



**NÄTVERKET FÖR ÖVERVAKNING AV SUBSIDIARITETSPRINCIPEN
RAPPORT OM SAMRÅDET OM FONDEN FÖR ETT SAMMANLÄNKAT EUROPA**

Föredragande: **Ivan Žagar (SL–PPE)**



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

Ansvarsfriskrivning:

Avsikten med denna rapport är inte att återge samtliga bidrag till nätverket för övervakning av subsidiaritetsprincipen utan snarare att sammanställa de viktigaste punkterna. Uppgifterna utgör enbart exempel. Rapporten är inte bindande för ReK:s administration och föregriper inte heller det slutliga innehållet i motsvarande ReK-yttrande.

Fonden för ett sammanlänkat Europa

Slutrapport

13.2.2012

På uppdrag av:
Regionkommittén
Direktionen för kommitténs yttranden, enhet 1

Fonden för ett sammanlänkat Europa
Slutrapport
13.2.2012

På uppdrag av:
Regionkommittén
Direktionen för kommitténs yttranden, enhet 1

Kund

REGIONKOMMITTÉN

Direktionen för kommitténs yttranden, enhet 1

101 rue Belliard,

B-1040 Bryssel

BELGIEN

Kontrakt

CDR/ETU/198/2008

Författare

Christine Hamza

Metis GmbH

Donau-City-Straße 6, A-1220 Wien, ÖSTERRIKE

Tfn: +43 1 997 15 70, Fax: +43 1 997 15 90 66

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

Wien, 13 februari 2012

Innehåll

Innehåll	4
Förkortningar	6
1 Inledning	1
2 Kort beskrivning av relevanta FSE-frågor	4
3 Detaljerade kommentarer	6
3.1 FSE:s mervärde i förhållande till TEN-T	6
3.2 Deltagande av myndigheter på lokal och regional nivå	7
3.3 Samstämmighet mellan FSE, strukturfonderna och Sammanhållningsfonden	8
3.4 FSE:s inverkan på den offentliga budgeten	9
3.5 Inverkan på offentlig upphandling och statligt stöd	12
3.6 Utmaningar och möjligheter i gränsområden	12
4 Slutsatser	14
5 Källhänvisningar	16
6 Svarande	16

Förkortningar

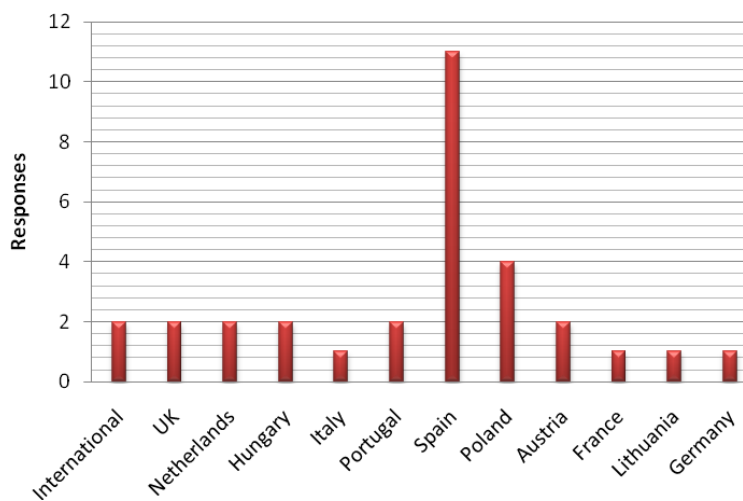
CF	Sammanhållningsfonden
EC	Europeiska kommissionen
EGTS	Europeiska grupperingen för territoriellt samarbete
Eruf	Europeiska regionala utvecklingsfonden
EU	Europeiska unionen
EU-12	Bulgarien, Cypern, Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Tjeckien, Ungern
EU-15	Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Grekland, Italien, Irland, Luxemburg, Nederländerna, Portugal, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tyskland, Österrike
FSE	Fonden för ett sammanlänkat Europa
MS	medlemsstater
PPP	offentlig-privat partnerskap
ReK	Regionkommittén
SMN	nätverket för övervakning av subsidiaritetsprincipen
TEN	transeuropeiska nät
TEN-T	transeuropeiska transportnät

1 Inledning

Denna rapport sammanfattar de viktigaste resultaten av samrådsprocessen om Europeiska kommissionens förslag om Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE)¹. Samrådsprocessen inleddes på begäran av Regionkommitténs fördragande Ivan Zagar (SI-PPE) den 29 november 2011. På grundval av denna begäran har samrådet varit öppet för deltagarna i nätverket för övervakning av subsidiaritetsprincipen (SMN), ReK:s EGTS-plattform, ReK:s övervakningsplattform för Europa 2020-strategin, ytterligare ledamöter av ReK som ville delta, regionalkontor med säte i Bryssel och medlemsstaternas ständiga representationer.

