



**RAPORT PRIVIND CONSULTAREA  
REȚELEI DE MONITORIZARE A SUBSIDIARITĂȚII  
CU PRIVIRE LA MECANISMUL CONECTAREA EUROPEI**

Raportor: **Dr Ivan ŽAGAR (SL-PPE)**



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

***Declinarea responsabilității:***

*Prezentul raport nu urmărește redarea tuturor contribuțiilor primite de Rețeaua de monitorizare a subsidiarității, ci încearcă să sintetizeze elementele principale. Informațiile pe care le cuprinde au un scop pur ilustrativ. Raportul nu angajează răspunderea administrației CoR și nu aduce atingere conținutului final al avizului CoR pe aceeași temă.*

**Mecanismul Conectarea Europei**  
**Raport final**  
**13/02/2012**

Solicitat de:  
Comitetul Regiunilor  
DLC Unitatea 1

**Mecanismul Conectarea Europei**  
**Raport final**  
**13/02/2012**

Solicitat de:  
Comitetul Regiunilor  
DLC Unitatea 1

**Client**

COMITETUL REGIUNILOR

DLC Unitatea 1

101 rue Belliard,

B-1040 Bruxelles

**Contract**

CDR/ETU/198/2008

**Autor**

Christine Hamza

**Metis GmbH**

A-1220 Viena, Donau-City-Straße 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.medis-vienna.eu](http://www.medis-vienna.eu)

Viena, 13/02/2012

# Cuprins

1	Introducere.....	1
2	Scurtă descriere a subiectelor relevante legate de MCE.....	4
3	Răspunsuri amănunțite .....	6
3.1	Valoarea adăugată a MCE în raport cu TEN-T.....	6
3.2	Implicarea autorităților locale și regionale.....	7
3.3	Coerența dintre MCE și fondurile structurale și de coeziune.....	8
3.4	Impactul MCE asupra bugetului public.....	9
3.5	Efectele asupra achizițiilor publice și ajutorului de stat.....	11
3.6	Provocări și oportunități în regiunile transfrontaliere .....	11
4	Concluzii .....	13
5	Referințe .....	15
6	Respondenți.....	15



# Lista abrevierilor

FC	Fondul de coeziune
CoR	Comitetul Regiunilor
MCE	Mecanismul Conectarea Europei
CE	Comisia Europeană
GECT	Gruparea europeană de cooperare teritorială
FEDER	Fondul european de dezvoltare regională
UE	Uniunea Europeană
UE12	Bulgaria, Cipru, Republica Cehă, Estonia, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, România, Slovacia, Slovenia și Ungaria
UE 15	Austria, Belgia, Danemarca, Finlanda, Franța, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburg, Portugalia, Regatul Unit, Spania, Suedia și Țările de Jos
SM	Statele membre
TEN	Rețeaua transeuropeană
PPP	Parteneriat public-privat
RMS	Rețeaua de monitorizare a subsidiarității
TEN	Rețelele transeuropene
TEN-T	Rețelele transeuropene de transport



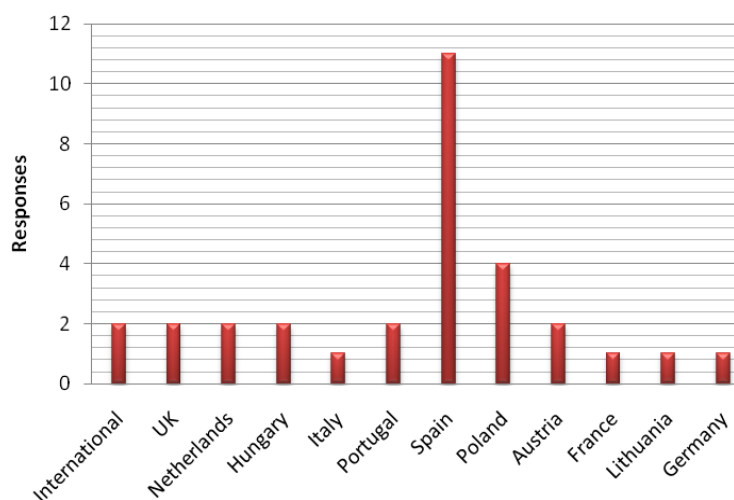


# 1 Introducere

Prezentul raport realizează o sinteză a principalelor concluzii ale procesului de consultare în ce privește propunerea Comisiei Europene privind mecanismul Conectarea Europei<sup>1</sup>. Procesul de consultare a fost lansat la solicitarea raportorului CoR, dl Ivan Zagar (PPE-SI), la 29 noiembrie 2011. Pe baza acestei cereri, consultarea a fost deschisă tuturor partenerilor Rețelei de monitorizare a subsidiarității (RMS), Platformei GECT a CoR, Platformei de monitorizare a Strategiei Europa 2020, altor membri ai CoR dispuși să participe, birourilor regionale cu sediul la Bruxelles și reprezentanțelor permanente ale statelor membre.

Consultarea s-a încheiat la 27 ianuarie 2012. S-au primit 31 de contribuții din partea a 11 state membre și 2 grupări internaționale. Numărul cel mai mare de răspunsuri a fost primit din partea Spaniei (a se vedea Graficul nr. 1).

