



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 13.9.2006
KOM(2006) 490 wersja ostateczna

KOMUNIKAT KOMISJI

**Sprawozdanie roczne sześciu koordynatorów europejskich z postępów w realizacji
niektórych projektów transeuropejskiej sieci transportowej**

UZASADNIENIE

Realizacja dużych projektów transeuropejskiej sieci transportowej wymaga nie tylko znacznych nakładów finansowych, ale również ze względu na ich transgraniczny charakter koordynacji działań państw członkowskich, których dotyczą te projekty.

Aby umożliwić taką koordynację i przezwyciężyć podział procedur i decyzji inwestycyjnych pomiędzy państwa członkowskie, decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej¹ wprowadza nowy mechanizm. Mechanizm ten daje Komisji możliwość mianowania koordynatorów europejskich w celu ułatwienia skoordynowanej realizacji niektórych projektów w państwach członkowskich.

W dniu 20 lipca 2005 r., po konsultacji z Parlamentem Europejskim i po zawarciu porozumienia przez zainteresowane państwa członkowskie, Komisja mianowała sześciu koordynatorów europejskich², którymi są Loyola de Palacio, Karel Van Miert, Etienne Davignon, Péter Balázs, Pavel Telicka i Karel Vinck.

Decyzja Komisji ustanowiła w ten sposób dokładny zakres działalności prowadzonej przez koordynatorów i główne zadania, które zostały im powierzone (zob. załącznik 1). W związku z tym przewidziano, że koordynatorzy będą sporządzać co roku „*sprawozdanie z postępów w realizacji projektów*” w celu przekazania go Parlamentowi Europejskiemu i zainteresowanym państwom członkowskim przez Komisję. Poza tymi zadaniami w deklaracji misji przewidziano również, że koordynatorzy będą udzielać Komisji „*pomocy przy planowaniu pomocy finansowej Wspólnoty na okres 2007-2013*”.

Niniejszy komunikat zawiera uwagi, analizy i zalecenia sformułowane przez koordynatorów w sprawozdaniach rocznych z prowadzonej przez nich działalności (zwanym dalej „sprawozdaniem”) dotyczących projektów, za które są odpowiedzialni.

1. PIERWSZE WAŻNE SPRAWOZDANIE OKRESOWE

Misja koordynatorów odbywała się w okresie między lipcem 2005 r. a czerwcem 2006 r. charakteryzującym się względną niepewnością wobec wsparcia finansowego, którego Wspólnota mogłaby udzielić tym projektom po 2006 r., biorąc pod uwagę fakt, że porozumienie międzyinstytucjonalne w sprawie ram finansowych Unii Europejskiej zostało ostatecznie przypieczętowane dopiero w dniu 17 maja 2006 r.

Jednak z analizy przeprowadzonej przez koordynatorów wynika, że projekty/korytarze **są w dużym stopniu zależne od wsparcia finansowego przede wszystkim ze względu na wspólnotowe znaczenie niektórych sekcji**. W szczególności w odniesieniu do sekcji transgranicznych, wkład wspólnotowy ma decydujące znaczenie ze względu na trudności zainteresowanych państw członkowskich z udźwignięciem obciążenia finansowego w okresie ograniczeń budżetowych. W sprawozdaniu podkreśla się ponadto, że niektóre projekty obejmujące dwa lub nawet trzy wieloletnie okresy budżetowe muszą również uwzględnić czynnik niepewności co do ewentualnego wkładu wspólnotowego po 2013 r.

¹ Decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, str. 1).

² Decyzja Komisji nr C (2005) 2754 z dnia 20 lipca 2005 r.

Niezależnie od kwestii finansowej misja koordynatorów pozwoliła w szczególności na podkreślenie znaczenia wzmocnionej koordynacji działań państw członkowskich umożliwiającej właściwą realizację tych projektów. Możliwość rozpatrzenia danego projektu lub korytarza w ujęciu globalnym zwiększyła w odpowiednich organach świadomość konieczności utworzenia **wspólnych struktur związanych z planowaniem i zarządzaniem**. Pewne struktury istniały już wcześniej, inne zostały utworzone lub będą musiały wkrótce zostać utworzone w odpowiedzi na zalecenia koordynatorów, co samo w sobie stanowi znaczący krok naprzód w kwestii tych korytarzy. W przypadku gdy projekt nie osiągnął stanu gotowości, przy wyborze skupiono się raczej wokół realizacji wspólnych badań wykonalności, tak aby decyzja w sprawie rozpoczęcia działań mogła zostać podjęta najpóźniej do 2010 r.

