



Bruksela, dnia 18 sierpnia 2013 r.

## KANCELARIA SENATU

Przedstawiciel Kancelarii Senatu  
przy Unii Europejskiej

### Sprawozdanie nr 75/2013

### Sprawozdanie z inicjatyw i opinii Komisji Europejskiej w lipcu 2013 r.

(wymiar sprawiedliwości, rynek wewnętrzny, przemysł, transport, polityka regionalna, ochrona środowiska)

Bruksela, lipiec 2013

1. **WYMIAR SPRAWIEDLIWOŚCI** - Komisja usuwa luki prawne i wprowadza jednolitą ochronę patentów
2. **WYMIAR SPRAWIEDLIWOŚCI** - Komisja pragnie poznać stanowisko opinii publicznej na temat europejskiego podejścia do upadłości przedsiębiorstw
3. **WYMIAR SPRAWIEDLIWOŚCI** - Informowanie i konsultowanie pod lupą: Komisja ocenia przepisy UE
4. **NADUŻYCIA FINANSOWE** - Zwalczanie nadużyć finansowych: roczne sprawozdanie podkreśla potrzebę podjęcia zdecydowanych kroków w celu ochrony budżetu UE
5. **RYNEK WEWNĘTRZNY** - Nowe przepisy dotyczące usług płatniczych przyniosą korzyści konsumentom i detalistom
6. **RYNEK WEWNĘTRZNY** - Uruchomiono stronę internetową z tabelą wyników jednolitego rynku: nowe dane są już dostępne w internecie
7. **TRANSPORT** - Bezpieczeństwo lotnicze: kraje UE popierają zmianę przepisów w sprawie czasu pracy i odpoczynku członków załóg lotniczych
8. **TRANSPORT** - Zdaniem kontrolerów UE należy zaprzestać realizacji „nieskutecznych” programów mających na celu ograniczenie drogowych przewozów towarowych na rzecz transportu kolejowego
9. **TRANSPORT** - „Znaczące różnice w kosztach projektów drogowych współfinansowanych ze środków UE”
10. **TRANSPORT** - EBI ponownie wspiera modernizację polskich kolei

11. **TRANSPORT** - „Niebieski pas”: Komisja łagodzi formalności celne dla statków
12. **TRANSPORT** - Bezpieczeństwo lotnicze: Komisja aktualizuje europejski wykaz bezpieczeństwa dotyczący linii lotniczych objętych zakazem
13. **TRANSPORT I BADANIA NAUKOWE** - Komisja Europejska inwestuje 600 milionów euro w badania naukowe, dzięki którym zmniejszy się zagęszczenie w europejskiej przestrzeni powietrznej
14. **PRZEMYSŁ** - Komisja dotrzymuje słowa i przekazuje 100 mln EUR nowym oraz małym i średnim przedsiębiorstwom technologicznym
15. **PRZEMYSŁ** - „Europejski GPS” gotowy do startu – Galileo z powodzeniem określa położenie
16. **POLITYKA REGIONALNA** – Przyjęcie radykalnej reformy polityki regionalnej UE w komisji PE
17. **POLITYKA REGIONALNA** - Makroregionalny eksperyment Europy: pierwsza ocena
18. **ŚRODOWISKO** - Jak skuteczniej wykorzystywać fosfor i stworzyć warunki dla jego recyklingu?
19. **ŚRODOWISKO** – 80 proc. europejskich konsumentów uważa, że wpływ produktów na środowisko jest istotną sprawą
20. **OCHRONA ŚRODOWISKA I KLIMATU** - Komisja inwestuje 281,4 mln euro w nowe projekty
21. **POMOC PAŃSTWA** - Komisja wszczyna szczegółowe postępowanie wyjaśniające w sprawie finansowania portu lotniczego Gdynia-Kosakowo ze środków publicznych

