

**Opinia Komitetu Regionów**

- „Sprawozdanie roczne sześciu koordynatorów europejskich dotyczące TEN-T”
- „Sieci transeuropejskie — W kierunku podejścia zintegrowanego” oraz
- „Wydłużenie głównych transeuropejskich osi transportowych”

(2007/C 305/02)

**KOMITET REGIONÓW**

- Przede wszystkim przypomina o znaczeniu sieci TEN-T, które znacząco przyczyniają się do realizacji celów lizbońskich.
- Podkreśla również kluczową rolę, jaką mogą odegrać koordynatorzy przy osiągnięciu przez państwa członkowskie porozumienia w sprawie spójnych parametrów w poszczególnych oddziałach krajowych na każdej osi TEN-T. W związku z tym Komitet Regionów wzywa Komisję do uzależnienia wsparcia finansowego UE od osiągnięcia tego porozumienia.
- Uważa, że Komisja Europejska mogłaby również zachęcać do tworzenia sieci pomiędzy różnymi lokalnymi i regionalnymi podmiotami, których dotyczą priorytetowe projekty TEN-T, np. poprzez organizowanie corocznego forum. Komitet Regionów deklaruje ponadto swe zainteresowanie oraz gotowość współpracy z Komisją w tym zakresie.
- Wyraża ponownie żal z powodu rażącej niespójności między kapitalnym znaczeniem sieci TEN dla Unii Europejskiej, o którym przypomina wspomniany komunikat, i kluczową rolę, jaką mogą odgrywać zachęty finansowe UE, a niewielkimi środkami przyznanymi w budżecie — nawet jeśli budżet ten koncentruje się na odcinkach transgranicznych i wąskich gardłach — w konsekwencji zwraca uwagę na potrzebę synergii między wszystkimi dostępnymi źródłami finansowania na szczeblu UE.
- Podkreśla znaczenie rozszerzenia sieci transportowych poza Unię Europejską celem zwiększenia wymiany handlowej dóbr i przepływu osób, nie tylko z sąsiadującymi krajami, ale również z resztą świata.

**Dokumenty źródłowe**

Sprawozdanie roczne sześciu koordynatorów europejskich dotyczące TEN-T

COM(2006) 490 wersja ostateczna

Sieci transeuropejskie — w kierunku podejścia zintegrowanego

COM(2007) 135 wersja ostateczna

Wydłużenie głównych transeuropejskich osi transportowych

COM(2007) 32 wersja ostateczna

**Sprawozdawca:** Bernard SOULAGE, pierwszy wiceprzewodniczący Rady Regionalnej Rhône-Alpes (FR/PES)

**Zalecenia polityczne**

## KOMITET REGIONÓW

## A. Sieci TEN

## Ogólnie

1. Przede wszystkim przypomina o znaczeniu sieci TEN-T, które znacząco przyczyniają się do realizacji celów lizbońskich. Sprzyjają one pogłębianiu spójności terytorialnej i zwiększaniu konkurencyjności regionów poprzez ułatwianie przepływu dóbr i osób. Obywatele europejscy zamieszkujący regiony odczuwają skutki funkcjonowania TEN-T w ich codziennym życiu, co może tylko umocnić legitymację Unii Europejskiej.

## W odniesieniu do sprawozdań koordynatorów

2. W szczególności pragnie podziękować koordynatorom za ich efektywną pracę na rzecz postępów w realizacji priorytetowych projektów TEN-T, co potwierdza w każdym względzie użyteczność ich zadania.

3. Sądzi, że praca ta oraz przekazywane przez Komisję informacje na jej temat znacznie zwiększają przejrzystość tych projektów i ich realizacji, zatem pragnie, by dialog między Komitetem Regionów a Komisją nadal przebiegał aktywnie, zważywszy że liczne regiony są bezpośrednio zainteresowane takimi inwestycjami na swych obszarach.

