

**RUBRIEK 1: EENGEMAAKTE MARKT, INNOVATIE EN DIGITAAL BELEID**  
**Connecting Europe Facility**

**BEVOEGDE ACTOREN BINNEN DE EUROPESE INSTELLINGEN**

Europese Commissie	Directoraat-Generaal Vervoer – CEF Transport Directoraat Generaal Energie – CEF Energie Directoraat Generaal Connect – CEF Digitaal
Raad van de EU	Raad Transport, Telecom en Energie
Europees Parlement	Commissie Vervoer en toerisme (TRAN) Commissie Industrie, Onderzoek en Energie (ITRE)

**INHOUD**

Context van het initiatief	<p>Op 6 juni werd het voorstel voor Connecting Europe Facility (CEF) gepubliceerd, dat gefinancierd wordt vanuit het MFK en investeringen ondersteunt in trans-Europese netwerken in de sectoren vervoer, energie en digitalisering. Het CEF-programma zal in vergelijking met het vorige programma (2014-2020) beter inspelen op synergiën tussen transport-, digitale- en energie-infrastructuur, bijvoorbeeld door het ontwikkelen van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen of <i>smart grids</i> die de basis vormen voor de digitale interne markt en de Energie-unie.</p> <p>Onderstaande tabel geeft een overzicht van de budgetten in het voorstel in vergelijking met de huidig beschikbare budgetten onder het programma 2014-2020:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Budget</th> <th>2014-2020 (in miljard euro)</th> <th>2021-2027 (in miljard euro)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CEF Totaal</td> <td>30,40</td> <td>42,27</td> </tr> <tr> <td>CEF Energie</td> <td>4,70</td> <td>8,65</td> </tr> <tr> <td>CEF Telecom</td> <td>0,30</td> <td>3,00</td> </tr> <tr> <td>CEF Transport:</td> <td>22,40</td> <td>30,62</td> </tr> <tr> <td>- Algemeen</td> <td>11,10</td> <td>12,83</td> </tr> <tr> <td>- Cohesie</td> <td>11,31</td> <td>11,29</td> </tr> <tr> <td>- Militaire mobiliteit</td> <td>-</td> <td>6,50</td> </tr> </tbody> </table> <p>Het transportluik van Connecting Europe Facility (CEF) legt het financieel kader vast voor de uitbouw van het TEN-T beleid en –netwerk. Er wordt in vastgelegd welke prioriteiten financiële ondersteuning krijgen door middel van cofinanciering (subsidies) of financiële instrumenten. Er worden objectief thematische enveloppes per modus, alsook de maximale cofinancieringspercentages voor elk van deze prioriteiten. Voor de cohesielanden is er een apart, geormerkt budget. Daarnaast wordt er ook een nieuw budget voor militaire mobiliteit voorzien. Hierover zijn momenteel nog niet veel details bekend.</p>	Budget	2014-2020 (in miljard euro)	2021-2027 (in miljard euro)	CEF Totaal	30,40	42,27	CEF Energie	4,70	8,65	CEF Telecom	0,30	3,00	CEF Transport:	22,40	30,62	- Algemeen	11,10	12,83	- Cohesie	11,31	11,29	- Militaire mobiliteit	-	6,50
Budget	2014-2020 (in miljard euro)	2021-2027 (in miljard euro)																							
CEF Totaal	30,40	42,27																							
CEF Energie	4,70	8,65																							
CEF Telecom	0,30	3,00																							
CEF Transport:	22,40	30,62																							
- Algemeen	11,10	12,83																							
- Cohesie	11,31	11,29																							
- Militaire mobiliteit	-	6,50																							

Voor Vlaanderen is voornamelijk de algemene CEF Transport enveloppe relevant. Er wordt een duidelijke budgetverdeling van de algemene enveloppe beoogd:

- 60% voor infrastructuur
  - 45% kernnetwerkcorridors
  - 6% kernnetwerk
  - 9% uitgebreid netwerk
- 40% voor investeringen op het gehele netwerk (kern én uitgebreid) m.b.t. horizontale prioriteiten zoals telematica, alternatieve brandstoffen, verkeersveiligheid, ...