Graficul nr. 1: Număr de respondenți din statele membre

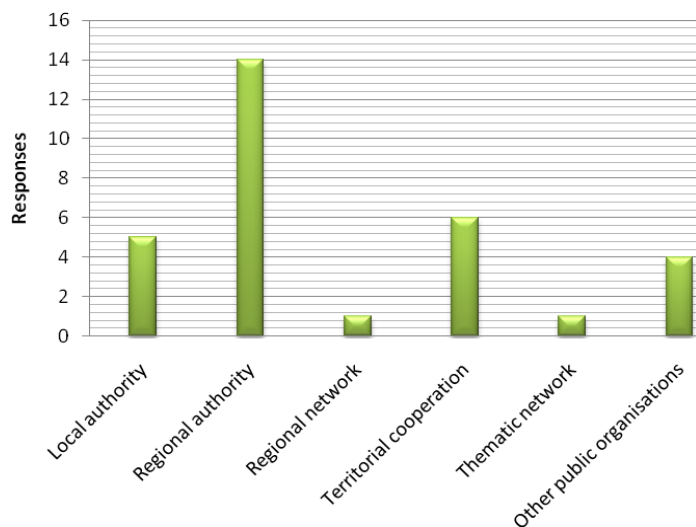


Sursă: Metis 2011

Respondenții au fost, în principal, autorități regionale și locale, urmate de grupări de cooperare teritorială (a se vedea Graficul nr. 2).

<sup>1</sup> Comisia Europeană (2011), Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a mecanismului Conectarea Europei, COM(2011) 665 final, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262 final} {SEC(2011) 1263 final}, Bruxelles, 19 octombrie 2011

Graficul nr. 2: Categoriile de respondenți



Sursă: Metis 2011

Scopul consultării a fost identificarea modului în care respondenții percep proiectul de regulament privind MCE, în ceea ce privește:

- valoarea adăugată generală a MCE;
- implicarea autorităților locale și regionale;
- compatibilitatea MCE cu FEDER;
- impactul punerii în aplicare a MCE asupra bugetului public;
- efectele asupra achizițiilor publice;
- efectele asupra regiunilor transfrontaliere.

În general, răspunsurile în ce privește MCE au fost pozitive. Există un acord comun față de valoarea adăugată a dezvoltării de infrastructuri centralizate și mai bine orientate. Respondenții se așteaptă ca MCE să sprijine semnificativ dezvoltarea de infrastructuri transfrontaliere, care, până în prezent, întâmpină diverse dificultăți. Cu toate acestea, principalele aspecte subliniate în răspunsuri sunt următoarele:

- Directiva Comisiei Europene privind proiectele prioritare este percepută ca având o abordare prea **de sus în jos**, punând astfel în pericol **principiul subsidiarității**, în cazul în care rolul de coordonator de coridor ar permite îndrumarea statelor membre în deciziile lor legate de proiectele de infrastructură.
- **Predefinirea de coridoare de infrastructuri** pare să fie prea rigidă și nu permite includerea altor proiecte în etapa de pregătire. Acest lucru ar periclita finanțarea de proiecte în cadrul rețelei globale de infrastructuri.
- Mai ales având în vedere **constrângerile bugetare actuale**, forțarea statelor membre, prin termene obligatorii, să realizeze proiecte TEN predefinite este problematică.

- În timp ce pentru țările din **UE-15 fondurile suplimentare** oferă, în principiu, **noi oportunități** pentru finanțarea TEN, statele din **UE-12** își exprimă îngrijorarea majoră în ce privește suma necesară pentru **cofinanțarea națională**, care va împovăra în mod considerabil bugetul disponibil.
- Bugetul fondurilor de coeziune este perceput ca un pilon esențial al multor regiuni din UE-12 și există temeri în ce privește **reducerea bugetului FC** pentru a finanța, în schimb, proiecte în cadrul MCE, acest lucru fiind considerat un mare dezavantaj pentru „noile state membre”.
- Este important ca propunerea să țină seama de **reglementările, calendarele și bugetele** existente ale statelor membre și disponibile pentru dezvoltarea de infrastructuri.
- Propunerea actuală nu oferă nicio procedură în ce privește **corelarea proiectelor centrale ale MCE cu proiectele GC și FEDER**. La fel, este esențial să se acorde prioritate proiectelor de infrastructură TEN-T, căci altfel este pusă în pericol dezvoltarea altor rețele importante de infrastructură.
- **Abordarea transfrontalieră** a MCE este larg recunoscută. Cu toate acestea, nu există încă o procedură clară și distinctă în ce privește modalitatea de abordare a constrângerilor juridice transfrontaliere.
- Pentru numeroși respondenți, **influența** procedurilor MCE **asupra achizițiilor publice nu este clară**. Unii dintre ei se așteaptă însă ca MCE să aibă un impact semnificativ asupra procedurilor de achiziții publice, îndeosebi în cazul proiectelor transfrontaliere.
- Prezenta propunere **nu prevede niciun mecanism serios de implicare a actorilor regionali și locali în procesul de participare**. Cu toate acestea, din majoritatea observațiilor se desprinde ideea că implicarea actorilor regionali și locali intră în responsabilitatea statelor membre. Alți respondenți consideră că participarea la platforma de coridoare reprezintă o contribuție importantă.