4. Wskazuje zwłaszcza na mocne strony wykonanego przez koordynatorów działania, które umożliwiły:

- lepsze poznanie projektów oraz stopnia ich rzeczywistej realizacji, co powinno pozwolić na bardziej świadome podejmowanie decyzji co do alokacji środków na projekty z budżetu TEN-T;
- faktyczną poprawę koordynacji pomiędzy zainteresowanymi podmiotami, zwłaszcza w odniesieniu do odcinków transgranicznych, uznanych za najbardziej delikatne, a zatem większą skuteczność na etapie badania i planowania projektów, szczególnie w przypadku braku formalnej międzynarodowej struktury (np. między Słowenią a Włochami);
- identyfikację każdego projektu z jedną osobą, co w wypadku projektów transgranicznych może ułatwić często złożone funkcjonowanie konferencji międzyrządowych oraz nadać

rangę i niezależność UE przy promocji lub obronie projektu (np. komisarz Loyola de Palacio w związku z projektem mającym połączyć Lyon i Turyn).

5. Stwierdza, że prace te również ułatwiły koordynację na szczeblu ministerialnym w danym państwie, monitorowaną przez obserwatora zewnętrznego.

6. Zgadza się z Komisją co do konieczności wniesienia wystarczającego wkładu (masy krytycznej, często szacowanej przez koordynatorów na maksymalny dozwolony w rozporządzeniu poziom) w projekty transgraniczne celem ich uruchomienia, a zatem osiągnięcia maksymalnego efektu dźwigni oraz efektu domina w odniesieniu do sieci krajowych.

7. Zwraca uwagę na podstawową kwestię interoperacyjności, która w znacznym stopniu warunkuje uzyskanie zwrotu z inwestycji, oraz podkreśla w szczególności decyzję podjętą przy rozmieszczaniu ERTMS, aby skupić się na sześciu priorytetowych korytarzach transportowych, co będzie sprzyjać dobremu wykorzystaniu i atrakcyjności inwestycji w nową infrastrukturę dokonanych w ramach tych osi transportowych.

8. Podkreśla również kluczową rolę, jaką mogą odegrać koordynatorzy przy osiąganiu przez państwa członkowskie porozumienia w sprawie spójnych parametrów w poszczególnych oddziałach krajowych na każdej osi TEN-T. W związku z tym Komitet Regionów wzywa Komisję do uzależnienia wsparcia finansowego UE od osiągnięcia tego porozumienia.

9. Podkreśla, podobnie jak większość sprawozdawców, konieczność podjęcia działań przez same państwa celem jak najlepszego wykorzystania tych inwestycji: zmiany w wyborze rodzajów transportu, dobre zarządzanie priorytetami w zakresie wykorzystania infrastruktury, optymalizacja planowania harmonogramu inwestycji w ramach danej osi.

10. Proponuje, by koordynatorzy uczestniczyli również w dyskusjach dotyczących różnych projektów celem zapewnienia, jeśli nie spójności stosowanego podejścia, to przynajmniej wymiany uwag i dobrych praktyk w zakresie analiz, tworzenia i finansowania projektów. Komisja Europejska mogłaby również zachęcać do tworzenia sieci pomiędzy różnymi lokalnymi i regionalnymi podmiotami, których dotyczą priorytetowe projekty TEN-T, np. poprzez organizowanie corocznego forum. Komitet Regionów deklaruje ponadto swe zainteresowanie oraz gotowość współpracy z Komisją w tym zakresie.

11. Ma nadzieję, że z uwagi na dotychczasowe pozytywne doświadczenia, jednocześnie ze wspomnianym rozszerzeniem zadań już działających koordynatorów, zostaną ewentualnie wyznaczeni inni koordynatorzy dla priorytetowych projektów finansowanych przez Unię w zakresie transportu, zwłaszcza w dziedzinach, które „wymagają silnego, często politycznego bodźca dla przezwyciężenia trudności fazy planowania i realizacji”, a ponadto w zakresie priorytetowych projektów. Komitet Regionów wskazuje w każdym razie, że dotychczas powołano koordynatorów jedynie dla sześciu projektów, które są na zaawansowanych etapach przygotowań, podczas gdy na innych osiach priorytetowych istnieje potrzeba takiego wsparcia ze względu na zaangażowanie większej liczby państw członkowskich (np. projekt nr 22 obejmujący 8 państw członkowskich).

12. Stwierdza, że różne sprawozdania koordynatorów sporządzone już w lipcu 2006 r. określają pilne i konieczne etapy realizacji celem nadania wiarygodności projektom, jak również zobowiązania, które powinny podjąć państwa członkowskie celem optymalizacji głównej inwestycji, a w konsekwencji.

