



**VERSLAG OVER DE RAADPLEGING  
VAN HET NETWERK VOOR SUBSIDIARITEITSTOEZICHT  
OVER DE CONNECTING EUROPE FACILITY**

Rapporteur: **de heer Žagar (SL/EVP)**



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

**Disclaimer:**

*In dit verslag zijn niet alle door het netwerk voor subsidiariteitstoezicht ontvangen bijdragen opgenomen, maar wordt een samenvatting gegeven van de belangrijkste punten uit de bijdragen. De informatie in dit verslag is puur illustratief, verplicht het secretariaat van het CvdR tot niets en doet geen afbreuk aan de inhoud van het desbetreffende CvdR-advies.*

**Connecting Europe Facility  
Eindrapport  
13/02/2012**

In opdracht van:  
Comité van de Regio's  
DTC eenheid 1

**Connecting Europe Facility  
Eindrapport  
13/02/2012**

In opdracht van:  
Comité van de Regio's  
DTC eenheid 1

**Clïent**

COMITÉ VAN DE REGIO'S

DTC eenheid 1

Belliardstraat 101

B-1040 Brussel

**Contract**

CDR/ETU/198/2008

**Auteur**

Christine Hamza

**Metis GmbH**

A-1220 Wenen, Donau-City-StraÙe 6

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

e-mail: [office@metis-vienna.eu](mailto:office@metis-vienna.eu), [www.metis-vienna.eu](http://www.metis-vienna.eu)

Wenen, 13/02/2012

# Inhoud

1	Inleiding.....	1
2	Korte omschrijving van relevante CEF-onderwerpen .....	4
3	Opmerkingen in detail.....	7
3.1	Toegevoegde waarde van de CEF in verhouding tot TEN-V .....	7
3.2	Betrokkenheid van lokale en regionale overheden.....	9
3.3	Samenhang tussen de CEF en de structuur- en cohesiefondsen.....	10
3.4	Impact van de CEF op de overheidsbegroting .....	10
3.5	Gevolgen voor openbare aanbestedingen en overheidssteun .....	12
3.6	Uitdagingen en kansen in grensregio's.....	13
4	Conclusies .....	14
5	Referenties.....	16
6	Respondenten .....	17



# Lijst met afkortingen

CF	Cohesiefonds
CvdR	Comité van de Regio's
CEF	Connecting Europe Facility
EC	Europese Commissie
EGTS	Europese groepering voor territoriale samenwerking
EFRO	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
EU	Europese Unie
EU12	Bulgarije, Cyprus, Tsjechië, Estland, Hongarije, Litouwen, Letland, Malta, Polen, Roemenië, Slowakije, Slovenië
EU15	Oostenrijk, België, Denemarken, Finland, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Italië, Ierland, Luxemburg, Nederland, Portugal, Spanje, Zweden, VK
LS	Lidstaten
PPP	Publiek-Private Samenwerking
SMN	Netwerk voor toezicht op de naleving van het subsidiariteitsbeginsel (Subsidiarity Monitoring Network)
TEN	Trans-Europees Netwerk
TEN-V	Trans-Europees Vervoersnet



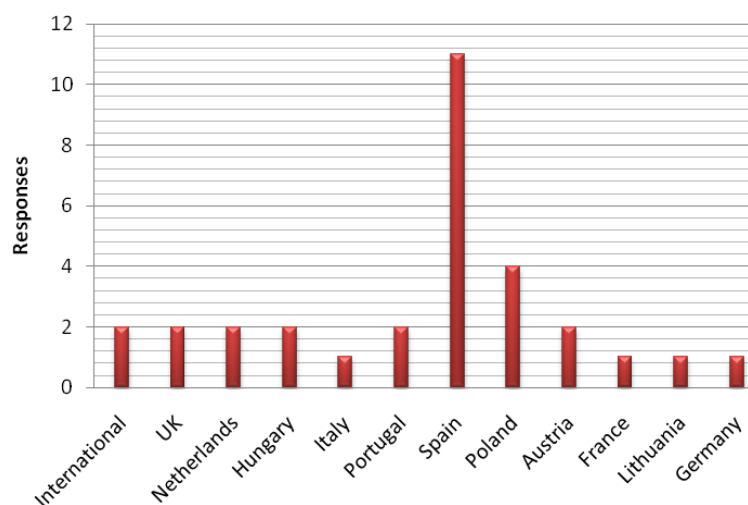


# 1 Inleiding

Dit rapport bevat een samenvatting van de voornaamste bevindingen van de raadplegingsprocedure t.a.v. het voorstel van de Europese Commissie betreffende de Connecting Europe Facility (CEF)<sup>1</sup>. De raadplegingsprocedure is op 29 november 2011 op verzoek van CvdR-rapporteur Dr. Ivan Zagar (SI/EVP) begonnen. De raadpleging stond op grond van het verzoek open voor partners van het netwerk voor toezicht op de naleving van het subsidiariteitsbeginsel (SMN), het EGTS-platform van het CvdR, het EU2020-monitoringplatform van het CvdR, andere CvdR-leden die wilden deelnemen, regiokantoren in Brussel en permanente vertegenwoordigingen van de lidstaten.