Samrådet avslutades den 27 januari 2012. Då hade 31 bidrag från elva medlemsstater och två internationella sammanslutningar lämnats in. Den ojämförligt största andelen bidrag kom från Spanien (se diagram 1).

Diagram 1: Antal svaranden per medlemsstat

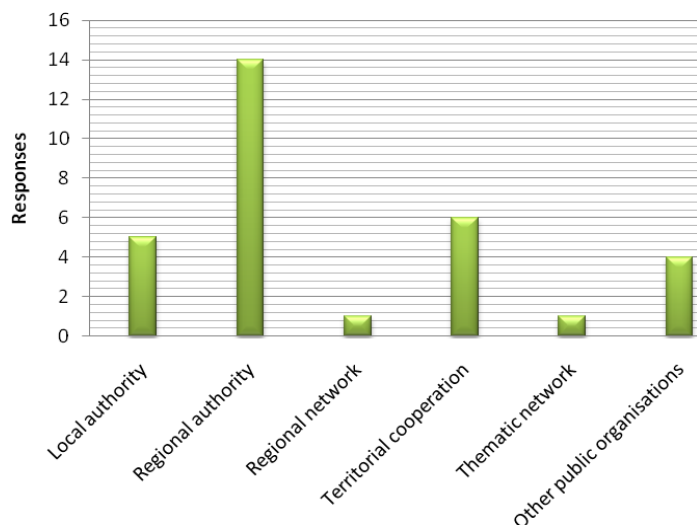


Källa: Metis 2011.

Svarandena var huvudsakligen regionala och lokala myndigheter, följt av territoriella samarbetsgrupper (se diagram 2).

¹ Europeiska kommissionen (2011), Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, COM(2011) 665 final, 2011/0302 (COD), (SEK(2011)1262 final) (SEK(2011)1263 final), Bryssel, 19.10.2011.

Diagram 2: Kategorier av svarande



Källa: Metis 2011.

Syftet med samrådet var att fastställa svarandenas uppfattning av utkastet till förordning om FSE med avseende på

- det allmänna mervärdet av FSE,
- deltagande av förvaltningar på lokal och regional nivå,
- FSE:s förenlighet med Eruf,
- inverkan av genomförandet av FSE på den offentliga budgeten,
- inverkan på offentlig upphandling,
- inverkan på gränsregioner.

Gensvaret på FSE har i allmänhet varit positivt. Man är överens om mervärdet i en centraliserad och mer riktad utbyggnad av infrastrukturen. FSE förväntas tillhandahålla betydande stöd för utbyggnad av infrastruktur över gränserna, vilket än så länge har åtföljts av olika svårigheter. De viktigaste aspekterna, återgivna i fetstil nedan, är följande:

- Europeiska kommissionens direktiv rörande viktiga projekt anses vara för **styrda uppifrån**, vilket därmed äventyrar **subsidiaritetsprincipen** om rollen som korridorsamordnare omfattar en styrning av medlemsstaternas beslut om infrastrukturprojekt.
- **Den på förhand fastställda definitionen av infrastrukturkorridorer** tycks vara för stelbent och tillåter inte att andra projekt inkluderas i förberedelsefasen. Detta skulle äventyra finansieringen av projekt inom det övergripande infrastrukturnätet.
- Särskilt med **de nuvarande budgetåtstramningarna** i åtanke är det problematiskt att tvinga medlemsstaterna att genomföra fördefinierade TEN-projekt genom att ställa upp bindande tidsgränser.

- Medan **tilläggsfinansieringen** i princip erbjuder **EU-15 nya möjligheter** att finansiera TEN **bekymrar sig** länderna i **EU-12** över det **erforderliga nationella medfinansieringsbeloppet**, som avsevärt kommer att belasta den tillgängliga budgeten.
- Sammanhållningsfondens budget anses vara en betydelsefull stöttepelare för många EU-12-regioner, och risken för att **Sammanhållningsfondens budget kommer att skäras ner** för att man i stället ska kunna finansiera FSE-projekt ses som en betydande nackdel för "nya medlemsstater".
- Det är viktigt att förslaget tar hänsyn till de **nuvarande nationella förordningar, tidtabeller och budgetar** som finns tillgängliga för utbyggnad av infrastrukturen.
- Det föreliggande förslaget erbjuder inte något förfarande för hur man ska **föreina viktiga FSE-projekt med projekt inom Sammanhållningsfonden och Eruf**. Det är återigen av avgörande betydelse att man ger företräde åt infrastrukturprojekt rörande TEN-T, eftersom de annars äventyrar utbyggnaden av andra viktiga infrastrukturnätverk.
- FSE:s **gränsöverskridande inriktning** är allmänt erkänd. Icke desto mindre finns det ännu inte ett klart och tydligt förfarande för hur man ska handskas med rättsliga gränsöverskridande restriktioner.
- **Det står inte klart** för många av svarandena hur förfarandena under FSE påverkar **den offentliga upphandlingen**. En del förväntar sig dock att de kommer att ha en betydande inverkan på upphandlingsförfarandena, särskilt när det gäller gränsöverskridande projekt.
- Det föreliggande förslaget **innehåller inte någon verklig mekanism** för att **involvera regionala och lokala aktörer i deltagandeprocessen**. De flesta av svarandena antyder dock att de regionala och lokala aktörernas delaktighet är medlemsstaternas ansvar. Andra svarande ser deltagande i korridorplattformen som ett viktigt bidrag.