Er worden twee cofinancieringspercentages gehanteerd: 30% voor werken. Voor studies en indien aan een aantal aanvullende criteria voor werken voldaan (bvb. grensoverschrijdende projecten) is kan dit verhoogd worden tot maximaal 50%.

Ook CEF transport projecten die verschillende aanvullende componenten bevatten die aansluiten bij de CEF Energie en/of Telecom prioriteiten en waarvoor een aanzienlijke toename van sociaaleconomische, klimaat- of milieuvoordelen kan worden aangetoond kunnen in aanmerking komen voor een bijkomende subsidie tot max. 20% van de projectkosten.

#### Klimaatmainstreaming

In de periode 2021-2027 zal CEF verder worden afgestemd op de huidige politieke prioriteiten van de Commissie, met name digitalisering en decarbonisering. Zo reflecteert het Commissie voorstel inzake CEF het belang om klimaatverandering aan te pakken in lijn met de aangegane verbintenissen zoals het Parijs akkoord inzake klimaatverandering en de United Nations Sustainable Development Goals.

In de budgetperiode 2021-2027 van het Multiannual Financial Framework wordt een ambitieuze doelstelling geformuleerd betreffende de 'climate mainstreaming' van alle EU programma's, nl. een doelstelling van 25% van alle EU uitgaven dient bij te dragen aan de klimaat doelstellingen. In het CEF-voorstel is er bijzondere aandacht voor de klimaatdoelstellingen: 60% van alle middelen moeten aangewend worden voor projecten die een bijdrage leveren tot het Parijs-akkoord. Verder dient consistentie met nationale energie en klimaatplannen aangetoond te worden. Het voorstel vermeldt ook een traceringsmethode voor klimaatuitgaven en geeft aan dat projecten onderworpen moeten worden aan een systeem van *climate proofing* in lijn met richtsnoeren die door de EC ontwikkeld zullen worden.

#### Blending

Het innovatieve financieringsmechanisme CEF Blending zal nog steeds mogelijk zijn in de volgende programmaperiode. Hiervoor zullen aparte subsidieoproepen worden gepubliceerd. Financiële instrumenten zullen tevens niet langer rechtstreeks onder CEF vallen maar bij InvestEU worden ondergebracht.

	<p>Synergiën</p> <p>De toekomstige noden inzake decarbonisatie en digitalisatie van de EU-economie zal een convergentie vragen van de energie, transport en digitale sectoren. Daarom dienen synergiën maximaal benut te worden om de EU fondsen zo efficiënt mogelijk in te zetten. Voorbeelden van deze synergiën zijn bv. 'connected and autonomous mobility, clean mobility gebaseerd op alternatieve brandstoffen, energie-opslag en smart grids. Er zal worden voorzien in meer mogelijkheden tot synergiën tussen de verschillende CEF sectoren transport, energie en telecom. Naast de hierboven vermelde mogelijkheid om 20% bijkomende cofinanciering te ontvangen voor CEF Transport projecten die duidelijk aansluiten bij CEF Energie en/of Telecom, zullen bijkomend specifiek sectoroverschrijdende werkprogramma's worden opgezet voor projecten die bijdragen aan de doelstellingen van minimum twee sectoren. Voor de selectie van de projectvoorstellen worden specifieke criteria voorzien en de cofinanciering zal worden geregeld via de bijdragen uit de respectievelijke CEF deelbudgetten.</p> <p>Militaire Mobiliteit</p> <p>Daarnaast wordt er onder CEF Transport een aparte enveloppe voorgesteld van € 6,5 miljard voor militaire mobiliteit, waarmee infrastructuur kan aangepast worden aan de technische specificaties voor dubbel civiel en militair gebruik.</p> <p>Voor wat betreft de <b>digitale component</b> zorgt CEF voor goed beveiligde digitale netwerken met een hoge capaciteit in het hele Europese grondgebied.</p>
Doelstellingen van het initiatief	<p><b><u>CEF Transport</u></b></p> <p>CEF Transport heeft tot doel Europese vervoersstandaarden en -infrastructuur met een EU toegevoegde waarde financieel te ondersteunen. Dit moet bijdragen tot een vervollediging van het TEN-T kernnetwerk tegen 2030 en het uitgebreide netwerk tegen 2050. Dit moet naadloos, duurzaam en multimodaal vervoer doorheen de EU mogelijk maken, wat op zijn beurt essentieel is voor de interne markt.</p> <p>De sub-enveloppe militaire mobiliteit heeft specifiek als doel grensoverschrijdende militaire transporten doorheen de landen van de EU sneller te doen verlopen.</p> <p>Via de CEF wordt steun verleend voor de uitrol van Europese verkeersbeheersystemen voor de verschillende vervoerswijzen, met name voor de luchtvaart en het spoor, en ondersteunt de EU de transitie naar slimme, duurzame, inclusieve, veilige en beveiligde mobiliteit. Volgens ramingen zal de voltooiing van het TEN-T-kernnetwerk tegen 2030 zorgen voor een arbeidsvolume van 7,5 miljoen manjaar tussen 2017 en 2030 en het bbp van de Unie met 1,6% doen groeien in 2030.</p>

