



Bruksela, dnia 19.6.2017 r.
COM(2017) 327 final

**SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

Sprawozdanie z postępu prac we wdrażaniu sieci TEN-T w latach 2014–2015

Sprawozdanie z postępu prac we wdrażaniu sieci TEN-T w latach 2014–2015

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. WPROWADZENIE

1.1. Główne wyniki:

W oparciu o dane systemu informacji TENtec obecny stan wdrażania infrastruktury transportowej TEN-T pod względem zgodności z wymogami rozporządzenia w sprawie TEN-T osiągnął poziom 75 % i 100 % w przypadku połowy dostępnych obecnie wskaźników, natomiast w przypadku drugiej połowy utrzymuje się poniżej 75 %.

W przypadku sieci infrastruktury kolejowej osiągnięto już dobry stopień zgodności pod względem elektryfikacji, szerokości toru, prędkości na linii, natomiast pod względem ERTMS, nacisku osi i długości pociągu daleko jeszcze do osiągnięcia zgodności. Jeżeli chodzi o drogi, zgodność z kryteriami dotyczącymi drogi ekspresowej/autostrady wciąż wynosi mniej niż 75 %. Śródlądowe drogi wodne są prawie całkowicie zgodne z wymogiem EKMT w odniesieniu do klasy IV i osiągnięto również dobry stopień zgodności w odniesieniu do wdrożenia RIS, natomiast zgodność z kryteriami dotyczącymi dopuszczalnego zanurzenia wciąż wynosi mniej niż 75 %. Połączeniem z siecią kolejową dysponuje 100 % portów morskich, ale daleko jeszcze do osiągnięcia zgodności pod względem połączenia portów ze śródlądowymi drogami wodnymi klasy IV EKMT. Ponadto zgodność połączeń kolejowych z portami lotniczymi wciąż wynosi mniej niż 75 %.

Oprócz stanu technicznego wdrożenia TEN-T w niniejszym sprawozdaniu poddano analizie również działania w zakresie inwestycji finansowych poczynionych na rzecz TEN-T. W latach 2014–2015 całkowity koszt inwestycji zrealizowanych przez instytucje UE z ich źródeł finansowania (np. TEN-T/instrument „Łącząc Europę”, EFRR/FS i pożyczki EBI) na rzecz infrastruktury sieci bazowej TEN-T i sieci kompleksowej wyniósł 30,67 mld EUR we wszystkich 28 państwach członkowskich.

W odniesieniu do udziałów poszczególnych środków transportu największe inwestycje w odniesieniu do dotacji Wspólnoty ogółem (TEN-T/instrument „Łącząc Europę” i EFRR + FS wynoszące 16,98 mld EUR) zgłoszono w obszarze sieci kolejowych, które pochłonęły aż 51,5 % ogółu wydatków UE na sieć TEN-T w latach 2014–2015. Udział inwestycji w infrastrukturę drogową osiągnął 30,6 % ogółu wydatków, a w dalszej kolejności 9,2 % przypadało na porty i autostrady morskie, 5,5 % na porty lotnicze (w tym na SESAR), 2,1 % na infrastrukturę multimodalną i 1,1 % na śródlądowe drogi wodne.

1.2. Kontekst polityczny

Transport stanowi podstawę procesu integracji europejskiej i zapewnia jakość sieci połączeń, konwergencję i spójność w całej Unii. Inteligentna, zrównoważona i w pełni wzajemnie połączona sieć transportowa stanowi kluczowy warunek realizacji i prawidłowego funkcjonowania jednolitego rynku europejskiego, a także połączenia Europy z rynkami światowymi. Przyczynia się więc do realizacji europejskiego programu na rzecz wzrostu gospodarczego, zatrudnienia i konkurencyjności.

- Inwestycje w infrastrukturę są niezwykle istotne dla wzrostu PKB. Według Międzynarodowego Funduszu Walutowego (MFW) jednoprocenowy wzrost wydatków na infrastrukturę zwiększa poziom produkcji o około 0,4 % w tym samym roku i o 1,5 %, cztery lata po tym wzroście¹. Jeżeli państwa prawidłowo planują i realizują infrastrukturę, rentowność jest jeszcze większa: 2,6 punktów procentowych na przestrzeni czterech lat.
- Luki inwestycyjne w zakresie transportu: chociaż potrzeby w zakresie infrastruktury transportowej szacuje się na około 1,3 bln EUR rocznie w skali światowej² i na około 130 mld EUR rocznie w skali europejskiej, od czasu początku kryzysu średni poziom inwestycji w UE jest znacznie niższy niż 100 mld EUR³.
- W białej księdze z 2011 r. oszacowano, że aby sprostać spodziewanemu wzrostowi popytu transport europejski wymaga zainwestowania 1,5 bln EUR w latach 2010–2030. Komisja szacuje, że środki na same tylko potrzeby inwestycyjne związane z ukończeniem korytarzy sieci bazowej w latach 2014–2030 wyniosą ponad 700 mld EUR⁴ wydanych na około 2500 projektów infrastruktury transportowej w obrębie państw członkowskich lub łączącej kilka państw członkowskich (projekty transgraniczne)⁵. Już do 2020 r. w całą sieć TEN-T konieczne będzie zainwestowanie aż 500 mld EUR, z czego około 250 mld EUR w infrastrukturę sieci bazowej TEN-T.
- Infrastruktura transportowa umożliwia świadczenie usług dodanych, które łącznie prowadzą do zwiększenia liczby miejsc pracy i ożywienia działalności gospodarczej. Jeżeli transport przestanie działać, gospodarka stanie w miejscu. Wydzwięk spotkania ministrów transportu w ramach ostatniego szczytu G7 w Japonii był wyraźny: w związku z obecną luką inwestycyjną nie będziemy w stanie sprostać potrzebom w zakresie wysokiej mobilności na przestrzeni najbliższych 30 lat⁶.
- Transport jest czynnikiem warunkującym konkurencyjność UE i jej globalne przywództwo. Według ostatnich rankingów zamieszczonych w globalnym raporcie konkurencyjności opracowywanym przez Światowe Forum Ekonomiczne ograniczenie inwestycji znajduje swoje odzwierciedlenie w spadkowej tendencji konkurencyjności europejskiej infrastruktury transportowej.

Pod koniec 2013 r. poczyniono kolejny ważny krok w ramach wspólnej polityki transportowej. Na wniosek Komisji Europejskiej Rada i Parlament Europejski uzgodniły nowe ramy rozwoju podstawy unijnej infrastruktury transportowej, ustanawiając wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (rozporządzenie (UE) nr 1315/2013

¹ MFW, World Economic Outlook, październik 2014 r.

² Biała księga w sprawie transportu (2011). Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. COM(2011)144 final.

³ ITF (2015), ITF Transport Outlook 2015, OECD Publishing, Paryż.

⁴ Komisja gromadzi dane na temat potrzeb inwestycyjnych określonych przez państwa członkowskie, władze lokalne i regionalne oraz zarządców infrastruktury w ramach realizacji planów prac korytarzy sieci bazowej.

⁵ Badania korytarzy sieci bazowej, 2016 r. https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_pl

⁶ Deklaracja ministrów transportu krajów grupy G7, Nagano, wrzesień 2016 r.

zwane dalej rozporządzeniem w sprawie TEN-T⁷). Ponadto dostęp do unijnego wsparcia z Funduszu Spójności (FS) i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) w przypadku realizacji inwestycji w ramach TEN-T powiązано z istnieniem kompleksowych planów transportu na szczeblu regionalnym lub krajowym.

W związku z tym plan działania na rzecz nowej sieci infrastruktury transportowej, w skład której wchodzi wszystkie rodzaje transportu – koleje, śródlądowe drogi wodne, drogi, porty, porty lotnicze i pozostałe systemy transportowe, a także wyposażenie na potrzeby innowacyjnych paliw alternatywnych i inteligentnych rozwiązań transportowych – wyraźnie zyskał na znaczeniu w ostatnich latach.

W wytycznych dotyczących TEN-T położono duży nacisk na główne europejskie kanały transportu morskiego i lotniczego o znaczeniu światowym, aby zapewnić nieograniczone przepływy handlowe (pod względem przepustowości, technologii lub procedur administracyjnych).

W ramach polityki dotyczącej TEN-T wprowadzono **kompleksową i bazową sieć**, aby z jednej strony promować lepszą dostępność wszystkich regionów do rynków europejskich i światowych, a z drugiej aby zapewnić wyraźną koncentrację na infrastrukturze strategicznego znaczenia. Zarówno sieć bazowa, jak i sieć kompleksowa ukierunkowane są na integrację modalną, interoperacyjność i skoordynowany rozwój infrastruktury, w szczególności na odcinkach transgranicznych, w celu uzupełnienia brakujących ogniw i rozwiązania problemu wąskich gardeł. W ramach polityki TEN-T torowana jest również droga dla przyszłości systemu transportowego, zwłaszcza za pośrednictwem instrumentów, które stymulują rozwiązania niskoemisyjne, koncepcje usług nowej generacji i inne dziedziny innowacyjności technicznej.

W rozporządzeniu w sprawie TEN-T wyraźnie określono ostateczne terminy ukończenia sieci bazowej (do 2030 r.) i sieci kompleksowej (do 2050 r.).

Na lata 2014–2020 dostępne jest znaczne wsparcie finansowe z UE, zwłaszcza na rzecz projektów inwestycyjnych w słabiej rozwiniętych regionach i państwach członkowskich UE oraz na rzecz inwestycji realizowanych na podstawie projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i posiadających europejską wartość dodaną.

- Instrument „Łącząc Europę” (CEF), dysponujący budżetem w wysokości 24,05 mld EUR, w tym kwotą 11,3 mld EUR wyodrębnioną dla państw członkowskich uprawnionych do korzystania ze wsparcia z Funduszu Spójności, wprowadzono, aby wspierać projekty sieci bazowej TEN-T lub związane z priorytetami horyzontalnymi, takimi jak wdrożenie ERTMS.
- Zaprogramowano podział około 70 mld EUR w ramach unijnego współfinansowania z Funduszu Spójności (FS) i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR). Kwota ta obejmuje 34 mld EUR przeznaczone na infrastrukturę TEN-T i 36 mld EUR na transportowe projekty inwestycyjne, które są powiązane z projektami TEN-T lub stanowią ich uzupełnienie.

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

- Kwotę w wysokości 6,3 mld EUR, pochodzącą z programu „Horyzont 2020”, przeznaczono na projekty badań naukowych i innowacji w sektorach transportu.
- Na koniec należy wspomnieć, że dostępne jest wsparcie z Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS) wraz z tradycyjnie udzielanymi przez EBI pożyczkami na potrzeby zniwelowania luki inwestycyjnej w transporcie. Wsparcie z EFIS można łączyć z dotacjami Wspólnoty przyznawanymi w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF), programu „Horyzont 2020”, jak również z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych (ESIF).

W celu zdania obywatelom Unii i osobom odpowiedzialnym za wyznaczanie kierunków polityki sprawozdania ze skuteczności polityki TEN-T **należy mierzyć i zgłaszać wyniki** pośrednie, aby zapewnić wdrażanie TEN-T w uzgodnionych terminach. W tym celu w art. 49 ust. 3 rozporządzenia w sprawie TEN-T nałożono na Komisję obowiązek publikacji, co dwa lata, sprawozdania z postępu prac nad wdrażaniem transeuropejskiej sieci transportowej i przedstawienia go Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu oraz Komitetowi Regionów.