2 Kort beskrivning av relevanta FSE-frågor

Det slutliga lagstiftningsförslaget till Europaparlamentet och till rådet om att inrätta Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE)² föreskriver ett gemensamt ramverk för att stödja särskilda infrastrukturprojekt i Europa. Förslaget innefattar infrastrukturprojekt på europeisk nivå som är betydelsefulla för att uppnå en hög grad av sammankoppling av medlemsstaterna i syfte att främja förutsättningarna för en förbättrad inre marknad och ökad global konkurrenskraft. Instrumentet bör stärka den för närvarande stagnerande processen med att driva fram TEN-nätverket.

I detta avseende tar förslaget itu med frågor inom transportområdet (järnväg, vägtransport, sjöfart) med avseende på "stomnätet" i TEN-nätverket. Det stöder särskilt infrastrukturkorridorer, gränsöverskridande förbindelser, högnivåanläggningar för energiproduktion och telekommunikationsnät.

Fastän det förvaltas centralt av Europeiska kommissionen bör instrumentet genomföras i nära samarbete med medlemsstaterna.

Den nya mekanismens **mervärde** bör bestå i en förenkling av EU:s rättsliga ramverk för TEN-infrastrukturen, och med ökande effektivitet bör den locka till sig fler privata investeringar. Syftet med FSE är att

- tillhandahålla ett gemensamt ramverk som leder till en förenkling av EU:s rättsliga ramverk för finansieringen av TEN-infrastruktur,
- tillhandahålla en samordnad och inynsvänlig metod för EU-finansiering,
- möjliggöra förverkligandet av stordriftsfördelar,
- utnyttja sektorsövergripande synergieffekter i samband med utveckling och genomförande av projekt,
- möjliggöra kostnadsbesparingar och/eller effektivare utnyttjande och högre avkastning,
- utbyta erfarenheter och bästa praxis mellan olika sektorer³.

För att bättre kunna utnyttja EU:s finansiering och ekonomiska stöd bör FSE koppla samman olika finansieringsinstrument. Åtgärder och projekt som stöds av finansieringsinstrument ska väljas ut enligt principen "**först till kvarn**", men man bör **överväga en gradvis geografisk diversifiering** inom medlemsstaterna.

² Europeiska kommissionens förslag lämnades in till Europaparlamentet i oktober 2011 och granskas för närvarande av de nationella parlamenten. Tidsfristen för granskningen går ut i mitten av februari 2012.

³ Europeiska kommissionen (2011), "Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa", COM(2011) 665, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262, {SEC(2011) 1263}, Bryssel, 19.10.2011, s. 5.

Ekonomiskt stöd bör utgöras av bidrag kombinerat med andra finansieringsinstrument. Bidrag inbegriper **FSE, Sammanhållningsfonden, strukturfonderna och Horisont 2020**. Finansieringsinstrument inbegriper **egetkapitalinstrument, lån och/eller garantier som främjas genom riskfördelningsinstrument** eller andra finansieringsinstrument. Finansieringsinstrument får kombineras med bidrag.

Huvudbudgeten (31,7 miljarder euro varav 10 miljarder euro ska överföras från Sammanhållningsfonden) har anslagits för transporter. Ytterligare 9 miljarder euro har anslagits för energi och 9 miljarder euro för telekommunikation.

Urvalskriterierna för finansieringen avser enskilda medlemsstater eller flera medlemsstater, internationella organisationer, gemensamma företag eller offentlig-privata partnerskap.

Finansieringsnivåer för transportstudier ska inte överstiga 50 %, för bygg- och anläggningsarbeten 20–30 %.

Finansieringsnivåer för energistudier ska inte överstiga 50 % och kan ökas till 80 % för särskild infrastruktur som regleras av kommissionens riktlinjer.

Beträffande **telekommunikation** kan **breddbandsnät** finansieras med upp till 50 %, generiska tjänster med upp till 75 %, och i undantagsfall kan plattformar för tjänster finansieras med upp till 100 %.

Offentliga upphandlingsförfaranden som utförs av kommissionen eller av något annat organ som genomför ett finansierat projekt får inte bryta mot principerna om offentlig upphandling vad gäller öppenhet, öppen konkurrens och god administrativ förvaltning av förfaranden för tilldelning av offentliga kontrakt. Förordningen tillåter tilldelning av flera kontrakt inom samma förfarande.

Reglerna för **offentlig upphandling** är för tillfället föremål för en **granskningsprocess** rörande ett nytt förslag som offentliggjordes i december 2011. Detta nya upphandlingsförslag har till syfte att förenkla förfarandet. Det står dock inte klart hur dessa regler kommer att påverka det nuvarande FSE-förslaget.