De raadpleging stond tot 27 januari 2012 open. Er zijn 31 bijdragen uit 11 lidstaten en van 2 internationale groeperingen ingediend. Verreweg de meeste bijdragen waren afkomstig uit Spanje (zie grafiek 1)

Grafiek 1: Respondenten lidstaten

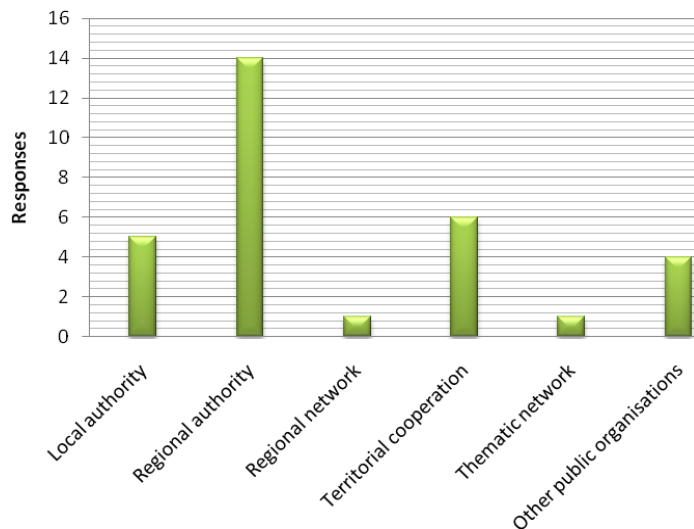


Bron: Metis 2011

De respondenten waren voornamelijk regionale en lokale overheden, gevolgd door territoriale samenwerkingsverbanden (zie grafiek 2).

<sup>1</sup> Europese Commissie (2011), Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de Connecting Europe Facility, COM(2011) 665 final, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262 final} {SEC(2011) 1263 final}, Brussel, 19.10.2011

Grafiek 2: Soorten respondenten



Bron: Metis 2011

Het doel van de raadpleging was om na te gaan hoe de respondenten over de CEF-verordening denken voor wat betreft de:

- algemene toegevoegde waarde van de CEF;
- deelname van lokale en regionale overheden;
- compatibiliteit van de CEF met het EFRO;
- impact van de CEF-implementatie op het overheidsbudget;
- gevolgen voor overheidsopdrachten;
- gevolgen voor grensoverschrijdende regio's.

Over het algemeen waren de reacties ten aanzien van de CEF positief. Er bestaat algemene overeenstemming over de toegevoegde waarde van een gecentraliseerde en meer geconcentreerde infrastructuurontwikkeling. De CEF zal naar verwachting aanzienlijke ondersteuning leveren voor grensoverschrijdende infrastructuurontwikkeling, die tot op heden gepaard is gegaan met verschillende problemen. Wel is met name gewezen op de volgende aspecten:

- De aanpak van de Europese Commissie ten aanzien van projecten op het kernnetwerk wordt gezien als te "**top-down**", **hetgeen** het **subsidiariteitsbeginsel** in gevaar brengt als de functie van corridor-coördinator zou inhouden dat deze de lidstaten aanstuurt bij hun beslissingen over infrastructuurprojecten.
- Het **vooraf identificeren van infrastructuurcorridors** zorgt voor onvoldoende flexibiliteit en maakt het onmogelijk om in de voorbereidingsfase andere projecten vast te stellen. Hierdoor wordt de financiering van projecten binnen het uitgebreide infrastructuurnetwerk in gevaar gebracht.

- Het is met name gezien de **huidige budgettaire restricties** problematisch om lidstaten te dwingen vooraf geïdentificeerde TEN-projecten vóór een bindende deadline te realiseren.
- Terwijl de **aanvullende fondsen** in principe **nieuwe mogelijkheden** tot financiering van TEN biedt voor de **EU15**, maken de **EU12** zich grote **zorgen** over de **benodigde nationale medefinanciering** die zwaar zal drukken op het beschikbare budget.
- Het budget van het Cohesiefonds wordt als een belangrijke steunpilaar van veel EU12-regio's gezien en de vrees dat het **CF-budget wordt verlaagd** zodat in plaats daarvan CEF-projecten gefinancierd kunnen worden, wordt door "nieuwe lidstaten" als een belangrijk nadeel gezien.
- In het voorstel moet rekening worden gehouden met de **regelingen, tijdschema's en budgetten** die er in de lidstaten voor infrastructuurontwikkeling bestaan.
- Het huidige voorstel biedt geen enkele procedure om **centrale CEF-projecten aan CF- en EFRO-projecten te koppelen**. Het is gevaarlijk om TEN-V-infrastructuurprojecten voorrang te geven, want hierdoor wordt de ontwikkeling van andere belangrijke infrastructuurnetwerken bedreigd.
- De **grensoverschrijdende aanpak** van de CEF wordt alom erkend. Desondanks is er nog geen zicht op een duidelijke en specifieke procedure voor het aanpakken van grensoverschrijdende juridische obstakels.
- De invloed van CEF-procedures op **overheidsopdrachten is** voor veel respondenten nog niet duidelijk. Sommigen verwachten echter dat de CEF een aanzienlijke impact zal hebben op aanbestedingsprocedures, met name voor wat betreft grensoverschrijdende projecten.
- Het huidige voorstel **bevat geen solide mechanisme om regionale en lokale actoren bij het deelnameproces te betrekken**. De meeste opmerkingen suggereren echter dat de betrokkenheid van regionale en lokale actoren onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten valt. Andere respondenten zien de deelname aan het corridorplatform als een belangrijke bijdrage.