## 2 Scurtă descriere a subiectelor relevante legate de MCE

Versiunea finală a propunerii de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a mecanismului Conectarea Europei (MCE)<sup>2</sup> definește un cadru comun pentru sprijinirea de proiecte specifice de infrastructură în Europa. Propunerea include proiecte de infrastructură la nivel european care sunt importante pentru realizarea de progrese pe calea unui nivel ridicat de interconectare a statelor membre, pentru a consolida condițiile pentru o piață internă mai eficientă și un nivel sporit de competitivitate la nivel mondial. Acest instrument ar trebui să relanseze procesul de avansare a rețelei TEN-T, care stagnează în prezent.

În acest sens, propunerea abordează teme care țin de domeniul transporturilor (feroviare, rutiere, navale), urmărind „rețeaua centrală” a TEN. Aceasta sprijină, în special, coridoarele de infrastructuri, conexiunile transfrontaliere, instalațiile energetice de nivel înalt și rețelele de telecomunicații.

Deși este gestionat în mod centralizat de Comisia Europeană, acest instrument ar trebui pus în aplicare în strânsă colaborare cu statele membre.

**Valoarea adăugată** a acestui nou mecanism ar trebui să constea în simplificarea cadrului juridic al UE în ce privește infrastructura TEN, iar eficiența sa mărită ar trebui să atragă mai mult capital privat. Obiectivele MCE sunt de a

- furniza un cadru comun care să conducă la simplificarea cadrului juridic al UE în ceea ce privește finanțarea infrastructurilor TEN;
- asigura o abordare coerentă și transparentă a finanțării din partea UE;
- permite realizarea de economii de scară;
- beneficia de sinergiile dintre sectoare în etapa de elaborare, precum și în cea de punere în aplicare a proiectelor;
- permite realizarea de economii și/sau o mai bună exploatare, precum și obținerea unor randamente mai mari; și
- beneficia de experiența câștigată și de schimbul de bune practici între sectoare<sup>3</sup>;

---

<sup>2</sup> Propunerea Comisiei Europene a fost înaintată Parlamentului European în octombrie 2011 și, în prezent, este examinată de parlamentele naționale. Termenul pentru încheierea acestei examinări este jumătatea lunii februarie 2012.

<sup>3</sup> Comisia Europeană (2011), Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a mecanismului Conectarea Europei, COM(2011) 665 final, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262 final} {SEC(2011) 1263 final}, Bruxelles, 19 octombrie 2011, p. 5

Pentru a putea mobiliza finanțări și sprijin financiar european, MCE ar trebui să asocieze diferite instrumente financiare. Acțiunile și proiectele sprijinite cu ajutorul instrumentelor financiare urmează a fi selectate pe baza principiului „**primul venit, primul servit**”, dar ar trebui să aibă în vedere **diversificarea geografică treptată** la nivelul statelor membre. **Sprijinul financiar** ar trebui să constea în subvenții, combinate cu alte instrumente financiare. Subvențiile includ **MCE, FC, Fondurile structurale, precum și Orizont 2020**. Instrumentele financiare includ **capitaluri proprii, împrumuturi și/sau garanții facilitate de instrumente de partajare a riscurilor** sau alte instrumente financiare. Instrumentele financiare pot fi combinate cu subvenții.

**Bugetul principal** (31,7 miliarde EUR, din care 10 miliarde EUR sunt transferate de la Fondul de coeziune) este alocat transporturilor. 9 miliarde EUR sunt alocate energiei și alte 9 miliarde EUR telecomunicațiilor.

**Criteriile de eligibilitate** pentru finanțare privesc statele membre individuale sau mai multe state membre, organizațiile internaționale, întreprinderile comune sau parteneriatele public-privat.

**Ratele de finanțare** propuse pentru studiile privind **transporturile** nu trebuie să depășească 50%, iar pentru sectorul construcțiilor, între 20% și 30%.

**Ratele de finanțare** propuse pentru studiile privind **energia** nu trebuie să depășească 50%, însă pot ajunge până la 80% pentru infrastructurile specifice prevăzute de orientările Comisiei.

În ceea ce privește **telecomunicațiile, rețelele în bandă largă** pot fi finanțate în proporție de până la 50%, serviciile generice în proporție de până la 75% și, în cazuri excepționale, platformele de servicii pot obține o finanțare de până la 100%.

**Procedurile de achiziții publice** efectuate de Comisia Europeană sau de oricare alt organism care pune în aplicare un proiect finanțat trebuie să respecte principiile transparenței, liberei concurențe și gestionării adecvate a procedurilor privind atribuirea contractelor de achiziții publice. Regulamentul permite atribuirea mai multor contracte în cadrul aceleiași proceduri.

În prezent, regulile privind **achizițiile publice** fac obiectul unui **proces de revizuire** în urma unei noi propuneri publicate în decembrie 2011. Această nouă propunere urmărește simplificarea procedurilor. Cu toate acestea, nu este încă clar care va fi influența acestor reguli asupra propunerii actuale privind MCE.