Förslaget till förordning innebär inte någon involvering av **medlemsstaternas myndigheter** på **olika nivåer**. Medlemsstaterna ska verkställa genomförandet av FSE på regional och lokal nivå.

3 Detaljerade kommentarer

3.1 FSE:s mervärde i förhållande till TEN-T

Fråga: Tror du att Fonden för ett sammanlänkat Europa kommer att tillföra något mervärde till EU:s åtgärder på området TEN-T (inklusive en hävstångseffekt på den hållbara tillväxten, sysselsättningen och den sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållningen)? Motivera ditt svar och ge gärna exempel som stöder din åsikt.

Sammanfattning av kommentarerna

På det hela taget ger man FSE:s mervärde erkännande. Särskilt när det gäller att öka effektiviteten i Europas infrastruktur som helhet bör utbyggnaden ökas genom en centraliserad finansieringsförvaltning och bättre utbyte av sakkunskap. Mervärdet förväntas komma till uttryck i ekonomisk tillväxt med bättre infrastrukturnät på hög nivå i områden som fortfarande har otillräckliga förbindelser.

Det grundläggande syftet med FSE är att binda samman EU:s inre marknad, oberoende av nuvarande nationsgränser. Infrastrukturplanering måste sålunda genomföras på EU-nivå. För att befästa den inre marknaden måste man även göra framsteg när det gäller standardiseringen av olika nationella förordningar. (Hamnmyndigheten i Alicante)

Särskilt spanska och portugisiska svarande uttryckte sina förväntningar på att instrumentet skulle leda till en ökning av sysselsättningen, både direkt inom byggindustrin och indirekt genom att underlätta ekonomiskt välstånd i regioner som är förbundna med nätverket. FSE borde främja offentlig-privata partnerskap och förmå (institutionella) investerare att delta i finansieringen av TEN-T-projekt och stödja minskningen av koldioxidutsläpp.

FSE är ett mycket användbart verktyg när det gäller att stödja regional infrastruktur i syfte att utveckla intermodala transporter och logistik samt att stödja stadscentra med beaktande av regionala och intermodala plattformar. (Autonoma regionen Murcia)

Metoden att använda ett enda gemensamt ramverk för att utveckla infrastruktur över hela Europa framkallade dock olika reaktioner. Några av svarandena satte stort värde på att detta enda instrument kommer att förenkla förfarandena, medan andra beförde konflikter med subsidiaritetsprincipen (t.ex. staden Wien och Litauiska sammanslutningen av lokala myndigheter). Enligt dessa svarande kan förslaget till FSE-förordning stå i strid med nationella intressen. Bestämmelsernas bindande natur (bindande tidsfrister) måste till exempel

undersökas med avseende på om de utgör ett oacceptabelt intrång av EU på medlemsstaternas budgetbefogenheter. Tyskland omorganiserade och förenklade till exempel sina planerings- och tillståndsförfaranden rörande överföringsnät genom lagen om påskyndande av utbyggnaden av elnät (NABEG). Den tyske svaranden fruktar nu att FSE inte ska stämma överens med nationella förfaranden. Storbritanniens parlament uttrycker också stor oro över att FSE ska tvinga medlemsstaterna att handha infrastruktur som är fördefinierad och som kan äventyra utvecklingen av andra omfattande och nationellt betydelsefulla nätverk. I detta avseende borde FSE överväga utvecklingen av territoriell sammanhållning som inbegriper utbyggnad av både nationell och regional infrastruktur.

Det råder dessutom osäkerhet i fråga om huruvida EU-förslaget att dela upp tillståndsprocessen i ett tvåårigt förberedande ansökningsförfarande och en ettårig formell tillståndsprocess är praktiskt genomförbart. Enligt den tyske svaranden borde de föreslagna bestämmelserna begränsas till de proportioner som är nödvändiga för en europeisk samordning och harmonisering. Föreslagna bestämmelser som går längre än artikel 171 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt förkastas.

Ytterligare kritik kommer från representanten för konferensen för perifera kustregioner. Enligt denne avspeglar inte sjöfartsaspekten i den föreslagna förordningen de faktiska behoven av förbättringar på detta område. I kommentarerna noteras att sjöfarten kunde bidra till en minskning av utsläppen av koldioxid, men detta har ännu inte beaktats tillräckligt i förslaget till förordning. Slutligen uppmärksammar en svarande problemet med att fördefinierade projekt i förslaget utestänger projekt som fortfarande är i det förberedande genomförbarhetsstadiet.

Instrumentet "hållbara sjöfartsförbindelser" skulle kunna bygga vidare på framgången med Ecobonusmodellen, dra nytta av en objektiv utvärdering av Marco Polo-programmet, och beakta den kontext som skapats av de nya restriktionerna på svavelinnehållet i marina bränslen. (Konferensen för perifera kustregioner (CPMR))

Slutligen anser inte EU:s perifera regioner att instrumentet är relevant för dem. Enligt Madeiras regionala regering skulle FSE utestänga dem som inte är anslutna till det föreslagna infrastrukturnätet.