Niniejsze sprawozdanie z postępu prac jest pierwszym z serii sporządzanych co dwa lata sprawozdań przekazywanych w celach informacyjnych Komisji i innym instytucjom unijnym, jak przewidziano w rozporządzeniu nr 1315/2013. Celem niniejszego sprawozdania jest zapewnienie punktu wyjścia dla procesu regularnej i kompleksowej sprawozdawczości na najwyższym poziomie na temat technicznego i finansowego statusu bazowej i kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej. Prowadzenie takiej sprawozdawczości powinno zapewnić przejrzystość, sprzyjać koordynacji pomiędzy zainteresowanymi stronami, pomagać w planowaniu i wyznaczaniu priorytetów w odniesieniu do inwestycji oraz ułatwiać mobilizację finansowych i technicznych zasobów niezbędnych do realizacji TEN-T⁸.

2. ZAKRES I METODYKA

W art. 49 ust. 3 rozporządzenie w sprawie TEN-T określono zakres obowiązku sprawozdawczego Komisji. Komisja powinna analizować rozwój transeuropejskiej sieci transportowej w oparciu o informacje o postępach poczynionych w realizacji projektów przekazane przez państwa członkowskie, w szczególności za pośrednictwem interaktywnego systemu informacji geograficznej i technicznej dla transeuropejskiej sieci transportowej (TENtec). Ponadto Komisja jest zobowiązana do udostępnienia informacji dotyczących wykorzystania poszczególnych form pomocy finansowej w odniesieniu do poszczególnych rodzajów transportu i innych elementów sieci bazowej i sieci kompleksowej w każdym państwie członkowskim. W sprawozdaniu powinna również zostać określona prowadzona przez Komisję koordynacja wszelkich form pomocy finansowej, aby wspierać prawidłowe stosowanie rozporządzenia w sprawie TEN-T zgodnie z jego celami i priorytetami.

W niniejszym sprawozdaniu przedstawiono szacunkowe współfinansowanie inwestycji z budżetu UE na rzecz infrastruktury sieci TEN-T i odpowiadającej im realizacji sieci w latach 2014–2015⁹. Postęp w wykorzystaniu pomocy finansowej w okresie sprawozdawczym mierzy

⁸ W odniesieniu do finansowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę” Parlament Europejski i państwa członkowskie są na bieżąco informowane o postępach we wdrażaniu, zwłaszcza w kontekście zaproszenia do składania wniosków o wsparcie ze środków przyznawanych w ramach instrumentu „Łącząc Europę”.

⁹ Sprawozdanie dotyczy projektów realizowanych lub ukończonych w 2014 i 2015 r. bez względu na datę rozpoczęcia ich realizacji.

się w odniesieniu do źródeł finansowania wymienionych w rozporządzeniu w sprawie TEN-T i rozporządzeniu ustanawiającym instrument „Łącząc Europę”¹⁰, jak również w odniesieniu do pozostałych źródeł finansowania przeznaczonego na potrzeby sieci transeuropejskiej, a mianowicie budżetu udostępnionego w ramach programu TEN-T na lata 2007–2013, europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych i wsparcia zapewnionego przez Europejski Bank Inwestycyjny¹¹.

Jeżeli chodzi o budżety krajowe państw członkowskich, jakość indywidualnych sprawozdań przedstawionych przez państwa członkowskie za okres sprawozdawczy 2014–2015 była niestety niezadowalająca pod względem porównywalności wyników i dokładności danych. Z tego powodu w niniejszym raporcie nie uwzględniono jeszcze budżetów krajowych przeznaczonych na TEN-T. W niniejszym raporcie określono jednak trudności sprawozdawcze w odniesieniu do budżetów krajowych. Na tej podstawie sformułowano wnioski w odniesieniu do przyszłej sprawozdawczości (zob. rozdział 5 dotyczący strategii sprawozdawczości).

Określono wyraźny zakres i jasne kryteria w odniesieniu do zgłaszanych projektów, tak aby sprawozdawczość koncentrowała się wyłącznie na inwestycjach, które skutecznie przyczyniły się do wdrażania sieci TEN-T. W związku z tym zakres niniejszego sprawozdania z postępu prac obejmuje jedynie projekty dotyczące robót lub projekty mieszane (roboty i badania)¹², których realizacja prowadzi do utworzenia nowej infrastruktury lub modernizacji i rehabilitacji istniejącej. Mając na względzie powyższe kryteria, pomoc finansowa z programu „Horyzont 2020”, w ramach którego finansowanie przysługuje co do zasady wyłącznie w przypadku prowadzenia działalności badawczej, nie jest uwzględniona, lecz jedynie wspomniana w formie zagregowanej w rozdziale 4.2.

Z jednej strony sprawozdanie opiera się na badaniu przeprowadzonym przez ekspertów zewnętrznych¹³, które Komisja zleciła, aby ułatwić sobie sporządzenie pierwszego sprawozdania z postępu prac nad opracowywaniem i wdrażaniem sieci transeuropejskiej. Ponieważ prace nad opracowaniem bazy danych systemu TENtec oraz badania nad korytarzem sieci bazowej (badania CNC) wciąż trwały w chwili sporządzania niniejszego sprawozdania, konieczne było skorzystanie z badania w celu rozwiązania problemów luk informacyjnych i jakości danych. Z drugiej strony dane, które już były dostępne w systemie informacji TENtec¹⁴ wykorzystano w najszerszym możliwym stopniu do analizy aspektu technicznego realizacji sieci TEN-T. Dane TENtec opierają się głównie na dwóch obecnie trwających badaniach mających na celu gromadzeni danych (partia 1 dotyczy sieci kolei, dróg

¹⁰ Formy pomocy finansowej, które należy zgłaszać, inne niż udzielone na mocy wytycznych dotyczących sieci TEN-T (instrument „Łącząc Europę”), zostały określone w art. 49 ust. 1 i obejmują środki z Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, programu „Horyzont 2020” oraz pożyczki i instrumenty finansowe Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

¹¹ Konieczne było uwzględnienie w obliczeniach środków z budżetu programu TEN-T, ponieważ szereg projektów, na których realizację przyznano pomoc finansową w okresie finansowania 2007–2013, wciąż jeszcze był realizowany w latach 2014–2015.

¹² Badania nie są objęte zakresem niniejszego sprawozdania, ponieważ nie skutkują bezpośrednio postępowaniem we wdrażaniu sieci TEN-T.

¹³ Badanie na podstawie art. 49.3: przegląd istniejących źródeł informacji/danych i wsparcie w przygotowaniu sprawozdania z postępu prac nad wdrażaniem sieci TEN-T, wykonany przez firmę Panteia w 2016 r.

¹⁴ W systemie informacji Komisji Europejskiej TENtec gromadzone są dane techniczne, geograficzne i finansowe służące analizie, zarządzaniu i podejmowaniu decyzji politycznych związanych z TEN-T i z bazowym programem finansowania (instrument „Łącząc Europę”).

i portów lotniczych, a partia 2 dotyczy portów i śródlądowych dróg wodnych). Należy jednak podkreślić, że dane zgromadzone i wprowadzone do bazy danych systemu TENtec w wyniku tych dwóch badań powinny zostać zatwierdzone przez państwa członkowskie do końca 2017 r.

W przeprowadzonym badaniu zidentyfikowano źródła danych finansowych i technicznych niezbędnych do oceny poziomu wdrożenia sieci TEN-T do końca 2015 r. W odniesieniu do aspektów finansowych dane gromadzono z pomocą Agencji Wykonawczej ds. Innowacyjności i Sieci (INEA), Dyrekcji Generalnej ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej (DG REGIO) i Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI).

Analizę wdrożenia parametrów technicznych sieci TEN-T przeprowadzono, dokonując porównania informacji i danych zgromadzonych w systemie informacji TENtec z zestawem kluczowych wskaźników skuteczności działania (KPI) określonych na podstawie wymogów dotyczących infrastruktury transportowej przewidzianych w rozporządzeniu w sprawie TEN-T. Pozwoliło to na przeprowadzenie oceny obecnego poziomu wdrożenia TEN-T pod względem zgodności z normami TEN-T co do rodzaju sieci i rodzaju transportu.

Ponadto w celu przeprowadzenia oceny stanu wdrożenia sieci TEN-T do końca 2015 r. poziom zgłoszonych inwestycji według rodzaju transportu porównano z obecnym poziomem wdrożenia technicznego określonym przy użyciu kluczowych wskaźników skuteczności działania wybranych do oceny sieci infrastruktury transportowej.

Niniejsze pierwsze sprawozdanie należy traktować jako pracę niezakończoną i jako punkt wyjściowy do utworzenia w przyszłości rzetelnego, niezawodnego i przejrzystego systemu sprawozdawczości z postępów we wdrażaniu TEN-T, zapewniającego udoskonalone metody pomiarowe wpływu finansowanych inwestycji.

Wyniki sprawozdania należy postrzegać jako orientacyjne ponieważ mapowanie i określenie postępów we wdrażaniu TEN-T stanowi ciągle wyzwanie dla krajowych organów regulacyjnych i dla Komisji. Obecnie nie istnieje żaden system ani proces wspólnej sprawozdawczości, które umożliwiłyby Komisji uzyskanie pełnych i ujednoliconych zbiorów danych dotyczących projektów TEN-T z różnych źródeł na szczeblu unijnym i krajowym.

Korzystanie przez organy UE i państwa członkowskie z różnych metodyk, metod obliczeń, systemów płatności i formatów danych pociąga za sobą ryzyko pominięcia lub dwukrotnego ujęcia zgłaszanych projektów i poważnie ogranicza porównywalność. Różnice w systemach sprawozdawczości (np. bezpośrednie zarządzanie i dzielone zarządzanie funduszami) skutkują pojawieniem się znacznych luk informacyjnych i prowadzą do dalszego osłabienia wiarygodności zgłoszonych danych¹⁵. Ponadto system informacji TENtec, który stanowi najodpowiedniejsze źródło danych technicznych i geograficznych dotyczących TEN-T, jest obecnie na etapie zwiększania szybkości wprowadzania danych i poprawy jakości danych. Czynniki te mogą negatywnie wpłynąć na wiarygodność procesu analizy danych przeprowadzanego w ramach niniejszego pierwszego sprawozdania.

¹⁵ W odniesieniu do Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności precyzyjne informacje dotyczące części wydatków związanych z TEN-T w okresie sprawozdawczym były wciąż niedostępne na poziomie UE w czasie sporządzania niniejszego sprawozdania i konieczne było ich szacowanie.

W związku z tym istotne jest zbadanie możliwości udoskonalenia sposobu wdrożenia art. 49 ust. 1 rozporządzenia w sprawie TEN-T, zgodnie z którym państwa członkowskie mają przekazywać Komisji w sposób regularny, kompleksowy i przejrzysty informacje na temat postępów dokonanych we wdrażaniu projektów, w tym dane roczne w odniesieniu do wszystkich projektów finansowanych ze środków unijnych¹⁶.

3. STATUS WDROŻENIA TEN-T: POSTĘP TECHNICZNY

W rozporządzeniu w sprawie TEN-T ustanowiono sieci kompleksowe i bazowe przy użyciu metodyki opierającej się na obiektywnych kryteriach i progach ilościowych, które zostały wykorzystane przez Komisję Europejską, Parlament Europejski i Radę w ramach procedury ustawodawczej¹⁷. Sieć bazowa i sieć kompleksowa są powiązane z określonymi wymogami technicznymi i celami priorytetowymi.