## 2 Korte omschrijving van relevante CEF-onderwerpen

Met het definitieve voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de Connecting Europe Facility (CEF)<sup>2</sup> wordt een gemeenschappelijk kader uiteengezet om specifieke infrastructuurprojecten in Europa te ondersteunen. Het voorstel omvat infrastructuurprojecten op Europees niveau die van belang zijn om voor hoogwaardige verbindingen tussen de lidstaten te zorgen, zodat de voorwaarden worden geschapen voor verbetering van de interne markt en opvoering van het wereldwijde concurrentievermogen. Dit instrument moet het proces inzake de totstandbrenging van het TEN-netwerk, waar momenteel geen schot in zit, nieuw leven inblazen.

In dit verband wordt met het voorstel ingegaan op vervoerskwesties (rail- en wegvervoer en scheepvaart) op basis van het TEN-kernnetwerk. Het ondersteunt met name infrastructuurcorridors, grensoverschrijdende verbindingen, hoogwaardige energievoorzieningen en telecommunicatienetwerken.

Dit instrument dient in nauwe samenwerking met de lidstaten geïmplementeerd te worden, hoewel het centraal door de Europese Commissie wordt beheerd.

De **toegevoegde waarde** van de nieuwe faciliteit dient te liggen in de vereenvoudiging van het EU-rechtskader voor TEN-infrastructuur, en door de toenemende efficiëntie zou meer particulier kapitaal aangetrokken kunnen worden. Het doel van de CEF is:

- een gemeenschappelijk kader te bieden, teneinde het EU-rechtskader voor de financiering van TEN-infrastructuur te vereenvoudigen,
- een coherente en transparante benadering van EU-financiering te verschaffen,
- schaalvoordelen mogelijk te maken,
- grensoverschrijdende synergieën te benutten op het niveau van projectontwikkeling en implementatie,
- kostenbesparingen en/of een efficiënter gebruik en een hoger rendement mogelijk te maken,

---

<sup>2</sup> Het voorstel van de Europese Commissie is in oktober 2011 bij het Europees Parlement ingediend en wordt momenteel nauwkeurig door nationale parlementen bekeken. De deadline voor dit nauwkeurig onderzoek is medio februari 2012.

- en om te leren van ervaringen en best practice uit te wisselen tussen verschillende sectoren<sup>3</sup>.

Met het oog op de hefboomwerking van de Europese financiering en financiële ondersteuning dient de CEF verschillende financieringsinstrumenten aan elkaar te koppelen. Acties en projecten die met financieringsinstrumenten ondersteund worden, worden geselecteerd **in volgorde van aanmelding**, waarbij wel moet worden gestreefd naar **geleidelijke geografische diversificatie** in de lidstaten. **Financiële ondersteuning** dient te bestaan uit subsidies gecombineerd met andere financieringsinstrumenten. Subsidies kunnen verleend worden uit hoofde van de **CEF, het CF, de structuurfondsen, alsmede Horizon 2020**. Financieringsinstrumenten die gebruikt kunnen worden zijn **aandeleninstrumenten, leningen en/of garanties die worden gefaciliteerd door op risicodeling gebaseerde instrumenten, en andere financieringsinstrumenten**. Financieringsinstrumenten mogen met subsidies gecombineerd worden.

Het **grootste deel van het budget** (€ 31,7 miljard waarvan € 10 miljard zal worden overgeheveld vanuit het Cohesiefonds) wordt bestemd voor het vervoer. Een bedrag van € 9 miljard gaat naar energie en nog eens € 9 miljard naar telecommunicatie.

Financiële steunaanvragen kunnen worden ingediend door individuele of meerdere lidstaten, internationale organisaties, gemeenschappelijke ondernemingen of publiek-private samenwerkingsverbanden.

Wat **vervoer** betreft, bedraagt de financiële steun van de EU ten hoogste 50% van de in aanmerking komende uitgaven voor studies en 20-30% van de uitgaven voor werkzaamheden.

Wat **energie** betreft bedraagt de steun hoogstens 50% voor studies en maximaal 80% voor specifieke infrastructuur geregeld in richtsnoeren van de Commissie.

Met betrekking tot **telecommunicatie** mogen **breedbandnetwerken** voor maximaal 50% en generische diensten voor maximaal 75% gefinancierd worden en mogen platforms voor kerndiensten in uitzonderlijke gevallen voor 100% gefinancierd worden.

Openbare aanbestedingsprocedures die worden uitgevoerd door de Commissie of een ander lichaam dat een gefinancierd project implementeert, mogen geen inbreuk maken op aanbestedingsbeginselen zoals transparantie, open

---

<sup>3</sup> Europese Commissie (2011), Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de Connecting Europe Facility, COM(2011) 665, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262, {SEC(2011) 1263}, Brussel, 19.10.2011, blz. 5

mededinging en deugdelijk procedureel beheer bij gunning van overheidscontracten. Op grond van de voorgestelde verordening kunnen meerdere contracten op basis van dezelfde procedure worden gegund.

De openbare aanbestedingsregels worden momenteel **herzien** naar aanleiding van een nieuw voorstel dat in december 2011 is ingediend. Dit nieuwe voorstel is bedoeld om de procedures te vereenvoudigen. Het is echter nog niet duidelijk hoe die regels het huidige CEF-voorstel zullen beïnvloeden.

Het verordeningsvoorstel voorziet niet in deelname van de **verschillende overheidsniveaus van de lidstaten**. De uitvoering van de CEF op regionaal en lokaal niveau zal door de lidstaten worden beheerd.