3.2 Deltagande av myndigheter på lokal och regional nivå

Fråga: *Beskriv på vilket sätt de lokala och regionala myndigheterna i din medlemsstat kommer att delta beslutsfattandet i fråga om FSE (inbegripet FSE:s inverkan på den fysiska planeringen och utvecklingsstrategierna).*

Sammanfattning av kommentarerna

Alla redogörelser uttryckte nödvändigheten av att regionala och lokala myndigheter medverkar i projekt som inverkar på deras territoriella utveckling. Medan några av svarandena ansåg att det är medlemsstaternas ansvar att göra de regionala och lokala nivåerna delaktiga krävde andra svarande delaktighet på ett mer direkt plan i FSE-förfarandet. I en del medlemsstater har de lokala och regionala myndigheternas medverkan ännu inte klargjorts, men de flesta andra låter sina lokala och regionala myndigheter medverka i enlighet med det nationella rättsliga ramverket. Spanska svarande beskriver utförligt de lokala och regionala myndigheternas medverkan.

Det uppgavs dock att mervärdet av de korridorplattformar som föreslagits av kommissionen, och som syftar till att föra samman alla de berörda parterna, endast blir betydelsefullt om lokala och regionala myndigheter och även nationella och internationella grupperingar medverkar.

Det förekommer en del allmän kritik av kommissionens centraliserade förvaltning av FSE, som inte ger lokala och regionala myndigheter möjlighet att medverka i beslutsprocessen. Svarandena uttryckte sina farhågor över att denna centraliserade förvaltning skulle kunna underminera eller motverka territoriella sammanhållningsinsatser. Det finns många regionala och lokala infrastrukturprojekt som fungerar som tillägg till TEN-T. Dessa anslutande aktiviteter behandlas dock inte i det föreliggande förslaget. Förordningen beaktar inte heller nationella rättsliga ramverk (federala, regionala system) som inte tillåter infrastrukturprojekt som styrs uppifrån på det sätt som planeras i förslaget till förordningen om FSE (t.ex. Tyskland). Detta anses vara ett steg bakåt inom den övergripande partnerskapsstrategi som utmärker sammanhållningspolitiken i dag.

*Konferensen för perifera kustregioner (CPMR) kräver en mer bindande beskrivning av den roll som regionala myndigheter är avsedda att spela inom detta styrningssystem. CPMR motsätter sig centraliserade beslut om budgetanslag, och anser att bonustilldelning på grundval av projektens varaktighet i ett anbuds-förfarande står i strid med idén om territoriell sammanhållning och god förvaltning.
(Konferensen för perifera kustregioner (CPMR))*

3.3 Samstämmighet mellan FSE, strukturfonderna och Sammanhållningsfonden

Fråga: Hur kan vi garantera samstämmighet och kompatibilitet mellan de projekt som finansieras inom ramen för strukturfonderna och Sammanhållningsfonden och de som finansieras genom FSE? Hur kommer småskaliga projekt att påverkas av FSE?

Sammanfattning av kommentarerna

Den farhåga som oftast uttrycktes av intressenterna gäller huruvida samordningen mellan EU:s FSE-förvaltade projekt och de nationella projekt som finansieras av Eruf är tillräcklig. De flesta svarandena var medvetna om att FSE huvudsakligen inriktar sig på större projekt och därför lätt kan kompletteras med Eruf-finansierade mindre projekt. Svarandena påstod att förslaget inte beskriver procedurkopplingen mellan FSE-projekt och strukturfondsprojekt (Eruf) tillräckligt väl. I första hand måste överlappningar mellan Eruf och FSE undvikas. För att undvika dubbelfinansiering måste tydliga kriterier definieras. Dessutom bör alla finansieringssystem utvärderas och anpassas.

Alla medlemsstater har dock inte likvärdig tillgång till infrastrukturfinansiering genom Eruf. Man måste se till att brist på finansiering av småskaliga och mindre framträdande projekt inte leder till att infrastrukturprojekt i randområden förkastas helt. Inriktningen på de tio utvalda huvudprojekten har dessutom kritiserats för att vara alltför stelbent och för att den får som resultat att andra lika viktiga angelägenheter i EU försummas. Farhågor har uttryckts för att mindre projekt som inte är knutna till de tio korridorerna kommer att förlora sin betydelse på EU-nivå.

FSE är avsett att förbinda regioner med varandra men det förvaltas centralt av kommissionen. De olika förvaltningssystemen (centralt i FSE:s fall och regionalt i Erufs och Sammanhållningsfondens fall) innebär en betydande svårighet vad gäller förenlig projektutveckling. Kopplingen mellan FSE och det gemensamma strategiska ramverket för sammanhållning saknas. (Konventet för skotska lokala myndigheter (COSLA))

3.4 FSE:s inverkan på den offentliga budgeten

Fråga: Hur förväntas förslaget om FSE komma att påverka er offentliga budget och användningen av andra nationella medel och EU-medel?