Działalność koordynatorów pozwoliła lepiej zapoznać się z projektami, zwiększyć w odpowiednich organach świadomość konieczności wzmocnienia koordynacji ich działań z działaniami prowadzonymi przez właściwe organy w innych państwach członkowskich, rozważyć w perspektywie długoterminowej zagadnienia związane nie tylko z opracowaniem infrastruktury, ale również z opracowaniem usług świadczonych w tych korytarzach. W tym kontekście zarówno konieczność zapewnienia interoperacyjności sieci, jak i harmonizacja procedur administracyjnych odgrywają istotne znaczenie. Celem tego jest udowodnienie, że utworzenie tych **dużych korytarzy nie jest celem sama w sobie**, lecz że stanowią one istotny element transeuropejskiej sieci transportowej. Brak tego kluczowego ogniwa może spowodować skutki niekorzystne dla właściwego funkcjonowania całej transeuropejskiej sieci transportowej i zmniejszyć wydajność sieci krajowych. Tworzenie tych korytarzy musi być zatem wspierane przez **spójną politykę w zakresie transportu**. Poza tym zaniechanie tworzenia transeuropejskich sieci transportowych jako całości stanowiłoby wydatek dla gospodarki europejskiej w postaci utraty konkurencyjności gospodarczej.

Uwagi koordynatorów są w związku z tym bardzo ważne, ponieważ przypominają o konieczności opracowania **zintegrowanej polityki w zakresie sieci**. Polityka ta nie powinna być - jedynie - podejściem polegającym na „prowadzeniu wielkich prac” o celach krótkoterminowych, lecz musi stanowić kluczowy element **trwałej polityki w zakresie transportu o celach długoterminowych**.

2. PIERWSZE ZACHĘCAJĄCE WYNIKI

Należy podkreślić, że w odniesieniu do wszystkich korytarzy obecność koordynatora europejskiego miała pozytywny wpływ na wzmocnienie dialogu pomiędzy różnymi zainteresowanymi stronami. Wszyscy koordynatorzy zaakcentowali znaczenie tego aspektu i znaleźli w tych organach zainteresowanych partnerów.

W związku z tym każdy z koordynatorów starał się przyjąć możliwie najbardziej obiektywną wizję postępów w tworzeniu korytarza, trudności charakteryzujących niektóre z jego sekcji oraz wspólnotowego wsparcia finansowego, które zostało przez nich uznane za niezbędne. Sprawozdania załączone do niniejszego komunikatu przedstawiają podejmowane od roku działania oraz kwestie, którymi jeszcze się nie zajęto. W kolejnych miesiącach koordynatorzy poświęcą tym kwestiom szczególną uwagę.

Wiedza Komisji na temat dużych korytarzy rozpatrywanych jako całość jest obecnie bardziej dokładna niż ta, jaką Komisja dysponowała do tej pory, kiedy to każdy projekt był rozpatrywany osobno, co dawało częściowy obraz wyzwań i trudności związanych z tymi

projektami. Podejście to pozwala w szczególności lepiej ocenić „transeuropejską” wartość dodaną danego korytarza, tam gdzie dawniej możliwe było – w najlepszym razie - jedynie zsumowanie „krajowych” wartości dodanych każdej sekcji. Pośrednio ze sprawozdań tych wynika, że „nieutworzenie” lub częściowe utworzenie tych głównych osi okazuje się być poważną przeszkodą zarówno dla transeuropejskich sieci, jak i Wspólnoty jako całości, która zostałaby pozbawiona elementu istotnego dla właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego, przy czym bezpośrednią konsekwencją tego byłaby utrata konkurencyjności jej gospodarki.