Propunerea de regulament nu implică niciun fel de participare a **diverselor niveluri de guvernare ale statelor membre**. Statele membre gestionează punerea în aplicare a MCE la nivel regional și local.

## 3 Răspunsuri amănunțite

### 3.1 Valoarea adăugată a MCE în raport cu TEN-T

*Întrebare: Credeți că mecanismul Conectarea Europei (MCE) va conferi valoare adăugată acțiunii UE în domeniul TEN-T (inclusiv un efect de pârghie în ceea ce privește creșterea economică durabilă și ocuparea forței de muncă, precum și coeziunea socială, economică și teritorială)? Vă rugăm să vă motivați punctul de vedere și să dați exemple în acest sens.*

#### **Rezumatul răspunsurilor**

În general, valoarea adăugată a MCE este recunoscută. În special în ce privește sporirea eficienței infrastructurilor la nivelul Europei, trebuie intensificată dezvoltarea acestor infrastructuri prin intermediul unei gestionări centralizate a finanțării și al schimburilor de cele mai bune cunoștințe. Valoarea adăugată este așteptată la nivelul creșterii economice, precum și în ce privește rețele mai bune de infrastructuri de nivel înalt în zonele cu conexiuni încă insuficiente.

*Obiectivul fundamental al MCE este de a „racorda” piața unică a UE, făcând abstracție de frontierele naționale actuale. Prin urmare, planificarea infrastructurilor trebuie să se facă în context european. În momentul consolidării pieței unice, trebuie, de asemenea, să se facă progrese în ce privește standardizarea diferitelor regulamente naționale. (Autoritatea portuară din Alicante)*

Respondenții spanioli și portughezi, în special, au împărtășit așteptările lor în ce privește efectul de relansare a ocupării forței de muncă pe care l-ar avea acest instrument în sectorul industriei construcțiilor și, indirect, favorizând prosperitatea economică în regiunile care beneficiază de aceste conexiuni. MCE ar trebui să stimuleze PPP și să atragă investitori (instituționali) pentru a participa la finanțarea proiectelor TEN-T și a promova reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>.

*MCE este un instrument foarte util pentru susținerea infrastructurilor regionale pentru dezvoltarea transportului intermodal și a logisticii, precum și pentru sprijinirea nodurilor de comunicare urbane, ținând seama de platformele regionale sau intermodale (Regiunea Murcia).*

Cu toate acestea, abordarea unui cadru comun unic pentru dezvoltarea de infrastructuri în întreaga Europă a provocat reacții diverse. Unele răspunsuri consideră că acest instrument unic va simplifica procedurile, în timp ce altele se tem că va fi incompatibil cu principiul subsidiarității (de exemplu, orașul Viena și Asociația lituaniană a autorităților locale). Conform acestor respondenți,

propunerea de regulament privind MCE riscă să intre în conflict cu interesele naționale. De exemplu, caracterul obligatoriu al regulamentelor (termene obligatorii) trebuie examinat pentru a determina dacă constituie o încălcare inacceptabilă, din partea UE, a suveranității bugetare a statelor membre. Germania, de exemplu, și-a reorganizat și simplificat procedurile de planificare și autorizare a rețelei sale de transmisie, grație legii privind accelerarea extinderii rețelelor (NABEG). Respondentul german se teme, în prezent, că MCE nu corespunde procedurilor naționale. Parlamentul britanic își exprimă, de asemenea, îngrijorarea profundă în ce privește faptul că MCE ar putea obliga statele membre să gestioneze infrastructuri predefinite care ar putea pune în pericol dezvoltarea altor rețele globale, importante pe plan național. În acest sens, MCE ar trebui să țină seama de evoluția coeziunii teritoriale, din punctul de vedere al dezvoltării de infrastructuri atât naționale, cât și regionale.

Mai mult, sunt exprimate îndoieli în ce privește fezabilitatea propunerii europene de a împărți în două procedura de autorizare: procedura anterioară depunerii candidaturii, care durează doi ani, și procedura de obținere a autorizării oficiale, care durează un an. Conform respondentului german, regulamentele propuse ar trebui să se limiteze la scara necesară pentru coordonarea și armonizarea la nivel european. Regulamentele propuse care depășesc sfera de aplicare a articolului 171 din TFUE sunt respinse.

O altă critică este formulată de reprezentantul Conferinței regiunilor maritime periferice. Acesta afirmă că propunerea de regulament nu reflectă necesitatea reală de îmbunătățiri în sectorul maritim. Observațiile subliniază că utilizarea transportului naval ar putea contribui la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>, dar că propunerea de regulament nu ține suficient seama de acest aspect. În sfârșit, o observație subliniază problema proiectelor predefinite, care, în propunere, exclud proiectele aflate încă în etapa de fezabilitate.

*Instrumentul „legături maritime durabile” ar putea să se sprijine pe succesul sistemului Ecobonus (eco-prime), să beneficieze de evaluarea obiectivă a Programului Marco Polo și să țină seama de contextul creat de noile restricții privind conținutul de sulf al combustibililor marini (Conferința regiunilor maritime periferice, CPMR).*

În final, regiunile periferice ale Europei nu consideră că acest instrument le este adecvat. Conform guvernului regiunii Madera, MCE ar avea ca efect excluderea celor care nu sunt conectați la rețeaua de infrastructură propusă.