13. Pragnie, by została sporządzona ocena zakresu, w jakim etapy te — tudzież zobowiązania — zostały zrealizowane w praktyce, tak by można było podejmować świadome decyzje przy przyznawaniu środków z budżetu TEN-T na okres 2007-2013. Analizy i zalecenia koordynatorów powinny zostać odpowiednio uwzględnione przy podejmowaniu decyzji o przyznawaniu wsparcia, w szczególności z wieloletniego programu TEN.

14. Stwierdza, że niepewność finansowania wspólnotowego po roku 2013 może zablokować projekty, na które w bieżącym okresie budżetowym przeznaczają się niewielkie środki; wnosi zatem o opracowanie mechanizmów w celu zmniejszenia tego utrudnienia.

15. Komisja dysponuje dokładniejszymi, bardziej szczegółowymi i wyczerpującymi informacjami na temat stanu przygotowań projektów priorytetowych wspieranych przez koordynatorów. Nie może to być przeszkodą w równym traktowaniu projektów.

16. Niemniej jednak wyraża żal, że nie została przeprowadzona analiza porównawcza tych projektów, ich stanu realizacji oraz wzajemnych synergii, i zaleca Komisji sporządzenie analiz na podstawie aktualnych i właściwych danych statystycznych, odpowiednio pozyskiwanych od zainteresowanych państw członkowskich. Choć w komunikacie podkreśla się konieczność zapewnienia jak najlepszej koordynacji między projektami celem optymalnej pod względem terminów realizacji sieci TEN-T, nie przeprowadzono jeszcze żadnej analizy w tym zakresie. Badanie takie mogłaby wykonać grupa sterująca ds. TEN. Mogłoby ono dostarczyć dodatkowych informacji użytecznych przy alokacji, zresztą bardzo ograniczonej, środków wspólnotowych na okres 2007-2013.

W odniesieniu do pracy grupy sterującej ds. TEN

17. Zgadza się z Komisją co do wagi zapewnienia synergii pomiędzy projektami TEN w ramach danej osi oraz co do korzyści, jakie mogą z nich wypływać zarówno pod względem

inwestycji (redukcja kosztów, mniejszy wpływ na obszar), jak i efektywności samych projektów.

18. Zważywszy na trudności napotkane przy łączeniu projektów o bardzo różnym charakterze (przykładowo tunel kolejowy i linia wysokiego napięcia), pragnie, by cel dotyczący synergii został uwzględniony nie tylko w zaplanowanym podręczniku dobrych praktyk, ale również w zakresie kompetencji koordynatorów.

19. Wyraża ponownie żal z powodu rażącej niespójności między kapitalnym znaczeniem sieci TEN dla Unii Europejskiej, o którym przypomina wspomniany komunikat, i kluczową rolę, jaką mogą odgrywać zachęty finansowe UE, a niewielkimi środkami przyznanymi w budżecie — nawet jeśli budżet ten koncentruje się na odcinkach transgranicznych i wąskich gardłach — w konsekwencji zwraca uwagę na potrzebę synergii między wszystkimi dostępnymi źródłami finansowania na szczeblu UE. Komisja Europejska powinna również zbadać nowe źródła finansowania, które byłyby możliwe w przyszłości. W związku z tym wydaje się konieczne dokonanie średniookresowego przeglądu dyrektywy w sprawie eurowiniet celem uwzględnienia kosztów zewnętrznych.

20. Zauważa, że ukończenie realizacji 30 priorytetowych osi spowoduje wzrost emisji dwutlenku węgla związanych z transportem zaledwie o 4 %, co jest skromnym wynikiem, dlatego wnosi, by w trakcie zmiany obowiązującej dyrektywy w sprawie eurowiniet odpowiednio uwzględnić koszty zewnętrzne, aby zwłaszcza we wrażliwych regionach i obszarach, dla których należy przewidzieć także środki bezpośrednie i bardziej ukierunkowane — ale nie tylko tam — wprowadzić środki zachęcające do zmian w wyborze rodzajów transportu. Wykorzystanie nowych technologii informacyjnych, które proponuje komunikat, mogłoby przysłużyć się temu celowi, podobnie jak rozwój inteligentnych systemów transportu, dziedziny, w której przykładowo kraje azjatyckie są o wiele bardziej zaawansowane niż Europa.

