

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego instrument »Łącząc Europę« oraz uchylającego rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014”

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

(2018/C 440/33)

Sprawozdawca: **Aurel Laurențiu PLOSCEANU**

Współsprawozdawca: **Graham WATSON**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 14.6.2018 Rada Unii Europejskiej, 3.7.2018
Podstawa prawna	Art. 172, 194 i 304 TFUE
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	6.9.2018
Data przyjęcia na sesji plenarnej	19.9.2018
Sesja plenarna nr	537
Wynik głosowania	144/0/1
(za/przeciw/wstrzymało się)	

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) opowiada się za wzmocnieniem budżetu przeznaczanego na instrument „Łącząc Europę” (CEF) po 2020 r., przy czym dotacje pozostałyby jego najistotniejszym elementem. Istnieje szereg projektów z zakresu transportu, energii i infrastruktury cyfrowej, które są istotne dla konkurencyjności UE, nie generują jednak zwrotu z inwestycji koniecznego do przyciągnięcia prywatnych inwestorów. Potrzebne jest silne zaangażowanie unijnych i krajowych organów publicznych w tym zakresie.

1.2. EKES zaleca, aby Komisja Europejska i państwa członkowskie w dalszym ciągu zachęcały do synergii projektów między wspomnianymi trzema sektorami, co obecnie jest ograniczone z powodu sztywnych ram budżetowych w zakresie kwalifikowalności projektów i kosztów.

1.3. EKES zaleca, by Komisja nadal zapewniała pomoc techniczną (działania wspierające w ramach instrumentu „Łącząc Europę”) wspierającą kwalifikowalność zaawansowanych projektów o wysokiej jakości, a także by wspierała ciągłość w świadczeniu tego typu pomocy oraz zaktualizowała kryteria oceny, aby ułatwić rozpoznanie wartości dodanej projektów. Należy podjąć dalsze kroki w celu uproszczenia wymogów administracyjnych, nie tylko w przypadku małych dotacji.

1.4. EKES wzywa współustawodawców, aby utrzymali zobowiązanie zawarte we wcześniejszym rozporządzeniu ustanawiającym instrument „Łącząc Europę” do przeznaczania „głównej części” budżetu energetycznego na projekty związane z energią elektryczną. Zasadnicze znaczenie ma uzgodnienie CEF z polityką klimatyczną i energetyczną UE oraz uniknięcie przekształcenia tego instrumentu w główne źródło finansowania projektów dotyczących paliw kopalnych w wieloletnich ramach finansowych (WRF). Ważne jest wzmocnienie, nie zaś osłabianie tego zobowiązania w WRF na lata 2021–2027.

1.5. EKES jest zdania, że kryteria wyboru dla projektów wymienionych w art. 13 należy rozszerzyć o bezpieczeństwo dostaw energii wszystkich rodzajów (energia elektryczna, gaz, ciepło itp.) oraz zmniejszenie emisji dwutlenku węgla do konkretnego poziomu dzięki każdemu z projektów.

1.6. EKES podkreśla, że CEF musi być ukierunkowany na projekty energetyczne zdolne do zwiększenia niezależności energetycznej i bezpieczeństwa energetycznego UE. Przy wsparciu CEF należy też tworzyć nowe instalacje magazynowania energii elektrycznej.

1.7. EKES zaleca zwiększenie zdolności finansowej CEF w ramach kolejnych WRF. Jeśli chodzi o podział pomiędzy trzy sektory, EKES zaleca wzięcie pod uwagę takich wymogów finansowania każdego z tych sektorów, jak kapitałochłonność i zwrot z inwestycji, i preferencyjne traktowanie tych inwestycji, które nie mogą być finansowane przez rynek, aby utrzymać wysoką wiarygodność i atrakcyjność dla inwestorów.

1.8. EKES zaleca w związku z tym, by zwiększyć całkowity przydział środków na instrument „Łącząc Europę”, mając na uwadze kluczowe znaczenie tych sektorów dla rynku wewnętrznego.

1.9. EKES podkreśla, że zarówno Komisja, jak i państwa członkowskie muszą utrzymać zaangażowanie w realizację głównych celów polityki transportowej w ramach CEF: ukończenie sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) do 2030 r. oraz przejście na czystą, konkurencyjną, innowacyjną i połączoną mobilność, co obejmuje zapewnienie rdzenia unijnej infrastruktury ładowania pojazdów paliwami alternatywnymi do 2025 r. W związku z tym duże znaczenie mają połączenia multimodalne i transgraniczne.

