

## Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Przyszłość inicjatywy „Łącząc Europę” w sektorze transportu

(2018/C 054/04)

**Sprawozdawca:** Ximo PUIG I FERRER (ES/PES), premier wspólnoty autonomicznej Walencja

### ZALECENIA POLITYCZNE

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

#### Instrument „Łącząc Europę” opatrzony perspektywą regionalną

1. Przypomina, że proces integracji Unii Europejskiej (UE) od początku charakteryzował się coraz ściślejszymi związkami i partnerstwami gospodarczymi, politycznymi i społecznymi obszarów objętych jego zakresem. Transport ma duże znaczenie dla dobrobytu gospodarczego i społecznego UE: generuje handel, sprzyja wzrostowi gospodarczemu i zapewnia miliony miejsc pracy. Polityka w zakresie nowoczesnej europejskiej infrastruktury transportowej przyczynia się do osiągnięcia najważniejszych celów Unii Europejskiej określonych w strategii „Europa 2020”, białej księdze w sprawie transportu 2011 oraz 10 priorytetach Komisji Junckera, takich jak sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego i wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej.
2. Uznaje, że instrument „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility – CEF) przyjęty w 2013 r. jako wspólne ramy prawne oraz mechanizm finansowy dla sektora transportowego, stanowi podstawowy element rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), a co za tym idzie, bardziej zintegrowanego podejścia wspólnotowego. CEF pomyślany był jako instrument współfinansowania niezbędny do stworzenia i ukończenia infrastruktury i usług w ramach TEN-T. Z tego względu należy łączyć z nim dobrobyt społeczny, spójność, tworzenie miejsc pracy<sup>(1)</sup>, wzrost gospodarczy i zrównoważenie środowiskowe<sup>(2)</sup>. W tej perspektywie koszt Europy bez TEN-T i CEF byłby wyższy niż finansowanie przeznaczane obecnie na te programy<sup>(3)</sup>.
3. Z zadowoleniem przyjmuje starania podjęte w toku obecnej oceny śródkresowej pod względem otwartości i uczestnictwa, gromadzenia propozycji ze strony zainteresowanych podmiotów i konsultacji z Komitetem Regionów (KREM)<sup>(4)</sup>.
4. Uważa, że w kontekście śródkresowego przeglądu CEF niezbędne jest działanie na rzecz utrzymania i wzmocnienia jego podstaw i znaczenia z punktu widzenia konkurencyjności. Należy też wzmocnić kapitał społeczny Europy oraz europejską spójność terytorialną, jak również ideę wspólnego obywatelstwa europejskiego oraz swobodnego przemieszczania się osób i transportu towarów, co należy do samej istoty projektu europejskiego. Wymaga to dokonania przeglądu w zakresie asygnaty budżetowej, procedur, kryteriów i sposobu wyboru projektów, zarządzania nimi oraz ich monitorowania i oceny.

<sup>(1)</sup> TEN- Corridors: *Forerunners of a forward-looking European Transport System* (2016), P. Balázs, P. Cox, C. Trautmann, P. Wojciechowski, L. Brinkhorst, M. Grosch i K. Peijs: <http://www.europarl.europa.eu/cmsdata/116220/tent-issues-papers.pdf>.

<sup>(2)</sup> TEN- Corridors: *Forerunners of a forward-looking European Transport System* 2016.

<sup>(3)</sup> *The cost of non-completion of the TEN-T* (2016), Fraunhofer Institut für System und Innovationsforschung (ISI): <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2015-06-fraunhofer-cost-of-non-completion-of-the-ten-t.pdf>.

<sup>(4)</sup> *Mid-term evaluation of the Connecting Europe Facility (MCE)*: <https://ec.europa.eu/energy/en/consultations/mid-term-evaluation-connecting-europe-facility-MCE>.

5. Stwierdza również, że od czasu przyjęcia instrumentu w 2013 r. aktualne pozostają niektóre uwagi wysunięte przez KR<sup>(5)</sup>. Niektóre obszary wymagające poprawy dotyczą niewystarczających środków budżetowych, wątpliwości co do koordynacji między CEF a innymi funduszami, złożoności procedur związanych z instrumentem, niedostatecznej roli władz lokalnych i regionalnych lub nieprzestrzegania zasady pomocniczości na poszczególnych etapach planowania i realizacji współfinansowanych projektów<sup>(6)</sup>.