### **3.2 Implicarea autorităților locale și regionale**

**Întrebare:** *Vă rugăm să descrieți modul în care autoritățile locale și regionale din țara dumneavoastră vor fi implicate în procesul decizional legat de MCE*

*(inclusiv impactul MCE asupra amenajării teritoriului și strategiilor de dezvoltare).*

### **Rezumatul răspunsurilor**

Toate răspunsurile menționează necesitatea de a implica autoritățile regionale și locale în proiectele care au un impact asupra dezvoltării lor teritoriale. În timp ce anumiți respondenți consideră că este responsabilitatea statelor membre să implice nivelurile regional și local, alții solicită o participare mai directă la procedura MCE. În unele state membre, participarea autorităților locale și regionale nu a fost încă clarificată, dar majoritatea celorlalte state membre asigură implicarea acestor autorități în conformitate cu cadrul juridic național. Respondenții spanioli fac o descriere amănunțită a implicării autorităților locale și regionale.

Cu toate acestea, este remarcat faptul că valoarea adăugată a platformelor de coridoare propuse de Comisia Europeană, care ar trebui să reunească toate părțile interesate, va fi efectivă doar dacă autoritățile locale și regionale, dar și grupările naționale și internaționale participă la acestea.

Sunt formulate câteva critici generale la adresa gestionării centralizate a MCE de către Comisie, care nu le acordă autorităților locale și regionale posibilitatea de a participa la procesul decizional. Respondenții își exprimă teama că această gestionare centralizată ar putea reduce sau neutraliza eforturile în materie de coeziune teritorială. Există numeroase proiecte de infrastructuri regionale sau locale care îmbunătățesc TEN-T. Și totuși, propunerea actuală nu ține seama de aceste activități de conectare. Mai mult, regulamentul nu ține seama de cadrele juridice naționale (sisteme federale sau regionale) care nu permit proiecte de infrastructură cu o abordare de sus în jos, așa cum sunt prevăzute de propunerea de regulament privind MCE (de exemplu în Germania). Acest lucru este considerat ca un pas înapoi în cadrul abordării generale bazate pe parteneriat, care caracterizează politica actuală de coeziune.

*CPMR solicită o descriere cu un caracter mai constrângător a rolului autorităților regionale în cadrul acestui sistem de guvernare. CPMR se opune centralizării deciziilor privind alocările bugetare și consideră că alocarea unei prime bazate pe maturitatea proiectelor în cadrul unei proceduri obligatorii contravine ideii de coeziune teritorială și de bună guvernare.  
(Conferința regiunilor maritime periferice, CPMR)*

### **3.3 Coerența dintre MCE și fondurile structurale și de coeziune**

**Întrebare:** *Cum pot fi asigurate coerența și compatibilitatea între proiectele finanțate din fondurile structurale și de coeziune, pe de o parte, și cele finanțate prin MCE, pe de altă parte? Care va fi impactul MCE asupra proiectelor de mai mică anvergură?*



### ***Rezumatul răspunsurilor***

Îngrijorarea exprimată cel mai amplu de către părțile implicate privește necesitatea unei coordonări suficiente între proiectele europene gestionate de MCE și proiectele naționale finanțate de FEDER. Majoritatea respondenților consideră MCE ca un instrument destinat în special proiectelor de mare anvergură și, prin urmare, care poate fi completat cu ușurință de proiecte mai mici finanțate de FEDER. Respondenții afirmă că propunerea nu descrie suficient legătura procedurală dintre MCE și proiectele finanțate de fondurile structurale (FEDER). Cel mai important este să se evite suprapunerile dintre FEDER și MCE. Ar trebui definite criterii clare, pentru a se evita dubla finanțare. Mai mult, toate sistemele de finanțare ar trebui evaluate și adaptate.

Cu toate acestea, nu toate statele membre beneficiază de un acces egal la finanțarea de infrastructuri în cadrul FEDER. Ar trebui să se evite ca o lipsă de finanțare a proiectelor mai mici și mai puțin preponderente să conducă la respingerea completă a proiectelor de infrastructuri periferice. De asemenea, este criticat faptul că s-a acordat o atenție preponderentă principalelor zece proiecte selecționate, afirmându-se că acest sistem este mult prea rigid și neglijează alte teme tot atât de importante în Europa. Totodată, sunt formulate preocupări în ce privește faptul că proiectele mai mici care nu privesc cele zece coridoare își vor pierde importanța la nivel european.

*MCE este conceput pentru a conecta regiunile, dar este gestionat în mod centralizat de către Comisie. Având în vedere diferitele sisteme de gestionare (centralizată în cazul MCE și regională în cazul FEDER și FC), este deosebit de dificil să se dezvolte proiecte compatibile. Lipsește legătura dintre MCE și Cadrul strategic comun pentru coeziune (Adunarea autorităților locale din Scoția, COSLA).*

### **3.4 Impactul MCE asupra bugetului public**

**Întrebare:** *Ce impact ar urma să aibă propunerea privind MCE asupra bugetului dumneavoastră public și asupra utilizării altor fonduri naționale și europene?*

### ***Rezumatul răspunsurilor***

În medie, contribuția MCE la cofinanțarea rețelelor rutiere și feroviare nu depășește 30%. Concluzia care se poate trage este că propunerea privind MCE nu va juca un rol major în bugetele naționale.