Sammanfattning av kommentarerna

Det genomsnittliga samfinansieringsbidraget från FSE för järnvägsnät och vägnät överstiger inte 30 %. Detta leder till slutsatsen att FSE-förslaget inte kommer att spela en stor roll i nationella budgetar.

Investeringarna i IKT och energi har ökat betydligt, men vi tror att transportdelen inte kommer att innebära en betydande förändring av den nuvarande situationen vad gäller lokala och regionala myndigheter. (Konventet för skotska lokala myndigheter (COSLA))

Svarande från EU-15 ser huvudsakligen FSE som en möjlighet att få ytterligare finansiering för infrastrukturen. Några av svarandena anser att FSE endast är ett instrument för länderna i EU-15 som kan samfinansiera denna typ av infrastrukturinvesteringar, medan EU-12 på grund av budgettätstramningar har stora svårigheter att medfinansiera dessa infrastrukturprojekt.

FSE-förslaget inverkan på de nationella budgetarna kommer att vara begränsad för de medlemsstater som redan har hög standard på sin infrastruktur. (Rådhuset i Łódź)

FSE ses som en indikation på att Sammanhållningsfonden kommer att centraliseras, vilket skulle öka svårigheterna för regionerna att delta i förfarandet. Sammanhållningsfonden utgör ett viktigt finansieringsinstrument för de "nya medlemsstaterna". De föreslagna FSE-korridorerna och anslaget på 10 miljarder euro från Sammanhållningsfonden ses som ett direktiv uppifrån från kommissionen, som begränsar medlemsstaternas manöverutrymme i förhandlingsfasen.

Av de 34 miljarder euro från Sammanhållningsfonden som är avsedda att finansiera TEN-T, kommer 10 miljarder euro att anslås genom samma förfarande som för FSE, i synnerhet på basis av uppmaningar om att lämna förslag på projekt som organiseras av kommissionen. Med tanke på de risker som nämndes ovan skulle det inte vara de mest välstrukturerade projekten som prioriterades, utan de som har störst sannolikhet att slutföras snabbt. Denna typ av förändringar i föreskrifterna kan jämföras med ett steg bakåt i den övergripande partnerskapsstrategin. (Konferensen för perifera kustregioner (CPMR))

Dessutom kan prioriteringen av de föreslagna TEN-korridorerna hindra medlemsstaterna från att genomföra sina egna ibland mer angelägna infrastrukturprojekt. Tidtabellerna för slutförande av projekt inom FSE borde vara mer flexibla. Problem kan uppstå när tidtabellerna för projekten i förslaget inte är förenliga med den nationella planeringen.

Inrättandet av en ny mekanism kommer att leda till ökande centralisering av finansieringen, och kommer att göra det svårare för regionerna att få direkt tillgång till denna. (Kansliet för marskalken i Pommerns vojvodskap)
FSE-prioriteringarna kan hindra medlemsstaterna från att prioritera sina egna projekt. Därför bör tidtabellen vara mer flexibel än vad som anges i förslaget. Viss flexibilitet kan uppnås genom att använda riktlinjer hellre än en förordning som i tidigare TEN-T-projekt. (Rail Network)

En annan aspekt tas upp med anledning av förslaget att tillåta privata investeringar i TEN-T-projekt. Svarandena uttryckte viss tveksamhet i fråga om huruvida verktyget kommer att tillhandahålla den finansiellt säkra miljö som krävs för att locka investerare.

Allmänt sett är det önskvärt att man vid bedömningen av huruvida ett projekt ska finansieras bör sträva efter att påvisa ett starkt affärsförhållande och avkastning på investeringarna innan man inleder ett infrastrukturprojekt. Det står

inte klart huruvida finansiering från FSE kräver en viss storlek på avkastningen på investeringarna, och om det krävs att de föreslagna projekten kan bevisa sitt värde innan ett projekt är berättigat till stöd.

Det är viktigt att ta hänsyn till individuell förmåga och den resurs som utgörs av lokala entreprenörer och företag. (EGTS UTTS Ungern)

3.5 Inverkan på offentlig upphandling och statligt stöd

Fråga: Kan du ge några exempel på hur det statliga stödet och reglerna för offentlig upphandling kan komma att påverkas?

Sammanfattning av kommentarerna

En majoritet av svarandena ser inte någon konflikt med eller någon inverkan på nationella offentliga upphandlingsförfaranden. Vid transnationella projekt uppgav dock Kansliet för marskalken i Pommerns vojvodskap att skillnader mellan rättssystemen i medlemsstaterna kan utgöra betydande hinder för gemensamma investeringar. Det offentliga upphandlingsförfarandet granskas för närvarande, och det uttrycks farhågor om att några av de nya upphandlingsförfarandena kan öka komplexiteten.

