

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi instrumenta za povezovanje Evrope ter razveljavitvi uredb (EU) št. 1316/2013 in (EU) št. 283/2014

(COM(2018) 438 final – 2018/0228 (COD))

(2018/C 440/33)

Poročevalec: **Aurel Laurențiu PLOSCEANU**

Soporočevalec: **Graham WATSON**

Zaprosilo	Evropski parlament, 14. 6. 2018 Svet Evropske unije, 3. 7. 2018
Pravna podlaga	členi 172, 194 in 304 PDEU
Pristojnost	strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo
Datum sprejetja mnenja strokovne skupine	6. 9. 2018
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	19. 9. 2018
Plenarno zasedanje št.	537
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	144/0/1

1. Sklepi in priporočila

1.1 Evropski ekonomsko-socialni odbor (EESO) se zavzema za večji proračun za instrument za povezovanje Evrope (IPE) za obdobje po letu 2020, pri čemer morajo nepovratna sredstva ostati najpomembnejši element. Številni projekti prometne, energetske in digitalne infrastrukture so ključnega pomena za konkurenčnost EU, vendar ne ustvarjajo potrebne donosnosti naložb, da bi privabili zasebne vlagatelje. Zato je tu potrebna močna zavezanost EU in javnih organov v državah članicah.

1.2 EESO priporoča, naj Evropska komisija in države članice nadalje spodbujajo sinergije med projekti v navedenih treh sektorjih, ki so trenutno omejene zaradi togega proračunskega okvira z vidika upravičenosti projektov in stroškov.

1.3 EESO priporoča, naj Komisija še naprej zagotavlja tehnično podporo (ukrepi za podporo programa IPE) za spodbujanje upravičenosti zrelih in kakovostnih projektov, ter podpira kontinuiteto pri zagotavljanju te pomoči skupaj s posodabljanjem meril ocenjevanja, da se bo lažje opredelila dodana vrednost projektov. Potrebni so nadaljnji koraki za poenostavitev upravnih zahtev, ne le za majhna nepovratna sredstva.

1.4 EESO poziva zakonodajalca, naj ostaneta pri zavezi iz prejšnje uredbe o IPE, da se „glavnina finančnih sredstev“ za energetiko nameni projektom na področju električne energije. To je bistvenega pomena, da se zagotovi skladnost IPE s podnebno in energetsko politiko EU ter prepreči, da bi IPE v okviru večletnega finančnega okvira postal pomemben vir financiranja projektov na področju energije iz fosilnih virov. Pomembno je, da se ta zaveza v programskem obdobju IPE 2021–2027 okrepi in ne razvedeni.

1.5 EESO meni, da bi bilo treba razširiti merila za dodelitev, navedena v členu 13, tako da bi vključevala zanesljivost oskrbe z vsemi vrstami energije (elektrike, plina, toplote itd.) in konkretno zmanjšanje emisij ogljika, doseženo s posameznim projektom.

1.6 EESO poudarja, da mora biti IPE usmerjen v energetske projekte, ki lahko zagotavljajo večjo energetsko neodvisnost in varnost EU. S podporo IPE je treba vzpostaviti tudi nove zmogljivosti za shranjevanje električne energije.

1.7 EESO priporoča, naj se finančna zmogljivost programa IPE v okviru naslednjega večletnega finančnega okvira poveča. Glede porazdelitve sredstev med tri sektorje EESO priporoča, da se upoštevajo finančne zahteve vsakega, kot sta kapitalska intenzivnost in donosnost naložb, prednost pa naj imajo naložbe, ki jih trg ne more financirati, da se ohrani njegova visoka stopnja verodostojnosti in privlačnosti za vlagatelje.

1.8 EESO zato priporoča, da se glede na odločilen pomen teh sektorjev za notranji trg povečajo skupna proračunska sredstva za IPE.