## **1. WYMIAR SPRAWIEDLIWOŚCI - Komisja usuwa luki prawne i wprowadza jednolitą ochronę patentów**

Komisja Europejska zaproponowała 29 lipca 2013 r. uzupełnienie ram prawnych ochrony patentowej w całej Europie poprzez uaktualnienie unijnych przepisów dotyczących właściwości sądów i uznawania orzeczeń sądowych (tzw. [rozporządzenie Bruksela I](#)). Zmiany te torują drogę utworzeniu wyspecjalizowanego europejskiego sądu – Jednolitego Sądu Patentowego, którego działalność, która rozpocznie się po ratyfikacji leżącego u jego podstaw porozumienia, ułatwi przedsiębiorstwom i

inwestorom ochronę ich patentów. Nowy sąd będzie posiadał specjalną właściwość w zakresie sporów patentowych, a jego funkcjonowanie pozwoli uniknąć postępowań równoległych nawet w 28 różnych sądach krajowych równocześnie. Umożliwi to obniżenie kosztów i szybkie wydawanie decyzji dotyczących ważności patentów lub ich naruszenia, co z kolei wpłynie na rozwój innowacyjności w Europie. Wniosek Komisji jest częścią pakietu niedawno zatwierdzonych środków, zapewniających jednolitą ochronę patentową na rynku wewnętrznym.

„Wprowadzając zmiany do przepisów dotyczących uznawania orzeczeń, torujemy drogę rozpoczęciu funkcjonowania Jednolitego Sądu Patentowego. W przypadku sporu przedsiębiorstwa nie będą już musiały kierować spraw do różnych sądów w różnych państwach”, powiedziała wiceprzewodnicząca **Viviane Reding**, komisarz UE ds. sprawiedliwości. „Usunięcie przeszkód biurokratycznych, niepotrzebnych dodatkowych kosztów i niepewności prawnej związanej z istnieniem 28 – nierzadko niezgodnych ze sobą – systemów sprawi, że jednolity rynek stanie się bardziej atrakcyjny. Jest to bardzo dobry przykład pozytywnego oddziaływania przepisów w dziedzinie sprawiedliwości na wzrost gospodarczy.”

**Michel Barnier**, komisarz odpowiedzialny za rynek wewnętrzny i usługi, dodał: „Z punktu widzenia konkurencyjności Europy ma ogromne znaczenie, aby innowatorzy mogli jak najszybciej czerpać z wielorakich korzyści dawno oczekiwanego jednolitego patentu europejskiego. Porozumienie polityczne osiągnięte w grudniu 2012 r. stanowiło przełom, ale o rzeczywistym funkcjonowaniu jednolitego patentu będziemy mogli mówić dopiero, gdy zacznie działać Jednolity Sąd Patentowy. Musimy to osiągnąć tak szybko, jak to możliwe, a dzisiejszy wniosek jest kolejnym ważnym krokiem w tym kierunku”.

Liczby mówią w tym wypadku same za siebie: w USA w 2011 r. przyznano 224 tys. patentów, w Chinach 172 tys., podczas gdy w Europie – jedynie 62 tys. Jednym z powodów tak dużej różnicy są zaporowe koszty i skomplikowane procedury uzyskiwania ochrony patentowej na rynku wewnętrznym UE. Obecnie, jeżeli ktoś chce chronić swój wynalazek patentem w całej Europie, musi uzyskać patenty we wszystkich 28 państwach członkowskich. Właściciel patentu może być zmuszony do uczestniczenia w wielu postępowaniach sądowych w różnych państwach członkowskich, dotyczących tego samego przedmiotu sporu. Zmieni się to w najbliższej przyszłości, dzięki porozumieniu w sprawie pakietu dotyczącego jednolitego systemu ochrony patentowej.

Ustanowienie Jednolitego Sądu Patentowego – na mocy porozumienia podpisanego 19 lutego 2013 r. – spowoduje uproszczenie procedur oraz umożliwi szybsze wydawanie decyzji. Zamiast prowadzić kilka równoległych postępowań w różnych sądach krajowych, daną sprawę będzie można rozstrzygnąć przed jednym wyspecjalizowanym sądem. Jednolity Sąd Patentowy będzie wydawał orzeczenia dotyczące ważności oraz naruszenia patentów europejskich i jednolitych dla wszystkich państw, które zostaną stronami porozumienia, co pozwoli uniknąć postępowań równoległych oraz różniących się od siebie decyzji. W jednolitym systemie ochrony patentowej, który otwarty jest dla wszystkich państw członkowskich, uczestniczy obecnie 25 państw UE.

Międzynarodową właściwość Jednolitego Sądu Patentowego określono w porozumieniu w oparciu o rozporządzenie Bruksela I ([rozporządzenie \(UE\) nr 1215/2012](#)).