1.10. EKES wzywa współstawodawców do zapewnienia szerokiej i sprawiedliwej konkurencji dla projektów korzystających ze środków CEF przez przestrzeganie w praktyce wzajemności oraz przez stosowanie warunków umownych łączących efektywność ze sprawiedliwym podziałem ryzyka.

1.11. EKES zaleca, aby współstawodawcy zapewnili, by uczestnictwo w odpowiednich postępowaniach o udzielenie zamówienia było dostępne tylko dla przedsiębiorstw z państw, w których odpowiednie rynki są otwarte, z poszanowaniem rzeczywistej wzajemności, oraz aby standardowe wzory umów były odpowiednie do celów i okoliczności projektów. Warunki umowy powinny brzmieć tak, aby sprawiedliwie podzielić ryzyko związane z umową, czego głównym celem jest osiągnięcie jak najbardziej uzasadnionej ekonomicznie ceny i jak najefektywniejszego wykonania umowy. Zasada ta powinna obowiązywać niezależnie od tego, czy stosowane są krajowe czy międzynarodowe standardowe wzory umów (na podstawie art. 3.21 procedur i zasad EBOR w zakresie zamówień publicznych z dnia 1 listopada 2017 r.).

1.12. EKES zdecydowanie popiera propozycję włączenia do instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2021–2027 współpracy transgranicznej w zakresie wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych. EKES sugeruje, że ogólna wizja działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych w ramach CEF powinna zakładać stworzenie ogólnoeuropejskiej sieci energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych, która umożliwi skuteczniejszą integrację technologii energii ze źródeł odnawialnych oraz lepsze odzwierciedlenie dostępnego potencjału tych technologii na całym kontynencie.

1.13. EKES z zadowoleniem przyjmuje włączenie instalacji odnawialnych do projektów kwalifikowalnych w części instrumentu „Łącząc Europę” dotyczącej energii oraz zaleca, aby zmienić to w sposób pozwalający na uwzględnienie zarówno dużych projektów, jak i portfeli małych projektów, tak aby umożliwić wszystkim technologiom uczciwe konkurowanie o środki.

1.14. EKES zaleca, aby cele instrumentu „Łącząc Europę” wymienione w art. 3 zostały rozszerzone i objęły nie tylko ułatwianie współpracy transgranicznej w dziedzinie energii ze źródeł odnawialnych, lecz także wyraźnie wymieniały wdrażanie energii ze źródeł odnawialnych.

1.15. EKES odnotowuje, że zakup gruntu jest wyłączony z kosztów kwalifikowalnych na mocy art. 15 lit. c), i wzywa współstawodawców do sprawdzenia, czy może to stawiać pewne projekty i technologie na uprzywilejowanej lub nieuprzywilejowanej pozycji. Dla takich sektorów jak transport i energia odnawialna zakup gruntów to niebagatelna część inwestycji.

1.16. EKES przypomina Komisji, że transgraniczne połączenia wzajemne w dziedzinie energii stanowią kluczowe czynniki dla integracji energii ze źródeł odnawialnych, nie tylko dlatego, że umożliwiają przesył energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych na duże odległości, wspierając wykorzystywanie czystszych i tańszych źródeł energii elektrycznej w całej Europie, lecz także dlatego, że stanowią źródło koniecznej elastyczności systemu.

1.17. EKES zaleca, aby w pełni wykorzystać szanse na integrację energii ze źródeł odnawialnych wynikające z cyfryzacji sieci energetycznych i tworzenia sieci inteligentnych, oraz zaleca, aby Komisja przeanalizowała, jak pod tym względem można wykorzystać synergie między sektorami cyfrowym i energetycznym w ramach instrumentu „Łącząc Europę”. Odnotowuje brak projektów w zakresie inteligentnych sieci w instrumencie „Łącząc Europę” na lata 2014–2020, częściowo z powodu barier dla finansowania projektów w zakresie sieci dystrybucyjnych niższego poziomu w przeciwieństwie do sieci przesyłowych wysokiego napięcia.

1.18. EKES zaleca, aby instrument „Łącząc Europę” zapewniał też wprowadzenie mechanizmów certyfikacji poświadczających stosowanie odnawialnych źródeł energii w transporcie, np. za pomocą certyfikatów gwarancji pochodzenia ze źródeł odnawialnych.