	<p><b><u>CEF Energie</u></b></p> <p>In de energiesector draagt CEF bij aan de voltooiing van de TEN-E-netwerken door de ontwikkeling van projecten van gemeenschappelijk belang die betrekking hebben op verder integratie van de interne energiemarkt en interoperabiliteit van netwerken over grenzen en sectoren heen. Verder stimuleert CEF nu ook de lidstaten tot samenwerking bij de planning en inzet van grensoverschrijdende hernieuwbare energiebronnen die bijdragen tot het kosteneffectief bereiken van de 2030 doelstelling.</p> <p>De omvang en het ontwerp van het nieuwe CEF programma houdt rekening met de evoluerende beleidsprioriteiten en de algemene richtlijnen van de Commissie voor simplificatie van procedures. Hoewel de kernprioriteiten van het programma gericht blijven op de Trans-Europese netwerken, wordt de reikwijdte van CEF Energie na 2020 uitgebreid in de energiesector om grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van hernieuwbare energie (RES) mee op te nemen.</p> <p>CEF wil ook de ontwikkeling van slimme elektriciteitsnetwerken ('smart grids') stimuleren, wat voor een deel ook gewestelijke bevoegdheid is (distributieniveau van het netwerk).</p> <p><b><u>CEF Digitaal</u></b></p> <p>CEF-digitaal focust op het verder uitbouwen van digitale infrastructuur. Daarbij gaat het onder andere om het aansluiten van sociaaleconomische actoren (zoals ziekenhuizen, scholen, overheden), de uitrol van supersnelle dataverbindingen, zowel qua glasvezel als mobiele 5G-netwerken en vooral de grensoverschrijdende uitbouw van digitale service infrastructures. Deze digitale (grensoverschrijdende) connectiviteit is tevens noodzakelijk bij grensoverschrijdende transport- of energieprojecten.</p>
Beleidsopties	Er werden geen verschillende beleidsopties onderzocht. Wel werden enkele verbetervoorstellen uit de mid term review en de consultatie meegenomen. Zo werden er onder meer lessen getrokken uit de tegenvallende resultaten van de synergiecall van de huidige programmaperiode en werden alle financiële instrumenten in InvestEU ondergebracht, om een overlap tussen financieringsmogelijkheden te vermijden. De Commissie stelt in het nieuwe voorstel ook voor om het aantal verschillende cofinancieringspercentages te verminderen.
Verwachte effecten van het initiatief	Versnelde realisatie van een aantal Vlaamse infrastructuurprojecten van Europees belang dankzij de EU bijdragen, met als bijkomende effect extra (financiële) beleidsruimte voor louter Vlaamse initiatieven. De creatie van een naadloos, multimodaal en duurzaam EU transportnetwerk, met een positieve impact op de werking van de interne markt en met belangrijke positieve spill-overs op milieu, klimaat, omgeving en innovatie.
Soort initiatief	Wetgevend initiatief (verordening)
Verdragsartikel	<a href="#">Artikel 172 van het Verdrag betreffende de Werking van Europese Unie</a>
EU-regelgeving	<a href="#">VERORDENING (EU, EURATOM) Nr. 1316/2013 VAN DE RAAD van 11 december 2013 tot bepaling van de Connecting Europe Facility</a>

## TIMING

Verwachte publicatie voorstel	Het voorstel werd gepubliceerd op 6 juni 2018.
Behandelend Voorzitterschap	Oostenrijk, Roemenië (voorlopig).