Postęp dokonany w odniesieniu do wdrożenia TEN-T należy ustalić, biorąc za punkt odniesienia wspomniane normy techniczne i posiłkując się kluczowymi wskaźnikami skuteczności działania. Regularna aktualizacja definicji sieci TEN-T oraz monitorowanie osiągania progów ilościowych, które mają zostać osiągnięte, również stanowią integralną część sprawozdawczości z postępu prac.

3.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania w systemie informacji TENtec

W latach 2014–2016 w wyniku badań nad korytarzem sieci bazowej zidentyfikowano zestaw kluczowych wskaźników skuteczności działania (KPI), które są zgodne ze wspomnianymi wymogami technicznymi i wspólne dla wszystkich dziewięciu korytarzy sieci bazowej. Wartości docelowe określone dla każdego kluczowego wskaźnika skuteczności działania opracowano na podstawie wymogów określonych w rozporządzeniu w sprawie TEN-T ze szczególnym odniesieniem do art. 39. Głównym celem kluczowych wskaźników skuteczności działania jest pomiar zachodzących w czasie zmian korytarzy TEN-T oraz monitorowanie ich poziomów zgodności z normami jakości infrastruktury określonymi w rozporządzeniu w sprawie TEN-T. Tabela zamieszczona w załączniku I przedstawia wykaz kluczowych wskaźników skuteczności działania i metodę obliczeń używaną do przeprowadzania pomiaru postępu technicznego dokonanego w ramach sieci TEN-T. Zawiera również różne wartości dotyczące 2015 r., które znano w momencie sporządzania niniejszego sprawozdania.

Do chwili obecnej system TENtec wiąże informacje geograficzne z danymi dotyczącymi parametrów technicznych infrastruktury TEN-T, umożliwiając użytkownikowi łatwe zestawianie informacji i sporządzanie w terminie sprawozdań i map, które obejmują sieci bazowe TEN-T i sieci kompleksowe¹⁸. Te bazy danych zawierają dane pozyskane z państw członkowskich i dzięki nim Komisja dysponuje środkami identyfikacji istotnych problemów, „wąskich gardeł” transportu i problemów związanych z interoperacyjnością transgraniczną.

¹⁶ W tym kontekście warto przypomnieć, że Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i Fundusz Spójności wykonuje się w drodze zarządzania dzielonego między Komisją i państwami członkowskimi.

¹⁷ Metodyka planowania transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), dokument roboczy służb Komisji, COM(2013) 940 final.

¹⁸ Obecnie w TENtec dostępnych jest osiem kategorii danych: porty lotnicze, mosty, zapory i śluzy wodne, śródlądowe drogi wodne, porty, kolej, drogi i terminale kolejowo-drogowe. Obecnie dostępnych jest więcej niż 300 parametrów technicznych dla wszystkich powyższych kategorii łącznie.

W okresie sporządzania niniejszego sprawozdania wciąż jednak w systemie TENtec brakuje znacznej części danych dotyczących różnych odcinków i rodzajów transportu, część danych jest dotknięta problemami dotyczącymi jakości (np. niespójności) lub wciąż oczekuje na potwierdzenie ze strony państw członkowskich po wprowadzeniu danych w wyniku badań zewnętrznych. Ponadto poszczególne parametry różnią znacząco pod względem jakości informacji. Na przykład odsetek wprowadzanych danych wynosi 100 % tylko dla jednego wskaźnika dotyczącego dróg i dla jednego wskaźnika dotyczącego portów lotniczych. W odniesieniu do sieci kolejowej odsetek wprowadzanych danych jest stosunkowo wysoki dla kilku podstawach parametrów (np. elektryfikacja, szerokość toru, nacisk osi), lecz utrzymuje się na niskim poziomie w przypadku kilku innych parametrów (np. wdrożenie ERTMS). Jeżeli chodzi o wdrażanie ERTMS dane w systemie TENtec są obecnie dostępne tylko w odniesieniu do sekcji korytarzy sieci bazowej. Jeżeli chodzi o śródlądowe drogi wodne, to parametry, dla których dostępne są obecnie dane, umożliwiają obliczenie wartości tylko niektórych wskaźników (np. obecnie brak jest dostępnych danych do obliczenia kluczowego wskaźnika skuteczności działania takiego jak dopuszczalny prześwit pod mostami). Ponadto dostępność i jakość informacji na temat portów i terminali towarowych utrzymuje się obecnie na stosunkowo niskim poziomie, więc zgłoszone wyniki należy traktować jedynie jako orientacyjne.

W celu jakości danych i ilości danych wprowadzanych do systemu TENtec w 2015 r. i 2016 r. przeprowadzono specjalne badania na temat gromadzenia danych, których wyniki będą dostępne w 2017 i 2018 r. Co więcej badania dotyczące autostrad morskich i wdrożenia ERTMS obejmują elementy dotyczące gromadzenia danych, co łącznie prowadzi do kompleksowego objęcia wszystkich rodzajów transportu.

Gdy tylko wzrośnie ilość danych wprowadzanych do systemu TENtec, obliczenie zestawu wskaźników skuteczności działania umożliwi zmierzenie postępu technicznego wdrożenia sieci TEN-T w kompleksowy i rzetelny sposób.

W niniejszym sprawozdaniu z postępu prac przedstawiono tylko tę część kluczowych wskaźników skuteczności działania, której obliczenie było możliwe w oparciu o dane obecnie dostępne w systemie TENtec. Ponadto należy podkreślić, że uwzględniono pełne zbiory zakodowanych obecnie danych w ramach różnych badań dotyczących systemu TENtec bez względu na to, czy państwa członkowskie potwierdziły dane czy jeszcze nie. Oznacza to, że brakujące dane dotyczące niektórych odcinków i elementów infrastruktury lub dane niepotwierdzone mogą mieć wpływ na wiarygodność ostatecznego wyniku.

3.2. Techniczne wdrażanie sieci TEN-T z perspektywy kluczowych wskaźników efektywności

W oparciu o dane z systemu informacji TENtec obecny stan wdrażania infrastruktury transportowej TEN-T pod względem zgodności z wymogami rozporządzenia w sprawie TEN-T osiągnął poziom 75 % i 100 % w przypadku połowy obecnie dostępnych wskaźników, natomiast w przypadku drugiej połowy utrzymuje się poniżej 75 %.

Koleje

Jeżeli chodzi o koleje, obecnie dostępne dane wskazują, że standardowa szerokość toru, wynosząca 1 435 mm, występuje w przypadku 77 % bazowej sieci kolejowej i 76 % kompleksowej sieci kolejowej. Pod względem elektryfikacji, około 81 % sieci TEN-T (81,3 % w przypadku sieci bazowej, 80,6 % w przypadku sieci kompleksowej) spełnia wymogi TEN-T. Pod koniec 2015 r. ERTMS działał tylko w przypadku 9,5 % odcinków korytarzy sieci bazowej (informacje dotyczące innych odcinków nie są jeszcze dostępne), co sugeruje oczywistą potrzebę zwiększenia inwestycji. Zgodnie z niedawno przyjętym europejskim planem wdrożenia ERTMS, wydaje się, że w zakresie sieci bazowej dokonuje się średnio większych postępów niż w zakresie sieci kompleksowej, co można poczytać za pozytywny przejaw efektywnego nadawania priorytetu inwestycjom. W nowym europejskim planie wdrożenia faktycznie ustalono cele do osiągnięcia do 2023 r. i do tego czasu musi zostać wyposażone około 30–40 % korytarzy sieci bazowej. W 2023 r. europejski plan wdrożenia ERTMS zostanie ponownie zaktualizowany z określeniem dokładnych terminów wdrażania dla pozostałej części korytarzy sieci bazowej w latach 2024–2030.

Drogi

Głównym wskaźnikiem obliczonym dla dróg jest całkowita liczba kilometrów dróg spełniających wymagania stawiane autostradom/drogom ekspresowym. Wyniki pokazują, że 74,5 % sieci bazowej jest obecnie zgodne ze standardami, natomiast jedynie 58,1 % dróg wchodzących w skład sieci kompleksowej spełnia wymogi. Obecnie w systemie TENtec brak jest informacji na temat dostępności czystych paliw, ponieważ dostępność danych jest ograniczona i nie ma wspólnego podejścia wszystkich państw członkowskich i podmiotów. W ramach dyrektywy 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych Komisja analizuje obecnie krajowe ramy polityki w odniesieniu do rozwoju rynku paliw alternatywnych oraz ich infrastruktury. Komisja sfinansowała ponadto badanie „Czysta energia we wdrażaniu infrastruktury transportowej”, którego wyniki przedstawiono niedawno. Oczekuje się, że w drugim sprawozdaniu z postępu prac pojawi się więcej szczegółowych informacji.

Porty i śródlądowe drogi wodne

Jeśli chodzi o sieć bazową śródlądowych dróg wodnych, aż 95 % jest obecnie zgodne z wymogami EKMT dla dróg wodnych klasy IV, 79,6 % wykazuje zgodność w odniesieniu do wdrażania RIS, a 68 % wykazuje zgodność pod względem dopuszczalnego zanurzenia wynoszącego 2,5 m.

Jeżeli chodzi o porty morskie, wskaźnik połączenia z siecią kolejową wykazuje pełną zgodność z wymogami TEN-T. Wskaźnik ten zostanie jednak udoskonalony, tak by obejmował również konieczność wprowadzania ulepszeń w celu zwiększenia zdolności w zakresie przewozu towarów. Odsetek połączeń ze śródlądowymi drogami wodnymi klasy IV EKMT wynosi 46 % w przypadku sieci bazowej i 9 % w przypadku sieci kompleksowej. W przypadku danych dotyczących śródlądowych dróg wodnych i portów należy jednak zachować ostrożność, ponieważ informacje zawarte w bazie danych systemu TENtec nie zostały jeszcze potwierdzone przez państwa członkowskie lub są niedostępne. W drugim przypadku dane liczbowe dla tych kluczowych wskaźników efektywności oparto na wynikach badania wykonanego na podstawie art. 49 ust. 3.

Porty lotnicze

Jeżeli chodzi o porty lotnicze rozporządzenie (UE) 1315/2013 stanowi, że tylko bazowe porty lotnicze oznaczone gwiazdką w załączniku II do rozporządzenia (tj. 38 portów lotniczych) objęte są obowiązkiem wynikającym z art. 41 ust. 3, tj. zostaną do 2050 r. połączone z infrastrukturą transportu kolejowego i drogowego transeuropejskiej sieci transportowej (chyba że ograniczenia fizyczne uniemożliwiają takie połączenie) oraz, w miarę możliwości, zintegrowane z siecią kolei dużych prędkości, z uwzględnieniem potencjalnego ruchu. W 2015 r. 23 z 38 objętych tym obowiązkiem bazowych portów lotniczych (60,5 %) posiada już połączenie z siecią kolejową. Dane te oparto na wysoce wiarygodnych danych, przy czym odsetek wprowadzonych dla tego wskaźnika danych wyniósł 100%.

3.3. Aktualizacja techniczna definicji sieci TEN-T

Komisja Europejska zapewnia ściśle monitorowanie technicznych parametrów elementów infrastruktury sieci TEN-T. W art. 49 ust. 4 rozporządzenia TEN-T faktycznie przewidziano możliwość przyjęcia aktów delegowanych, aby dostosować załączniki I i II w celu uwzględnienia ewentualnych zmian wynikających z progów ilościowych wyznaczających elementy infrastruktury sieci kompleksowej.