W związku z tym Komisja proponuje zmianę do rozporządzenia Bruksela I, aby sprecyzować funkcjonowanie przepisów dotyczących jurysdykcji w kontekście postępowania przed Jednolitym Sądem Patentowym, a także wyjaśnić, w jaki sposób zasady zawarte w rozporządzeniu należy stosować w relacjach między państwami członkowskimi będącymi stronami porozumienia w sprawie Jednolitego Sądu Patentowego a państwami niebędącymi stronami tego porozumienia.

- **Kolejne kroki**

Wniosek Komisji, zanim stanie się obowiązującym prawem, musi teraz zostać zatwierdzony przez państwa członkowskie i Parlament Europejski.

Komisja zachęca państwa członkowskie do jak najszybszego ratyfikowania porozumienia w sprawie Jednolitego Sądu Patentowego oraz do zakończenia działań przygotowawczych koniecznych do rozpoczęcia przez ten sąd działalności, aby wkrótce możliwe było zarejestrowanie pierwszych jednolitych patentów.

- **Kontekst**

Zgodnie z obecnie obowiązującym prawem UE postępowania w sporach dotyczących ważności patentów oraz przypadków domniemanego ich naruszenia należy prowadzić przed sądami państw członkowskich, w których zarejestrowano dany patent.

Postępowania można również prowadzić w sądach państwa członkowskiego, właściwych ze względu na miejsce zamieszkania pozwanego lub w sądach państwa członkowskiego, w którym nastąpiło bądź mogło wystąpić naruszenie patentu. W wielu postępowaniach dotyczących naruszenia ochrony patentowej pozwany argumentuje, że patent jest nieważny. Takie postępowania podlegają wyłącznej jurysdykcji państwa, w którym wydano patent. W praktyce oznacza to, że właściciel patentu może być zmuszony do uczestniczenia w kilku postępowaniach równoległych, co powoduje spore koszty, jest skomplikowane i może skończyć się wydaniem różniących się od siebie decyzji sądowych.

Wysiłki na rzecz utworzenia jednolitego patentu, który wywierałby skutki prawne we wszystkich krajach europejskich, podejmowano od lat 70., ale nigdy nie zakończyły się one powodzeniem.

W kwietniu 2011 r. Komisja przedstawiła nowe wnioski w sprawie utworzenia patentu europejskiego o jednolitym skutku (zwanego też „jednolitym patentem”) w ramach procedury wzmocnionej współpracy.

W grudniu 2012 r. Parlament Europejski i Rada osiągnęły od dawna wyczekiwane porozumienie w sprawie europejskiego pakietu dotyczącego jednolitego systemu ochrony patentowej, które otworzyło drogę do podpisania międzynarodowego porozumienia w sprawie Jednolitego Sądu Patentowego.

Zespół przepisów dotyczących jednolitego patentu umożliwi uzyskanie ochrony patentowej w 25 państwach członkowskich na podstawie jednego wniosku i z pominięciem takich biurokratycznych formalności jak konieczność zatwierdzenia i tłumaczenia w różnych państwach członkowskich. Dzięki temu wynalazcy i przedsiębiorstwa uzyskają dostęp do rynków wszystkich państw członkowskich uczestniczących we wzmocnionej współpracy oraz w porozumieniu w sprawie Jednolitego Sądu Patentowego po znacznie niższych kosztach, zlikwidowane zostaną również poważne przeszkody administracyjne.

Jednolity Sąd Patentowy utworzono na mocy międzynarodowego porozumienia państw członkowskich, podpisanego 19 lutego 2013 r. Będzie on orzekał w sprawach dotyczących zarówno przyszłych patentów jednolitych, jak i obecnych, „tradycyjnych” patentów europejskich. Porozumienie musi jeszcze zostać ratyfikowane przez zainteresowane państwa członkowskie. Jednolity Sąd Patentowy będzie jednym,

wyspecjalizowanym sądem patentowym, posiadającym oddziały lokalne i regionalne w całej UE. Zamiast uczestniczyć w równoległych postępowaniach przed sądami krajowymi, strony będą mogły otrzymać szybkie i skuteczne decyzje dotyczące wszystkich państw, w których ważny jest dany patent.