## CONSULTATIE DOOR DE EUROPESE COMMISSIE OVER HET INITIATIEF

Openbare raadpleging	Er werd een openbare raadpleging gehouden van 10 januari 2018 tot 9 maart 2018. MOW nam hieraan deel.
Routekaart	Niet van toepassing
Aanvangseffectbeoordeling	Het impact assessment werd samen met het voorstel op 6 juni 2018 gepubliceerd: <a href="https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/budget-may2018-cef-impact-assessment_en.pdf">https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/budget-may2018-cef-impact-assessment_en.pdf</a> .
Voorstel van regelgeving en effectbeoordeling	<p>Overeenkomstig de algemene aanpak voor alle MFK-gerelateerde effectbeoordelingen, werd in de effectbeoordeling voor de CEF gefocust op de wijzigingen en beleidskeuzes in het wetgevingsvoorstel. In het verslag wordt met name toelichting gegeven bij de structuur en prioriteiten van de voorgestelde voortzetting van het CEF-programma en gekeken welke opties een optimaal resultaat opleveren. In het verslag van de effectbeoordeling werd voortgebouwd op de lering die is getrokken uit de huidige CEF en de recente tussentijdse evaluatie van de CEF.</p> <p>Aan de hand van de opgedane ervaring en gelet op de nieuwe uitdagingen en ontwikkelingen (met name inzake digitalisering) is nagegaan of de doelstellingen voor de voortzetting van het programma moesten worden bijgesteld. De uitdagingen voor het nieuwe CEF-programma werden beschreven en er is onderzocht hoe de CEF zou kunnen bijdragen aan de gemeenschappelijke doelstellingen van het MFK, zoals vereenvoudiging, meer flexibiliteit en betere prestaties.</p> <p>Op basis van het impact assessment werden een aantal voorstellen gedaan voor vereenvoudiging en meer synergiën tussen de sectoren. Dit door het werken met gezamenlijke werkplannen en het wegwerken van een aantal knelpunten voor synergiën in de huidige regels.</p>

## BEVOEGDE ACTOREN BINNEN VLAANDEREN

Trekkend minister	<p><b><u>CEF Transport</u></b> Ben Weyts, Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken</p> <p><b><u>CEF Energie</u></b> Bart Tommelein, Vlaams minister voor Energie en Financiën</p> <p><b><u>CEF Digitaal</u></b> Philippe Muyters, Vlaams minister voor Werk, Economie, Innovatie en Sport</p>
-------------------	---

Trekkend beleidsdomein	<p><b><u>CEF Transport</u></b> Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken</p> <p><b><u>CEF Energie</u></b> Beleidsdomein Omgeving</p> <p><b><u>CEF Digitaal</u></b> Beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie</p>
Betrokken ministers	<p><b><u>CEF Transport</u></b> Bart Tommelein, Vlaams minister voor Energie (voor het aspect alternatieve brandstoffen en grensoverschrijdende hernieuwbare energie)</p> <p><b><u>CEF Energie</u></b> Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw (voor het aspect klimaat)</p> <p><b><u>CEF Digitaal</u></b> Philippe Muyters, Vlaams minister voor Werk, Economie, Innovatie en Sport</p>
Betrokken beleidsdomeinen	<p><b><u>CEF Transport</u></b> Beleidsdomein Omgeving Beleidsdomein Buitenlandse Zaken</p> <p><b><u>CEF Energie</u></b> Beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken Beleidsdomein Buitenlandse Zaken</p> <p><b><u>CEF Digitaal</u></b> Beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie Beleidsdomein Buitenlandse Zaken</p>