21. Popiera proponowany rozwój PPP, w szczególności poprzez zapewnienie większej pewności prawnej oraz rozwój innowacyjnych instrumentów finansowych dostępnych w EBI. Niemniej — obok niezaprzeczalnych korzyści takich rozwiązań finansowych — należy mieć na względzie dodatkowe koszty, jakie mogą one początkowo generować, oraz prawidłowo ustalić sposób transferu ryzyka.

22. Podkreśla, że korzyści z otwarcia rynków dla konkurencji zostały uznane w dziedzinie telekomunikacji, a zatem takie korzystne skutki powinny być możliwe również w sektorze transportu kolejowego. Nie jest realne liczyć na to, że finansowanie z prywatnych źródeł inwestycji w infrastrukturę kolejową osiągnie taki sam poziom jak w przypadku telekomunikacji, niemniej jednak należałoby oczekiwać, iż otwarcie kolei na konkurencję może prowadzić do lepszego wykorzystania inwestycji realizowanych przez podmioty publiczne.

23. Domaga się doprecyzowania zasad dekonsolidacji (w znaczeniu kryteriów konwergencji z Maastricht) — i ewentualnie ich złagodzenia — w odniesieniu do kredytów zaciąganych na inwestycje w projekty TEN. Kwestią tą należałoby się zająć w przypadku każdej strategicznej inwestycji na rzecz rozwoju Unii.

B. Wydłużenie głównych transeuropejskich osi transportowych

Ogólnie

24. Podkreśla znaczenie wydłużenia osi poza Unię Europejską celem zwiększenia wymiany handlowej dóbr i przepływu osób, nie tylko z sąsiadującymi krajami, ale również z resztą świata.

25. Dodaje, że usprawnienie połączeń z krajami sąsiadującymi z Unią Europejską wzmocni również efektywność znaczących inwestycji zrealizowanych w ramach sieci TEN-T.

26. Uznaje, że planowy rozwój oraz integracja sektora transportowego między UE a krajami sąsiadującymi w pełni przyczynia się do realizacji agendy lizbońskiej poprzez pobudzanie handlu, trwałego wzrostu i pogłębianie spójności społecznej.

27. Stwierdza, że takie rozszerzenie sieci stanowi istotny czynnik dla stabilizacji demokracji i gospodarki w krajach sąsiadujących i element europejskiej polityki sąsiedztwa oraz przyczynia się do szerzenia dorobku wspólnotowego, a zatem do ułatwienia współpracy na wszystkich szczeblach z krajami sąsiadującymi z UE, a w niektórych przypadkach nawet przygotowanie do ewentualnego członkostwa.

W odniesieniu do sprawozdania grupy wysokiego szczebla

28. Podkreśla przede wszystkim wysoką jakość sprawozdania grupy wysokiego szczebla kierowanej przez komisarz Loyolę de Palacio, której pamięci składa hołd.

29. Wysoko ocenił proces konsultacji, który nadał wiarygodność zadaniom grupy wysokiego szczebla oraz wzbogacił jej pracę.

30. Pragnie, by to niezmiernie bogate i szczegółowe sprawozdanie służyło jako podstawa do dokładnego określenia krótko- i średnioterminowych działań.

31. Zwraca uwagę na celowość wyznaczonych osi ponadnarodowych:

- 5 „transnarodowych osi” pokrywa całość potrzeb na połączenia poprzez wydłużenie priorytetowych osi TEN, grupując je w rozległych obszarach;
- autostrady morskie — aktualnie kluczowy element w rozwoju handlu światowego — zostały właściwie uwzględnione jako osobna oś;
- stwierdza, że możliwe sposoby ulepszeń są bardzo podobne do tych, które określono w Unii celem realizacji TEN-T:
  - lepsza koordynacja pomiędzy krajami leżącymi wzdłuż danej osi,
  - wyeliminowanie wszelkich wąskich gardeł,

— poprawa interoperacyjności,

— wymiana dobrych praktyk.

32. W tym kontekście z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Komisji dotyczącą identyfikacji wąskich gardeł oraz rozwiązania tego problemu w logistyce transportu towarowego.