1.9 EESO poudarja, da tako Komisija kot tudi države članice morajo ostati zavezane glavnim ciljem prometne politike IPE: dokončanju jedrnega vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) do leta 2030 in prehodu na čisto, konkurenčno, inovativno in povezano mobilnost, ki bo vključeval temeljno evropsko infrastrukturo polnilnih postaj z alternativnimi gorivi do leta 2025. Pri tem so izjemno pomembne multimodalne in čezmejne povezave.

1.10 EESO poziva sozakonodajalca, naj zagotovita široko in pošteno konkurenco za projekte, ki prejemajo sredstva IPE, s spoštovanjem recipročnosti v praksi in uporabo pogodbenih pogojev, ki povezujejo učinkovitost in pošteno porazdelitev tveganj.

1.11 EESO priporoča, naj sozakonodajalca zagotovita, da v ustreznih javnih razpisih lahko sodelujejo le podjetja iz držav z ustrezno odprtimi trgi, ki spoštujejo dejansko recipročnost, in da se uporabi standardna oblika pogodbe, ki ustreza ciljem in značilnostim projekta. Pogodbene pogoje bi bilo treba oblikovati tako, da bi bila tveganja, povezana s pogodbo, pošteno porazdeljena, pri čemer bi moral biti glavni cilj doseči čim večjo gospodarnost in zagotoviti čim bolj učinkovito izpolnitev pogodbe. To načelo bi moralo veljati ne glede na uporabo nacionalne ali mednarodne standardne oblike pogodbe (na podlagi člena 3.21 politike in pravil naročanja Evropske banke za obnovo in razvoj z dne 1. novembra 2017).

1.12 EESO močno podpira predlog, da se v IPE v obdobju 2021–2027 vključi čezmejno sodelovanje pri proizvodnji energije iz obnovljivih virov. EESO predlaga, naj splošna vizija ukrepov na področju obnovljivih virov energije v okviru IPE zajema oblikovanje vseevropskega omrežja električne energije iz obnovljivih virov, ki bi omogočilo učinkovitejše vključevanje tehnologije s področja obnovljivih virov energije in bi bolje odražalo razpoložljiv potencial tehnologij v Evropi.

1.13 EESO pozdravlja vključitev obratov za obnovljive vire energije med upravičene projekte v okviru energetskega segmenta IPE in priporoča, da se to spremeni tako, da se bodo upoštevali tako veliki projekti kot tudi portfelji malih projektov, da bodo lahko vse tehnologije pravično tekmovala za sredstva.

1.14 EESO priporoča razširitev ciljev IPE, navedenih v členu 3, tako da bodo ne le spodbujali čezmejno sodelovanje na področju energije iz obnovljivih virov, ampak bodo tudi izrecno navedli uporabo obnovljivih virov energije.

1.15 EESO ugotavlja, da je iz upravičenih stroškov v členu 15(c) izključen nakup zemljišča, in poziva sozakonodajalca, naj proučita, ali to utegne ugodno ali neugodno vplivati na določene projekte in tehnologije. Za nekatere sektorje, npr. promet in obnovljivi viri, nakup zemljišča ni nepomemben del naložbe.

1.16 EESO želi Komisijo spomniti, da so čezmejni električni daljnovodi ključni dejavniki pri izkoriščanju obnovljivih virov energije, ne le zato, ker omogočajo prenos električne energije iz obnovljivih virov na dolge razdalje, s čimer spodbujajo uporabo čistejših in cenejših virov električne energije v Evropi, temveč tudi zato, ker podpirajo bistveno prožnost sistema.

1.17 EESO priporoča, da se v celoti izkoristijo priložnosti, ki jih prinašata digitalizacija električnih omrežij in vzpostavitev pametnih omrežij za izkoriščanje energije iz obnovljivih virov, ter Komisiji priporoča, naj preuči, kako bi lahko v zvezi s tem izkoristili sinergije med digitalnim in energetske sektorjem IPE. EESO ugotavlja, da v IPE za obdobje 2014–2020 primanjkuje projektov za pametna omrežja, deloma zaradi ovir pri financiranju projektov za manjša distribucijska omrežja v primerjavi s projekti za visokonapetostna prenosna omrežja.