## VLAAMSE ANALYSE VAN HET VOORSTEL

### *Juridisch*

Vlaamse bevoegdheid	<p><b><u>CEF Transport</u></b> Het Vlaams Gewest is op het vlak van TEN-T bevoegd voor alle vormen van vervoer, uitgezonderd spoor- en nationale luchtvaartinfrastructuur en de daaraan verbonden Europese standaarden.</p> <p><b><u>CEF Energie</u></b> De projecten binnen CEF energie met Belgische betrokkenheid slaan op federale bevoegdheden. Ook Vlaamse bevoegdheden in verband met hernieuwbare energie en het distributieniveau van de elektriciteitsmarkt in verband met smart grids komen aan bod</p> <p><b><u>CEF Digitaal</u></b></p>
Vlaamse rechtsinstrumenten	Niet van toepassing

<p>Huidig beleid</p>	<p><b><u>CEF Transport</u></b>  Er is een aantoonbare deelname van in Vlaanderen gevestigde begunstigden uit het vervoersluik van het CEF. Sinds 2014 is een subsidiebedrag van ruim 351 miljoen euro toegekend voor projecten met Vlaamse publieke en private partners en/of implementatie op Vlaams grondgebied, hetgeen overeenkomt met een totale investeringskost van 1,89 miljard euro.</p> <p>Tot op heden is er binnen CEF transport al 10.095 miljard euro toebedeeld (90,95% van het voorziene totaalbudget). Dit betekent dat de voorlopige middelenstroom naar Vlaanderen al 3,48% bedraagt. Als men abstractie maakt van de CEF luchtvaart- en spoorprojectoproepen - waar Vlaanderen geen aanspraak kan op maken wegens federale bevoegdheden – wordt het totale beschikbare budget herleid tot 8,104 miljard euro. Toegepast op dit laatste bedrag, bedraagt het percentage middelenstroom naar Vlaanderen 4,33% van het budget.</p> <p>Over het algemeen toont het aantal geselecteerde Vlaamse CEF vervoersprojecten aan dat er enerzijds heel wat potentiële projecten behoefte hebben aan Europese cofinanciering en anderzijds dat de kwaliteit en maturiteit van de Vlaamse projectvoorstellen hoog is. De afgelopen jaren werd intern ook de nodige expertise opgebouwd om deze projectvoorstellen op een hoog kwalitatief niveau te begeleiden, wat bijdraagt tot de hoge deelname. Hierdoor ontvangt Vlaanderen in verhouding duidelijk meer subsidies dan het geval zou zijn als er bv. vaste enveloppes per land of per aantal inwoners zouden worden bedeeld.</p> <p><b><u>CEF Energie</u></b>  Er is een aantoonbare Belgische betrokkenheid in minstens zes projecten inzake interconnectie van elektriciteit en in zes projecten inzake interconnectie van gas. In de interconnectieprojecten inzake smart grids is er geen Belgische betrokkenheid. De projecten binnen CEF energie met Belgische betrokkenheid slaan op federale bevoegdheden, wat niet wegneemt dat deze projecten ook Vlaanderen ten goede komen.</p> <p><b><u>CEF Digitaal</u></b>  Vlaanderen heeft de ambitie om zich digitaal verder te versterken. In lijn met de ambitie om supersnelle dataverbindingen uit te rollen, heeft de Vlaamse regering samen met de telecom-operatoren een akkoord gesloten waarin de telecom-operatoren zich aligneren om in de komende jaren gigabit-snelheden aan te bieden richting de Vlaamse huishoudens en ondernemingen. Dit proces zal in de komende jaren gemonitord blijven worden.</p>
<p>Vlaamse context van het initiatief</p>	<p><b><u>CEF Transport</u></b>  Binnen Vlaanderen is het beleidsdomein MOW bevoegd voor de investeringen in infrastructuur m.b.t. wegen, waterwegen, havens, regionale luchthavens en multimodaliteit/logistiek. Daarnaast valt ook</p>