6. Zwraca uwagę, że Unia Europejska w swoich wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej przypomina o znaczeniu zintegrowanej polityki, wskazując na konieczność zapewnienia dostępności i łączności „wszystkich regionów w Unii, w tym regionów odległych, wyspiarskich i najbardziej oddalonych”. KR apeluje więc o to, by te regiony, wyłączone niestety z sieci bazowej, mogły się kwalifikować do działań w ramach programu autostrad morskich.

7. Zwraca uwagę Komisji Europejskiej na fakt, że na świecie dokonują się radykalne zmiany w relacji między rozwojem gospodarczym a obszarem, a także powstaje nowego rodzaju system miejski i makroregionalny działający jednocześnie na szczeblu globalnym i lokalnym<sup>(7)</sup>. W związku z tym wszelkie reformy CEF powinny uwzględniać dyskusje na następujące tematy: wpływ strategicznej europejskiej infrastruktury transportowej na powrót działalności przemysłowej do Europy (reshoring)<sup>(8)</sup>, wpływ globalnego ryzyka geopolitycznego na skrócenie łańcucha wartości, znaczenie jakości struktur zarządzania we władzach regionalnych, procesy integracji technologicznej, wzrost nierówności regionalnych między państwami (regiony uczestniczą ostatnio w procesach różnicowania PKB na mieszkańca oraz spójności wewnątrz państw połączonych z procesami konwergencji między państwami<sup>(9)</sup>). Jednocześnie, jeśli chodzi o zjawiska negatywne, należy zauważyć, że procesy dostosowań budżetowych zmusiły regiony do obniżenia inwestycji, zwłaszcza w sektorach związanych z infrastrukturą transportową<sup>(10)</sup>. Ponadto, chociaż w 2014 r. inwestycje publiczne wzrastały na szczeblu centralnym, korzystając również z deficytu publicznego, spadek trwał na szczeblach niższych niż krajowy<sup>(11)</sup>, co pogłębiło różnice między regionami i wzmocniło centralizację. W przyszłym przeglądzie instrumentu „Łącząc Europę” należy uwzględnić również tę kwestię oraz rozważyć środki służące wykorzystaniu potencjału europejskiej strategicznej infrastruktury transportowej, tak aby zmniejszyć zagrożenia zidentyfikowane w przemyśle i w wymiarze geopolitycznym, złagodzić rosnące nierówności regionalne i odwrócić negatywne tendencje w zakresie inwestycji publicznych.

## Finansowanie

8. Docenia dążenie Komisji, aby za pomocą CEF zapewnić finansowanie TEN-T. Wstępny budżet w wysokości 33,2 mld EUR stanowił znaczące zaangażowanie finansowe. Ponadto założenie, że mechanizm uwzględnia kapitał i inicjatywy prywatne oznacza, że ważnym aspektem jest współfinansowanie<sup>(12)</sup>.

<sup>(5)</sup> Opinia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę” (CdR 648/2012) Komitetu Regionów, przyjęta podczas 96. sesji plenarnej w dniach 18 i 19 lipca 2012 r.

<sup>(6)</sup> *Results of the OECD-CoR consultation of sub-national governments. Infrastructure planning and investment across levels of government: current challenges and possible solutions* (2016): <http://cor.europa.eu/en/documentation/brochures/Documents/Results%20of%20the%20OECD-CoR%20consultation%20of%20sub-national%20governments/2794-brochureLR.pdf>.

<sup>(7)</sup> *Macro-regional strategies in changing times* (2016) i *The State of European Cities 2016: Cities leading the way to a better future* (2016).

<sup>(8)</sup> Eurofound. *ERM annual report 2016: Globalisation slowdown? Recent evidence of offshoring and reshoring in Europe* (2017), J. Hurley, D. Storrie and E. Perruffo: <https://www.eurofound.europa.eu/publications/annual-report/2017/erm-annual-report-2016-globalisation-slowdown-recent-evidence-of-offshoring-and-reshoring-in-europe>.

<sup>(9)</sup> „OECD Regional Outlook 2016. Productive regions for inclusive societies” (2016): <http://www.oecd.org/publications/oecd-regional-outlook-2016-9789264260245-en.htm>.