1.18 EESO priporoča, naj IPE zagotovi, da obstajajo mehanizmi, ki na primer z uporabo ustreznih potrdil o izvoru potrjujejo, da električna energija za uporabo v prometu izvira iz obnovljivih virov.

1.19 EESO poudarja, da je treba prednost nameniti velikim vseevropskim projektom za digitalizacijo prometa, kot so evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS), raziskave ATM enotnega evropskega neba (SESAR) in avtonomna vožnja. Za zagotovitev, da bo jedrno omrežje do leta 2030 opremljeno z ERTMS, so potrebne naložbe v višini 15 milijard EUR. Obsežen projekt za vso EU se bo financiral s sredstvi iz različnih delov IPE, zasebnimi sredstvi in združevanjem komponent iz InvestEU.

1.20 EESO poziva k pokritosti omrežja TEN-T z omrežjem 5G, kar je temeljnega pomena.

1.21 EESO poziva k ukrepom, kot so učinkovit nadzor, sodobna prenočišča ter zadostna in ustrezno opremljena parkirna mesta.

1.22 EESO prav tako meni, da bi bilo treba razmisliti o boljših metodah obveščanja o dosežkih v okviru IPE. Pri tem bi bil dobrodošel proračun za komuniciranje. Upoštevati bi bilo treba tudi večjo predvidljivost.

1.23 EESO priporoča razmislek o nadaljnjih ukrepih za sprostitev celotnega potenciala programa, pri čemer je treba upoštevati, da je bilo posredovanje IPE odločilnega pomena pri zagonu večine projektov in se je izkazalo za pomembnega spodbujevalca tako javnih kot tudi zasebnih naložb. Treba je okrepiti dopolnjevanje med IPE in drugimi programi (kot so Obzorje Evropa, InvestEU in Kohezijski sklad), da se preprečijo prekrivanja in zagotovi optimalna uporaba proračunskih virov.

1.24 EESO meni, da je kohezijski proračun ključnega pomena za dokončanje delov jedrnih omrežij v kohezijskih državah članicah in priporoča Komisiji in državam članicam, naj v naslednjem večletnem finančnem okviru ohranijo delež iz Kohezijskega sklada pod neposrednim upravljanjem IPE. Prednostne naloge IPE za promet je treba podpirati s sredstvi iz Evropskega sklada za regionalni razvoj. Sredstva bi morala v vsakem primeru ostati v upravičenih državah članicah.

1.25 EESO meni, da je treba prilagoditi metodologijo za ocenjevanje, ker se uspeh IPE ne more zagotoviti zgolj z višino dodeljenih sredstev in številom podprtih projektov.

EESO predlaga izboljšave metodologije za ocenjevanje IPE. Ob izteku obdobja 2014–2020 bi bilo treba izvesti resnično kvantitativno in kvalitativno oceno zaključenih projektov in projektov v napredni fazi izgradnje. EESO poziva, naj se med drugim pregleda napredek razvoja TEN-T ter spremembe tokov potniškega in tovornega prometa. Poleg tega poziva k socialno-ekonomski analizi stroškov in koristi projektov TEN-T, ki upošteva ustrezne socialne, ekonomske, podnebne in okoljske koristi in stroške.

1.26 EESO poziva k sprejetju posebnih ukrepov glede splošnih ciljev varovanja podnebja.

1.27 EESO se zavzema za to, da se v glavnih infrastrukturnih projektih upoštevajo metropole, ne glede na to, ali lahko prejemajo sredstva iz Kohezijskega sklada ali ne.

1.28 EESO priporoča konkretne ukrepe, da se zagotovi privlačnost sanacije, nadomestitve stare zmogljivosti z novo zmogljivostjo ali posodobitve obstoječe infrastrukture, ki je še vedno temelj obstoječega omrežja in zmogljivosti.

1.29 EESO podpira razvoj civilno-vojaške infrastrukture z dvojno uporabo v okviru IPE, tako na fizični kot tehnološki infrastrukturi (kot sta ERTMS in SESAR), ter priporoča odprt in proaktiven pristop k novemu geopolitičnemu mednarodnemu kontekstu (pobuda treh morij itd.).