Komisja zapoczątkowała proces aktualizacji na posiedzeniu komisji TEN-T, które odbyło się dnia 30 września 2015 r., oraz konsultowała się z ekspertami właściwych organów państw członkowskich w obecności ekspertów Parlamentu Europejskiego na posiedzeniach w dniach 9 grudnia 2015 r., 16 marca i 28 września 2016 r. Doprowadziło to do przyjęcia w dniu 7 grudnia 2016 r. aktu delegowanego, który ma wejść w życie po dwumiesięcznym okresie kontroli przez Parlament Europejski i Radę.

Dostosowanie wykazów i map dla potrzeb tego aktu delegowanego oparto na ilościowych progach określonych w art. 14, 20, 24 i 27 rozporządzenia TEN-T. Opierały się one na najnowszych dostępnych statystykach Eurostatu oraz na przekazanych przez państwa członkowskie i inne odpowiednie źródła informacjach dotyczących dokonanych postępów w realizacji sieci. W wyniku tych działań przedstawiono 250 wniosków w sprawie zmian, z których 235 przyjęto i włączono zgodnie z przepisami zawartymi w art. 49 ust. 4 rozporządzenia.

W wyniku tych dostosowań na podstawie art. 49 ust. 4 lit. a) włączono takie węzły, jak porty śródlądowe, porty morskie, terminale kolejowo-drogowe, platformy logistyczne i porty lotnicze. Doprowadziły one również do wprowadzenia zmian w sieci kolejowej, drogowej i śródlądowych dróg wodnych w oparciu o informacje przekazane przez państwa członkowskie, tak aby odzwierciedlić postępy, których dokonano w zakresie realizacji sieci na podstawie art. 49 ust. 4 lit. c). Dostosowania te nie objęły jednak elementów usuniętych zgodnie z art. 49 ust. 4 lit. b), ponieważ ocena ta byłaby odpowiednia tylko w przypadku przeprowadzenia jej po upływie sześciu lat od przyjęcia rozporządzenia. Zastosowanie progów wykluczających faktycznie pokazałoby przypadki, w których pewne elementy infrastruktury znalazłyby się poniżej początkowo zastosowanych progów i nowego progu włączenia. Na tym etapie przy aktualizacji nie wzięto zatem tych elementów pod uwagę.

4. STATUS WDROŻENIA TEN-T: POSTĘP W INWESTYCJACH WSPIERANYCH PRZY POMOCY WSPÓŁFINANSOWANIA Z UE

4.1. Wykorzystanie pomocy finansowej w 2014 i 2015 r.

W latach 2014–2015 całkowity koszt inwestycji zrealizowanych przez instytucje UE z ich źródeł finansowania (np. TEN-T/instrument „Łącząc Europę”, EFRR/Fundusz Spójności, kredyty EBI) na rzecz infrastruktury sieci bazowej i kompleksowej wyniósł we wszystkich 28 państwach członkowskich **30,67 mld EUR**. Ta ogólna kwota inwestycji UE obejmuje jedynie inwestycje powiązane z projektami związanymi z prowadzeniem robót oraz z mieszаныmi projektami związanymi z prowadzeniem robót i badań. Dodatkowo, w 2014 i 2015 r. na podstawie umów o udzielenie dotacji na projekty w zakresie badań przyznano około 1,1 mld EUR pomocy finansowej UE. Z tej kwoty około 931,5 mln EUR przyznano w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – Transport, a 160,1 mln EUR w ramach programu TEN-T. Ponadto, 512,9 mln EUR przyznano w 2014 i 2015 r. na projekty badań w zakresie transportu w ramach inicjatywy Horyzont 2020.

Instrument „Łącząc Europę”

Jeżeli chodzi o wydatki na poprzedni program TEN-T i obecny instrument „Łącząc Europę”, kwota dotacji wynosi 7 % łącznej kwoty inwestycji UE w infrastrukturę TEN-T. Mimo że wydatki na instrument „Łącząc Europę”/TEN-T w okresie sprawozdawczym wyniosły zaledwie 2,1 mld EUR¹⁹, warto zauważyć, że przewiduje się wydatek około 12,7 mld EUR na 263 projekty wybrane w ramach pierwszego zaproszenia do składania wniosków w 2014 r., oraz dodatkowo 6,6 mld EUR na 189 projektów wybranych w ramach drugiego zaproszenia do składania wniosków w 2015 r. (formalnie przyznanych w 2016 r.). Komisja wsparła ponadto (za pośrednictwem budżetu instrumentu „Łącząc Europę”) działania programu wsparcia koncentrujące się na przygotowywaniu projektów, zwiększaniu zdolności krajowych administracji i wspieraniu ustanawiania korytarzy sieci bazowej. Można więc przewidzieć, że udział instrumentu „Łącząc Europę” w łącznych wydatkach UE na sieć TEN-T znacznie wzrośnie w następnych latach, gdy więcej projektów wejdzie w fazę wdrażania.

EFSI

Niemal połowa unijnej pomocy na wdrażanie w latach 2014-2015 pochodzi z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz z Funduszu Spójności, które wspólnie odpowiadają za 48 % (co równa się kwocie 14,8 mld EUR) wszystkich wspieranych przez UE inwestycji TEN-T. W zgłoszeniu części Funduszu Spójności nie bierze się pod uwagę części środków przydzielonych z Funduszu Spójności przekazanej na wsparcie projektów dotyczących transportu w zakresie sieci bazowej prowadzonych w ramach instrumentu „Łącząc Europę”²⁰.

¹⁹ W okresie sprawozdawczym na wsparcie łącznie 298 projektów przeznaczono 2,1 mld EUR z budżetu instrumentu „Łącząc Europę”/TEN-T.

²⁰ W związku z tym, w celu zwiększenia możliwości realizacji projektów transportowych - szczególnie o charakterze transgranicznym - o dużej europejskiej wartości dodanej, część środków z Funduszu Spójności (11 305 500 000 EUR) powinna zostać przekazana na finansowanie projektów transportowych związanych z transportową siecią bazową lub projektów transportowych związanych z priorytetami horyzontalnymi w państwach członkowskich kwalifikujących się do finansowania z Funduszu Spójności w ramach instrumentu „Łącząc Europę”.

Należy zauważyć, że udział budżetu wyżej wymienionych europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych podany jest w przybliżeniu, ponieważ dokładne dane dotyczące faktycznych wydatków w odniesieniu do TEN-T w 2015 r. nie były dostępne na poziomie UE w czasie przygotowywania niniejszego sprawozdania.

Należy zauważyć, że poza faktycznymi wydatkami zobowiązania europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych wobec projektów powiązanych z TEN-T podjęte w ramach okresu programowania 2014–2020 oszacowano na około 8 mld EUR w latach 2014 i 2015.

EBI i EFIS

Zgłoszona wysokość pożyczek EBI podpisanych w 2014 i 2015 r., dzięki którym w okresie sprawozdawczym wsparto 69 działań transportowych w ramach sieci TEN-T, wynosi 13,7 mld EUR.

Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS) uruchomiono w listopadzie 2014 r. Lata 2014–2015 poświęcono głównie na ustanawianie nowych instrumentów oraz licznych inicjatyw i środków przewidzianych w trzech filarach planu inwestycyjnego dla Europy.

Uruchomione środki krajowe

Należy zauważyć, że unijne współfinansowanie projektów w zakresie infrastruktury transportowej na poziomie 20 % i 85 % wymaga istnienia dodatkowych funduszy, często zapewnianych w ramach finansowania krajowego państw członkowskich. W związku z tym w celu skorzystania z funduszy unijnych państwa członkowskie przeznaczają znaczne krajowe zasoby budżetowe na projekty wspierające priorytety UE. W 2014 i 2015 r. ponad 2,1 mld EUR zainwestowane z budżetu instrumentu „Łącząc Europę”/TEN-T było współfinansowanie z ponad 6 mld EUR inwestycji z innych źródeł, głównie z budżetów krajowych państw członkowskich.

4.2. Wzmacnianie ram strategicznych inwestycji w transport

Pod koniec 2013 r., gdy zmienione wytyczne dotyczące sieci TEN-T zostały przyjęte Parlament Europejski i Radę, uzgodniono nowy plan działania na rzecz rozwoju sieci szkieletowej unijnego systemu transportowego. Podjęto zobowiązanie dotyczące rozwoju infrastruktury transportowej, którego praktyczna realizacja zajmie dekadę, będzie wymagała inwestycji o szacowanej wartości 1,5 biliona EUR i zaangażuje dużą liczbę prywatnych i publicznych zainteresowanych stron. Zobowiązanie o takim zakresie, złożoności i wysokości kosztów wymaga solidnej podstawy dla podejmowania decyzji politycznych i inwestycyjnych.

W latach 2014–2015 poczyniono znaczne wysiłki mające na celu wzmocnienie ram strategicznych projektów transportowych, które wykraczają poza przepisy rozporządzenia dotyczącego TEN-T, zwiększając tym samym bezpieczeństwo planowania w odniesieniu do inwestorów.

Na podstawie wniosku złożonego przez koordynatorów europejskich państwa członkowskie uzgodniły szczegółowe plany prac dla dziewięciu korytarzy sieci bazowej. Europejski plan

wdrożenia ERTMS przyjęto w grudniu 2016 r. i koordynator europejski przedstawił szczegółowy plan wykonania dotyczący autostrad morskich²¹.

Znaczną część budżetu instrumentu „Łącząc Europę” przeznaczono na projekty infrastruktury transportowej sieci TEN-T, zapewniając w szczególności wsparcie finansowe dla sieci bazowej oraz projektów horyzontalnych i działań określonych w części I załącznika do rozporządzenia ustanawiającego instrument „Łącząc Europę”. W celu koncentracji działań w tym względzie priorytetowe znaczenie nadaje się projektom będącym przedmiotem wspólnego zainteresowania określonym w rozporządzeniu w sprawie TEN-T.

Analogicznie wsparcie w ramach Funduszu Spójności i EFRR przyznaje się sieci TEN-T i innego rodzaju infrastrukturze transportowej, którą zidentyfikowano jako priorytet w odniesieniu do rozwoju sieci TEN-T lub danego państwa członkowskiego i regionu.

W latach 2014–2015 poczyniono znaczne wysiłki mające na celu zakończenie programowania na lata 2014–2020: w nadchodzących latach Fundusz Spójności i EFRR w dalszym ciągu będą zapewniać wymierne wsparcie na rzecz rozwoju sieci TEN-T (około 34 mld EUR), w szczególności w mniej rozwiniętych państwach członkowskich i regionach, w których nadal konieczne są znaczne wysiłki, aby zamknąć brakujące połączenia i wyeliminować wąskie gardła sieci transportowych. Dodatkowo z środki europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych będą zapewniać wsparcie na potrzeby krajowych, regionalnych i lokalnych projektów infrastruktury transportowej nieobjętych siecią TEN-T oraz na potrzeby realizacji zamówień na tabor.

Ma to istotne znaczenie dla budowy jednolitego systemu transportu „od drzwi do drzwi”, który spełnia potrzeby w zakresie transportu długodystansowego i transgranicznego oraz mobilności o zasięgu lokalnym. We wszystkich państwach członkowskich polityka spójności będzie stanowić wsparcie dla przejścia do multimodalnego, inteligentnego i bardziej zrównoważonego systemu transportu.

Ponadto, jak określono w warunkach wstępnych otrzymania wsparcia finansowego z Funduszu Spójności i EFRR w ramach celu tematycznego nr 7 (zrównoważony transport), w 20 państwach członkowskich opracowano kompleksowe plany dotyczące transportu krajowego i regionalnego, w tym szereg szczegółowo przygotowanych projektów i środki mające na celu wzmocnienie zdolności administracji i beneficjentów.