<sup>(10)</sup> *OECD Regions at a Glance 2016* (2016) ([http://www.oecd-ilibrary.org/governance/oecd-regions-at-a-glance-2016\\_reg\\_glance-2016-en](http://www.oecd-ilibrary.org/governance/oecd-regions-at-a-glance-2016_reg_glance-2016-en)).

<sup>(11)</sup> Rozdział 2 *Using the fiscal levers to escape the low-growth traps*: <https://www.oecd.org/eco/public-finance/Using-the-fiscal-levers-to-escape-the-low-growth-trap.pdf>.

<sup>(12)</sup> *Assessment of Connecting Europe Facility: in-depth analysis* (2016), J. Papí, M. Sanz i R. Blomeyer (2016): [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2016/572677/IPOL\\_IDA\(2016\)572677\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2016/572677/IPOL_IDA(2016)572677_EN.pdf).

9. Wyraża jednak ubolewanie z powodu ograniczeń budżetowych będących wynikiem polityki dostosowań prowadzonej w ostatnim dziesięcioleciu. Redukcje zastosowane w jej pierwszych latach mogą uniemożliwić osiągnięcie celów wyznaczonych na rok 2020, 2030 (sieć bazowa) i 2050 (sieć kompleksowa).
10. Przypomina w związku z tym, w kontekście przeglądu programu wieloletniego, że cele określone przez rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 i (UE) nr 1316/2013 są wiążącymi zobowiązaniami wspólnotowymi.
11. W związku z tym apeluje o kompleksowe przeanalizowanie możliwości zwiększenia aktualnych środków, ze szczególnym uwzględnieniem coraz większych potrzeb w terenie zgłaszanych przez podmioty lokalne, metropolitalne i regionalne, tak aby osiągnąć lepszą koordynację różnych funduszy związanych z finansowaniem (EFIS, CEF, Fundusz Spójności) bądź innych instrumentów zaproponowanych przez EBI (unikając sytuacji, w której EFIS ponownie uszczupli CEF) oraz o jasne określenie harmonogramu szczegółowych zaproszeń do składania wniosków zgodnie z zasadą pomocniczości (podejście oddolne). Zaproszenia te można by opublikować na początku perspektywy finansowej, co pozwoli na lepsze planowanie i przewidywanie potrzeb ze strony podmiotów zainteresowanych publikacją.
12. Podkreśla, że finansowanie z instrumentu „Łącząc Europę” i z innych powiązanych instrumentów nie powinno konkurować z EFIS ani z jego rynkowym podejściem, którego celem jest przyciągnięcie nowych funduszy i wykorzystanie niezagospodarowanego kapitału. Uważa zatem, że EFIS i instrument „Łącząc Europę” mają odmienne cele, i że w związku z tym nie można traktować ich, jakby były wzajemnie zamiennie. Pożądane jest jednak, by w przypadku gdy istnieją synergije między tymi dwoma źródłami finansowania, uzyskać optymalną kombinację zasobów w celu stymulowania inwestycji w UE.
13. Ponadto zaleca, w kontekście zastosowania art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej (tzn. brexitu), by Komisja użyła niezbędnych instrumentów prawnych i politycznych w celu zapewnienia wystarczającego budżetu na transeuropejską sieć transportową (TEN-T), wraz z orientacyjnymi i elastycznymi przydziałami, które można by przesunąć w razie konieczności.
14. Zwraca uwagę, iż opóźnienie w zakresie realizacji elementów sieci TEN-T doprowadzi do ograniczenia możliwości wzrostu regionów partycypujących w projekcie oraz przyczyni się do obniżenia efektów będących wynikiem sieciowej współpracy międzyregionalnej.
15. Uważa, że w obliczu zwiększonej aktywności krajów objętych polityką spójności oraz z myślą o zachowaniu komplementarności pomiędzy CEF a Funduszem Spójności, należy utrzymać poziom środków budżetowych dla tych krajów.