Man befärar att FSE leder till ett förnyat offentligt upphandlingsförfarande som utformas särskilt för detta instrument. Inställningen till särskilda offentliga upphandlingsförfaranden för specificerade uppgifter (t.ex. grön offentlig upphandling) var negativ. Detta splittrar den offentliga upphandlingsstrategin och leder till en ökning av den administrativa bördan. (Konventet för skotska lokala myndigheter (COSLA))

3.6 Utmaningar och möjligheter i gränsområden

Fråga: Vilka utmaningar och möjligheter kommer FSE att medföra för gränsregionerna (inbegripet vid en eventuell användning av EGTS)?

Sammanfattning av kommentarerna

Allmänt sett erkänns FSE som ett stödinstrument för gränsöverskridande förbindelser. Det faktum att FSE förutser behovet av att stödja gränsöverskridande infrastrukturlänkar uppskattas av många. Transportförbindelser är absolut nödvändiga för att hjälpa gränsområden och gränsöverskridande regioner att övervinna de nackdelar som orsakas av deras geografiska läge, på både nationell och europeisk nivå.

FSE är mycket uppskattat inte bara i gränsregioner utan även i områden som är belägna vid havet. Både den skotska regeringen och de lokala myndigheterna vid Nordsjökusten ser FSE som ett potentiellt instrument för utveckling av elnätets anslutningar till Europa och av den lokala produktionen av förnybar energi, vilket naturligtvis främjar det lokala ekonomiska välståndet. (Konventet för skotska lokala myndigheter (COSLA))

Gränsöverskridande projekt är i hög grad beroende av regionala och lokala aktörer. Det är därför ännu mer nödvändigt att få dem att medverka just på detta område. För närvarande planeras inte någon sådan medverkan på EU-nivå. EGTS i Ungern har till exempel inte tillräckligt stor budget för att delta i den

utveckling och utvärdering av projekt som är knuten till TEN-T. En annan stötesten i detta sammanhang är bristen på erfarenhet och kunskap när det gäller att bygga upp de strukturer som behövs för att genomföra gränsöverskridande projekt.

Om det saknas avtal om gemensamma projekt mellan medlemsstaterna kan detta leda till en situation där gränsregionerna blir "gisslan". FSE skapar inte de förutsättningar som krävs för att man ska kunna undvika detta, utan avlägsnar i stället Sammanhållningsfondens resurser från gränsregionerna. (Litauiska sammanslutningen av lokala myndigheter)

4 Slutsatser

Svarandena kan delas in i olika intressegrupper. För det första finns det lokala och regionala myndigheter och representanter, för det andra territoriella samarbetsgrupperingar och för det tredje representanter för berörda aktörer, såsom hamnätverk. Den andra skiljelinjen kan dras mellan organisationer och myndigheter i Spanien och Portugal, som helhjärtat stöder FSE, och centraleuropeiska medlemsstater och organisationer, som är kritiska till FSE:s styrning uppifrån. Av detta skäl kan ingen allmän slutsats dras annat än att medlemsstaterna i EU-15 betraktar FSE som ytterligare en möjlighet till infrastrukturfinansiering, medan EU-12 oroar sig för att FSE ska stå i vägen för andra mer akuta behov i regionerna.

En annan, fast inte så stark, farhåga gäller skyddet av subsidiaritetsprincipen. Subsidiaritetsprincipen definieras i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt: *"På de områden där gemenskapen inte är ensam behörig skall den i överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen vidta en åtgärd endast om och i den mån som målen för den planerade åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och därför, på grund av den planerade åtgärdens omfattning eller verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå. Gemenskapen skall inte vidta någon åtgärd som går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen i detta fördrag."*⁴

I detta avseende anses Europeiska kommissionens direktiv rörande viktiga projekt vara för styrda uppifrån, varför de därmed äventyrar subsidiaritetsprincipen om rollen som korridorsamordnare omfattar en styrning av medlemsstaternas beslut rörande nationella infrastrukturprojekt.

Kommentarerna som mottogs kan dock sammanfattas enligt följande:

- Fördefinitionen av infrastrukturkorridorer anses vara problematisk eftersom den förhindrar att andra, mer akuta projekt kan utvecklas.
- Medverkan av regionala och lokala aktörer i korridorplattformen anses vara nödvändig, men inget stöd till regionala grupper och andra representanter planeras i förslaget.
- FSE och Eruf har ett potentiellt mervärde i sin kompatibilitet. Det står dock ännu inte klart hur dessa två instrument kan kopplas samman i praktiken. Detta är en anledning till farhågor beträffande överlappningar och underminering av Eruf-projekt.
- Det faktum att 10 miljarder euro har anslagits till FSE ger anledning till stor oro i de nya medlemsstaterna. Flera lokala och regionala myndigheter

⁴ Europeiska unionen – Konsoliderade versioner av fördraget om Europeiska unionen och fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, *Europeiska unionens officiella tidning*, 2006, artikel 5.

uttryckte sina farhågor beträffande konflikter mellan projektförslag på nationell nivå och det föreslagna korridorprojektet.