	<p>het beheer van de bijhorende verkeersmanagementsystemen en ITS onder Vlaamse bevoegdheid net als belangrijke aspecten inzake vergroening van het vervoer.</p> <p><b><u>CEF Energie</u></b> De projecten binnen CEF energie slaan op federale bevoegdheden. De Vlaamse bevoegdheden houden verband met hernieuwbare energie en het distributieniveau van de elektriciteitsmarkt. Niettemin is er zeker een rol weggelegd voor Vlaanderen bij de opvolging van onder meer de <i>climate mainstreaming</i> initiatieven. De toekomstige noden inzake decarbonisatie en digitalisatie van de EU economie zal een convergentie vragen van de energie, transport en digitale sectoren. Nieuwe calls in het kader van CEF kunnen een belangrijke impuls geven aan Vlaamse bedrijven om deze decarbonisatie en digitalisatie van de energie-infrastructuur mee vorm te geven.</p> <p><b><u>CEF Digitaal</u></b> Binnen Vlaanderen is het beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie het aangewezen coördinatiepunt.</p>
<p>Relevantie EU-doelstellingen voor Vlaanderen</p>	<p><b><u>CEF Transport</u></b> Met betrekking tot hogervermelde context kan het CEF beleid op vlak van transport een wezenlijke bijdrage leveren in de realisatie en implementatie van het Vlaamse infrastructuur- en mobiliteitsbeleid, in lijn met het huidige CEF beleid. Het CEF beleid kan via investeringen in duurzame vervoersmodi (spoor, binnenscheepvaart), de uitrol van alternatieve brandstoffen, missing links, veilige weginfrastructuur en verkeersmanagementsystemen bijdragen tot de omgevingsdoelstellingen en innovatie (via pilootprojecten, uittesten van onderzoek H2020,...)</p> <p><b><u>CEF Energie</u></b> Met betrekking tot hogervermelde context kan het CEF beleid op vlak van energie een wezenlijke bijdrage leveren in de realisatie en implementatie van het Vlaamse infrastructuur- en energie- en klimaatbeleid, in lijn met het huidige CEF beleid. Het CEF beleid kan via investeringen in energie infrastructuur (inclusief grensoverschrijdende hernieuwbare energie interconnectie, smart grids, ...) bijdragen tot de energiedoelstellingen en innovatie. Een EU-brede coördinatie voor uitbouw van hernieuwbare energie en gerichte EU-steun kan de sector integratie vergemakkelijken en verdere investeringen genereren op dit gebied. Potentiële ondersteuning op dit gebied dient echter enkel om de kosten te compenseren nodig voor het overwinnen van barrières gekoppeld aan deze grensoverschrijdende samenwerking Het is de verwachting dat in de toekomst deze projecten in toenemende mate door de markt zelf zullen worden gefinancierd.</p> <p><b><u>CEF Digitaal</u></b> De ambitie om de digitale infrastructuur op te schalen en voor te bereiden op de aankomende gigabit-vraag, ligt in lijn met de Vlaamse ambitie en zal daarom ook verder opgevolgd worden.</p>
<p>Geschiktheid van de beleidsopties voor Vlaanderen</p>	<p>Vlaanderen ondersteunt ook de focus op duurzame vervoersmodi (bepaalde mogelijkheden voor wegprojecten) en de aandacht voor de coherentie met het klimaatbeleid via het vastleggen dat 60% van alle</p>



	<p>middelen moet aangewend worden voor projecten die een bijdrage leveren tot het Parijs akkoord, de introductie van een systeem van climate proofing en het feit en dat er consistentie met nationale energie en klimaatplannen aangetoond dient te worden. De coherentie en bijdrage tot klimaat en milieuvoordelen wordt onder meer ook bevorderd via de mogelijkheden die in het voorstel geboden worden om synergiën te realiseren (sectoroverschrijdende werkingsprogramma's).</p> <p><b>CEF Transport</b></p> <p>Vlaanderen ondersteunt het gekozen beleid voor CEF transport. Het CEF programma kan een mooi parcours voorleggen: het slaagt erin om (grensoverschrijdende) vervoersinfrastructuur met de grootste EU meerwaarde op een efficiënte en vlotte manier te realiseren. Op die manier vormt het een essentiële financieringscomponent voor het Europese TEN-T beleid dat in 2013 gemoderniseerd werd. Er is al een hele weg afgelegd, maar de uitdaging voor het transportnetwerk blijven zeer groot. Het is dus broodnodig dat het CEF programma wordt voortgezet. Belangrijk hierbij is dat er voor de modi die minder "bankable" gebleken zijn zoals binnenvaart, voldoende mogelijkheden blijven in de vorm van subsidies. Voor de andere modi kunnen ook innovatieve financieringsinstrumenten en blending een mogelijkheid zijn.</p> <p><b>CEF digitaal</b></p> <p>De ambitie om de digitale infrastructuur op te schalen en voor te bereiden op de aankomende gigabit-vraag, ligt in lijn met de Vlaamse ambitie en zal daarom ook verder opgevolgd worden.</p>
Verwachte effecten van het initiatief in Vlaanderen	<p><b>CEF Transport</b></p> <p>De verwachte effecten zijn positief. De grote Vlaamse projecten die momenteel door CEF ondersteund worden zullen in de huidige programmaperiode niet volledig afgerond zijn. Daarnaast heeft Vlaanderen nog een significante project pipeline die relevant is voor CEF financiering. Een voortzetting van de Europese CEF-steun is dus in elk geval gunstig voor Vlaanderen.</p>