#### **Selekcja projektów oraz zarządzanie i administrowanie nimi**

16. Zwraca się do Komisji o poczynienie znacznych wysiłków, by poprawić procedury selekcji, zarządzania projektami, administrowania i monitorowania działań związanych z CEF poprzez inicjatywy takie jak:
- zapewnienie większej przewidywalności zaproszeń do składania wniosków,
  - zmiana niewiążącego charakteru, zgodnie z art. 17 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w odniesieniu do realizacji priorytetowych projektów wymienionych w części I załącznika I,
  - zwiększenie roli europejskiej wartości dodanej jako kryterium selekcji projektów, przy jednoczesnym uwzględnieniu szczególnej sytuacji regionów najbardziej oddalonych,
  - uproszczenie procedur składania wniosków i świadczenia specjalistycznej pomocy technicznej na przygotowanie i realizację projektów,
  - stworzenie mechanizmu dwu- lub trój etapowego zachęcającego do przedkładania uproszczonych wniosków w pierwszej fazie, a wymagającego bardziej szczegółowego opracowania dopiero na drugim lub trzecim etapie, gdzie istnieje już większa pewność finansowa,
  - stworzenie jasnej i przejrzystej metodologii poprzez wprowadzenie publicznej skali w odniesieniu do wyboru i zatwierdzania projektów,
  - włączenie kryteriów wspólnego zarządzania projektami, a także konsultacji z regionami na etapie oceny projektów,
  - wyjaśnienie procedur i kryteriów monitorowania i kontrolowania współfinansowanych projektów,

- opracowanie zasad polityki informacyjnej w odniesieniu do wszystkich etapów wyboru, zatwierdzania i realizacji projektów,
- wzmocnienie roli europejskich forów korytarzy transeuropejskich w celu zwiększenia ich decyzyjności w kwestiach związanych z rozwojem strategicznej infrastruktury niezbędnej dla sprawnego funkcjonowania i przepływów w takich warunkach jak m.in. odcinki transgraniczne, wąskie gardła, węzły miejsko-portowe<sup>(13)</sup> i brakujące połączenia<sup>(14)</sup>,
- wydłużenie okresu otwarcia zaproszeń do składania wniosków.

17. Podkreśla, że finansowanie TEN-T przez instrument współdzielony z energią i telekomunikacją wydaje się sztuczne. Ponieważ polityka transportowa została wyraźnie określona, Komitet zaleca, by posiadała ona własne instrumenty.

18. Zwraca uwagę, że państwa członkowskie, zwłaszcza te, które otrzymują środki z funduszu spójności, muszą bardziej korzystać ze wsparcia technicznego dostępnego w obrębie programów operacyjnych, by zwiększyć zdolności organów samorządowych i innych jednostek w zakresie wykorzystania funduszy UE. W ramach instrumentu „Łącząc Europę” szczególnego znaczenia nabiera kwestia, by mniej rozwinięte państwa członkowskie również przygotowywały wysokiej jakości projekty z wykorzystaniem wsparcia technicznego i by mogły one stać się kandydatami równorzędnymi innym państwom członkowskim w momencie składania ofert, które mogą zostać objęte współfinansowaniem z UE.

19. Uważa, że finansowanie projektów transportowych w ramach CEF powinno opierać się przede wszystkim na dotacjach, niemniej pożyczki, gwarancje lub środki własne mogą być również istotne.

### Rola regionów i miast

20. Zwraca uwagę na ogólny wysoki poziom odpowiedzialności regionów i władz lokalnych w zakresie realizacji i monitorowania inwestycji publicznych. W 2014 r. samorzady lokalne i regionalne krajów OECD odpowiadały za 40 % wydatków publicznych, 50 % zamówień publicznych, 59 % inwestycji publicznych i 63 % wydatków na personel służby publicznej<sup>(15)</sup>.

21. Należy przypomnieć w związku z tym, że w Unii Europejskiej istnieje różny stopień zaufania do instytucji w zależności od szczebla terytorialnego (zwykle większe wobec instytucji będących bliżej obywateli)<sup>(16)</sup>. Obecnie zaufanie społeczne do władz regionalnych i lokalnych jest większe niż do władz publicznych wyższego szczebla<sup>(17)</sup>. Ponadto regiony i władze lokalne potrafią lepiej określić potrzeby i zasoby, łatwiejsza jest na ich poziomie współpraca publiczno-prywatna, a zarządzanie łatwiej poddać zasadom sprawozdawczości i przejrzystości. W związku z tym nadchodzący przegląd CEF należy postrzegać z perspektywy „koprodukcji” TEN-T między administracjami na różnych poziomach<sup>(18)</sup>.

22. W związku z tym Komisja powinna zagwarantować, że plany państw członkowskich dotyczące infrastruktury będą obejmować cele TEN-T, przyznając pierwszeństwo projektom państw członkowskich zgodnym z założeniami TEN-T.