3. GŁÓWNE ZALECENIA

Aby pomóc Komisji ustalić kryteria umożliwiające określenie poziomu finansowania przez Wspólnotę różnych projektów kwalifikujących się do otrzymania wsparcia finansowego, koordynatorzy zalecają co następuje na okres budżetowy 2007-2013:

- (1) skoncentrowanie dostępnych funduszy w pierwszej kolejności na sekcjach transgranicznych i niektórych głównych wąskich gardłach posiadających dużą wspólnotową wartość dodaną, co przyczyni się do realizacji w szybkim terminie **prawdziwej transeuropejskiej, połączonej i interoperacyjnej sieci**;
- (2) konieczność uwzględnienia aspektów związanych z interoperacyjnością już na etapie powstawania koncepcji projektu;
- (3) zastosowanie wystarczająco **zachęcającej** stawki wsparcia umożliwiającej rozpoczęcie prac na sekcjach transgranicznych i wąskich gardłach. W swoim wniosku z dnia 24 maja 2006 r. Komisja zaproponowała stawkę wsparcia w wysokości 20 % całkowitego kosztu w przypadku projektów priorytetowych i do 30 % w przypadku sekcji transgranicznych tych samych projektów. W przypadku projektów dotyczących realizacji systemu ERTMS, stawka wsparcia wynosi 50 %³.

W związku z tym koordynatorzy uważają, że jedynie **optymalna** koordynacja poszczególnych działań wspólnotowych pozwoli przyczynić się do realizacji projektów priorytetowych w terminach określonych w decyzji w sprawie wytycznych dotyczących programu TEN-Transport.

W tym kontekście priorytetowym odcinkom należałoby poświęcić szczególną uwagę w ramach wspólnotowych strategii krajowych na rzecz trwającego programowania dla funduszy strukturalnych i funduszu spójności na lata 2007-2013, którego zasady realizacji są bardziej korzystne niż zasady obowiązujące obecnie dla budżetu TEN. Ponadto opracowanie innowacyjnych form finansowania typu PPP (Partnerstwo publiczno-prywatne) wydaje się konieczne w przypadku projektów, którym taka forma odpowiada.

„Grupa pilotażowa ds. sieci transeuropejskich”⁴, utworzona w tym samym czasie co funkcja

³ COM (2006) 245 wersja ostateczna

⁴ Grupa, której przewodniczy wiceprzewodniczący odpowiedzialny za transport, składa się z wiceprzewodniczącej odpowiedzialnej za społeczeństwo informacyjne i media oraz komisarzy odpowiedzialnych za politykę regionalną, programowanie finansowe i budżet, środowisko naturalne, sprawy gospodarcze i monetarne oraz energie.

koordynatora, zajmuje się obecnie tymi kwestiami. Do końca 2006 r. grupa ta musi przedłożyć Komisji sprawozdanie. W ramach tej grupy przeprowadzono rozmowy z wszystkimi koordynatorami. Mogli oni zatem poinformować Komisję o stanie poszczególnych projektów, a także o swoich przemyśleniach na temat działań, które mają zostać podjęte w celu zapewnienia większej atrakcyjności form finansowania tej rozległej infrastruktury i lepszej koordynacji wsparcia wspólnotowego pochodzącego z różnych funduszy.

4. WNIOSKI

Powołanie koordynatorów odpowiedzialnych za pięć korytarzy priorytetowych i projekt horyzontalny ERTMS jest pozytywnym doświadczeniem, które nadało dynamiki działaniom w tej dziedzinie. Projekty te mogą być odtąd utożsamiane z konkretną osobą, koordynatorem europejskim, do którego można zwracać się w razie potrzeby. Ich rola jest pozytywnie postrzegana przez strony uczestniczące w projekcie zarówno na poziomie krajowym jak i lokalnym.

Ponadto działalność koordynatorów charakteryzowała się dużą przejrzystością, w szczególności wobec Parlamentu Europejskiego. Komisja Parlamentu Europejskiego ds. transportu i turystyki przeprowadziła bowiem z wszystkimi koordynatorami rozmowy w okresie od stycznia do maja 2006 r. w celu przedstawienia podjętych działań.

Jest to dopiero pierwsze sprawozdanie, które obejmuje jednak przełomowy rok. Najbliższe miesiące, do końca 2006 r., będą prawdopodobnie najistotniejsze dla procesu planowania i montażu finansowego wielu z tych projektów.