## 3 Opmerkingen in detail

### 3.1 Toegevoegde waarde van de CEF in verhouding tot TEN-V

*Vraag: Bent u van mening dat de Connecting Europe Facility toegevoegde waarde voor de EU zal hebben op het gebied van TEN-V (inclusief een hefboomeffect op duurzame groei en banen en sociale, economische en territoriale samenhang)? Geef alstublieft een uitleg en voorbeelden om uw antwoord te ondersteunen.*

#### ***Samenvatting van de opmerkingen***

De toegevoegde waarde van de CEF wordt over het algemeen erkend. Met name om de infrastructuur in Europa efficiënter te maken, dient ze meer te worden ontwikkeld via een gecentraliseerd financieel beheer en een betere uitwisseling van deskundigheid. De toegevoegde waarde wordt verwacht in termen van economische groei dankzij betere, hoogwaardige infrastructuurnetwerken in gebieden die nog steeds onvoldoende aangesloten zijn.

*Het fundamentele doel van de CEF is om van de interne markt van de EU één geheel te maken, ongeacht de huidige nationale grenzen. De planning van infrastructuur moet derhalve binnen de Europese context plaatsvinden. Door de interne markt te consolideren moet er ook vooruitgang geboekt worden ten aanzien van het standaardiseren van verschillende nationale regelingen. (Havenautoriteiten van Alicante)*

Met name Spaanse en Portugese respondenten verwachten dat het instrument een stimulans kan zijn voor de werkgelegenheid in de bouwnijverheid en indirect de economische voorspoed in de verbonden regio's ten goede zal komen. De CEF dient PPP's te stimuleren en (institutionele) beleggers aan te trekken om deel te nemen aan de financiering van TEN-V-projecten en de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot te ondersteunen.

*De CEF is een zeer bruikbaar middel om regionale infrastructuur te ondersteunen voor de ontwikkeling van intermodaal vervoer en logistiek alsmede om stedelijke hubs te ondersteunen, rekening houdend met regionale of intermodale platforms (regio Murcia)*

De benadering waarbij één gemeenschappelijk kader voor het ontwikkelen van de infrastructuur in Europa wordt uitgewerkt, heeft echter verschillende reacties losgemaakt. Sommigen zijn van mening dat één enkel kader het proces zal vereenvoudigen, terwijl anderen vrezen dat dit strijdig is met het subsidiariteitsbeginsel (bijv. de stad Wenen, de Litouwse organisatie van lokale overheden). Volgens deze respondenten is het CEF-verorderingsvoorstel

mogelijk in strijd met nationale belangen. Het bindende karakter van de verordening (bindende deadlines) dient bijvoorbeeld nader onderzocht te worden om te bezien of dit een onacceptabele schending van de budgettaire soevereiniteit van lidstaten door de EU oplevert. Duitsland heeft bijvoorbeeld de plannings- en goedkeuringsprocedures van zijn transmissienetwerk gereorganiseerd en vereenvoudigd met de Wet inzake bespoediging van de netwerkuitbreiding (NABEG). De Duitse respondent vreest thans dat de CEF niet op één lijn ligt met de nationale procedures. Het parlement van het Verenigd Koninkrijk is ook zeer bezorgd dat de lidstaten met de CEF een vooraf bepaalde infrastructuur opgedrongen krijgen, waardoor de ontwikkeling van andere uitgebreide en nationaal belangrijke netwerken in gevaar kan komen. De CEF dient er wat dat betreft rekening mee te houden dat voor het opvoeren van de territoriale samenhang zowel nationale als regionale infrastructuur moet worden ontwikkeld.

Er bestaan bovendien twijfels over de doeltreffendheid van het Europese voorstel om het goedkeuringsproces te splitsen in een tweejarig inleidend proces voorafgaand aan de aanvraag en een eenjarig formeel goedkeuringsproces. Het verordeningsvoorstel dient volgens de Duitse respondent beperkt te worden tot datgene wat nodig is voor Europese coördinatie en harmonisatie. Een voorstel dat verder gaat dan artikel 171 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie wordt verworpen.

Een ander kritiekpunt is afkomstig van de vertegenwoordiger van de Conferentie van Perifere Kustregio's. De respondent heeft aangegeven dat het maritieme aspect van het verordeningsvoorstel niet de daadwerkelijke behoefte aan verbetering weergeeft. Er is opgemerkt dat de scheepvaart een bijdrage kan leveren aan de vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot, maar dat het verordeningsvoorstel hiermee onvoldoende rekening houdt. Voorts is erop gewezen dat projecten die zich nog in de voorbereidende fase bevinden waarin de haalbaarheid wordt onderzocht, buiten de boot vallen, doordat projecten vooraf geïdentificeerd moeten worden.

*Het instrument "duurzame maritieme verbindingen" kan op het succes van het Ecobonusmodel voortbouwen, voordeel halen uit een objectieve beoordeling van het Marco Poloprogramma en de context overnemen die is gecreëerd door nieuwe beperkingen ten aanzien van het zwavelgehalte in scheepsbrandstof (CPMR - Conferentie van Perifere Kustregio's)*

Tot slot zijn de perifere regio's in Europa van mening dat het instrument niet op deze regio's betrekking heeft. De CEF sluit volgens het regionale bestuur van Madeira die regio's uit die niet op het voorgestelde infrastructuurnetwerk zijn aangesloten.