- **Więcej informacji**

Komisja Europejska – uznawanie i wykonywanie orzeczeń:

[http://ec.europa.eu/justice/civil/commercial/judgements/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/justice/civil/commercial/judgements/index_en.htm)

Strona internetowa Viviane Reding, wiceprzewodniczącej Komisji Europejskiej i komisarz UE ds. sprawiedliwości:

<http://ec.europa.eu/reding>

Reforma systemu patentowego: jednolity system ochrony patentowej i Jednolity Sąd Patentowy:

[http://ec.europa.eu/internal\\_market/indprop/patent/documents/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/internal_market/indprop/patent/documents/index_en.htm)

## **2. WYMIAR SPRAWIEDLIWOŚCI - Komisja pragnie poznać stanowisko opinii publicznej na temat europejskiego podejścia do upadłości przedsiębiorstw**

Komisja Europejska rozpoczęła 5 lipca 2013 r. konsultacje społeczne w sprawie europejskiego podejścia do kwestii niepowodzenia w działalności gospodarczej i upadłości przedsiębiorstw. Inicjatywa ta ma pomóc solidnym przedsiębiorstwom w utrzymaniu się na rynku, a uczciwym przedsiębiorcom w uzyskaniu drugiej szansy, przy jednoczesnej ochronie prawa wierzycieli do odzyskania swoich pieniędzy. Chodzi o zapewnienie szybkich i wydajnych procedur, w interesie zarówno dłużników, jak i wierzycieli, które powinny przyczyniać się do ochrony zatrudnienia, pomagać dostawcom w zachowaniu klientów, a właścicielom w utrzymaniu wartości rentownych przedsiębiorstw. Rozbieżności między krajowymi przepisami dotyczącymi upadłości mogą prowadzić do powstawania niepewności prawa i tworzyć niekorzystne otoczenie biznesu. Najważniejsze kwestie to czas niezbędny na uregulowanie zobowiązań, warunki wszczęcia postępowania, zgłaszanie roszczeń i zasady dotyczące planów restrukturyzacji. Mogą one mieć hamujący wpływ na inwestycje transgraniczne. Rozpoczęte konsultacje posłużą do zebrania opinii zainteresowanych stron na temat tego, jak najlepiej sprostać tym wyzwaniom.

„Europa potrzebuje klimatu »ratunku i odnowy« sprzyjającego rentownym przedsiębiorstwom i osobom fizycznym znajdującym się w trudnej sytuacji finansowej”, powiedziała wiceprzewodnicząca **Viviane Reding**, komisarz UE ds. sprawiedliwości. „Uczciwym przedsiębiorcom należy dać drugą szansę, tak by upadłość nie stała się dla nich dożywotnim wyrokiem w przypadku, gdy sprawy źle się potoczą. Szczególnie ważne są MŚP, które stanowią trzon naszej gospodarki. Liczę na aktywny udział w tych konsultacjach wszystkich zainteresowanych, tak byśmy mogli zgromadzić najlepsze pomysły dotyczące tego, w jaki sposób najlepiej sprostać wyzwaniom związanym z upadłością przedsiębiorstw”.

Proponowana modernizacja unijnego rozporządzenia w sprawie postępowania upadłościowego z 2000 r. jest kluczowym pierwszym krokiem w kierunku dostosowania unijnego prawa upadłościowego do wymogów XXI wieku. Oczywiście jest jednocześnie, że sama zmiana rozporządzenia nie rozwiąże problemów związanych z upadłością przedsiębiorstw transgranicznych, takich jak zaznaczające się niekiedy wyraźnie różnice między krajowymi systemami prawa upadłościowego. Dlatego też komunikat, przyjęty przez Komisję w grudniu 2012 r. równocześnie z wnioskiem dotyczącym rozporządzenia w sprawie postępowania upadłościowego, zapoczątkował proces rozważań na temat nowego podejścia UE dotyczącego niepowodzeń biznesowych w świetle rozbieżnych krajowych przepisów prawa upadłościowego. Rozpoczęte konsultacje stanowią działania następcze w tym zakresie.

Jedną z kwestii poruszonych w konsultacjach jest konieczność harmonizacji okresu, jaki musi minąć od ogłoszenia upadłości firmy, zanim będzie mogła ona ponownie podjąć działalność, czyli okresu uzyskania swego rodzaju „absolutorium” (czas niezbędny do zamknięcia upadłego przedsiębiorstwa). Okres ten jest często dla przedsiębiorstwa kluczowy, jeśli chodzi o możliwość ponownego podjęcia działalności. Obecnie czas potrzebny na zamknięcie upadłego przedsiębiorstwa różni się znacznie w całej UE, sięgając od czterech miesięcy w Irlandii do ponad sześciu lat w Republice Czeskiej, a w niektórych państwach przedsiębiorcy, którzy ponieśli porażkę, nie mogą uzyskać absolutorium w ogóle.