1.19. EKES podkreśla potrzebę priorytetowego traktowania dużych, ogólnounijnych projektów cyfryzacji transportu, takich jak ERTMS (europejski system zarządzania ruchem kolejowym), SESAR (europejski system zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji) i jazda autonomiczna. Aby do 2030 r. wyposażyć sieć bazową w ERTMS, potrzebne są inwestycje wysokości 15 mld EUR. Ogólnoeuropejskie projekty zakrojone na dużą skalę powinny być finansowane z różnych klastrów CEF, funduszy prywatnych i połączonych elementów z InvestEU.

1.20. EKES apeluje o objęcie sieci TEN-T zasięgiem sieci 5G, co ma zasadnicze znaczenie.

1.21. EKES apeluje o takie środki jak skuteczna kontrola, nowoczesne miejsca noclegowe i wystarczająca liczba miejsc parkingowych z odpowiednim wyposażeniem.

1.22. EKES uważa też, że należy rozważyć wprowadzenie lepszych metod komunikacji w zakresie osiągnięć instrumentu „Łącząc Europę”. Budżet na komunikację mógłby stanowić przydatne narzędzie w tym zakresie. Należy także uwzględnić większą przewidywalność.

1.23. EKES zaleca wzięcie pod uwagę dodatkowych działań, aby uwolnić pełen potencjał programu, uwzględniając to, że interwencja instrumentu „Łącząc Europę” miała decydujące znaczenie dla uruchomienia większości projektów i okazała się głównym katalizatorem inwestycji, zarówno publicznych, jak i prywatnych. Należy wzmocnić i udoskonalić ogniwo komplementarne między CEF a innymi programami (np. „Horyzont Europa”, InvestEU i Fundusz Spójności), aby uniknąć powielania zadań i zoptymalizować wykorzystanie zasobów budżetowych.

1.24. EKES jest zdania, że pula środków na politykę spójności ma zasadnicze znaczenie dla ukończenia części sieci bazowych w państwach członkowskich objętych programami spójności, oraz zaleca, aby Komisja i państwa członkowskie zapewniły, by odpowiednia część Funduszu Spójności pozostała bezpośrednio zarządzana przez instrument „Łącząc Europę” w następnych WRF. Priorytety CEF w zakresie transportu powinny być wspierane przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego. W każdym przypadku fundusze mają pozostać w obrębie kwalifikowalnego państwa członkowskiego.

1.25. EKES sugeruje skorygowanie metodyki oceny, ponieważ sama kwota pieniężna przeznaczona na CEF i liczba wspieranych projektów nie gwarantują jego powodzenia.

EKES proponuje udoskonalenia w zakresie metodyki oceny CEF. Należy przeprowadzić rzeczywistą ocenę ilościową i jakościową pod koniec okresu 2014–2020 dla ukończonych projektów oraz tych znajdujących się na zaawansowanym etapie budowy. EKES apeluje o dokonanie przeglądu między innymi postępów w rozwoju TEN-T, a także zmian w przepływach w ruchu pasażerskim i towarowym. Wzywa również do przeprowadzenia społeczno-ekonomicznej oceny kosztów i korzyści projektów TEN-T, która uwzględniałaby istotne korzyści i koszty społeczne, gospodarcze, związane z klimatem i środowiskowe.

1.26. EKES apeluje o dokończenie konkretnych środków dotyczących ogólnych celów ochrony klimatu.

1.27. EKES apeluje, by w głównych projektach infrastrukturalnych uwzględniono metropolie bez względu na to, czy mogą otrzymać finansowanie z Funduszu Spójności.

1.28. EKES zaleca wprowadzenie konkretnych środków, tak aby zapewnić atrakcyjność modernizacji, rozbudowy źródeł energii lub ulepszania istniejącej infrastruktury, która pozostaje podstawą istniejącej sieci i mocy zainstalowanej.

1.29. EKES popiera rozwój infrastruktury podwójnego, cywilno-obronnego zastosowania w infrastrukturze fizycznej, jak i technologicznej (takiej jak ERTMS i SESAR) w ramach instrumentu „Łącząc Europę” oraz zaleca otwarte i aktywne podejście do nowego międzynarodowego kontekstu geopolitycznego (np. Trójmorze).

1.30. EKES zaleca, by w ramach CEF priorytetowo traktować inwestycje w transgraniczną infrastrukturę TEN-T, co pozwoli osiągnąć spójność pod względem przepustowości i uniknąć wąskich gardeł we wszystkich rodzajach transportu, a w rezultacie doprowadzi do w pełni zintegrowanej sieci transportowej.

