstige öffentliche Organisation

22.	Hafenbehörde von Alicante	Spanien	TBC	Sonstige öffentliche Organisation
23.	Hafenbehörde von Valencia	Spanien	TBC	Sonstige öffentliche Organisation
24.	Hafenbehörde von Castellón	Spanien	TBC	Sonstige öffentliche Organisation
25.	Ministerium von Baden-Württemberg	Deutschland	SMN	Regionale Gebietskörperschaft
26.	Rail Network	GB	TBC	Thematisches Netzwerk
27.	Region Murcia. Abteilung für die Planung des öffentlichen Bauwesens und der Landnutzung: Generalsekretariat/Generaldirektion für Transport und Häfen	Spanien	TBC	Regionale Gebietskörperschaft
28.	Marschallamt der Region Wielkopolska	Polen	TBC	Regionale Gebietskörperschaft
29.	Region Warmia und Mazury	Polen	TBC	Regionale Gebietskörperschaft
30.	EVTZ Eurometropolis	Niederlande	EVTZ	Territoriale Zusammenarbeit
31.	Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco	Spanien	SMN	Regionale Gebietskörperschaft