#### BETROKKENHEID VAN DE VLAAMSE BELANGHEBBENDEN

Vlaamse belanghebbenden	Zowel publieke als relevante private actoren zijn betrokken en kunnen projectvoorstellen indienen binnen CEF.
Consultatie van de Vlaamse belanghebbenden	CEF zal op Europees niveau besproken worden binnen een Raadswerkgroep die speciaal voor CEF in het leven is geroepen (Friends of the Presidency CEF) <sup>13</sup> . Deze FoP CEF is gemandateerd om het Commissievoorstel te bespreken, zonder de financiële en horizontale aspecten: deze worden besproken op de Ad Hoc Working Party (Multiannual Framework). Er zal dus bij de onderhandelingen een onderscheid worden gemaakt tussen financiële en niet-financiële aspecten.

	<p>Volgens de voorlopige planning starten de Europese raads werkgroepen (FoP CEF) op 5 september op. De besprekingen zullen verschillende weken en maanden lopen.</p> <p>Binnen België is het nog momenteel niet duidelijk hoe de coördinatie zal verlopen. Overkoepelend zal vanuit de PV zal de transportfilière België vertegenwoordigen in de FoP. De pilotage van het dossier zal onder de FOD M&amp;T vallen. Er wordt intussen wel bekeken of de lead voor de deelsectoren in de FoP telkens kan genomen worden door de respectievelijke attachés.</p> <p><b>CEF Transport</b> Coördinatie via het CEF kernteam met de Vlaamse MOW agentschappen. Er wordt via de AAVR EU regelmatig afgestemd tussen de verschillende filières over de overkoepelende aspecten en algemene voortgang van het dossier.</p>
Door de Vlaamse belanghebbenden verwachte effecten	Het verkrijgen van Europese middelen voor een versnelde realisatie van publieke en private Vlaamse investeringen in infrastructuur en verkeersmanagement.

## EERSTE VLAAMSE STANDPUNTBEPALING

<p><b>Algemeen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toets aan nationale energie- en klimaatplannen en analyse klimaatkwetsbaarheid verdient verdere verduidelijking;</li> <li>• Positief dat alle financiële instrumenten onder InvestEU zijn ondergebracht;</li> <li>• De coherentie en bijdrage tot klimaat en milieuvoordelen wordt o.m. ook bevorderd via de mogelijkheden die in het voorstel geboden worden om synergiën te realiseren (sectoroverschrijdende werkingsprogramma's). Deze mogelijkheden tot synergiën worden verwelkomd..</li> </ul> <p><b>CEF Transport</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Niet uitsluitend focus op nieuwe infrastructuur, ook aandacht voor de rehabilitatie van het bestaand netwerk;</li> <li>• Sterke rol voor de EU coördinatoren en hun werkplannen [art. 13, lid 4];</li> <li>• Governance van de enveloppe "militaire mobiliteit" verdient uitdieping;</li> <li>• Binnenvaartacties moeten aanspraak kunnen maken op hoger cofinancieringspercentage van 50% (bottlenecks). Onder het huidige CEF kunnen binnenvaartacties maximaal 40% ontvangen, het kan niet de bedoeling zijn dat dit soort projecten erop achteruit gaat;</li> <li>• Bijkomend: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Opname IJzeren Rijn in NSB corridor en kwalificatie als kernnetwerk is een speerpunt voor Vlaanderen</li> <li>○ Herintroductie Vlaamse sluis- en hinterlandinfrastructuur in zeehavens</li> <li>○ Aandacht voor Brexit via rechtstreekse maritieme link tussen Ierse en Vlaamse zeehavens</li> </ul> </li> <li>• Verwelkoming van aandacht voor duurzame vervoerssystemen.</li> </ul> <p><b>CEF Energie</b> Er zal verder onderzocht worden wat de opportuniteiten van CEF zouden kunnen zijn voor de ontwikkeling van <i>smart grids</i> en hernieuwbare energie.</p>
---