Opracowanie tych kompleksowych planów dotyczących transportu stanowiło istotny krok naprzód: określono w nich szczegóły dalszego rozwoju sieci TEN-T w 20 państwach członkowskich i licznych regionach Unii (w których Fundusz Spójności/EFRR oferują dofinansowanie). Ponadto stanowią one podstawę zrównoważonego i uzupełniającego rozwoju nienależącej do sieci TEN-T infrastruktury na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym. Jest to istotny krok w kierunku zapewnienia, aby rozwój sieci TEN-T nie przebiegał w izolacji, ale stanowił część ogólnego działania mającego na celu opracowanie jednolitego systemu „od drzwi do drzwi”, który zapewnia transport długodystansowy i transgraniczny oraz mobilność o zasięgu lokalnym.

W tym kontekście należy również zauważyć, że w 2013 r. Komisja przedstawiła nową koncepcję rozwoju planów zrównoważonej mobilności miejskiej. W okresie programowania

²¹ <http://ec.europa.eu/transport/node/4876>

na lata 2014–2020 wiele unijnych obszarów miejskich będzie czerpać korzyści ze wsparcia przydzielonego w ramach Funduszu Spójności i EFRR na rozwój i wdrożenie takich planów. Na wsparcie infrastruktury i promocji czystego transportu miejskiego przewidziano około 12,5 mld EUR, a na systemy inteligentnego transportu i ekologiczne i bezpieczne sposoby przemieszczania się przewidziano dodatkowe 3,5 mld EUR. Przedmiotowe inwestycje przyczynią się do zwiększenia przepustowości węzłów miejskich, zmniejszenia zagęszczenia ruchu i wyeliminowania wąskich gardeł sieci TEN-T oraz poprawy jakości sieci połączeń „ostatniej mili”.

4.3. Pozyskiwanie kapitału prywatnego na rzecz wdrażania sieci TEN-T

Pomimo wysokiego poziomu wkładu finansowego UE w infrastrukturę transportową sieci TEN-T, przed państwami członkowskimi nadal stoją zasadnicze wyzwania w zakresie finansowania. Rozwój trwałych i wystarczających źródeł finansowania (zarówno publicznych, jak i prywatnych) ma kluczowe znaczenie dla rozwiązania problemu deficytu obecnie dostępnych źródeł.

Chociaż wsparcie w ramach Funduszu Spójności, EFRR i instrumentu „Łącząc Europę” ma konkretny wymiar (około 60 mld EUR na inwestycje TEN-T w latach 2014–2020), jest ono stosunkowo skromne w porównaniu z potrzebami inwestycyjnymi zidentyfikowanymi w ramach sieci bazowej i kompleksowej. W związku z tym zapewnienie największego wpływu funduszy unijnych wymaga skoordynowanego i ukierunkowanego wykorzystania dotacji i instrumentów finansowych w obszarach, w których mogą one stymulować inwestycje sektora prywatnego.

Ze względu na warunki wstępne dotyczące transportu wprowadzone zostały skuteczne ramowe warunki dotyczące inwestycji europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych w sektorze transportu (kompleksowe plany dotyczące transportu krajowego lub regionalnego i wystarczające zdolności administracyjne). Zapewnia to wsparcie w odniesieniu do planowania inwestycji transportowych, zarówno publicznych, jak i prywatnych. Opracowany w kontekście tego działania szereg realnych i szczegółowo przygotowanych projektów wspieranych w ramach Funduszu Spójności/EFRR zapewnia podstawę koordynacji, synergii i komplementarności instrumentu „Łącząc Europę” i EFIS.

Prywatne finansowanie często opiera się na mechanizmach partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP). Fundusze unijne (takie jak instrument „Łącząc Europę”) można wykorzystać do celów poprawy profilu ryzyka i wzmocnienia ustaleń umownych PPP, tym samym zwiększając ich zbywalność. Umożliwia to promotorom kwalifikujących się projektów infrastruktury pozyskiwać dodatkowe finansowanie prywatne od inwestorów instytucjonalnych, takich jak zakłady ubezpieczeń i fundusze emerytalne. Europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne można wykorzystać na potrzeby wsparcia projektów strategicznej infrastruktury, które przyciągają inne zasoby finansowe, czy to w postaci publicznych i prywatnych środków współfinansowania, finansowania realizowanego przez EBI lub, od niedawna, finansowania ze zdolnością do ponoszenia ryzyka EFIS²².

W celu wzmocnienia – tam, gdzie jest to możliwe – efektu mnożnikowego zasobów unijnych (Fundusz Spójności, EFRR, instrument „Łącząc Europę”) na inne źródła finansowania

²² Finansowanie udzielane przez EBI przy wsparciu EFIS może jednak nie być uznane za współfinansowanie krajowe.

Komisja wykorzystuje innowacyjne rozwiązania finansowe, które można rozwinąć przekształcając w wiele instrumentów wsparcia różnego rodzaju, na przykład za pośrednictwem instrumentów podziału ryzyka stosowanych wspólnie z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym. Takie instrumenty mogą uruchamiać nakłady inwestycyjne w wysokości od sześciu (inwestycje kapitałowe) do piętnastu razy (instrumenty podziału ryzyka, taki jak obligacje projektowe) większej niż składnik dotacyjny. Zaproponowane przez Komisję innowacyjne rozwiązania finansowe opierają się na doświadczeniu z poprzednimi instrumentami, w szczególności z funduszem Marguerite i instrumentem gwarancji kredytowych dla projektów TEN-T (LGTT).

Najbardziej znaczącym przykładem takiego instrumentu jest etap pilotażowy inicjatywy w zakresie obligacji projektowych (PBI), który przeprowadzono w ramach programu „Łącząc Europę” w trzech sektorach: transportu, energii i ICT. Mechanizm ten pozwala na pozyskanie dodatkowego finansowania, co umożliwia promotorowi projektu lub potencjalnemu beneficjentowi pozyskanie środków na finansowanie zadłużenia na rynkach kapitałowych (w formie obligacji), aby finansować paneuropejskie projekty infrastrukturalne o wysokiej europejskiej wartości dodanej.

W latach 2014–2015 takie wsparcie za pomocą mechanizmu PBI przyjęto na potrzeby rozbudowy autostrady A7 w Niemczech²³, budowę nowej autostrady A11 w Belgii²⁴, i rozbudowę portu w Calais we Francji. Ta ostatnia inwestycja stanowi również pierwszy przykład połączonego zastosowania innowacyjnych instrumentów finansowych (PBI) i dotacji w ramach instrumentu „Łącząc Europę”²⁵.

Instrument dłużny w ramach instrumentu „Łącząc Europę” w Europejskim Banku Inwestycyjnym, który zaczął funkcjonować w lipcu 2015 r., ma na celu wspieranie projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, w ramach których instrument może ułatwić dostęp do kapitału obcego pochodzącego od komercyjnych instytucji kredytujących, inwestorów instytucjonalnych lub z pożyczek uprzywilejowanych udzielonych przez Europejski Bank Inwestycyjny.

Komisja podejmuje dalsze działania w celu zapewnienia skutecznego wykorzystania synergii między funduszami unijnymi a wsparciem udzielanym przez Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS), aby pozyskać finansowanie prywatne na cele strategicznych inwestycji transportowych na obszarze UE. Komisja opublikowała już praktyczne wytyczne²⁶ dotyczące łączenia i wykorzystywania w sposób komplementarny europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych i EFIS oraz dalej upraszcza ogólne ramy, aby zapewnić taką dywersyfikację źródeł finansowania. W 2015 r. podpisano cztery projekty transportowe EFIS, a kolejne trzy zatwierdzono, uzyskując pożyczki unijne o łącznej wartości przekraczającej 1,5 mld EUR²⁷.

²³ <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2014/2014-182-a7-extension-first-financing-operation-in-germany-with-eu-project-bonds.htm>

²⁴ <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2014/2014-066-eib-backs-a11-belgian-motorway-link.htm>

²⁵ Aby obniżyć koszt zadłużenia, a tym samym ograniczyć potrzebę wsparcia publicznego, wykorzystano obligację projektową, natomiast dotacje w ramach instrumentu „Łącząc Europę” wykorzystano do pokrycia pozostałych kosztów kwalifikowalnych poniesionych z tytułu działalności o wysokiej europejskiej wartości dodanej.

²⁶ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/thefunds/fin_inst/pdf/efsi_esif_compl_en.pdf

²⁷ <http://www.eib.org/efsi/efsi-projects/?c=&se=5>

Przykładem połączenia zasobów z dotacji w ramach instrumentu „Łącząc Europę” z zasobami udostępnianymi w ramach EFIS jest projekt „Dostępność infrastruktury portowej” w Hiszpanii. Gwarancja EFIS umożliwiła EBI i ICO (krajowemu bankowi prorozwojowemu) udzielanie wsparcia w postaci kredytów na potrzeby szeregu projektów mających poprawić dostępność portów w Hiszpanii w celu połączenia 13 uprzednio ustalonych portów transeuropejskiej sieci transportowej w latach 2015–2020. Całkowita kwota inwestycji (w odniesieniu do części projektu objętej EFIS) wynosi 425 milionów EUR. Te udzielone przez EBI i ICO kredyty uzupełniono dofinansowaniem niektórych z tych projektów w ramach instrumentu „Łącząc Europę”²⁸.

Komisja opracowuje innowacyjny mechanizm łączenia pożyczek i dotacji, tj. mechanizm łączenia dotacji otrzymanych w ramach programu „Łącząc Europę” z instrumentami dostępnymi w ramach Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych i finansowania prywatnego. Komisja opublikowała program prac i zaproszenie do składania wniosków w dniu 8 lutego 2017 r., aby połączyć 1 mld dotacji uzyskanych w ramach instrumentu „Łącząc Europę” z finansowaniem w ramach EFIS lub innymi źródłami kapitału prywatnego.

5. DEFINICJA STRATEGII SPRAWOZDAWCZOŚCI

W niniejszym pierwszym sprawozdaniu z postępu prac należy również zaproponować mechanizmy monitorowania i sprawozdawczości, umożliwiając Komisji dopełnienie jej obowiązków sprawozdawczych, jak określono w art. 49 ust. 3 rozporządzenia w sprawie TEN-T. Oznacza to w szczególności umocnienie strategii stosowanej na potrzeby sprawozdawczości państw członkowskich, o której mowa w art. 49 ust. 1 i 2 wytycznych w sprawie TEN-T. W celu ustanowienia rzetelnych i spójnych mechanizmów monitorowania i sprawozdawczości przedmiotowa strategia uwzględnia wszystkie dostępne źródła informacji i danych oraz jest spójna z zastosowaniem rozporządzenia w sprawie TEN-T zgodnie z jego celami i priorytetami.

Niedociągnięcia zidentyfikowane w obecnym sprawozdaniu wskazują, że istnieje potrzeba dalszej poprawy jakości informacji i metodyki stosowanej do pozyskiwania i przetwarzania danych na poziomie unijnym. Aby zagwarantować niezbędną harmonizację danych, w ramach swojej strategii sprawozdawczości Komisja będzie w przyszłości stosować wspólny wstępnie wypełniony szablon do zbierania danych dotyczących unijnych źródeł finansowych. Powinno to umożliwić stworzenie wspólnej i zharmonizowanej bazy danych, w której będą gromadzone wszystkie istotne informacje dotyczące projektów TEN-T finansowanych ze środków UE, przekazywane przez odpowiednie organy państw członkowskich. W tym kontekście należy zauważyć, że Eurostat nie zbiera danych dotyczących wydatków na infrastrukturę transportową, a w szczególności wydatków na sieć TEN-T, ponieważ nie przewidziano tego w odpowiedniej podstawie prawnej.