### **3.2 Betrokkenheid van lokale en regionale overheden**

*Vraag: Omschrijf hoe lokale en regionale overheden betrokken zullen zijn in het besluitvormingsproces van de CEF in uw lidstaat (waaronder de impact van de CEF op uw strategieën voor ruimtelijke ordening en ontwikkeling).*

#### ***Samenvatting van de opmerkingen***

In alle opmerkingen werd de noodzaak aangegeven om regionale en lokale overheden te betrekken bij projecten die invloed hebben op hun territoriale ontwikkeling. Terwijl sommige respondenten aanvoerden dat het onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten valt om de regionale en lokale overheden te betrekken, verlangden andere respondenten een directere betrokkenheid in het CEF-proces. In sommige lidstaten is de betrokkenheid van lokale en regionale overheden nog niet duidelijk gemaakt, maar de meeste andere lidstaten betrekken hun lokale en regionale overheden overeenkomstig het nationale juridische kader. Spaanse respondenten gaven een gedetailleerde beschrijving van de betrokkenheid van lokale en regionale overheden.

Er werd echter opgemerkt dat de door de Europese Commissie voorgestelde corridorplatforms, die alle belanghebbenden samen zouden moeten brengen, pas een meerwaarde kunnen hebben als ook lokale en regionale overheden alsmede nationale en internationale groeperingen eraan deelnemen.

In algemene zin is er kritiek op het gecentraliseerde beheer van de CEF door de Commissie, waardoor regionale en lokale overheden niet de mogelijkheid hebben om deel te nemen aan het besluitvormingsproces. Respondenten gaven blijk van hun vrees dat dit gecentraliseerde beheer het streven naar territoriale samenhang kan ondermijnen of tegenwerken. Veel regionale en lokale infrastructuurprojecten fungeren in de praktijk om TEN-V te wijzigen. Deze verbindende activiteiten blijven in het huidige voorstel echter buiten beschouwing. De verordening houdt voorts geen rekening met nationale juridische kaders (federaal, regionaal systeem) die "top-down"-infrastructuurprojecten zoals gepland in het CEF-verordeningsvoorstel niet toestaan (zoals bijv. in Duitsland). Dit wordt gezien als een stap achteruit binnen de partnerschapsaanpak die in het hedendaagse cohesiebeleid centraal staat.

*De CPMR verlangt een meer bindende omschrijving van de rol van regionale overheden binnen dit bestuurssysteem. De CPMR is erop tegen dat besluiten over begrotingstoewijzingen centraal worden genomen en is van mening dat het toekennen van een bonus op grond van de mate van rijpheid van projecten in een aanbestedingsprocedure strijdig is met het begrip van territoriale samenhang en goed bestuur.*

*(CPMR - Conferentie van Perifere Kustregio's)*

### **3.3 Samenhang tussen de CEF en de structuur- en cohesiefondsen**

*Vraag: Hoe kan worden verzekerd dat projecten die gefinancierd worden via de structuurfondsen en het Cohesiefonds compatibel zijn met projecten die via de CEF worden gefinancierd? Welke impact zal de CEF hebben op kleinschaligere projecten?*

#### ***Samenvatting van de opmerkingen***

De meest gehoorde twijfels die door de belanghebbenden zijn geuit, betreffen de vraag of er voor voldoende samenhang tussen de in het kader van de CEF beheerde Europese projecten en de in het kader van het EFRO gefinancierde nationale projecten kan worden gezorgd. Uit de meeste opmerkingen komt de opvatting naar voren dat de CEF voornamelijk op grote projecten is gericht en daarom zonder meer kan worden aangevuld door uit EFRO-middelen gefinancierde kleinere projecten. De respondenten stellen dat in het voorstel niet voldoende wordt ingegaan op het procedurele verband tussen CEF-projecten en projecten in het kader van de structuurfondsen (EFRO). Het is van het hoogste belang dat overlappingen tussen het EFRO en de CEF worden voorkomen. Om dubbele financiering te vermijden, dienen duidelijke criteria te worden vastgesteld. Bovendien moeten alle financieringsregelingen worden geëvalueerd en aangepast.

Niet alle lidstaten hebben echter gelijke toegang tot infrastructuurmiddelen van het EFRO. Er moet worden gewaarborgd dat het feit dat voor kleinere en minder indrukwekkende projecten beperkte middelen beschikbaar zijn, niet tot de afwijzing van alle perifere infrastructuurprojecten leidt. Bovendien werd bekritiseerd dat er sprake is van een veel te sterke concentratie op de tien geselecteerde corridors van het kernnetwerk, waardoor andere zaken worden veronachtzaamd die van even groot Europees belang zijn. Hier werd de bezorgdheid geuit dat aan kleinere projecten die geen verband houden met de tien corridors, op Europees niveau minder belang zal worden gehecht.

*De CEF heeft ten doel regio's met elkaar te verbinden, maar wordt centraal beheerd door de Commissie. Vanwege de verschillende beheerssystemen – centraal (CEF) en regionaal (EFRO, CF) – wordt een samenhangende projectontwikkeling sterk bemoeilijkt. Het voorstel bevat geen beschrijving van het verband tussen de CEF en het gemeenschappelijk strategisch kader voor het cohesiebeleid. (Convention of Scottish Local Authorities (COSLA))*

### **3.4 Impact van de CEF op de overheidsbegroting**

*Vraag: Welke impact denkt u dat het CEF-voorstel zal hebben op uw overheidsbegroting en het gebruik van andere nationale en EU-fondsen?*

#### ***Samenvatting van de opmerkingen***

Wat netwerken voor het spoor- en wegvervoer betreft, is het gemiddelde CEF-medefinancieringspercentage niet meer dan 30%. Hieruit wordt de conclusie getrokken dat het CEF-voorstel geen grote rol zal spelen in de nationale begrotingen.