23. W związku z tym zwraca się do Komisji o decentralizację procesu selekcji projektów oraz zarządzania nimi, ich monitorowania i kontroli poprzez większe zaangażowanie regionów w CEF poprzez podjęcie następujących środków:

<sup>(13)</sup> Opinia Komitetu Regionów „Rewitalizacja miast portowych oraz terenów portowych”, przyjęta podczas 121. sesji plenarnej w dniach 8 i 9 lutego 2017 r.

<sup>(14)</sup> Opinia Komitetu Regionów „Brakujące połączenia transportowe w regionach przygranicznych” (CdR 4294/2016), przyjęta podczas 121. sesji plenarnej w dniach 8 i 9 lutego 2017 r.

<sup>(15)</sup> Zob. przypis 10.

<sup>(16)</sup> *Handbook on Political Trust* (2017), opr. S. Zmerli i T. W. G. van der Meer *Political trust and multilevel government*, J. Muñoz: <http://doi.org/10.4337/9781782545118>.

<sup>(17)</sup> Sondaż Standard Eurobarometer 86 (listopad 2016 r.): <http://ec.europa.eu/COMMFrontOffice/publicopinion/index.cfm/Survey/getSurveyDetail/instruments/STANDARD/surveyKy/2137>.

<sup>(18)</sup> *Europe as a multilevel federation* (2017), M. Keating, *Journal of European Public Policy*, 24 (4), *El poder de lo próximo: las virtudes del municipalismo* [Siła bliskości: zalety rządzenia na poziomie lokalnym] (2016), J. Subirats; *Las ciudades ante el cambio de era: la nueva gobernanza urbana: actores e instrumentos* [Miasta wobec epokowych zmian – nowe zarządzanie miejskie: podmioty i narzędzia] (2016) J.M. Pascual i J. Subirats.

- wyeliminowanie konieczności państwowego zatwierdzania projektów (zgodnie z kryterium opartym na zasadzie pomocniczości), a tym samym umożliwienie podpisywania projektów regionom,
- stałe włączanie władz lokalnych i regionów jako stron uprawnionych zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) nr 1316/2013, a także umożliwienie im składania i uzgadniania składania wniosków,
- różnorodność uprawnień regionów w zależności od porządku konstytucyjnego każdego z państw członkowskich powinna umożliwić nieograniczony udział regionów w posiedzeniach europejskich forów ds. korytarzy TEN. W tym kontekście należy wzmocnić zarówno instrumenty koordynacji wertykalnej między różnymi poziomami sprawowania rządów, jak i koordynację horyzontalną między samorządami terytorialnymi,
- realizacja współpracy między CEF i TEN-T z nowymi strategiami terytorialnymi, takimi jak unijne strategie makroregionalne (na rzecz regionu Morza Bałtyckiego z 2009 r., regionu Dunaju z 2010 r., regionu Morza Adriatyckiego i Morza Jońskiego z 2014 r. oraz regionu alpejskiego z 2015 r.) lub inne inicjatywy dotyczące obszaru geograficznego, przy koordynacji działań z instrumentami takimi jak europejskie ugrupowanie współpracy terytorialnej (EUWT) oraz forami takimi jak Nordregio, Inicjatywa Planowania Przestrzennego regionu Morza Bałtyckiego (VASAB) itp. Ponadto w przypadku makroregionów, należy uwzględnić ich ewentualne strategie i opracowaną dokumentację techniczną odnośnie do transportu i usług logistycznych,
- włączenie regionów w określanie i przygotowanie programów prac przed zaproszeniem do składania wniosków.