2. Przedstawienie wniosku Komisji

2.1. Wniosek ma na celu ustanowienie podstawy prawnej dla instrumentu „Łącząc Europę” na okres po 2020 r. i został przedstawiony dla Unii składającej się z 27 państw członkowskich.

2.2. We wniosku Komisji ⁽¹⁾ z dnia 2 maja 2018 r. w sprawie WRF po roku 2020 na instrument „Łącząc Europę” przeznaczono kwotę 42 265 mln EUR; szczegóły podano poniżej:

Instrument „Łącząc Europę” 2021–2027	Kwoty według cen bieżących – w EUR
Transport, w tym:	30 615 493 000
— Ogólna pula środków	12 830 000 000
— Wkład z Funduszu Spójności	11 285 493 000
— Wsparcie na potrzeby mobilności wojskowej	6 500 000 000
Energia	8 650 000 000
Technologie cyfrowe	3 000 000 000
OGÓŁEM	42 265 493 000

2.3. Zakłada się, że Europa zmierzać będzie w kierunku mobilności bez ofiar śmiertelnych wypadków, bez emisji i bez zużycia papieru, aby stać się światowym liderem w dziedzinie energii odnawialnej i gospodarki cyfrowej.

2.4. Instrument „Łącząc Europę” wspiera inwestycje w transport, energię i infrastrukturę cyfrową przez rozwój sieci transeuropejskich (TEN) oraz promuje współpracę transgraniczną w zakresie wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych. Sieci te oraz współpraca transgraniczna mają podstawowe znaczenie dla funkcjonowania jednolitego rynku oraz znaczenie strategiczne dla realizacji unii energetycznej, jednolitego rynku cyfrowego i rozwoju zrównoważonych rodzajów transportu.

2.5. WRF na lata 2021–2027 ustanawiają bardziej ambitny cel w zakresie uwzględniania kwestii klimatu we wszystkich programach UE, zgodnie z którym wartość docelowa unijnych wydatków przyczyniających się do realizacji celów klimatycznych wynosi 25 %. Oczekuje się, iż instrument „Łącząc Europę” zapewni duży wkład w osiągnięcie tej wartości docelowej, przy poziomie 60 % puli środków przeznaczonych na realizację celów klimatycznych.

2.6. Przyszłe potrzeby w zakresie dekarbonizacji i cyfryzacji będą oznaczały coraz większą konwergencję sektorów transportu, energii i technologii cyfrowych. Synergie między wszystkimi trzema sektorami powinny zatem zostać wykorzystane w pełnym zakresie, maksymalizując skuteczność i efektywność wsparcia UE. Aby zachęcić do składania wniosków międzysektorowych i zapewnić ich priorytetowe traktowanie, w ramach kryteriów wyboru oceniany będzie aspekt dotyczący synergii proponowanego działania.

2.7. Instrument „Łącząc Europę” zmierza do tego, aby sektor transportu przyczyniał się do ukończenia obu poziomów TEN-T (sieci bazowej do 2030 r. i szerszej zakrojonego poziomu do roku 2050). Szacuje się, iż ukończenie sieci bazowej TEN-T pozwoli wygenerować 7,5 mln roboczolat w okresie 2017–2030 oraz dodatkowy wzrost PKB wynoszący 1,6 % w roku 2030.

⁽¹⁾ COM(2018) 321 final.

2.8. Po raz pierwszy za pomocą instrumentu „Łącząc Europę” wdrażane będzie unijne finansowanie realizacji projektów transportowych podwójnego, cywilno-wojskowego zastosowania.

2.9. W przypadku sektora energii główny nacisk położono na: ukończenie transeuropejskich sieci energetycznych poprzez opracowanie projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczących dalszej integracji wewnętrznego rynku energii oraz interoperacyjności sieci w wymiarze ponadgranicznym i ponadsektorowym; zrównoważony rozwój przez umożliwienie obniżenia emisyjności, w szczególności dzięki integracji odnawialnych źródeł energii oraz bezpieczeństwo dostaw, między innymi poprzez zwiększanie inteligencji i cyfryzację infrastruktury.

2.10. W przypadku sektora technologii cyfrowych instrument „Łącząc Europę” zapewnia maksymalizację korzyści, jakie z jednolitego rynku cyfrowego mogą odnieść wszyscy obywatele oraz wszystkie przedsiębiorstwa i organy administracji publicznej.