*Terwijl de investeringen op het gebied van ICT en energie duidelijk worden verhoogd, zullen zich naar onze mening op het vlak van het vervoersaandeel geen grote veranderingen voor de lokale en regionale overheden voordoen ten opzichte van de huidige situatie. (Convention of Scottish Local Authorities, COSLA)*

De respondenten uit de EU15 beschouwen de CEF over het algemeen als een kans op extra middelen voor infrastructuur. Sommige respondenten zijn van mening dat de CEF slechts een instrument is voor de EU15, die in staat zijn tot cofinanciering van dergelijke infrastructuurinvesteringen, terwijl de EU12 op grond van budgettaire beperkingen grote problemen hebben om dergelijke infrastructuurinvesteringen mede te financieren.

*De impact van het CEF-voorstel op de nationale begrotingen zal voor lidstaten met een reeds zeer ontwikkelde infrastructuur beperkt zijn. (Gemeente Łódź)*

De CEF wordt gezien als een aanwijzing dat het Cohesiefonds wordt gecentraliseerd, wat tot gevolg zou kunnen hebben dat het voor de regio's moeilijker wordt om te participeren. Het Cohesiefonds vormt een belangrijk financieel instrument voor de 'nieuwe lidstaten'. De voorgestelde CEF-corridors en de toewijzing van een bedrag van 10 miljard euro uit het Cohesiefonds worden ervaren als een top-downaanpak van de Europese Commissie waardoor de speelruimte voor de lidstaten in de onderhandelingsfase wordt ingeperkt.

*Van de 34 miljard euro die binnen het Cohesiefonds bestemd zijn voor de financiering van de TEN-V-netwerken, wordt 10 miljard euro toegewezen volgens dezelfde procedure als de CEF-middelen, dat wil zeggen vooral op basis van door de Commissie georganiseerde oproepen tot het indienen van projectvoorstellen. Gezien de voornoemde risico's zal geen prioriteit worden gegeven aan de projecten die vanuit structureel oogpunt het belangrijkste zijn, maar aan projecten die naar verwachting het snelst kunnen worden afgerond. Deze beoogde wijziging van de regelgeving komt neer op een stap terug in de partnerschapsbenadering als zodanig. (Conferentie van Perifere Maritieme Regio's – CPMR)*

Bovendien zou het feit dat prioriteit wordt toegekend aan de voorgestelde TEN-corridors de lidstaten ervan kunnen weerhouden eigen infrastructuurprojecten te realiseren die in sommige gevallen urgenter zijn. De tijdschema's voor de oplevering van de CEF-projecten moeten flexibeler zijn. Er kunnen zich

problemen voordoen indien de tijdschema's van de projecten in het voorstel niet overeenstemmen met nationale planningen.

*De oprichting van een nieuwe faciliteit leidt tot een grotere centralisatie van de fondsen, waardoor de regio's daarop in steeds mindere mate een rechtstreeks beroep kunnen doen. (Bureau van de gouverneur van het woiwodschap Pommeren)*

*De CEF-prioriteiten kunnen een obstakel vormen voor de prioritering van eigen projecten door de lidstaten. Het voorgestelde tijdschema moet daarom in meer flexibiliteit voorzien. Een bepaalde mate van flexibiliteit kan worden bereikt door richtsnoeren vast te stellen in plaats van een verordening, zoals dit ook bij eerdere TEN-V-projecten het geval was. (Rail Network)*

Een ander aspect dat is aangekaart, is het voorstel om ook particuliere investeringen te gebruiken voor de financiering van TEN-V-projecten. De respondenten hebben bepaalde twijfels geuit over de vraag of het instrument zal kunnen zorgen voor de solide financiële omgeving die nodig is om investeerders te kunnen aantrekken.

Over het algemeen gaat men ervan uit dat in de financieringsbeoordeling vooraf zou moeten worden aangetoond dat het project in kwestie zakelijk gezien rendabel zal zijn en rendement op de investeringen zal opleveren. Het is niet duidelijk of de investeringen uit de middelen van de CEF een bepaald rendement zouden moeten opleveren en of voor de voorgestelde projecten moet worden aangetoond welke opbrengt te verwachten valt, voordat zij kunnen worden ingediend.

*Er moet rekening worden gehouden met individuele capaciteiten en het potentieel van lokale ondernemers en bedrijven. (EGTS UTTS Hongarije)*

### **3.5 Gevolgen voor openbare aanbestedingen en overheidssteun**

*Vraag: Wat kunnen volgens u de gevolgen zijn voor de regels inzake openbare aanbestedingen en overheidssteun?*

#### ***Samenvatting van de opmerkingen***

De meeste respondenten zien geen mogelijke conflicten of gevolgen voor de nationale procedures voor openbare aanbestedingen. Zoals door het bureau van de gouverneur van het woiwodschap Pommeren is opgemerkt met betrekking tot transnationale projecten, zouden verschillen tussen de rechtsstelsels van de lidstaten wel tot grote hinderpalen kunnen leiden bij gezamenlijke investeringen. De procedures voor openbare aanbestedingen worden thans aan een evaluatie onderworpen en men is bezorgd dat sommige nieuwe openbare aanbestedingsprocedures de zaken nog ingewikkelder zullen maken.