*În timp ce investițiile în TIC și energie sunt mărite în mod considerabil, considerăm că procentul acordat transporturilor nu va atrage după sine schimbări semnificative față de situația actuală pentru autoritățile locale și regionale. (Adunarea autorităților locale din Scoția, COSLA)*

Respondenții din UE-15 consideră că MCE reprezintă o ocazie de a obține finanțări suplimentare destinate infrastructurilor. Unii dintre respondenți sunt de părere că, de fapt, MCE este un instrument destinat țărilor din UE-15, care pot cofinanța astfel de investiții în infrastructuri, în timp ce țările din UE-12, supuse unor constrângeri bugetare, întâmpină dificultăți serioase în cofinanțarea acestor proiecte de infrastructură.

*Impactul propunerii privind MCE asupra bugetelor naționale va fi limitat în statele membre care dispun deja de un nivel înalt de infrastructură. (Primăria orașului Łódź)*

MCE este perceput ca indicând o anumită centralizare a fondurilor de coeziune care riscă să sporească dificultățile regiunilor de a participa la acest proces. FC constituie un instrument financiar important pentru „noile state membre”. Coridoarele propuse în cadrul MCE, precum și bugetul de 10 miliarde EUR alocat din FC sunt percepute ca aparținând unei directive „de sus”, impusă de Comisia Europeană, care limitează flexibilitatea statelor membre în etapa de negociere.

*Din cele 34 de miliarde alocate în cadrul Fondului de coeziune pentru finanțarea TEN-T, 10 miliarde vor fi atribuite prin intermediul aceleiași proceduri ca în cazul MCE, adică pe baza unor apeluri la proiecte organizate de Comisie. Având în vedere riscurile menționate mai sus, nu li se va acorda prioritate proiectelor cu caracterul cel mai structural, ci proiectelor care au cea mai mare probabilitate de a fi terminate rapid. Acest tip de schimbare în regulamente poate fi asimilat cu un pas înapoi în cadrul abordării globale bazate pe parteneriat (Conferința regiunilor maritime periferice, CPMR).*

Mai mult, faptul că se acordă prioritate coridoarelor TEN propuse riscă să împiedice statele membre să-și realizeze propriile proiecte de infrastructuri, care, uneori, sunt mai urgente. Termenele pentru finalizarea proiectelor din cadrul MCE ar trebui să fie mai flexibile. Pot apărea probleme atunci când termenele prevăzute pentru proiecte nu sunt compatibile cu programarea la nivel național.

*Crearea unui nou mecanism va duce la un nivel sporit de centralizare a fondurilor, îngreunând accesul direct al regiunilor la acestea (Cabinetul președintelui consiliului local al Voievodatului Pomerania). Prioritățile prevăzute în cadrul MCE riscă să împiedice statele membre să-și definească propriile proiecte prioritare. Prin urmare, termenele ar trebui să fie mai flexibile decât se prevede în propunere. Un anumit grad de flexibilitate s-ar putea obține prin utilizarea orientărilor, mai degrabă decât a regulamentului, la fel ca în proiectele TEN-T anterioare (Rail Network).*

Un alt aspect adus în discuție privește propunerea de includere a investițiilor private în proiectele TEN-T. Respondenții au exprimat unele rezerve în ce privește capacitatea acestui instrument de a pune la dispoziție mediul sigur din punct de vedere financiar necesar pentru ca investitorii să se implice.

În general, se așteaptă ca orice evaluare privind finanțarea unui proiect să demonstreze că este vorba despre o oportunitate solidă și rentabilă de investiții, înaintea oricărei investiții în proiectul respectiv. Nu este clar dacă finanțarea din partea MCE ar necesita un anumit nivel de rentabilitate a investițiilor efectuate, și, totodată, dacă proiectelor propuse li s-ar cere să demonstreze valoarea lor înainte de a fi incluse în lista de proiecte prevăzute.

*Este important să se țină seama de capacitățile individuale și de potențialul antreprenorilor locali și al societăților locale (GECT UTTS, Ungaria).*

### **3.5 Efectele asupra achizițiilor publice și ajutorului de stat**

*Întrebare: Puteți menționa eventuale efecte asupra normelor privind achizițiile publice și ajutorul de stat?*

#### ***Rezumatul răspunsurilor***

Majoritatea respondenților nu semnaleză niciun conflict sau efect asupra procedurilor de achiziții publice la nivel național. Cu toate acestea, așa cum afirmă Cabinetul președintelui consiliului local al Voievodatului Pomerania, în cazul proiectelor transnaționale, diferențele dintre sistemele juridice ale statelor membre ar putea constitui obstacole semnificative în calea investițiilor comune. Procedurile de achiziții publice sunt revizuite în prezent și s-au exprimat îngrijorări în ce privește faptul că unele dintre noile proceduri ar putea spori complexitatea procesului.