1.30 EESO priporoča, naj se v okviru IPE daje prednost naložbam v čezmejno infrastrukturo TEN-T, da se vzpostavijo skladne zmogljivosti in preprečijo ozka grla pri vseh načinih prevoza, s tem pa oblikuje popolnoma povezano prometno omrežje.

2. Predstavitev predloga Komisije

2.1 Namen predloga je vzpostaviti pravno podlago za IPE za obdobje po letu 2020, pripravljen pa je za Unijo s 27 državami članicami.

2.2 Komisija je v predlogu ⁽¹⁾ večletnega finančnega okvira po letu 2020, objavljenem 2. maja 2018, predvidela 42 265 milijonov EUR za IPE.

CEF 2021–2027	Zneski v EUR v tekočih cenah
Promet	30 615 493 000
Vključno:	
— splošna sredstva:	12 830 000 000
— prispevki iz Kohezijskega sklada:	11 285 493 000
— podpora za vojaško mobilnost:	6 500 000 000
Energetika	8 650 000 000
Digitalni sektor	3 000 000 000
SKUPAJ	42 265 493 000

2.3 Vizija Evrope je čim manj smrtnih žrtev v prometu, čim manj emisij in mobilnost brez papirja ter vodilni položaj v svetu na področju energije iz obnovljivih virov in vodilna vloga na področju digitalnega gospodarstva.

2.4 IPE podpira naložbe v prometno, energetska in digitalno infrastrukturo z razvojem vseevropskih omrežij (TEN) ter spodbuja čezmejno sodelovanje na področju proizvodnje energije iz obnovljivih virov. Ta omrežja in čezmejno sodelovanje so ključni za delovanje enotnega trga in strateškega pomena za izvajanje energetske unije, enotni digitalni trg in razvoj trajnostnih načinov prevoza.

2.5 V večletnem finančnem okviru za obdobje 2021–2027 je zastavljen ambicioznejši cilj za vključevanje podnebnih vprašanj v vse programe EU, saj se 25 % odhodkov EU namenja za podnebne cilje. Velik prispevek naj bi zagotovil IPE, saj naj bi bilo za podnebne cilje namenjenih 60 % njegovih sredstev.

2.6 Zaradi prihodnjih potreb po razogljičenju in digitalizaciji bo nujna vse večja konvergenca prometnega, energetskega in digitalnega sektorja. Zato bi bilo treba v celoti izkoristiti sinergije med vsemi tremi sektorji ter čim bolj povečati učinkovitost in uspešnost podpore EU. Za spodbujanje in prednostno razvrstitev medsektorskih predlogov bo vidik sinergij predlaganega ukrepa ocenjen v skladu z merili za dodelitev.

2.7 Cilj IPE je, da bi promet prispeval k dokončanju obeh ravni omrežij TEN-T (jedrnega omrežja do leta 2030 in celovitega omrežja do leta 2050). Dokončanje jedrnega omrežja TEN-T naj bi po ocenah med letoma 2017 in 2030 ustvarilo 7,5 milijona zaposlitvenih let, BDP pa naj bi se do leta 2030 povečal za dodatnih 1,6 %.

⁽¹⁾ COM(2018) 321 final.

2.8 To je sploh prvič, da financiranje Unije za izvajanje civilno-vojaških prometnih projektov z dvojno rabo poteka v okviru IPE.

2.9 Na področju energetike je poudarek na dokončanju vseevropskih energetskih omrežij z razvojem projektov v skupnem interesu, ki se nanašajo na nadaljnje povezovanje notranjega energetskega trga ter čezmejno in medsektorsko interoperabilnost omrežij; trajnostnem razvoju z omogočanjem razogljičenja, zlasti prek izkoriščanja obnovljivih virov energije; in zanesljivosti oskrbe, med drugim prek digitalizacije in zagotavljanja pametnejše infrastrukture.