*Er wordt gevreesd dat de CEF tot een herziene procedure voor openbare aanbestedingen zal leiden die speciaal op dit instrument is gericht. De invoering van specifieke openbare aanbestedingsprocedures voor specifieke taakgebieden (bijv. groene overheidsopdrachten) wordt niet verwelkomd. Dit zou tot een versnipperde aanpak met betrekking tot openbare aanbestedingen en tot meer administratieve lasten leiden. (Convention of Scottish Local Authorities, COSLA)*

### **3.6 Uitdagingen en kansen in de grensregio's**

**Vraag:** *Welke uitdagingen en kansen biedt de CEF volgens u voor grensregio's (zoals het mogelijke gebruik van het EGTS-instrument)?*

#### ***Samenvatting van de opmerkingen***

Over het algemeen wordt de CEF beschouwd als instrument dat de grensoverschrijdende connectiviteit zal bevorderen. Het feit dat de CEF voorziet in de bestaande behoefte aan versterking van de grensoverschrijdende infrastructuur wordt algemeen op prijs gesteld. Zowel op nationaal als op Europees niveau zijn vervoersverbindingen van essentieel belang om grensregio's en grensoverschrijdende regio's te helpen de nadelen te verhelpen die zij op grond van hun geografische ligging ondervinden.

*De CEF is uiterst welkom, niet alleen in de grensregio's, maar ook in de in zee gelegen gebieden. Zowel de Schotse regering als de gemeentelijke autoriteiten aan de Noordzee zien de CEF als instrument dat er potentieel toe kan bijdragen de netwerkverbindingen met het vasteland van Europa en de opwekking van hernieuwbare energie in de regio zelf te ontwikkelen, met alle positieve effecten van dien voor de lokale economie. (Convention of Scottish Local Authorities, COSLA)*

Grensoverschrijdende projecten zijn in hoge mate afhankelijk van regionale en lokale autoriteiten. Daarom is het des te belangrijker hen te betrekken bij deze specifieke kwestie. Momenteel wordt in een dergelijke participatie op Europees niveau niet voorzien. Zo beschikken bijvoorbeeld EGTS'en in Hongarije niet over het nodige budget om deel te kunnen nemen aan de ontwikkeling en evaluatie van projecten in verband met de TEN-V-netwerken. Een ander punt van zorg dat in dit verband is geuit, is het gebrek aan ervaring en kennis om de nodige structuren op te zetten voor de uitvoering van grensoverschrijdende projecten.

*Grensregio's kunnen de dupe worden wanneer lidstaten geen overeenstemming bereiken over gemeenschappelijke projecten. De CEF bevat niet de nodige waarborgen om dit risico te vermijden, maar onttrekt wel middelen aan het Cohesiefonds die bestemd zijn voor grensregio's. (Litouwse Vereniging van Gemeenten)*

## 4 Conclusies

De ontvangen antwoorden kunnen worden ingedeeld naar belangengroepen. Ten eerste zijn er lokale en regionale overheden en hun vertegenwoordigers; ten tweede territoriale samenwerkingsverbanden; ten derde belangenbehartigers als havennetwerken. Tevens kan een onderscheid worden gemaakt tussen organisaties en overheden in Spanje en Portugal die sterk voorstander zijn van de CEF, en Centraal-Europese lidstaten en organisaties die kritiek hebben op de top-downaanpak die voor de CEF is gekozen. De enige algemene conclusie die derhalve kan worden getrokken, is dat EU15-landen de CEF als aanvullende mogelijkheid zien voor het financieren van infrastructuur, terwijl EU12-landen bezorgd zijn dat door de CEF de meer urgente behoeften van de regio's worden veronachtzaamd.

Zij het in minder sterke mate is er tevens bezorgdheid geuit over de bescherming van het subsidiariteitsbeginsel. Het subsidiariteitsbeginsel is gedefinieerd in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie: *“Op gebieden die niet onder haar exclusieve bevoegdheid vallen, treedt de Gemeenschap, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel, slechts op indien en voor zover de doelstellingen van het overwogen optreden niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt. Het optreden van de Gemeenschap gaat niet verder dan wat nodig is om de doelstellingen van dit Verdrag te verwezenlijken”*<sup>4</sup>

In dit opzicht wordt de aanpak van de Europese Commissie inzake projecten op het kernnetwerk gezien als te top-down, waardoor het subsidiariteitsbeginsel in gedrang dreigt te komen indien de rol van coördinator voor de corridors impliceert dat deze de lidstaten aanstuurt bij hun besluiten over nationale infrastructuurprojecten.

De ontvangen opmerkingen kunnen echter als volgt worden samengevat:

- Er is kritiek op het feit dat infrastructuurcorridors vooraf worden vastgelegd. Zij vormen namelijk een obstakel voor de uitvoering van meer urgente projecten.
- De betrokkenheid van regionale en lokale actoren bij het corridorplatform wordt noodzakelijk geacht, hoewel het voorstel niet in ondersteuning voor territoriale groepen en andere vertegenwoordigers voorziet.
- De CEF kan een toegevoegde waarde hebben voor zover voor samenhang met het EFRO wordt gezorgd. Evenwel is nog niet duidelijk hoe deze instrumenten doeltreffend op elkaar worden afgestemd. Daarom bestaat er

---

<sup>4</sup> Europese Unie (2006), geconsolideerde versies van het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, Publicatieblad van de Europese Unie, artikel 5.

bezorgdheid over mogelijke overlappings met en ondermijning van EFRO-projecten.