#### **Poziom regionalny i lokalny wobec skali globalnej**

24. Podkreśla ogólne korzyści dla codziennego życia obywateli płynące z ukończenia TEN-T. Dlatego też, z myślą o zwiększeniu widoczności całego projektu i ułatwieniu wdrażania europejskich strategii transportowych, zaleca władzom publicznym oznakowanie całej sieci TEN-T, zatwierdzone przez UE, a także określenie infrastruktury sieci bazowej i kompleksowej, węzłów oraz korytarzy. Ponadto zaleca władzom publicznym szczególne traktowanie węzłów sieci jako punktów dostępu z jasno określonymi i dobrze zorganizowanymi połączeniami z drugorzędowymi i trzeciorzędowymi sieciami transportowymi. W związku z tym proponuje, by państwa członkowskie i regiony brały pod uwagę TEN-T przy opracowywaniu i organizacji lokalnego ruchu drogowego i regionalnych linii kolejowych w celu zapewnienia bardziej zintegrowanego podejścia gwarantującego wszystkim obywatelom większą i lepszą mobilność, która jest kluczowym czynnikiem włączenia społecznego i ochrony środowiska. Zaleca także szczególne uwzględnienie regionów wyspiarskich z myślą o ustanowieniu odpowiednich połączeń lotniczych i morskich, gwarantujących dostęp obywateli i towarów do sieci bazowej na jak najmniej uciążliwych warunkach.

25. Uważa za konieczne wprowadzenie w regionach o słabiej rozwiniętej sieci kolejowej niezbędnej infrastruktury na szczeblu lokalnym i regionalnym, aby umożliwić wykorzystanie transportu kolejowego na podobnych warunkach, jakie panują w pozostałych państwach członkowskich.

26. W związku z tym zaleca, aby szczegółowo zbadać kwestie związane z informowaniem o osiągnięciach oraz z przejrzystością celów i rezultatów. Należy przybliżyć obywatelom CEF i mapy TEN-T za pośrednictwem punktów informacyjnych oraz poprzez publikację infografik i dokumentów.

27. Zwraca uwagę, że obecnie brakuje skutecznej koordynacji i powiązania kluczowych inwestycji transportowych wskazanych w dokumentach strategicznych na poziomie europejskim, krajowym i regionalnym. Samorządy regionalne nie zostały uwzględnione w strukturze zarządzania i wdrażania CEF, co ogranicza możliwości oceny wartości dodanej, spójności i komplementarności inwestycji planowanych z różnych źródeł finansowania. Strategie makroregionalne UE mogłyby być wsparciem dla funkcji koordynującej.

28. Zwraca uwagę, że dostępne środki należy w pierwszej kolejności skupić na priorytecie, jakim jest sieć bazowa z uwzględnieniem możliwości wzmocnienia połączeń modalnych (porty, koleje). Wszelkie pozostałe środki można by wykorzystać na niezawodne wsparcie, choć w mniejszym zakresie, dla tych projektów na mniejszą skalę z punktu widzenia technicznego i budżetowego, które mają ograniczone możliwości dostępu do dodatkowego finansowania prywatnego (ze względu na niższe zyski w krótkim okresie), natomiast charakteryzują się znaczną europejską wartością dodaną, jak na przykład linie w naturalny sposób łączące się z siecią bazową bądź uzupełniające ją o istotne regionalnie czy międzyregionalnie elementy, przy założeniu, że mają one znaczenie strategiczne, strukturalne i są możliwe do

zrealizowania w krótkiej perspektywie. Ten aspekt powinien być rozwijany w ramach przyszłego przeglądu w dwóch kierunkach: projekty sprzyjające zwiększeniu przepustowości korytarzy priorytetowych w ruchu towarowym i pasażerskim oraz projekty znacznie poprawiające dostępność, połączenia i spójność terytorialną.

29. Trzeba zastanowić się nad zewnętrznym wymiarem TEN-T, szczególnie w stosunkach z krajami trzecimi i strategicznymi obszarami współpracy europejskiej, takimi jak region Morza Śródziemnego, region Morza Bałtyckiego, wschodnie sąsiedztwo oraz Europejski Obszar Gospodarczy obecnie i w przyszłości, a także inne obszary mające szczególne znaczenie z geopolitycznego i gospodarczego punktu widzenia.

### Priorytety

30. Popiera trzy szczegółowe cele i proporcje w zakresie transportu, o których mowa w kontekście CEF w części IV załącznika I. Jednakże domaga się zmiany art. 10 rozporządzenia, który odnosi się do stóp finansowania działań, wnosząc o ich podwyższenie w odniesieniu do działań dotyczących priorytetowych węzłów miejskich, portów, transportu morskiego, platform i połączeń multimodalnych (takich jak kombinowanych sieci transportu kolejowego i drogowego) i końcowych.

31. Proponuje poczynienie kolejnych kroków w zakresie określenia wspólnych norm technicznych projektów kwalifikujących się do CEF, aby doprowadzić do harmonizacji w obrębie Unii warunków dotyczących prędkości, wydajności, rozstawu toru UIC i niezawodności w korytarzach TEN-T, a także norm dotyczących stacji paliw alternatywnych.