Ponadto mechanizm sprawozdawczości powinien umożliwić Komisji wskazanie, w jaki sposób różne nakłady (np. fundusze unijne, finansowanie przez EBI, prywatne fundusze stosujące dźwignię finansową) umożliwiają realizację produktów (np. wybudowanej infrastruktury, zrealizowanego inteligentnego systemu transportowego) i ostatecznie przyczyniają się do mierzenia wyników (np. efektywności transportu, zdolności przewozowej pasażerów/towarów, bezpieczeństwa, obniżenia emisyjności) i szacowanych oddziaływań

²⁸ <http://www.eib.org/projects/pipelines/pipeline/20150115>

(np. wzrostu gospodarczego, miejsc pracy). Analiza ta opierałaby się na ocenie dokonanej w kontekście planów pracy dotyczących CNC.

Inną istotną przeszkodą w rozwoju sieci TEN-T jest brak wspólnego źródła wiarygodnych informacji na temat obecnego stanu sieci, jej zmian oraz bieżących projektów i inwestycji. Wymóg ten należy zrealizować za pośrednictwem systemu informacji TENtec. TENtec stanowi już zharmonizowany system informacji dotyczących infrastruktury transportowej oparty na silnej podstawie prawnej²⁹.

Wraz z rozwojem systemu TEN-T dzięki wdrażaniu sieci bazowej i kompleksowej konieczne jest zapewnienie dostępności i kompletności informacji w drodze terminowego kodowania wysokiej jakości danych w systemie TENtec. Zidentyfikowana w niniejszym sprawozdaniu ogólna potrzeba dotyczy w szczególności zwiększeniu ilości danych wprowadzanych do systemu. Należy wzbogacić treść informacji oraz zwiększyć ich dokładność, kompletność i spójność we współpracy z państwami członkowskimi oraz w obrębie zainteresowanych unijnych instytucji i organów.

Badania zlecone przez Komisję mają na celu zapewnienie dostępności w systemie TENtec wysokiej jakości zbiorów danych o wystarczającym zakresie na temat stanu realizacji infrastruktury sieci TEN-T. Prowadzone gromadzenie danych na potrzeby systemu TENtec ma obecnie na celu ocenę i weryfikację danych istniejących w systemie TENtec pod względem jakości i spójności. Badania są również dostosowane do wstępnie określonego planu gromadzenia danych, aby zidentyfikować wszystkie odpowiednie źródła danych w odniesieniu do każdego kraju i parametru technicznego. Dane zbiera się według geograficznych sekcji sieci i węzłów, co zapewnia wysoki poziom szczegółowości. Pierwszy etap procesu gromadzenia danych dobiega końca i umożliwi państwom członkowskim potwierdzenie nowo zakodowanych danych. Badania zostaną zakończone pod koniec 2017 r., a ich wynikiem będzie aktualizacja danych zgromadzonych w systemie TENtec z lat 2014–2015. W następnym sprawozdaniu z postępu prac wskaźniki parametrów technicznych zostaną obliczone ponownie, ponieważ oczekuje się wyższej jakości danych.

W perspektywie długoterminowej zasadnicze znaczenie ma konieczność regularnego corocznego uzupełniania informacji dotyczących infrastruktury sieci TEN-T przez państwa członkowskie. Badania systemu TENtec zapewnią Komisji dokumentację źródeł danych i metodyki stosowanej do identyfikacji każdego parametru, co pozwoli na łatwą aktualizację bazy danych. W przyszłości powinno to ułatwić państwom członkowskim kodowanie wymaganych informacji. Ponadto z obecnego procesu sprawozdawczości wynika, że należy opracować system automatycznego przesyłania sprawozdań.

Dopóki dane techniczne w systemie TENtec są niekompletne, wszystkie sekcje i elementy infrastruktury, które nie zostały zaktualizowane w systemie, należy uważać za niespełniające wymogów sieci TEN-T. Pozwoliłoby to wyeliminować przypadki, w których wskaźnik wskazuje pełną zgodność ze standardami sieci TEN-T na skutek małej liczby wprowadzonych danych w odniesieniu do danego elementu infrastruktury.

Ustalenie jasnych ram czasowych może również pozytywnie wpłynąć na przedkładanie przyszłych dwuletnich sprawozdań z postępu prac nad wdrażaniem sieci TEN-T. Zbieranie,

²⁹ W art. 49 rozporządzenia w sprawie TEN-T nr 1315/2013 ustanowiono wymóg przesyłania przez państwa członkowskie rocznych danych do systemu TENtec oraz zapewnienia przez Komisję łatwego dostępu do systemu TENtec.

przetwarzanie i analiza danych finansowych i technicznych z 2-letniego okresu wdrażania sieci TEN-T wymaga długiego czasu i znaczących zasobów. Duża część informacji finansowych jest dostępna na koniec drugiego lub trzeciego roku od momentu przydziału funduszy. Podobnie często opóźnia się przedkładanie sprawozdań dotyczących danych technicznych nowo powstałej lub zmodernizowanej infrastruktury, a same sprawozdania mogą zawierać niekompletne lub błędne informacje. Aby zatem dostarczyć wiarygodną, porównawczą i całościową analizę (porównanie z poprzednimi okresami sprawozdawczymi) dwuletnich postępów prac nad wdrażaniem sieci TEN-T, Komisja dąży do zastosowania zasady „n+2”, która ma umożliwić publikowanie sprawozdań na temat postępów po upływie dwóch lat od zakończenia każdego okresu sprawozdawczego.

Wreszcie ocena istniejących danych systemu TENtec umożliwiła Komisji opracowanie kilku pierwszych pomysłów na poprawę i dalszy rozwój metodyki analizy danych zgromadzonych w systemie TENtec. W kontekście prowadzonych badań CNC Komisja obecnie analizuje wpływ infrastruktury sieci TEN-T nie tylko na środowisko i zmianę klimatu, ale także na wzrost gospodarczy i miejsca pracy. Dodatkowo zostanie wykonane badanie dotyczące ogólnego wpływu na wzrost gospodarczy i miejsca pracy, które można by utworzyć dzięki realizacji sieci bazowej. Analiza ta doprowadzi do powstania definicji nowych kluczowych wskaźników efektywności projektów, które można by dodać do istniejących wymogów technicznych w przyszłych sprawozdaniach z postępu prac. Należy to zbadać dokładniej w następnym sprawozdaniu z postępu prac, kiedy ilość danych gromadzonych w systemie TENtec i ich jakość będą znacznie wyższe.

6. PODSUMOWANIE

Ostatnim elementem sprawozdania z postępu prac nad wdrażaniem sieci TEN-T jest wymagane w art. 49 ust. 3 rozporządzenia w sprawie TEN-T przeprowadzenie przez Komisję analizy rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. W związku z tym w ostatnim rozdziale porównuje się poziom inwestycji we wdrażanie projektów, który przedstawiono w rozdziale 4, ze stanem technicznego wdrożenia opisanym w rozdziale 3, aby przedstawić ocenę ogólnych postępów w kierunku rozwoju sieci TEN-T na przestrzeni lat 2014–2015. Dzięki ocenie realizacji sieci i wyciągnięciu wniosków dotyczących poziomów inwestycji i produktów uzyskanych pod względem zgodności infrastruktury, analiza zapewnia wnioski w odniesieniu do sieci bazowej i kompleksowej.

Jeżeli unijna pomoc finansowa na rozwój sieci TEN-T zostanie rozdzielona według udziału modalnego, to największe nakłady inwestycyjne odnotowano na rzecz kolei, na którą wykorzystano aż 51,5 % ogółu wydatków w latach 2014–2015. Udział inwestycji w infrastrukturę drogową osiągnął 30,6 % ogółu wydatków, a w dalszej kolejności 9,2 % przypadało na porty i autostrady morskie, 5,5 % na porty lotnicze (w tym na SESAR), 2,1 % na infrastrukturę multimodalną i 1,1 % na śródlądowe drogi wodne.

Najwyższy poziom inwestycji odnotowany dla kolei (51,1 % ogółu inwestycji) jest zgodny z niższymi poziomami zgodności w przypadku połowy wskaźników odnoszących się do kolei (poniżej 75 % dla ERTMS, nacisku osi i długości pociągu) oraz z ogólnymi celem polityki TEN-T, jakim jest wsparcie niskoemisyjnych, zrównoważonych rodzajów transportu. Dodatkowo świadczy o tym wsparcie udzielone w ramach sieci TEN-T i instrumentu „Łącząc Europę”, w przypadku którego ogólne wsparcie na rzecz projektów kolejowych w latach 2014–2015 było ponad dwukrotnie wyższe od łącznej kwoty finansowania udzielonego na rzecz wszystkich innych rodzajów transportu (70 % ogółu wydatków TEN-T/instrumentu „Łącząc Europę”).

W odniesieniu do dróg wskaźniki technicznej zgodności są na poziomie jedynie 75 % w przypadku sieci bazowej i 58 % w przypadku sieci kompleksowej. W stosunku do tych poziomów poziom inwestycji jest stosunkowo wysoki – równy 30,6 % ogółu wydatków. Średnio wyższy poziom inwestycji w infrastrukturę drogową odnotowano w państwach członkowskich objętych Funduszem Spójności, jak dowodzi tego stosunkowo duży wkład finansowy przyznany w ramach EFRR i Funduszu Spójności. Z kolei udział wydatków TEN-T/instrumentu „Łącząc Europę” przeznaczonych na infrastrukturę drogową w latach 2014–2015 wyniósł jedynie 3 %.

Jeżeli chodzi o śródlądowe drogi wodne poziom inwestycji był bardzo niski i wyniósł jedynie 1,1 % ogółu inwestycji w sieć TEN-T (nawet mimo, że przewiduje się zwiększenie tej kwoty ze względu na zobowiązania podjęte w ramach instrumentu „Łącząc Europę” w latach 2014–2015). Mimo że we wdrażaniu RIS osiągnięto już 79 % zgodności, a dla IV klasy EKMT zgodność wynosi już 95 %, dopuszczalne zanurzenie nadal jest stosunkowo dalekie od osiągnięcia zgodności (68 %), co może sugerować, że istnieje potrzeba większej ilości inwestycji w infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych w przyszłości. W tym kontekście należy rozważyć zwiększenie finansowania unijnego.

W przypadkach portów według danych zgromadzonych w systemie TENtec połączenie portów morskich z infrastrukturą kolei jest już w pełni zgodne, zarówno w odniesieniu do sieci bazowej, jak i sieci kompleksowej. W wielu przypadkach nadal jednak występują problemy związane z przepustowością na odcinkach kolejowych prowadzących do portów. Udział inwestycji na poziomie 9,2 % nie rozwiązał problemów połączeń ze śródlądowymi drogami wodnymi IV klasy EKMT, w przypadku których stopień zgodności wynosi 46 % w przypadku sieci bazowej i zaledwie 9 % w przypadku sieci kompleksowej.

Jeżeli chodzi o porty lotnicze poziom inwestycji utrzymuje się na stosunkowo niskim poziomie (5,5 %) mimo, że poziom zgodności w odniesieniu do połączeń kolejowych w sieci bazowej (35,5 %) i sieci kompleksowej (12,2 %) jest bardzo niski.

Ogółem można założyć, że w większości przypadków nadal wymagane są znaczne udoskonalenia i znaczące inwestycje, które umożliwią osiągnięcie celów rozporządzenia w sprawie TEN-T.