2.10 Na digitalnem področju IPE kar najbolj povečuje koristi enotnega digitalnega trga za vse državljane in podjetja ter javne uprave.

2.11 Prometno, energetske in digitalno infrastrukturo v različni meri podpirajo številni programi in instrumenti EU za financiranje, med drugimi IPE, Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR), Kohezijski sklad, Obzorje Evropa, InvestEU in LIFE.

2.12 Ukrepi programa naj bi se uporabili za sorazmerno odpravljanje nedelovanja trga ali neoptimalnih naložbenih okoliščin, pri tem pa se ne bi smeli podvajati ali v celoti nadomestiti zasebnega financiranja in imeti bi morali jasno evropsko dodano vrednost.

2.13 Komisija je 13. februarja 2018 objavila rezultate naknadne ocene⁽²⁾ na podlagi petih meril: učinkovitost, uspešnost, skladnost, ustreznost in dodana vrednost EU. Nekaj povzetkov:

- IPE je učinkovit in ciljno usmerjen instrument za naložbe v TEN v prometnem, energetske in digitalnem sektorju. Od leta 2014 je bilo iz tega instrumenta vloženih 25 milijard EUR, tako da so naložbe v infrastrukturo v EU znašale približno 50 milijard EUR,
- IPE zagotavlja visoko evropsko dodano vrednost vsem državam članicam, saj podpira projekte povezovanja s čezmejno razsežnostjo,
- prvič se je zgodilo, da je bil del kohezijskega proračuna (11,3 milijarde EUR za promet) izvršen na podlagi neposrednega upravljanja v okviru IPE,
- IPE še naprej uporablja in razvija inovativne finančne instrumente. Njihov razvoj pa je bil omejen zaradi novih možnosti, ki jih ponuja Evropski sklad za strateške naložbe (EFSI),
- IPE je preveril tudi medsektorske sinergije, vendar je naletel na ovire v trenutnem pravnem/proračunskem okviru. Treba bo zagotoviti večjo prilagodljivost smernic sektorske politike in instrumenta IPE, da se omogočijo sinergije ter boljša odzivnost na nov tehnološki razvoj in prednostne naloge, kot je digitalizacija, hkrati pa se pospešuje razogljičenje in obravnavajo skupni družbeni izzivi, kot je kibernetska varnost.

2.14 Komisija predlaga nadaljnje izvajanje novega programa za tri sektorje IPE pod neposrednim upravljanjem Evropske komisije in Izvajalske agencije za inovacije in omrežja (INEA).

2.15 Predlagani proračun bo pokril vse potrebne operativne odhodke za izvajanje programa ter tudi stroške človeških virov in druge upravne odhodke, povezane z upravljanjem programa.

2.16 V primerjavi z IPE za obdobje 2014–2020 se bodo vzpostavila preprostejša, vendar trdnejša merila uspešnosti za spremljanje doseganja ciljev programa in njegovega prispevka k ciljem politik EU. Kazalniki za spremljanje izvajanja in napredka se bodo nanašali zlasti na:

- učinkovita in medsebojno povezana omrežja in infrastrukturo za pametno, trajnostno, vključujočo, varno in zanesljivo mobilnost ter prilagajanje zahtevam glede vojaške mobilnosti,

⁽²⁾ COM(2018) 66 final.

- prispevek k medsebojni povezljivosti in integraciji trgov, zanesljivosti oskrbe z energijo in trajnostnemu razvoju z omogočanjem razogljičenja; prispevek k čezmejnemu sodelovanju na področju energije iz obnovljivih virov,
- prispevek k vzpostavitvi infrastrukture za digitalno povezljivost v celotni EU.

3. Splošne in posebne ugotovitve

3.1 EESO poudarja strateški pomen programa IPE za integracijo notranjega trga, pametno mobilnost in odpiranje priložnosti za ustvarjanje oprijemljive dodane vrednosti za državljane, socialno kohezijo in podjetja prek tega programa ter blaginje in dodane vrednosti za celotno EU.