*Există temerea că MCE ar putea duce la o procedură de achiziții publice revizuită care ar fi concepută în mod specific pentru acest instrument. Sunt percepute negativ procedurile specifice de achiziții publice pentru sarcini specifice (cum ar fi achizițiile publice ecologice). Acest lucru are ca efect fragmentarea abordării în ce privește achizițiile publice și sporirea poverii administrative. (Adunarea autorităților locale din Scoția, COSLA)*

### **3.6 Provocări și oportunități în regiunile transfrontaliere**

*Întrebare: Ce provocări și oportunități prezintă MCE pentru regiunile de frontieră (inclusiv posibilitatea de a recurge la GECT)?*

#### ***Rezumatul răspunsurilor***

În general, MCE este recunoscut ca instrument care sprijină conectivitatea transfrontalieră. Faptul că MCE prevede necesitatea de a susține infrastructurile

transfrontaliere este amplu apreciat. Conexiunile în materie de transporturi sunt de o importanță vitală pentru a ajuta regiunile de frontieră și transfrontaliere să facă față dezavantajelor generate de situația lor geografică, atât la nivel național, cât și european.

*MCE este extrem de binevenit nu doar în regiunile de frontieră, ci și în zonele maritime. Atât Guvernul scoțian, cât și autoritățile locale costiere din zona Mării Nordului privesc MCE ca pe un instrument care permite atât dezvoltarea conexiunilor rețelilor cu Europa, cât și generarea locală de energie din surse regenerabile, cu efecte evidente asupra prosperității economice locale. (Adunarea autorităților locale din Scoția, COSLA)*

Proiectele transfrontaliere depind în mare măsură de actorii regionali și locali. Prin urmare, este cu atât mai necesar ca aceștia să fie implicați în acest domeniu specific. În prezent, nu se prevede o astfel de implicare la nivel european. În Ungaria, de exemplu, GECT nu dispune de bugetul necesar pentru a participa la procesul de creare și de evaluare a proiectelor privind TEN-T. O altă preocupare în acest sens o constituie lipsa de experiență și cunoștințe necesare pentru a înființa structurile adecvate pentru punerea în aplicare a proiectelor transfrontaliere.

*Lipsa unui acord între statele membre în ce privește proiectele comune riscă să afecteze regiunile de frontieră. MCE nu prevede condițiile necesare pentru a evita acest risc, dar privează regiunile frontaliere de resursele Fondului de coeziune. (Asociația lituaniană a autorităților locale)*

## 4 Concluzii

Răspunsurile primite pot fi împărțite în diferite grupuri de interese. În primul rând, autoritățile locale și regionale și reprezentanții lor; în al doilea rând, cooperările teritoriale, iar în al treilea rând, reprezentanții părților interesate, cum ar fi rețelele de autorități portuare. O a doua distincție poate fi făcută între organizațiile și autoritățile situate în Spania și Portugalia, care sprijină cu fermitate MCE, și statele membre și organizațiile din Europa Centrală, care formulează critici la adresa abordării de sus în jos care caracterizează MCE. Prin urmare, nu se poate trage nicio altă concluzie generală decât aceea că statele membre UE-15 consideră că MCE reprezintă o oportunitate suplimentară de a obține finanțare pentru infrastructuri, în timp ce statele membre UE-12 sunt preocupate de faptul că MCE ar putea neutraliza alte nevoi mai presante ale regiunilor lor.

Un alt motiv de îngrijorare, mai puțin puternic, îl constituie respectarea principiului subsidiarității. Principiul subsidiarității este definit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană: *„În domeniile care nu sunt de competența sa exclusivă, Comunitatea nu intervine, în conformitate cu principiul subsidiarității, decât în cazul și în măsura în care obiectivele acțiunii preconizate nu pot fi realizate într-un mod satisfăcător de statele membre, însă pot fi realizate mai bine la nivel comunitar datorită dimensiunilor sau efectelor acțiunii preconizate. Acțiunea Comunității nu poate depăși ceea ce este necesar în vederea atingerii obiectivelor prezentului tratat*<sup>4</sup>.

În acest sens, directiva Comisiei Europene privind proiectele prioritare este percepută ca având o abordare prea **de sus în jos**, punând astfel în pericol **principiul subsidiarității**, în cazul în care rolul de coordonator de coridor ar permite îndrumarea statelor membre în deciziile lor legate de proiectele naționale de infrastructură.

Cu toate acestea, observațiile primite pot fi rezumate după cum urmează:

- Predefinirea de coridoare de infrastructuri este criticată, dat fiind că acestea constituie un obstacol în calea dezvoltării de proiecte mai urgente.
- Implicarea actorilor locali și regionali în cadrul platformei de coridoare este considerată necesară, însă propunerea nu prevede niciun sprijin pentru grupările teritoriale și alți reprezentanți.
- MCE și FEDER pot avea o valoare adăugată dacă sunt compatibile. Totuși, nu este încă clar în ce mod aceste două instrumente sunt efectiv

---

<sup>4</sup> Uniunea Europeană (2006), versiunile consolidate ale Tratatului privind Uniunea Europeană și Tratatului de instituire a Comunității Europene, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, articolul 5

legate între ele. Acest lucru provoacă îngrijorare în ce privește suprapunerile și subevaluările proiectelor FEDER.