Mając na uwadze to założenie, niniejsze sprawozdanie przedstawia raczej pozytywny obraz postępów osiągniętych w zakresie sieci bazowej i sieci kompleksowej TEN-T. Duże części sieci TEN-T wykazują już wysoki poziom zgodności z wymogami ustanowionymi w rozporządzeniu w sprawie TEN-T. Poziom wydatków na różne elementy infrastruktury sieci TEN-T z zasobów UE zasadniczo odpowiada potrzebom inwestycyjnym i odzwierciedla cele polityki transportowej TEN-T, takie jak zwiększony dostęp, integracja modalna, interoperacyjność, zrównoważoność, ograniczenie emisji, ochrona środowiska i promocja innowacyjnych rozwiązań w zakresie przemieszczania się. W przyszłych sprawozdaniach należy szczegółowo przeanalizować poziom inwestycji na szczeblu państw członkowskich, aby uzupełnić przedstawiony wyżej obraz w zakresie priorytetów inwestycyjnych i potrzeb finansowych w odniesieniu do technicznej zgodności sieci.

Podsumowując, pierwsze dwa lata wdrażania nowej polityki pokazują, że z powodzeniem wprowadzono wiele różnych instrumentów mających na celu realizację sieci TEN-T. Postępy we wdrażaniu projektów na ten cel należy starannie i stale monitorować w celu zapewnienia, aby sieć bazowa, w tym korytarze sieci bazowej, została ukończona do 2030 r., a sieć kompleksowa – do 2050 r.

Załącznik I – Kluczowe wskaźniki efektywności i metoda obliczeń stosowane do pomiaru technicznego wdrożenia sieci TEN-T

<i>Rodzaj</i>	<i>Wskaźnik</i>	<i>Pasażer (P) Towar (T)</i>	<i>Jednostka</i>	<i>Obliczenia</i>	<i>Cel</i> (w 2030 r. dla sieci bazowej) (w 2050 r. dla sieci kompleksowej)	<i>Wartość w 2015 r.</i>	<i>Ilość wprowadzonych danych</i>	<i>Uwagi</i>
Kolej	Elektryfikacja	P/T	%	Liczba kilometrów zelektryfikowanej sieci kolejowej w stosunku do liczby kilometrów odpowiedniej sieci kolejowej	100 %	81,3 % (sieć bazowa) 80,6 % (sieć kompleksowa)	95,9 % (sieć bazowa) 96,2 % (sieć kompleksowa)	W oparciu o dane zgromadzone w systemie TENtec zakodowane na podstawie badania TENtec (część 1), wstępnie potwierdzone przez ERA, ale jeszcze niepotwierdzone przez państwa członkowskie
	Szerokość toru 1435mm	P/T	%	Standardowa szerokość toru (1435mm) w stosunku do (%) liczby kilometrów odpowiedniej sieci kolejowej	100 %	77 % (sieć bazowa) 75,8 % (sieć kompleksowa)	98,2 % (sieć bazowa) 98,7 % (sieć kompleksowa)	W oparciu o dane zgromadzone w systemie TENtec zakodowane na podstawie badania TENtec (część 1), wstępnie potwierdzone przez ERA, ale jeszcze niepotwierdzone przez państwa członkowskie
	Wdrażanie ERTMS	P/T	%	Udział długości odcinków sieci kolejowej z ciągłym funkcjonowaniem ERTMS i instalacji GSM-R w liczbie kilometrów odpowiedniej sieci kolejowej.	100 %	9,5% odcinków korytarzy sieci bazowej	Korytarze sieci bazowej	W oparciu o dane zgromadzone w systemie TENtec zakodowane przez zespół zarządzania wdrażaniem ERTMS, wstępnie zatwierdzone przez ERA, ale jeszcze niepotwierdzone przez państwa członkowskie. Dane ograniczają się do sekcji

								korytarzy sieci bazowej. Dalsze dane są obecnie gromadzone w ramach badania ERTMS.
	Prędkość na linii (≥100km/h)	T	%	<i>Udział długości linii towarowych i mieszanych umożliwiających osiągnięcie maksymalnej prędkości roboczej wyższej lub równej 100 km/h w liczbie kilometrów sieci kolejowej bez ograniczenia obciążenia.</i>	100 %	86,8 % (sieć bazowa) 86,6 % (sieć kompleksowa)	89,4 % (sieć bazowa) 86,9 % (sieć kompleksowa)	W oparciu o dane zgromadzone w systemie TENtec zakodowane na podstawie badania TENtec (część 1), wstępnie potwierdzone przez ERA, ale jeszcze niepotwierdzone przez państwa członkowskie
	Nacisk osi (≥22,5t)	T	%	<i>Udział długości linii towarowej i mieszanej o dozwolonym nacisku osi wyższym lub równym 22,5 ton w liczbie kilometrów odpowiedniej sieci kolejowej.</i>	100 %	66,8 % (sieć bazowa) 66,6 % (sieć kompleksowa)	97,5 % (sieć bazowa) 97,5 % (sieć kompleksowa)	W oparciu o dane zgromadzone w systemie TENtec zakodowane na podstawie badania TENtec (część 1), wstępnie potwierdzone przez ERA, ale jeszcze niepotwierdzone przez państwa członkowskie
	Długość pociągu (≥740m)	T	%	<i>Udział długości linii towarowej i mieszanej, na której dozwolona długość pociągu może być większa lub równa 740 m, w liczbie kilometrów odpowiedniej sieci kolejowej.</i>	100 %	46,5 % (sieć bazowa) 46,6 % (sieć kompleksowa)	79,9 % (sieć bazowa) 76,2 % (sieć kompleksowa)	W oparciu o dane zgromadzone w systemie TENtec zakodowane na podstawie badania TENtec (część 1), wstępnie potwierdzone przez ERA, ale jeszcze niepotwierdzone przez państwa członkowskie

transport drogowy	Droga ekspresowa/autostrada	P/T	%	Udział liczby kilometrów sieci drogowej zaklasyfikowanych jako autostrada lub droga ekspresowa w liczbie (%) kilometrów odcinka drogi.	100 %	74,5 % (sieć bazowa) 58,1 % (sieć kompleksowa)	100 % (sieć bazowa) 100 % (sieć kompleksowa)	W oparciu o dane zgromadzone w systemie TENtec zakodowane poprzez badanie sieci TENtec (partia 1), wstępnie zatwierdzone przez ERA, ale jeszcze niepotwierdzone przez państwa członkowskie
	Dostępność czystych paliw	P/T		Liczba stacji paliw udostępniających podłączenie do prądu, wodoru, płynne biopaliwa, LNG/CNG, biometan lub gaz płynny (LPG) wzdłuż odcinków drogi lub w odległości do 10 km od jej skrzyżowań (wyrażone liczbą bezwzględną, nie w %).	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	Dostępność danych jest obecnie ograniczona. Państwa członkowskie muszą przekazać swoje roczne plany wdrażania infrastruktury czystych paliw. Prace te jeszcze trwają.
Śródlądowe drogi wodne	Wymogi EKMT w stosunku do śródlądowych dróg wodnych klasy IV	T	%	Udział długości śródlądowych dróg wodnych zaklasyfikowanych jako należące co najmniej do klasy IV EKMT w liczbie kilometrów sieci wodnej (%).	100 %	95,4 %	nie dotyczy	W oparciu o dane zgromadzone w systemie TENtec w ramach badania sieci TENtec (partia 2), podlegające wstępnemu potwierdzeniu oraz jeszcze niepotwierdzone przez państwa członkowskie.
	Dopuszczalne zanurzenie	T	%	Udział liczby km sieci wodnej umożliwiającej zanurzenie statku	100 %	68 %	nie dotyczy	Dane podane w oparciu o badanie wykonane na

	(min. 2,5 m)			wynoszące 2,5 m. w liczbie kilometrów odcinka drogi wodnej (%).				podstawie art. 49 ust. 3 w 2016 r.; bardziej szczegółowe dane są obecnie gromadzone w ramach badania systemu TENtec (partii 2).
	Dopuszczalne prześwity pod mostami (min. 5,25 m)	T	%	Udział liczby kilometrów śródlądowej sieci wodnej z prześwitem pionowym pod mostami o wysokości co najmniej 5,25 m w liczbie kilometrów odcinka drogi wodnej (%).	100 %	nie dotyczy	nie dotyczy	Dane są obecnie gromadzone w ramach badania systemu TENtec (partii 2).
	Wdrożenie RIS (% km, w przypadku których spełnione są minimalne wymogi ustanowione w dyrektywie RIS).	T	%	Udział liczby kilometrów śródlądowej sieci wodnej spełniającej minimalne wymogi techniczne ustanowione w dyrektywie RIS w liczbie kilometrów odcinka drogi wodnej (%).	100 %	79,6 %	nie dotyczy	W oparciu o dane zgromadzone w systemie TENtec w ramach badania sieci TENtec (partia 2), podlegające wstępnemu potwierdzeniu oraz jeszcze niepotwierdzone przez państwa członkowskie

Porty	Połączenie z siecią kolejową	T	%	Udział liczby portów połączonych z siecią kolejową w liczbie odpowiednich portów sieci bazowej i kompleksowej (%).	100 %	100 % w przypadku portów morskich	nie dotyczy	Dane podane w oparciu o badanie wykonane na podstawie art. 49 ust. 3 w 2016 r.; bardziej szczegółowe dane są obecnie gromadzone w ramach badania MoS.
	Połączenie ze śródlądowymi drogami wodnymi klasy IV EKMT	T	%	Udział liczby portów posiadających połączenie (zaplecze) ze śródlądową drogą wodną EKMT co najmniej IV klasy w liczbie odpowiednich portów sieci bazowej i kompleksowej (%).	100 %	46 % (sieć bazowa) 9 % (sieć kompleksowa)	nie dotyczy	Dane podane w oparciu o badanie wykonane na podstawie art. 49 ust. 3 w 2016 r.; bardziej szczegółowe dane są obecnie gromadzone w ramach badania MoS.
	Dostępność czystych paliw	T	%	Udział liczby portów udostępniających (co najmniej jedno z następujących) gaz płynny, LNG, płynne biopaliwa lub paliwa syntetyczne w całkowitej liczbie portów sieci bazowej i kompleksowej (%).	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	Dane są obecnie gromadzone w ramach badania systemu TENtec (partii 2).
	Dostępność co najmniej jednego terminalu towarowego otwartego dla wszystkich operatorów na	T	%	Udział liczby portów posiadających co najmniej jeden terminal z otwartym dostępem w całkowitej liczbie portów sieci bazowej i kompleksowej (%).	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	Obecnie brak danych. Dane zostaną zgromadzone w ramach zbliżającej się kampanii gromadzenia danych.

	niedyskryminacyjnych zasadach oraz z zastosowaniem przejrzystych opłat.							
	Obiekty składowania odpadów wytwarzanych przez statki (wyłącznie w przypadku portów morskich)	P/T	%	Udział liczby portów morskich udostępniających zgodnie z dyrektywą PRF obiekty odbioru (konwencja MARPOL13, załączniki I, IV i V) obowiązkowych kategorii odpadów wytwarzanych przez statki w całkowitej liczbie portów sieci bazowej i kompleksowej (%).	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	Dane są obecnie gromadzone w ramach badania systemu TENtec (partii 2).
Porty lotnicze	Połączenie z siecią kolejową	P/T	%	Udział liczby portów lotniczych posiadających połączenie z siecią kolejową w liczbie odpowiednich portów lotniczych sieci bazowej i kompleksowej (%).	100 % (tj. wszystkie 38 głównych portów lotniczych)	23 z 38 portów lotniczych sieci bazowej spełnia kryteria zgodności (60,5 %). (Do wiadomości: 35,5 % wszystkich portów lotniczych sieci bazowej i 12,2 % wszystkich portów lotniczych sieci kompleksowej).	100 % (sieć bazowa) 100 % (sieć kompleksowa)	W oparciu o dane zgromadzone w systemie TENtec zakodowane w ramach badania sieci TENtec (partia 1), jeszcze niepotwierdzone przez państwa członkowskie.