2.11. Szereg unijnych programów i instrumentów finansowych, w tym instrument „Łącząc Europę”, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz Fundusz Spójności, „Horyzont Europa”, InvestEU i program LIFE, wspierać będzie w różnym stopniu transport, energię i infrastrukturę cyfrową.

2.12. Działania objęte programem powinny być wykorzystywane do skorygowania niedoskonałości rynku lub nieoptymalnych sytuacji w zakresie inwestycji, w proporcjonalny sposób, bez powielania bądź wypierania finansowania prywatnego, i powinny przedstawiać wyraźną europejską wartość dodaną.

2.13. Wyniki ocen ex post zostały przyjęte przez Komisję w dniu 13 lutego 2018 r.⁽²⁾ zgodnie z pięcioma kryteriami: efektywności, adekwatności, istotności, spójności i europejskiej wartości dodanej. Pewne fragmenty oceny przedstawione są poniżej:

- CEF jest instrumentem skutecznym i właściwie ukierunkowanym na wspieranie inwestycji w TEN w sektorach transportu, energii i usług cyfrowych. Od 2014 r. ze środków CEF sfinansowano inwestycje o wartości 25 mld EUR, czego rezultatem były inwestycje infrastrukturalne w UE na poziomie ok. 50 mld EUR.
- CEF zapewnia wysoką europejską wartość dodaną dla wszystkich państw członkowskich poprzez wspieranie związanych z łącznością projektów o wymiarze transgranicznym.
- Po raz pierwszy część budżetu przeznaczanego na politykę spójności (11,3 mld EUR na transport) wykonano zgodnie z metodą zarządzania bezpośredniego w ramach CEF.
- CEF nadal wykorzystuje i rozwija innowacyjne instrumenty finansowe. Ich wdrożenie zostało jednak ograniczone ze względu na nowe możliwości oferowane przez EFIS.
- Przy pomocy CEF zbadano również poziom synergii międzysektorowych, lecz obecnie obowiązujące ramy prawne/budżetowe nie pozwalają na pełne wykorzystanie możliwości w tym zakresie. Należy uelastyczyć wytyczne sektorowe oraz CEF w celu ułatwienia synergii międzysektorowych oraz lepszego dostosowania do osiągnięć technologicznych i priorytetów (np. w obszarze cyfryzacji), przy jednoczesnym przyspieszeniu procesu dekarbonizacji oraz stawieniu czoła wspólnym wyzwaniom społecznym, np. w zakresie cyberbezpieczeństwa.

2.14. Komisja proponuje kontynuację realizacji nowego programu w odniesieniu do trzech sektorów CEF, według metody zarządzania bezpośredniego przez Komisję Europejską i jej Agencję Wykonawczą ds. Innowacyjności i Sieci (INEA).

2.15. Proponowany budżet będzie obejmował wszystkie niezbędne wydatki operacyjne na realizację programu, jak również koszty zasobów ludzkich i inne wydatki administracyjne związane z zarządzaniem programem.

2.16. W porównaniu z instrumentem CEF 2014–2020 wprowadzone zostaną prostsze, ale bardziej solidne ramy wykonania w celu monitorowania realizacji celów programu i jego wkładu w osiągnięcie celów polityki UE. Wskaźniki służące monitorowaniu realizacji i postępów będą dotyczyły w szczególności:

- wydajnych i wzajemnie połączonych sieci i infrastruktury na potrzeby inteligentnej, zrównoważonej, sprzyjającej włączeniu społecznemu, bezpiecznej i chronionej mobilności, a także dostosowania do wymogów mobilności wojskowej,

⁽²⁾ COM(2018) 66 final.

- wkładu na rzecz wzajemnych połączeń i integracji rynków, bezpieczeństwa dostaw energii i zrównoważonego rozwoju poprzez umożliwienie dekarbonizacji; wkładu we współpracę transgraniczną w dziedzinie energii odnawialnej,
- wkładu w rozwój infrastruktury łączności cyfrowej w całej UE.

3. Uwagi ogólne i szczegółowe

3.1. EKES podkreśla strategiczne znaczenie instrumentu „Łącząc Europę” z perspektywy integracji rynku wewnętrznego, inteligentnej mobilności i szansy na dostarczanie zauważalnej wartości dodanej dla obywateli, spójności społecznej i przedsiębiorstw, a także dobrobytu i wartości dodanej dla całej UE.

Do końca 2017 r. w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – Transport przeznaczono już 21,3 mld EUR w postaci dotacji na projekty TEN-T, co pociągnęło za sobą inwestycje o łącznej wartości 41,6 mld EUR.