- Faptul că MCE îi sunt alocate 10 miliarde EUR generează preocupări serioase în noile state membre. Mai multe autorități locale și regionale își exprimă teama că vor exista conflicte între propunerile de proiecte la nivel național și proiectele de coridor avute în vedere.
- Punerea în aplicare a proiectelor transfrontaliere este, în general, apreciată. Din nou, punerea efectivă în aplicare, bazată pe sisteme juridice diferite, nu este clar definită, la fel cum nu sunt clar definite nici procedura prevăzută și nici implicarea părților interesate.
- Majoritatea respondenților nu consideră că ar exista vreun conflict cu regulile în materie de achiziții publice.

În general, respondenții subliniază că procedura de punere în aplicare a MCE nu este suficient explicată (în special în ce privește proiectele transfrontaliere). Acest lucru aduce în discuție necesitatea de spori gradul de adaptare dintre obiectivele Comisiei Europene și interesele statelor membre în acest sens. Observațiile formulate indică ce obiective ale statelor membre sunt realizate în cadrul propunerii și ce țări se confruntă cu dificultăți în adaptarea proiectelor propuse la obiectivele lor naționale și regionale. Spania și Portugalia, de exemplu, nu par să aibă alte obiecții în ce privește propunerea și se așteaptă ca MCE să sprijine bugetele lor naționale și regionale consacrate infrastructurilor. Observațiile formulate de Ungaria, Germania și Polonia indică însă că aceste țări se tem că autonomia lor națională și regională ar putea fi compromisă de procesul decizional.

## 5 Referințe

Comisia Europeană (2011), Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a mecanismului Conectarea Europei, COM(2011) 665 final, 2011/0302 (COD), Bruxelles, 19 octombrie 2011

## 6 Respondenți

Nr.	Denumire	Țara	Rețeaua	Categoria de respondent
1.	Netwerkstad Twente	Țările de Jos	RMS	Rețea regională
2.	Consultant independent (membru fondator al GECT UTTS, BEFA)	Ungaria	GECT	Cooperare teritorială
3.	Regiunea Marche (Italia)	Italia	RMS	Autoritate regională
4.	Gruparea europeană de cooperare teritorială Galiția – Nordul Portugaliei (Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial Galicia-Norte de Portugal)	Portugalia	GECT	Cooperare teritorială
5.	Guvernul Comunității Autonome Valencia, Direcția generală a transportului și logisticii	Spania	RMS	Autoritate regională
6.	Consiliul camerelor de comerț al Comunității Valencia	Spania	De confirmat	Autoritate regională
7.	Primăria orașului Łódź	Polonia	RMS	Autoritate locală
8.	Departamentul de planificare, Biroul guvernului regiunii Steiermark	Austria	RMS	Autoritate regională
9.	Comunitatea Autonomă Galiția	Spania	RMS	Autoritate regională
10.	Adunarea regiunii Extremadura	Spania	RMS	Autoritate regională
11.	Cabinetul președintelui consiliului local al Voievodatului Pomerania	Polonia	RMS	Autoritate regională
12.	Orașul Viena	Austria	RMS	Autoritate locală
13.	Guvernul regiunii Madera	Portugalia	De confirmat (Parlamentul este membru al RMS)	Autoritate regională
14.	Comunitatea urbană Brest Métropole Océane	Franța	De confirmat	Autoritate locală
15.	Asociația lituaniană a autorităților locale	Lituania	RMS	Autoritate locală
16.	Asociația regiunilor europene de graniță (AREG)	Internațional	RMS	Cooperare teritorială
17.	GECT UTTS	Ungaria	GECT	Cooperare teritorială
18.	Adunarea autorităților locale din Scoția	Regatul Unit	RMS	Autoritate locală
19.	Conferința regiunilor maritime periferice (CPMR)	Internațional	De confirmat	Cooperare teritorială
20.	Guvernul Comunității Valencia	Spania	RMS	Autoritate regională
21.	Institutul pentru studii și cooperare în domeniul portuar (Institute for Port-related Studies and Cooperation, FEPORIS)	Spania	De confirmat	Alte organisme publice
22.	Autoritatea portuară din Alicante	Spania	De confirmat	Alte organisme publice
23.	Autoritatea portuară din Valencia	Spania	De confirmat	Alte organisme publice
24.	Autoritatea portuară din Castellón	Spania	De confirmat	Alte organisme publice
25.	Ministerul landului Baden-Württemberg	Germania	RMS	Autoritate regională
26.	Rețeaua feroviară (Rail Network)	Regatul Unit	De confirmat	Rețea tematică
27.	Regiunea Murcia, Departamentul pentru lucrări publice și amenajare a teritoriului, Secretariatul general/Direcția generală pentru transporturi și instalații portuare	Spania	De confirmat	Autoritate regională
28.	Cabinetul președintelui consiliului local al Voievodatului Marea Polonie	Polonia	De confirmat	Autoritate regională
29.	Voievodatul Varmia-Mazuria	Polonia	De confirmat	Autoritate regională
30.	GECT Eurometropolis	Țările de Jos	GECT	Cooperare teritorială
31.	Ministerul locuințelor, lucrărilor publice și transportului al Guvernului Țării Bascilor	Spania	RMS	Autoritate regională