- Het feit dat 10 miljard euro uit het CF wordt toegewezen aan de CEF is aanleiding voor bezorgdheid in de nieuwe lidstaten. Sommige lokale en regionale overheden vrezen voor conflicten tussen projectvoorstellen op nationaal niveau en de voorgestelde corridorprojecten.
- De ingevoerde steun voor grensoverschrijdende projecten wordt algemeen zeer op prijs gesteld. De praktische uitvoering daarvan op basis van verschillende rechtsstelsels is echter niet duidelijk omschreven; dit geldt ook voor de desbetreffende procedure en de participatie van belanghebbenden.
- De meeste respondenten verwachten geen conflicten met de bestaande openbare aanbestedingsprocedures.

Over het algemeen wordt in de antwoorden onderstreept dat de procedure voor de tenuitvoerlegging van de CEF niet voldoende duidelijk is (met name waar het om grensoverschrijdende projecten gaat). Derhalve is het noodzakelijk om de doelstellingen van de Commissie en de belangen van de lidstaten in dit opzicht beter op elkaar af te stemmen. Uit de opmerkingen blijkt aan welke doelstellingen van de lidstaten het voorstel voldoet en welke landen moeilijkheden hebben om de voorgestelde projecten in overeenstemming te brengen met hun nationale en regionale doelstellingen. Spanje en Portugal lijken bijvoorbeeld geen verdere bezwaren tegen het voorstel te hebben en verwachten dat de CEF een aanvulling zal bieden op hun nationale en regionale infrastructuurbegroting. Uit opmerkingen van Hongarije, Duitsland en Polen kan daarentegen worden opgemaakt dat zij vrezen dat het voorgestelde besluitvormingsproces afbreuk zal doen aan hun nationale en regionale autonomie.

## **5 Referenties**

Europese Commissie (2011), Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de Connecting Europe Facility, 2011/0302(COD), COM(2011) 665, Brussel, 19.10.2011.



## 6 Respondenten

Nr.	Naam	Land	Netwerk	Type respondent
1.	Netwerkstad Twente	Nederland	SMN	Regionaal netwerk
2.	Onafhankelijke consultant (oprichtingslid EGTS UTTS, BEFA)	Hongarije	EGTS	Territoriale samenwerking
3.	Regio Marken (Italië)	Italië	SMN	Regionale overheid
4.	EGTS Galicië/Noord-Portugal	Portugal	EGTS	Territoriale samenwerking
5.	Autonome regering van Valencia, directoraat-generaal Vervoer en logistiek	Spanje	SMN	Regionale overheid
6.	Raad van Kamers van Koophandel van de regio Valencia	Spanje	OVB	Regionale overheid
7.	Gemeente Łódź	Polen	SMN	Lokale overheid
8.	Ministerie van Ruimtelijke Ordening, deelstaat Stiermarken	Oostenrijk	SMN	Regionale overheid
9.	Autonome regio Galicië	Spanje	SMN	Regionale overheid
10.	Parlement van Extremadura	Spanje	SMN	Regionale overheid
11.	Bureau van de gouverneur van het woiwodschap Pommeren	Polen	SMN	Regionale overheid
12.	Stad Wenen	Oostenrijk	SMN	Lokale overheid
13.	Regionale regering van Madeira	Portugal	OVB (Parl. Lid van SMN)	Regionale overheid
14.	Communauté urbaine Brest Métropole Océane	Frankrijk	OVB	Lokale overheid
15.	Litouwse Vereniging van lokale overheden	Litouwen	SMN	Lokale overheid
16.	Werkgemeenschap van Europese grensgebieden (WVEG)	Internationaal	SMN	Territoriale samenwerking
17.	EGTS UTTS	Hongarije	EGTS	Territoriale samenwerking
18.	Convention of Scottish Local Authorities (COSLA)	VK	SMN	Lokale overheid
19.	Conferentie van Perifere Maritieme Regio's (CPMR)	Internationaal	OVB	Territoriale samenwerking
20.	Regionale regering van Valencia	Spanje	SMN	Regionale overheid
21.	FEPORIS – instituut voor onderzoek en samenwerking op havengebied	Spanje	OVB	Overige overheidsorganisaties
22.	Havenautoriteit Alicante	Spanje	OVB	Overige overheidsorganisaties
23.	Havenautoriteit Valencia	Spanje	OVB	Overige overheidsorganisaties
24.	Havenautoriteit Castellón	Spanje	OVB	Overige overheidsorganisaties
25.	Ministerie van de deelstaat Baden-Württemberg	Duitsland	SMN	Regionale overheid
26.	Rail Network	VK	OVB	Thematisch netwerk
27.	Regio Murcia, Ministerie van Publieke Werken en Ruimtelijke Ordening: secretariaat-generaal/directoraat-generaal Vervoer en Havens	Spanje	OVB	Regionale overheid
28.	Bureau van de gouverneur van de regio Wielkopolska	Polen	OVB	Regionale overheid
29.	Regio Ermland-Mazurië	Polen	OVB	Regionale overheid
30.	EGTS Eurometropolis	Nederland	EGTS	Territoriale samenwerking
31.	Regio Baskenland, Ministerie van Volkshuisvesting, Publieke Werken en Vervoer	Spanje	SMN	Regionale overheid