33. Odnotowuje, że sprawozdanie proponuje ściśle terminy, które nie zostały ujęte w komunikacie: analiza i uaktualnienie głównych osi, projektów i działań horyzontalnych do 2010, wraz z przeglądem śródkresowym w 2008 r.

W odniesieniu do komunikatu Komisji

34. Popiera skierowane do Rady i Parlamentu zalecenie przyjęcia propozycji zmiany koncepcji paneuropejskich korytarzy i obszarów zgodnie z wytycznymi zawartymi w sprawozdaniu.

35. Niemniej jednak wyraża żal z powodu faktu, że choć osie te zostały uznane za dotyczące wszystkich środków transportu, brak jest jakiegokolwiek ogólnej wytycznej mówiącej, jakie rodzaje transportu należy promować, poza autostradami morskimi, których znaczenie podkreśla Komitet Regionów; taka ogólna wytyczna umożliwiłaby w szczególności wspieranie przestawiania się na rodzaje transportu przyjazne dla środowiska.

36. Przypomina z tej okazji kluczowe elementy swej opinii z 16 lutego 2007 r. w sprawie średniokresowego przeglądu Białej księgi w sprawie transportu:

- rozszerzenie sieci TEN-T na państwa sąsiadujące jest jednym z najważniejszych celów europejskiej polityki transportowej, jednak ukończenie TEN-T w UE-27 musi pozostać kwestią o pierwszorzędym znaczeniu dla UE;
- jednym z celów europejskiej polityki transportowej powinno być zmniejszanie wpływu transportu na środowisko, łącznie z wypełnianiem zobowiązań wynikających z protokołu z Kioto dotyczącego emisji CO<sub>2</sub> (pkt 1.4);
- zrównoważenie obciążenia poszczególnych rodzajów transportu lądowego jest kwestią o charakterze priorytetowym i należy wprowadzić strategię na rzecz intermodalności i multimodalności (pkt 2.1).

37. Zatem pragnie, podobnie jak uczynił to wyrażając obawy w czasie konsultacji publicznych, by położono duży nacisk na aspekty środowiskowe; chciałby również, by zasada wyboru rodzajów transportu była spójna z zobowiązaniami wynikającymi z protokołu z Kioto oraz celami zrównoważonego rozwoju.

38. Podkreśla znaczenie i pilny charakter działań horyzontalnych na rzecz promowania interoperacyjności, zawartych w komunikacie, w którym również wyszczególnia się zasady opracowywania planów działania.

39. Popiera zaproponowaną strukturę instytucjonalną, składającą się z trzech szczebli, mianowicie:

- regionalne grupy sterujące koordynowane między sobą,
- posiedzenia ministerialne celem podejmowania strategicznych decyzji oraz
- sekretariat zapewniający wsparcie administracyjne i techniczne,

a na przyszłość apeluje o to, by:

- po pierwsze, w finansowaniu sekretariatu brały udział zainteresowane kraje, wspólnie z Komisją Europejską, co pozwoli zapewnić jakość i ciągłość jego prac;
- po drugie, sekretariat już na najwcześniejszym etapie był zaangażowany w przyznawanie subwencji na projekty.

40. Wyraża żal z powodu pewnej powściągliwości Komisji wobec planowanych działań zarówno pod względem inwestycji, jak i realizacji propozycji międzyinstytucjonalnych.

41. Pragnie zatem, by bardzo szybko odbyły się dyskusje rozpoznawcze z państwami sąsiadującymi równoległe z ustanowieniem regionalnych grup sterujących celem określenia środków, które miałyby być wdrożone w krótkim i średnim terminie.

42. Domaga się, by już na wczesnych etapach tego procesu zostały potwierdzone wymogi finansowe, określone w sprawozdaniu grupy wysokiego szczebla, lecz nie wspomniane w komunikacie.

43. Domaga się również, by zainteresowane władze lokalne i regionalne zostały w szerokim zakresie zaangażowane w planowanie i wdrażanie działań, tak by osiągnąć efektywną synergię z działaniami lokalnymi zarówno w dziedzinie gospodarki, jak i planowania przestrzennego.

Bruksela, 10 października 2007 r.

Przewodniczący  
Komitetu Regionów  
Michel DELEBARRE

---