Do konca leta 2017 je bilo v okviru IPE za promet že dodeljenih 21,3 milijarde EUR nepovratnih sredstev za projekte TEN-T, s tem pa so bile zagotovljene skupne naložbe v višini 41,6 milijard EUR.

3.2 Leta 2018 bodo podpisani dodatni sporazumi o dodelitvi sredstev v okviru kombiniranega razpisa, kjer se združujejo nepovratna sredstva IPE in zasebno financiranje, tudi iz Evropskega sklada za strateške naložbe (EFSI). Po ocenah naj bi vsaka milijarda eurov naložb v jedrno omrežje TEN-T ustvarila do 20 000 delovnih mest.

3.3 EESO na splošno podpira predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi instrumenta za povezovanje Evrope ter razveljavitvi uredb (EU) št. 1316/2013 in (EU) št. 283/2014 za obdobje 2021–2027, ki ga je predstavila Komisija.

3.4 EESO se zaveda, da je IPE eden najuspešnejših programov EU, ter poudarja njegov strateški pomen za integracijo notranjega trga, dokončno oblikovanje energetske unije, pametno mobilnost in odpiranje priložnosti za ustvarjanje oprijemljive dodane vrednosti EU za državljane, socialno kohezijo in podjetja.

3.5 EESO meni, da je treba povečati finančno zmogljivost programa IPE v okviru naslednjega večletnega finančnega okvira in ga bolje uravnotežiti, da se ohrani njegova visoka stopnja verodostojnosti in privlačnosti za vlagatelje. Nezadostna sredstva bi ogrozila dokončanje omrežij TEN-T in TEN-E, s tem pa bi dejansko že vložene naložbe iz javnih sredstev izgubile del vrednosti.

3.6 EESO poudarja, da je treba pospešiti naložbe v digitalne, inovativne in trajnostne prometne projekte, da bi prešli na bolj zelen, resnično povezan, sodoben, vsem dostopen, varnejši in učinkovit prometni sistem. Socialno kohezijo na ravni EU je treba povečati z okrepljenimi javnimi naložbami v projekte z evropsko in regionalno dodano vrednostjo.

3.7 EESO meni, da so sinergije med projekti v navedenih treh sektorjih trenutno omejene zaradi togega proračunskega okvira z vidika upravičenosti projektov in stroškov.

3.8 EESO pozdravlja tehnično podporo za spodbujanje upravičenosti zrelih in kakovostnih projektov ter podpira kontinuiteto pri zagotavljanju te pomoči skupaj s posodabljanjem meril ocenjevanja, da se lažje opredeli dodana vrednost projektov. Potrebni so nadaljnji koraki za poenostavitev upravnih zahtev, ne le za majhna nepovratna sredstva.

3.9 EESO poudarja, da tako Komisija kot tudi države članice morajo ostati zavezane glavnim ciljem politike IPE: dokončanju jedrnega omrežja TEN-T do leta 2030 in prehodu na čisto, konkurenčno, inovativno in povezano mobilnost, ki bo vključeval temeljno evropsko infrastrukturo polnilnih postaj z alternativnimi gorivi do leta 2025. Pri tem so izjemno pomembne multimodalne in čezmejne povezave.

3.10 IPE mora biti usmerjen v energetske projekte, ki lahko zagotavljajo večjo energetske neodvisnost in varnost EU. S podporo IPE je treba vzpostaviti tudi nove zmogljivosti za shranjevanje električne energije.

3.11 EESO meni, da so čezmejni električni daljnovodi ključni dejavniki pri izkoriščanju obnovljivih virov energije, ne le zato, ker omogočajo prenos električne energije iz obnovljivih virov na dolge razdalje, temveč tudi zato, ker podpirajo bistveno prožnost sistema.

3.12 Okrepiti je treba vlogo evropskih koordinatorjev, da se zagotovi temeljita ocena zaključenih projektov ali projektov v napredni fazi izgradnje, dejanskih dosežkov in še obstoječih ozkih grl. Komisija mora zagotoviti, da bodo prednostne naloge razpisov odražale njihovo oceno.