- Genomförandet av gränsöverskridande projekt är i allmänhet högt värderat. Det faktiska genomförandet byggt på olika rättsliga system är återigen inte tydligt definierat, och det är inte heller förfarandet och intressenternas medverkan.
- De flesta av svarandena såg inte några konflikter med offentliga upphandlingsregler.

Svarandena underströk i allmänhet att förfarandet för hur FSE ska genomföras inte är tillräckligt klargjort än (särskilt i gränsöverskridande projekt). Detta gör att det uppstår ett behov av att förbättra anpassningen mellan kommissionens mål och medlemsstaternas intressen i detta avseende. Av kommentarerna framgår vilka av medlemsstaternas mål som beaktas i förslaget och vilka länder som har svårigheter att anpassa de föreslagna projekten till sina nationella och regionala målsättningar. Spanien och Portugal förefaller till exempel inte ha några större invändningar mot förslaget och förväntar sig att FSE ska stödja deras nationella och regionala infrastrukturbudgetar. Kommentarer från Polen, Tyskland och Ungern visar dock att man befärar att deras nationella och regionala självstyre skulle kunna äventyras genom beslutsprocessen.

5 Källhänvisningar

Europeiska kommissionen (2011), Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, 2011/0302 (COD), COM(2011) 665, Bryssel, 19.10.2011.

6 Svarande

Nr	Namn	Land	Nätverk	Kategori av svarande
1.	Netwerkstad Twente	Nederländerna	SMN	Regionalt nätverk
2.	Oberoende konsult (grundande medlem i EGTCUTTS, BEFA)	Ungern	EGTS	Territoriellt samarbete
3.	Marche-regionen (Italien)	Italien	SMN	Regional myndighet
4.	Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial Galicia-Norte de Portugal	Portugal	EGTS	Territoriellt samarbete
5.	Valencias självständiga regering, generaldirektoratet för transport och logistik	Spanien	SMN	Regional myndighet
6.	Consejo de camaras de comercio de la Comunidad Valenciana	Spanien	Bekräftas senare	Regional myndighet
7.	Rådhuset i Łódź	Polen	SMN	Lokal myndighet
8.	Planeringsavdelningen, Kansliet för provinsregeringen i Steiermark	Österrike	SMN	Regional myndighet
9.	Autonoma regionen Galicien	Spanien	SMN	Regional myndighet
10.	Regionalförsamlingen i Extremadura	Spanien	SMN	Regional myndighet
11.	Kansliet för marskalken i Pommerns vojvodskap	Polen	SMN	Regional myndighet
12.	Staden Wien	Österrike	SMN	Lokal myndighet
13.	Governo Regional da Madeira	Portugal	Bekräftas senare (Parl. är medlem av SMN)	Regional myndighet
14.	Stadsregionen Brest Métropole Océane	Frankrike	Bekräftas senare	Lokal myndighet
15.	Litauiska sammanslutningen av lokala myndigheter	Litauen	SMN	Lokal myndighet
16.	Europeiska gränsregionförbundet (EGRF)	Internationell	SMN	Territoriellt samarbete
17.	UTTS EGTS	Ungern	EGTS	Territoriellt samarbete
18.	Konventet för skotska lokala myndigheter (COSLA)	Storbritannien	SMN	Lokal myndighet
19.	Konferensen för perifera kustregioner (CPMR)	Internationell	Bekräftas senare	Territoriellt samarbete
20.	De regionala myndigheterna i Valencia	Spanien	SMN	Regional myndighet
21.	FEPORIS – Hamninstitutet för studier och samarbete	Spanien	Bekräftas senare	Annan offentlig organisation
22.	Hamnmyndigheten i Alicante	Spanien	Bekräftas senare	Annan offentlig organisation
23.	Hamnmyndigheten i Valencia	Spanien	Bekräftas senare	Annan offentlig organisation
24.	Hamnmyndigheten i Castellón	Spanien	Bekräftas senare	Annan offentlig organisation
25.	Ministeriet i Baden-Württemberg	Tyskland	SMN	Regional myndighet
26.	Rail Network	Storbritannien	Bekräftas senare	Temanätverk
27.	Autonoma regionen Murcias departement för offentliga bygg- och anläggningsarbeten och markanvändning Generalsekretariatet/Generaldirektoratet för transport och hamnar	Spanien	Bekräftas senare	Regional myndighet

28.	Kansliet för marskalken i Storpolens vojvodskap	Polen	Bekräftas senare	Regional myndighet
29.	Ermland-Masuriens vojvodskap	Polen	Bekräftas senare	Regional myndighet
30.	EGTS Eurometropolis	Nederländerna	EGTS	Territoriellt samarbete
31.	Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco	Spanien	SMN	Regional myndighet