## REACTIE VANUIT VLAANDEREN OP DE EUROPESE CONSULTATIE

Openbare raadpleging, routekaart, aanvangseffectbeoordeling en/of effectbeoordeling	<b>CEF Transport</b>  MOW heeft deelgenomen aan de consultatie. Deze werd intern gecoördineerd binnen het CEF kernteam en extern afgestemd met OMG.  In de bijdrage wordt o.a. de meerwaarde en de doelstellingen van CEF onderstreept en aandacht gevraagd voor binnenvaart en voldoende subsidies voor projecten die niet "bankable" zijn.
---	--

## EERSTE SUBSIDIARITEITSINSCHATTING

### 1. *Bevoegdheid van de Europese Unie*

### 2. *Evaluatie van de subsidiariteitstoets van de Europese Commissie*

#### a. Noodzakelijkheidstest

De omvang van de problemen die door de CEF worden aangepakt, vergt specifieke EU-maatregelen aangezien het om uitdagingen gaat die van nature een EU-dimensie hebben en die efficiënter op dat niveau kunnen worden aangepakt. Dat zorgt voor grotere baten, een snellere uitvoering en een lagere kostprijs als de lidstaten samenwerken. De investeringsbehoeften voor de TEN's na 2020 zijn zeer groot en overstijgen de middelen die de lidstaten kunnen vrijmaken.

#### b. EU-meerwaardetest

Met het TEN-T beleid en de hieraan gekoppelde financiering via CEF draagt de EU actief bij aan de verwezenlijking van een hoogwaardig TEN-T netwerk tegen 2030 en 2050. Dit leidt tot een harmonisering van de standaarden en het niveau van de infrastructuur doorheen de EU en tot een snellere implementatie door de EU ondersteuning. De focus van het CEF beleid ligt duidelijk op de projecten met EU meerwaarde en de grensoverschrijdende projecten, die een hogere cofinanciering kunnen krijgen.

#### c. Conclusie

Het optreden van de EU in dit veld draagt bij tot de realisatie van de interne markt, één basisprincipes van de EU.

### 3. *Eerste subsidiariteitsinschatting*

#### a. Noodzakelijkheidstest

Het Europese TEN-T beleid beoogt een geharmoniseerde realisatie van het Europese Vervoersnetwerk tegen 2030 voor het kernnetwerk en 2050 voor het uitgebreide netwerk. Het CEF transport budget biedt financiële ondersteuning voor deze doelstelling.

Gezien het CEF transportvoorstel bijdraagt tot de realisatie van de interne markt en geharmoniseerde standaarden voor de belangrijkste vervoersassen door de EU is een Europees optreden hier nuttig en noodzakelijk. Daarnaast heeft vervoersinfrastructuur per definitie in vele gevallen een grensoverschrijdende dimensie.

De uitrol van dit beleid kan best op Europees niveau gebeuren om redenen van schaalvoordelen en lagere kosten. Daarnaast worden de vele innovaties in de transportsector ook best op Europese schaal uitgerold en ontwikkeld.

b. EU-meerwaarde test

Doordat het CEF Transport budget financiële ondersteuning biedt voor het tijdig bereiken van een geharmoniseerd EU vervoersnetwerk is er hier wel degelijk een EU meerwaarde. De Europese budgetten worden gefocust op grensoverschrijdende projecten en projecten met aangetoonde EU meerwaarde. Uit het recente verleden is gebleken dat nationale investeringsprogramma's zelden op elkaar afgestemd zijn. Er bestaan weinig incentives om verder te gaan dan de lokale infrastructurele noden. Daardoor geraken grensoverschrijdende verbindingen moeilijk gerealiseerd en wordt vaak niet uitgegaan van eenzelfde standaard.