32. Jest zdania, że połączenia transgraniczne powinny stanowić priorytet. Ta część sieci najmniej interesuje państwa członkowskie, choć stanowi wyraźną europejską wartość dodaną.

33. Proponuje, by w ramach agendy miejskiej UE stworzono partnerstwo dotyczące węzłów transportowych i uzupełniające istniejące partnerstwo na rzecz mobilności w miastach. Jego celem byłoby przeanalizowanie połączeń sieci TEN-T z węzłami miejskimi i metropolitalnymi oraz włączenia ich w dynamikę miejską, logistykę miejską, a zwłaszcza w projekty dotyczące połączeń końcowych („pierwszej i ostatniej mili”), zgodnie z rezolucją Parlamentu Europejskiego w sprawie logistyki w UE i transportu multimodalnego w nowych korytarzach TEN-T z 19 stycznia 2017 r.<sup>(19)</sup> Jak wskazano w tej rezolucji, znaczna część środków transportu działa w węzłach miejskich, gdzie odbywają się też przesiadki i dostawy, kluczowe dla łańcucha logistycznego. Zatem właśnie w tych miejscach trzeba stworzyć warunki konieczne do połączenia sieci energetycznej i transportowej do środowiska cyfrowego.

34. Ponadto należy rozważyć wzmocnienie spójności terytorialnej poprzez pełne wdrożenie norm rozstawu UIC w sieci kolejowej Unii z uwzględnieniem znaczenia połączeń transgranicznych – co sprzyjać będzie m.in. większej konkurencyjności rynku wewnętrznego taboru kolejowego – oraz poprzez wzmocnienie równowagi terytorialnej dzięki uwzględnieniu kryteriów dotyczących dostępności i połączeń wszystkich regionów Unii na okres po roku 2020.

### Transport a zrównoważony rozwój

35. Przypomina, że kluczowe znaczenie w ramach CEF ma zrównoważenie środowiskowe, w związku z czym wnosi o zwiększenie funduszy na cel dotyczący łagodzenia skutków zmiany klimatu. Ze względu na to apeluje o dalsze popieranie instrumentów, takich jak „autostrady morskie”, związanych z transportem multimodalnym, które mają największy wpływ na ograniczenie emisji, i premiowanie ich przy przydzielaniu projektów. Należy także promować inne projekty o podobnym kierunku, sprzyjające zrównoważeniu środowiskowemu, społecznemu i gospodarczemu i łagodzeniu zmiany klimatu, takie jak rozbudowa zelektryfikowanej sieci kolejowej i sieci drogowych stacji paliw alternatywnych oraz wykorzystanie potencjału technologii cyfrowych w transporcie, a także środki na rzecz dostosowania obiektów portowych. Komitet odnosi się również do opinii „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej”<sup>(20)</sup>.

36. Przy przeglądzie instrumentu „Łącząc Europę” należy uwzględnić nowe tendencje w konsumpcji odnotowane w gospodarce o obiegu zamkniętym w dziedzinie mobilności i produkcji.

<sup>(19)</sup> <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2016-0384+0+DOC+XML+V0//PL>.

<sup>(20)</sup> COTER-VI/021.

37. Proponuje przyspieszenie wdrażania środków na rzecz zrównoważonego transportu i ewentualne rozważenie możliwości związanych ze środkami takimi jak europejski eko-bonus, opodatkowanie infrastruktury i przegląd dyrektywy w sprawie eurowiniety. Dochody pozyskiwane z różnych źródeł mogłyby uzupełnić budżet CEF.

38. Zwraca uwagę, iż przy analizowaniu szczegółowych rozwiązań w zakresie sieci TEN-T należy wziąć pod uwagę kwestię zrównoważonego rozwoju zarówno na poziomie społecznym, jak i w wymiarze gospodarczym i ekologicznym. W tym celu nie wolno zapominać o połączeniach regionów borykających się z różnymi problemami, np. peryferyjnym położeniem, wyspiarskim charakterem, brakiem równowagi gospodarczej i demograficznej bądź nierównym obciążeniem migracyjnym.

Bruksela, 10 października 2017 r.

Karl-Heinz LAMBERTZ

*Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Regionów*

---