3.2. W 2018 r. zostaną podpisane dodatkowe umowy w sprawie przyznania dotacji w ramach mieszanego zaproszenia do składania wniosków łączącego dotacje z instrumentu „Łącząc Europę” z finansowaniem prywatnym, w tym z Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS). Według szacunków na każdy 1 mld EUR zainwestowany w sieć bazową TEN-T będzie przypadowało do 20 000 miejsc pracy.

3.3. EKES zasadniczo z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji Europejskiej dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” oraz uchylającego rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014 na lata 2021–2027.

3.4. EKES przyznaje, że CEF jest jednym z najbardziej udanych programów unijnych, i podkreśla jego strategiczne znaczenie dla integracji rynku wewnętrznego, ukończenia budowy unii energetycznej, dla inteligentnej mobilności oraz stworzenia szansy na to, aby UE dostarczała zauważalnej wartości dodanej dla obywateli, spójności społecznej i przedsiębiorstw.

3.5. EKES uważa, że należy zwiększyć zdolność finansową instrumentu „Łącząc Europę” w ramach kolejnych WRF i zapewnić jego lepsze zrównoważenie, aby utrzymać jego wysoką wiarygodność i atrakcyjność dla inwestorów. Niewystarczający budżet stwarzałyby ryzyko dla ukończenia sieci TEN-T i TEN-E, co w istocie obniżyłoby wartość już dokonanych inwestycji ze środków publicznych.

3.6. EKES podkreśla, że konieczne jest przyspieszenie inwestycji w cyfrowe, innowacyjne i zrównoważone projekty transportowe, aby przybliżyć się do przejścia na bardziej ekologiczny, prawdziwie zintegrowany, nowoczesny, dostępny dla wszystkich, bezpieczniejszy i wydajny system transportu. Zwiększenie inwestycji publicznych w projekty o unijnej i regionalnej wartości dodanej ma zwiększyć spójność społeczną na szczeblu UE.

3.7. EKES uważa, że synergia projektów między tymi trzema sektorami jest obecnie ograniczona z powodu sztywnych ram budżetowych w zakresie kwalifikowalności projektów i kosztów.

3.8. EKES z zadowoleniem przyjmuje pomoc techniczną świadczoną, by wspierać kwalifikowalność zaawansowanych i wysokiej jakości projektów oraz popiera ciągłość w świadczeniu tego typu pomocy, a także aktualizację kryteriów oceny, aby ułatwić wskazanie wartości dodanej projektów. Należy podjąć dalsze kroki w celu uproszczenia wymogów administracyjnych, nie tylko w przypadku małych dotacji.

3.9. EKES podkreśla, że zarówno Komisja, jak i państwa członkowskie muszą utrzymać zaangażowanie w realizację głównych celów polityki instrumentu „Łącząc Europę”: ukończenia sieci bazowej TEN-T do 2030 r. oraz przejścia na czystą, konkurencyjną, innowacyjną i połączoną mobilność, co obejmuje zapewnienie rdzenia unijnej infrastruktury ładowania pojazdów paliwami alternatywnymi do 2025 r. W związku z tym duże znaczenie mają połączenia multimodalne i transgraniczne.

3.10. Instrument „Łącząc Europę” musi być ukierunkowany na projekty energetyczne zdolne do zwiększenia niezależności energetycznej i bezpieczeństwa energetycznego UE. Dzięki wsparciu instrumentu „Łącząc Europę” należy też tworzyć instalacje magazynowania energii.

3.11. EKES uznaje, że transgraniczne połączenia wzajemne w dziedzinie energii stanowią kluczowe czynniki integracji energii ze źródeł odnawialnych, nie tylko dlatego, że umożliwiają przesył energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych na duże odległości, lecz także dlatego, że stanowią źródło koniecznej elastyczności systemu.

3.12. Rolę koordynatorów europejskich należy rozszerzyć, aby zapewnić przeprowadzanie dogłębnych ocen projektów ukończonych lub znajdujących się na zaawansowanym etapie budowy, rzeczywistych osiągnięć i utrzymujących się wąskich gardeł. Komisja musi zapewnić, aby pierwszeństwo zaproszeń do składania wniosków odzwierciedlało ich ocenę.

3.13. EKES uznaje, że sektor transportu powinien w pełni korzystać z technologii cyfrowych i innowacyjnych, oraz stwierdza, że nowa i innowacyjna infrastruktura transportowa jest bardziej atrakcyjna dla inwestorów, zwłaszcza z sektora prywatnego.