3.13 EESO meni, da bi prometni sektor moral v celoti izkoristiti priložnosti, ki jih ponujajo digitalne in inovativne tehnologije, in priznava, da je nova, inovativna prometna infrastruktura privlačnejša za naložbe, zlasti iz zasebnega sektorja.

3.14 EESO meni, da so naložbe v promet, zlasti v vseevropsko prometno omrežje TEN-T, ključnega pomena za rast in delovna mesta v Evropi. Zato se zavzema za večji proračun za IPE za obdobje po letu 2020, pri čemer morajo nepovratna sredstva ostati najpomembnejši element. Številni projekti so ključnega pomena za konkurenčnost EU, vendar ne ustvarjajo potrebne donosnosti naložb, da bi privabili zasebne vlagatelje. Zato je tu potrebna močna zavezanost EU in javnih organov v državah članicah.

3.15 Komisija bi morala ohraniti finančno zmogljivost IPE in je ne več zmanjševati v prid drugih programov (EFSD, evropski program za razvoj obrambne industrije).

3.16 EESO poudarja, da je treba prednost nameniti velikim vseevropskim projektom za digitalizacijo prometa, kot so ERTMS, SESAR in avtonomna vožnja. Uresničevanje teh projektov zahteva mešano financiranje z javnimi sredstvi iz IPE in zasebnimi sredstvi, ki jih jamči InvestEU. Pokritost TEN-T z omrežjem 5G bi bila prav tako temeljnega pomena. Samo 8 % od 51 000 km koridorjev jedrnega omrežja je bilo med letoma 1995 in 2016 opremljenih z ERTMS; s takšnim tempom bo trajalo več kot 200 let, da se opreми celotno jedrno omrežje. Za dokončanje do leta 2030 bi bile potrebne naložbe v višini 15 milijard EUR, program pa bi bilo treba močno pospešiti. Rezultat bi bil nemoten, zmogljivejši, varnejši in bolj točen železniški promet v Evropi.

3.17 Električna mobilnost je bistveni element prehoda k trajnostnemu prometu in prinaša tudi možnost vključitve električnih vozil v omrežje, pri čemer se zmogljivost baterij električnih vozil uporablja kot element prožnosti omrežja. Interoperabilnost vmesnikov med vozilom in omrežjem bi morala biti ključna prednostna naloga v vsej EU. IPE bi moral zagotoviti, da obstajajo mehanizmi, ki na primer z ustreznimi potrdili o izvoru potrjujejo, da električna energija za uporabo v prometu izvira iz obnovljivih virov.

3.18 Za uspešno izvajanje IPE so ključnega pomena sinergije. Primer takšnih sinergij so polnilna mesta za električna vozila, ki jih napaja električna energija iz obnovljivih virov, solarni fotovoltaični nadstreški in razvoj tehnologije vmesnikov med vozili in omrežjem.

3.19 Prav tako bi bilo treba razmisliti o elektrifikaciji cestnega prometa. Za elektrifikacijo približno 7 000 km avtocest za tovornjake in avtobuse bi v referenčnem obdobju potrebovali 10 milijard EUR.

3.20 Razvoj in sanacija prometne infrastrukture v EU sta še vedno precej razdrobljena in sta pomemben izziv z vidika zmogljivosti in financiranja. Strateško pomembno je, da se zagotovijo trajnostna rast, delovna mesta, konkurenčnost ter socialna in teritorialna kohezija v EU.

3.21 Na področju prometne infrastrukture je zaposlenih 11,2 milijona ljudi. Na splošno je treba v okviru IPE upoštevati tudi potrebe in delovne pogoje. EESO poziva k ukrepom, kot so učinkovit nadzor, sodobna prenočišča ter zadostna in ustrezno opremljena parkirna mesta.