Kwota wsparcia wspólnotowego, które będzie mogło być przyznane w szczególności na sekcje transgraniczne pozwoli zainteresowanym państwom członkowskim decydować o przyszłości tych sekcji. Nie wyklucza się, że w przypadku zbyt niskiej stawki wsparcia wspólnotowego niektóre projekty nie będą mogły być zrealizowane w najbliższej przyszłości lub będą zrealizowane z opóźnieniem.

Koordynatorzy zalecają w związku z tym wybranie rozwiązania polegającego na skoncentrowaniu wsparcia udzielanego w ramach budżetu TEN w celu zmaksymalizowania efektu dźwigni. Komisja przypomina jednak, że potrzeby finansowe uznane przez każdego z koordynatorów za niezbędne do realizacji projektów, za które są odpowiedzialni będą musiały być ujęte w ogólnej analizie funduszy potrzebnych do realizacji programu TEN, w ramach ogólnego wieloletniego programowania na lata 2007-2013 dotyczącego 30 priorytetowych projektów określonych w decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.

Ponadto, udział koordynatorów wyraźnie uwidacznia konieczność przyjęcia zintegrowanego podejścia, które nie rozgranicza infrastruktury od korzystania z niej w przyszłości. Jest to powód, dla którego zakres działalności koordynatorów obejmuje również aspekty związane z wprowadzeniem systemu ERTMS, rozwojem interoperacyjności w niektórych kluczowych korytarzach bądź też pobieraniem opłat za użytkowanie infrastruktury. Poza tym przyjęte podejście „korytarza” umożliwiło również uzyskanie jasnego obrazu tych priorytetowych osi, a rozwój sytuacji w minionym roku był znaczący. □

Chociaż wkładu koordynatorów nie da się dokładnie wyrazić ilościowo, nie chodzi tu jedynie o pojęcie abstrakcyjne. Dokonane postępy wskazują na to, że działalność koordynatorów

miała decydujące znaczenie przy zawieraniu niektórych umów, a nawet przy formalizowaniu wiążących zobowiązań zainteresowanych państw członkowskich dotyczących przeprowadzenia badań lub rozpoczęcia działalności. Jeszcze kilka miesięcy temu nie wyobrażano sobie podjęcia takich decyzji. Fakt, że w przypadku niektórych korytarzy ujawniono trudności, czasem nawet istotne, jest również wynikiem działalności koordynatorów. Przejrzystość stanu budowy tych korytarzy jest również dodatkową gwarancją dla Komisji, dzięki której w chwili podejmowania decyzji o złożeniu finansowego zobowiązania dotyczącego niektórych operacji będzie ona dysponowała dokładnymi informacjami na ten temat.

Komisja dziękuje koordynatorom europejskim za wykonanie pracy w pierwszym roku ich działalności zgodnie z zakresem ich uprawnień i stwierdza, że dokonano znaczącego postępu prac. Komisja oczekuje od koordynatorów, że będą kontynuowali swoją działalność zgodnie z deklaracją ich misji.

Informacje, oraz inne elementy, przekazywane przez koordynatorów w ciągu sześciu kolejnych miesięcy będą wykorzystane przez Komisję w ramach przygotowania ogólnego programowania finansowego transeuropejskich sieci transportowych na lata 2007-2013. Realizowanie celów misji musi także umożliwić koordynatorom uzyskanie w miarę możliwości gwarancji dotyczących zobowiązań finansowych państw członkowskich, których dotyczą projekty priorytetowe.

Załącznik I

Lista koordynatorów.

- Karel Van Miert, projekt priorytetowy nr 1 („Oś kolejowa Berlin-Werona/Mediolan-Bolonia-Neapol-Messyna-Palermo”)
- Etienne Davignon, projekt priorytetowy nr 3 („Oś szybkich linii kolejowych z południowej do zachodniej Europy”)
- Loyola de Palacio, projekt priorytetowy nr 6 („Oś kolejowa Lyon-Triest-Divača/Koper-Divača-Lublana-Budapeszt-granica ukraińska”)
- Péter Balázs, projekt priorytetowy nr 17 („Oś kolejowa Paryż-Strasburg-Stuttgart-Wiedeń-Bratysława”)
- Pavel Telicka, projekt priorytetowy nr 27 („Oś kolejowa „Rail Baltica” Warszawa-Kowno-Ryga-Tallin-Helsinki”)
- Karel Vinck, projekt „ERTMS”.