3.14. EKES uważa, że inwestycje w transport, a szczególnie w transeuropejską sieć transportową (TEN-T), mają zasadnicze znaczenie dla wzrostu i tworzenia miejsc pracy w Europie. Dlatego opowiada się za zwiększeniem budżetu przeznaczanego na instrument „Łącząc Europę” po 2020 r., przy czym dotacje pozostałyby jego najistotniejszym elementem. Rzeczywiście istnieje szereg projektów z zakresu infrastruktury transportowej, które są istotne dla konkurencyjności UE, nie generują jednak zwrotu z inwestycji koniecznego do przyciągnięcia prywatnych inwestorów. Dlatego wymagają one silnego zaangażowania unijnych i krajowych organów publicznych w tym zakresie.

3.15. Komisja powinna zachować integralność zdolności finansowej instrumentu „Łącząc Europę” i nie dokonywać dalszych cięć na rzecz innych programów (EFIS, Europejski program rozwoju przemysłu obronnego).

3.16. EKES podkreśla potrzebę priorytetowego traktowania dużych, ogólnounijnych projektów cyfryzacji transportu, takich jak ERTMS, SESAR i jazda autonomiczna. Aby zrealizować te projekty, konieczne jest łączenie zasobów: środków publicznych z instrumentu „Łącząc Europę” i środków prywatnych gwarantowanych przez InvestEU. Równie zasadnicze znaczenie ma objęcie sieci TEN-T zasięgiem sieci 5G. W latach 1995–2016 tylko 8 % z 51 tys. km korytarzy sieci bazowej zostało wyposażonych w ERTMS. W takim tempie potrzeba będzie jeszcze 200 lat, by tym systemem objąć całą sieć bazową. Całkowite pokrycie sieci bazowej do 2030 r. będzie wymagało zatem 15 mld EUR inwestycji i znacznej intensyfikacji programu, za to zapewniłoby niezakłócony ruch kolejowy w Europie, zwiększenie przepustowości, bezpieczeństwa i punktualności.

3.17. Mobilność elektryczna stanowi zasadniczą część przechodzenia na zrównoważony transport, ma też potencjał zapewnienia wymian między pojazdem a siecią, w ramach których pojemność akumulatora pojazdów elektrycznych jest wykorzystywana jako źródło elastyczności w sieci. Interoperacyjność interfejsów pojazd–sieć powinna stanowić priorytet w całej UE. Instrument „Łącząc Europę” powinien też zapewniać wprowadzenie mechanizmów certyfikacji stosowania odnawialnych źródeł energii w transporcie, np. za pomocą certyfikatów gwarancji pochodzenia ze źródeł odnawialnych.

3.18. Synergie mają zasadnicze znaczenie dla udanego wdrożenia instrumentu „Łącząc Europę”. Przykłady takich synergii obejmują punkty ładowania pojazdów elektrycznych zasilane energią elektryczną ze źródeł odnawialnych, słoneczne ogniwa fotowoltaiczne (instalacje typu „car port”) i rozwój technologii interfejsu między pojazdem a siecią.

3.19. Należy też rozważyć elektryfikację transportu drogowego. W przypadku samochodów ciężarowych i autobusów potrzebna będzie kwota 10 mld EUR na elektryfikację ok. 7 000 km autostrad w okresie odniesienia.

3.20. Rozwój i odtworzenie infrastruktury transportowej w UE pozostają dość fragmentaryczne oraz stanowią istotne wyzwanie w zakresie przepustowości i finansowania. Zapewnienie zrównoważonego wzrostu, tworzenia miejsc pracy, konkurencyjności i spójności społecznej/terytorialnej w UE ma strategiczne znaczenie.

3.21. W infrastrukturze transportowej zatrudnionych jest 11,2 mln pracowników. W ramach instrumentu „Łącząc Europę” należy również uwzględnić potrzeby i warunki pracy. EKES apeluje o takie środki jak skuteczna kontrola, nowoczesne miejsca noclegowe i wystarczająca liczba miejsc parkingowych z odpowiednim wyposażeniem.

3.22. EKES odnotowuje, że w obecnej wersji wniosek Komisji osłabia wcześniejsze zobowiązanie do przeznaczania „głównej części” wydatków w sektorze energetycznym na projekty w zakresie energii elektrycznej. Z zadowoleniem przyjmuje oczekiwanie Komisji, że zostanie to uwzględnione w obecnym instrumencie „Łącząc Europę” do końca okresu programowania. Wypełnienie tego zobowiązania ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia, aby instrument „Łącząc Europę” był zgodny z polityką klimatyczną i energetyczną UE.