3.22 EESO ugotavlja, da predlog Komisije v sedanji obliki spodkopava preteklo zavezo, da se „glavnino finančnih sredstev“ za energetiko nameni projektom na področju električne energije. EESO pozdravlja pričakovanja Komisije, da naj bi se ta zaveza v sedanjem programu IPE do zaključka programskega obdobja uresničila. To je temeljnega pomena za skladnost IPE s podnebno in energetske politiko EU.

3.23 V zvezi z vključitvijo obratov za obnovljive vire energije med upravičene projekte v okviru energetskega segmenta IPE so potrebne spremembe, da se bodo upoštevali tako veliki projekti kot tudi portfelji malih projektov. To je ključno za povečanje uporabe sredstev EU za obnovljive vire energije, kot je opisano v prenovljeni direktivi o energiji iz obnovljivih virov.

3.24 EESO ugotavlja, da dodelitev sredstev za IPE v obdobju 2021–2027 in prispevek iz Kohezijskega sklada v stalnih cenah pomenita dvanajst- do trinajstodstotno zmanjšanje. Ta vidik je treba ponovno preučiti. Hkrati je pomembno izvesti prednostne naloge IPE na področju prometa. Delež sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj, ki jih upravičene države članice v prvih treh letih niso rezervirale, bo razdeljen v istih državah v skladu s temi prednostnimi nalogami.

3.25 Vmesna ocena IPE se je osredotočila predvsem na kvantitativne vidike, kljub temu, da je bila večina projektov zelo konkretne narave.

3.26 Ob izteku obdobja 2014–2020 bi bilo treba izvesti resnično kvantitativno in kvalitativno oceno zaključenih projektov in projektov v napredni fazi izgradnje.

3.27 Kot je v svojem poročilu za leto 2018 kritično izpostavilo Evropsko računsko sodišče, predlog ne vsebuje ocene učinkovitosti projektov. EESO zato poziva, naj se med drugim preučijo napredek razvoja TEN-T ter spremembe tokov potniškega in tovornega prometa. Poleg tega poziva k socialno-ekonomski analizi stroškov in koristi projektov TEN-T, ki upošteva ustrezne socialne, ekonomske, podnebne in okoljske koristi in stroške.

3.28 EESO meni, da se uspeh IPE ne more zagotoviti zgolj z višino namenjenih sredstev in številom podprtih projektov. Treba je prilagoditi metodologijo za ocenjevanje.

3.29 EESO prav tako meni, da bi bilo treba razmisliti o boljših metodah obveščanja o dosežkih v okviru IPE. Potrebna je tudi večja predvidljivost.

3.30 Evropske metropole so najbolj prometna območja v EU, saj skoraj ves promet poteka iz njih ali vanje. EESO se zavzema za to, da se v glavnih infrastrukturnih projektih upoštevajo aglomeracije, ne glede na to, ali lahko prejemajo sredstva iz Kohezijskega sklada ali ne.

3.31 EESO pozdravlja dejstvo, da bo IPE s 6,5 milijarde EUR sploh prvič podprl civilno-vojaško prometno infrastrukturo z dvojno rabo, s čimer se bo izboljšala vojaška mobilnost v EU, v skladu s skupnim sporočilom iz novembra 2017 ⁽³⁾ in akcijskim načrtom iz marca 2018 ⁽⁴⁾.

3.32 EESO pozdravlja cilje, določene v akcijskem načrtu za vojaško mobilnost, in podpira obrambno unijo z vidika izboljšanja infrastrukture in omogočanja sinergij. Civilno-vojaško infrastrukturo z dvojno rabo bi bilo treba razviti vzdolž omrežja TEN-T in v vojaško najbolj ogroženih regijah.

V Bruslju, 19. septembra 2018

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Luca JAHIER

⁽³⁾ Bruselj, 10. november 2017 JOIN(2017) 41 final, Skupno sporočilo Evropskemu parlamentu in Svetu o izboljšanju vojaške mobilnosti v Evropski uniji.

⁽⁴⁾ Bruselj, 28. marec 2018 JOIN(2018) 5 final, Skupno sporočilo Evropskemu parlamentu in Svetu o akcijskem načrtu za vojaško mobilnost.