	Dostępność co najmniej jednego terminalu towarowego otwartego dla wszystkich operatorów na niedyskryminacyjnych zasadach oraz z zastosowaniem przejrzystych, odpowiednich i sprawiedliwych opłat.	P/T	%	<i>Udział liczby portów lotniczych udostępniających płynne biopaliwa lub paliwa syntetyczne dla samolotów w całkowitej liczbie portów lotniczych sieci bazowej i kompleksowej (%).</i>	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	Obecnie brak danych. Dane zostaną zgromadzone w ramach zbliżającej się kampanii gromadzenia danych.
	Dostępność czystych paliw	P/T	%	<i>Udział liczby portów lotniczych posiadających co najmniej jeden terminal otwartego dostępu w całkowitej liczbie portów lotniczych sieci bazowej i kompleksowej (%).</i>	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	Obecnie brak danych. Dane zostaną zgromadzone w ramach zbliżającej się kampanii gromadzenia danych.
Terminale kolejowo–drogowe	Zdolność w zakresie intermodalnego (marszrutowego) przeładunku	T	%	<i>Udział liczby terminali kolejowo–drogowych posiadających zdolność obsługi jednostek intermodalnych w</i>	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	Obecnie brak danych. Dane zostaną zgromadzone w ramach zbliżającej się kampanii gromadzenia danych.

				<i>całkowitej liczbie terminali kolejowo–drogowych sieci bazowej i kompleksowej (%).</i>				
	Dostępność terminalu dla pociągów o długości 740 m.	T	%	<i>Udział liczby terminali kolejowo–drogowych posiadających zdolność obsługi pociągów o długości 740 m (nie rozdzielając ich) w całkowitej liczbie terminali drogowo–kolejowych sieci bazowej i kompleksowej (%).</i>	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	Obecnie brak danych. Dane zostaną zgromadzone w ramach zbliżającej się kampanii gromadzenia danych.
	Dostępność terminalu dla pociągów zasilanych elektrycznie	T	%	<i>Udział liczby terminali kolejowo–drogowych posiadających zdolność obsługi pociągów zasilanych elektrycznie w całkowitej liczbie terminali kolejowo–drogowych sieci bazowej i kompleksowej.</i>	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	Obecnie brak danych. Dane zostaną zgromadzone w ramach zbliżającej się kampanii gromadzenia danych.
	Dostępność co najmniej jednego terminalu towarowego otwartego dla	T	%	<i>Udział liczby terminali kolejowo–drogowych posiadających co najmniej jeden terminal otwartego dostępu w całkowitej</i>				Obecnie brak danych. Dane zostaną zgromadzone w ramach zbliżającej się kampanii gromadzenia danych.

	wszystkich operatorów na niedyskryminacyjnych zasadach oraz z zastosowaniem przejrzystych opłat.			liczbie terminali kolejowo–drogowych sieci bazowej i kompleksowej (%).				
--	--	--	--	--	--	--	--	--

Tabela 1 – wydatki UE na TEN-T w podziale na źródło finansowania w odniesieniu do poszczególnych rodzajów transportu w latach 2014–2015, w mln EUR.

Rodzaj transportu	TEN-T / instrument „Łącząc Europę”	Wydatki z EFRR i Funduszu Spójności	Łącznie
Lotniczy	167,4	764,4	931,8
Śródlądowe drogi wodne	115,9	72,8	188,7
Multimodalny	72,8	284,1	356,9
Morski	202,8	1 352,2	1 555,0
Kolej	1 506,0	7 244,7	8 750,7
Drogi	75,5	5 121,4	5 196,9
Łącznie	2 140,4	14 839,6	16 980,00

Tabla 2 – Łączne wydatki i zobowiązania na rzecz sieci TEN-T z funduszy TEN-T/instrumentu „Łącząc Europę” (2014–2015 r.)

Państwo członkowskie	Wydatki/finansowanie w ramach sieci TEN-T / instrumentu „Łącząc Europę” ¹	Zobowiązania prawne instrumentu „Łącząc Europę” ²
AT	112 027 519,51 EUR	697 274 954,59 EUR
BE	88 085 709,40 EUR	386 862 982,77 EUR
BG	8 500,00 EUR	140 422 446,31 EUR
CY	368 532,87 EUR	4 336 455,50 EUR
CZ	12 262 375,63 EUR	254 446 954,59 EUR
DE	426 535 582,47 EUR	1 721 544 112,62 EUR
DK	99 229 178,19 EUR	635 659 951,00 EUR
EE	2 671 586,00 EUR	189 711 553,40 EUR
EL	123 134 381,62 EUR	474 031 499,81 EUR
ES	344 978 468,26 EUR	820 887 241,21 EUR
FI	70 715 369,04 EUR	67 814 357,90 EUR
FR	311 926 281,40 EUR	1 765 036 319,72 EUR
HR	1 235 228,27 EUR	43 863 508,40 EUR
HU	4 429 232,31 EUR	270 460 015,70 EUR
IE	9 438 294,65 EUR	58 014 678,96 EUR
IT	209 908 600,09 EUR	1 218 439 960,01 EUR
LT	22 498 300,67 EUR	175 075 057,01 EUR
LU	8 343 133,27 EUR	71 505 392,50 EUR
LV	3 258 467,49 EUR	252 335 764,20 EUR
MT	606 607,66 EUR	38 854 793,70 EUR
NL	55 335 308,50 EUR	157 303 009,76 EUR
PL	14 330 082,76 EUR	1 943 289 051,14 EUR
PT	5 929 072,92 EUR	151 238 125,46 EUR
RO	638 311,19 EUR	708 169 133,80 EUR
SE	97 125 195,54 EUR	82 055 838,05 EUR
SI	19 426 804,80 EUR	47 042 258,50 EUR

SK	492 371,11 EUR	51 669 290,65 EUR
UK	95 478 632,90 EUR	203 630 057,00 EUR
Inne	0,00 EUR	63 547 883,46 EUR
Łącznie	2 140 417 128,53 EUR	12 694 522 647,71 EUR

1 Udział wydatków w ramach sieci TEN-T na projekty związane z prowadzeniem robót oraz mieszane projekty związane z prowadzeniem robót i badań. Wydatki w oparciu o koszty zadeklarowane w sprawozdaniach ze stanu działań (Action Status Reports) oraz w ostatecznych wnioskach o płatność. Udział wydatków/finansowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, w oparciu, w stosownych przypadkach, o zadeklarowane koszty/wnioski o płatność, lub o oczekiwane na podstawie najnowszych dostępnych informacji wykorzystanie finansowania w ramach projektu (biorąc pod uwagę podział budżetu w umowach o udzielenie dotacji).

2 Finansowanie UE obecnie przyznane w ramach ostatniej umowy o udzielenie dotacji (na rzecz trwających działań) lub ostateczna wysokość finansowania na rzecz działań zakończonych/zamkniętych. W przypadku tej zmiennej bierze się pod uwagę zmniejszenie finansowania w drodze zmian.

Tabela 3 – Łączne wydatki i zobowiązania na rzecz TEN-T z EFRR/Funduszu Spójności w latach 2014–2015

Państwo członkowskie	Wydatki EFRR i Funduszu Spójności (2014–2015 r.) w okresie 2007–2013 r. ¹	Szacowana kwota zobowiązań EFRR i Funduszu Spójności (2014–2015 r.) na okres 2014–2020 r. ²
AT	2 934 472,00 EUR	0,00 EUR
BE	46 136,00 EUR	0,00 EUR
BG	568 041 108,00 EUR	283 168 179,00 EUR
CY	8 616 572,00 EUR	10 867 022,00 EUR
CZ	875 526 552,00 EUR	638 315 795,00 EUR
DE	368 407 819,00 EUR	550 138,00 EUR
EE	129 279 226,00 EUR	100 579 525,00 EUR
ES	582 659 100,00 EUR	388 654 854,00 EUR
FI	3 403 446,00 EUR	0,00 EUR
FR	95 387 637,00 EUR	11 952 785,00 EUR
GR	1 088 333 130,00 EUR	349 050 764,00 EUR
HR	80 655 785,00 EUR	213 936 269,00 EUR
HU	990 951 073,00 EUR	381 435 124,00 EUR
IT	591 732 086,00 EUR	338 966 553,00 EUR
LT	456 818 713,00 EUR	173 677 344,00 EUR
LV	261 879 728,00 EUR	221 134 278,00 EUR
MT	1 309 272,00 EUR	18 565 514,00 EUR
NL	250 000,00	0,00 EUR
PL	4 924 498 892,00 EUR	3 258 444 121,00 EUR
PT	174 551 330,00 EUR	138 470 240,00 EUR
RO	2 250 442 506,00 EUR	923 420 160,00 EUR

SE	2 102 460,00 EUR	8 221 453,00 EUR
SI	480 243 393,00 EUR	56 681 911,00 EUR
SK	616 618 969,00 EUR	512 834 678,00 EUR
TC/CB*	161 326 899,00 EUR	15 360 141,00 EUR
UK	123 611 227,00 EUR	40 004 023,00 EUR
Łącznie	14 839 627 531,00 EUR	8 084 290 869,00 EUR

*Skrót TC/CB oznacza programy wdrożone w ramach celu Europejskiej współpracy terytorialnej bez dostępu do Funduszu Spójności i obejmującego regiony wchodzące w skład różnych państw członkowskich.

1 Szacunki podane w niniejszych tabelach oparte są na danych zgromadzonych w ramach oceny *ex post* programów polityki spójności z lat 2007–2013, skupiającej się na 13 pakiecie roboczym Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz Funduszu Spójności i ostatnich przyjętych wersjach programów w październiku 2016 r.

2 Na podstawie danych pochodzących z programów przyjętych w październiku 2016 r. i obejmujące tylko zasoby EFRR lub Funduszu Spójności, bez wkładu krajowego.

Tabela 4 – pożyczki EBI na rzecz projektów TEN-T podpisane w latach 2014–2015

Państwo członkowskie	Podpisane pożyczki EBI¹
AT	990 000 000,00 EUR
BE	340 000 000,00 EUR
BG	180 000 000,00 EUR
CY	4 000 000,00 EUR
CZ	0,00 EUR
DE	407 000 000,00 EUR
DK	0,00 EUR
EE	0,00 EUR
EL	325 000 000,00 EUR
ES	2 439 000 000,00 EUR
FI	102 000 000,00 EUR
FR	973 000 000,00 EUR
HR	47 000 000,00 EUR
HU	296 000 000,00 EUR
IE	319 000 000,00 EUR
IT	1 819 000 000,00 EUR
LT	62 000 000,00 EUR
LV	0,00 EUR
NL	402 000 000,00 EUR
PL	3 761 000 000,00 EUR
SE	132 000 000,00 EUR
SI	181 000 000,00 EUR
SK	322 000 000,00 EUR
UK	591 000 000,00 EUR

Łącznie	13 692 000 000,00
----------------	--------------------------

- 1 Pożyczki/działania EBI na rzecz sieci TEN-T podpisane w 2014 i 2015 r.