3.23. Jeśli chodzi o włączenie instalacji odnawialnych do projektów kwalifikowalnych w części instrumentu „Łącząc Europę” dotyczącej energii, wymaga ono zmiany, tak aby objąć zarówno duże projekty, jak i portfele małych projektów. Ma to zasadnicze znaczenie dla poprawy wykorzystania unijnych środków na energię ze źródeł odnawialnych, jak opisano w wersji przekształconej dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii.

3.24. EKES przyznaje, że w cenach stałych przydział środków budżetowych na instrument „Łącząc Europę” na lata 2021–2027 i wkład z Funduszu Spójności zostały zmniejszone o 12–13 %. Niezbędne jest ponowne rozważenie tego aspektu. Jednocześnie ważne jest realizowanie priorytetów instrumentu „Łącząc Europę”. Dlatego ta część Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, która przez pierwsze trzy lata nie zostanie wykorzystana przez dane państwo beneficjenta, powinna być przeznaczona na cele zgodne z tymi priorytetami, realizowane w tym samym państwie członkowskim.

3.25. Ocena śródkresowa instrumentu „Łącząc Europę” skupiła się głównie na aspektach ilościowych pomimo bardzo namacalnego charakteru większości projektów.

3.26. Należy przeprowadzić rzeczywistą ocenę ilościową i jakościową pod koniec okresu 2014–2020 dla projektów ukończonych oraz tych znajdujących się na zaawansowanym etapie budowy.

3.27. Jak stwierdził Europejski Trybunał Obrachunkowy w swym sprawozdaniu z 2018 r., w projekcie nie zawarto oceny skuteczności projektów. EKES apeluje zatem o dokonanie przeglądu między innymi postępów w rozwoju TEN-T, a także zmian w przepływach w ruchu pasażerskim i towarowym. Wzywa również do przeprowadzenia społeczno-ekonomicznej oceny kosztów i korzyści projektów TEN-T, która uwzględniałaby istotne korzyści i koszty społeczne, gospodarcze, związane z klimatem i środowiskowe.

3.28. EKES sugeruje, że sama kwota pieniężna przeznaczona na instrument „Łącząc Europę” i liczba wspieranych projektów nie gwarantują jego powodzenia. Metodyka oceny wymaga korekty.

3.29. EKES uważa też, że należy rozważyć wprowadzenie lepszych metod komunikacji na temat osiągnięć instrumentu „Łącząc Europę”. Potrzebna jest również większa przewidywalność.

3.30. Europejskie metropolie to te regiony w UE o największym natężeniu ruchu, gdyż nieomal cały transport ma swój początek lub koniec w metropolii. EKES apeluje, by w głównych projektach infrastrukturalnych uwzględniono aglomeracje bez względu na to, czy mogą otrzymać finansowanie z Funduszu Spójności.

3.31. EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, że po raz pierwszy instrument „Łącząc Europę” będzie wspierał infrastrukturę transportową podwójnego, cywilno-wojskowego zastosowania kwotą 6,5 mld EUR, aby poprawić mobilność wojskową w UE zgodnie ze wspólnym komunikatem z listopada 2017 r. ⁽³⁾ i planem działania z marca 2018 r. ⁽⁴⁾.

3.32. EKES z zadowoleniem przyjmuje cele zawarte w dokumencie „Plan działania na rzecz mobilności wojskowej” i popiera utworzenie Europejskiej Unii Obrony, zarówno w zakresie poprawy infrastruktury, jak i umożliwiania synergii. Infrastruktura podwójnego, cywilno-obronnego zastosowania ma zostać rozwinięta wzdłuż sieci TEN-T, a także w regionach najbardziej narażonych na ryzyko wojskowe.

Bruksela, dnia 19 września 2018 r.

Luca JAHIER
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

⁽³⁾ Bruksela, 10 listopada 2017 r. JOIN(2017) 41 final JOINT COMMUNICATION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL Improving Military Mobility in the European Union [WSPÓLNY KOMUNIKAT DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY – Poprawa mobilności wojskowej w Unii Europejskiej].

⁽⁴⁾ Bruksela, 28 marca 2018 r. JOIN(2018) 5 final WSPÓLNY KOMUNIKAT DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY dotyczący Planu działania na rzecz mobilności wojskowej.