Konsultacje dotyczą również zasad regulujących wykonywanie zawodu likwidatorów. Ponadto zainteresowane strony proszone są o udzielenie odpowiedzi, czy istniejące zasady dotyczące obowiązków członków zarządów i odpowiedzialności na wypadek niewypłacalności stwarzają problemy w praktyce i czy należy wprowadzić zasady na poziomie UE w celu zadbania o to, by osoby

zarządzające przedsiębiorstwami, które dopuściły się oszustw i podlegają sankcjom w jednym państwie, nie mogły zarządzać przedsiębiorstwem w innym państwie. Oprócz tego w konsultacjach znalazło się pytanie, czy w praktyce nie pojawiają się problemy ze względu na niepewność prawa wynikającą z różnych warunków, na jakich można uniknąć postępowania przed sądami krajowymi wobec niewypłacalnego dłużnika, które to postępowanie miałyby negatywne skutki dla jego wierzycieli.

W konsultacjach można wziąć udział do dnia 11 października 2013 r., a można je znaleźć pod następującym adresem:

<http://ec.europa.eu/yourvoice/ipm/forms/dispatch?form=InsolvencyTwo>

- **Kontekst**

Przedsiębiorstwa mają zasadnicze znaczenie dla tworzenia dobrobytu i nowych miejsc pracy. Założenie przedsiębiorstwa – i utrzymanie go na rynku – jest jednak bardzo trudne, zwłaszcza w obecnym klimacie gospodarczym.

Dane liczbowe pokazują, jak pilne jest podjęcie działań w tej dziedzinie: połowa wszystkich przedsiębiorstw nie jest w stanie przetrwać na rynku dłużej niż pięć lat. W UE każdego roku średnio 200 000 firm ogłasza upadłość, w wyniku czego znika 1,7 mln bezpośrednich miejsc pracy. Co czwarty przypadek bankructwa dotyczy więcej niż jednego państwa.

Jako reakcję na szczeblu europejskim Komisja przedstawiła w grudniu 2012 r. pakiet środków mających na celu modernizację przepisów dotyczących upadłości. Głównymi elementami tego pakietu były: wniosek dotyczący zmiany rozporządzenia w sprawie postępowania upadłościowego oraz komunikat „Nowe europejskie podejście do niepowodzeń biznesowych i niewypłacalności”.

Europejskie prawo upadłościowe jest określone w [rozporządzeniu \(WE\) nr 1346/2000](#) w sprawie postępowania upadłościowego, które jest stosowane od dnia 31 maja 2002 r. Rozporządzenie zawiera przepisy dotyczące jurysdykcji, uznawania orzeczeń oraz prawa właściwego i zapewnia koordynację postępowań upadłościowych, które zostały wszczęte w kilku państwach członkowskich. Rozporządzenie stosuje się w każdym przypadku, gdy dłużnik posiada aktywa lub zobowiązania w więcej niż jednym państwie członkowskim.



- **Dodatkowe informacje**

Konsultacje społeczne w sprawie nowego europejskiego podejścia do niepowodzeń biznesowych i niewypłacalności

<http://ec.europa.eu/yourvoice/ipm/forms/dispatch?form=InsolvencyTwo>

Komisja Europejska – postępowanie upadłościowe:

[http://ec.europa.eu/justice/civil/commercial/insolvency/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/justice/civil/commercial/insolvency/index_en.htm)

Strona internetowa Viviane Reding, wiceprzewodniczącej Komisji Europejskiej i komisarz UE ds. sprawiedliwości:

<http://ec.europa.eu/reding>

### **3. WYMIAR SPRAWIEDLIWOŚCI - Informowanie i konsultowanie pod lupą: Komisja ocenia przepisy UE**

Komisja Europejska ogłosiła 26 lipca 2013 r. wyniki oceny mającej na celu wykrycie nadmiernych obciążeń, pokrywania się przepisów, luk lub niespójności, które mogły się pojawić po przyjęciu trzech dyrektyw UE dotyczących informowania pracowników i przeprowadzania z nimi konsultacji. Ocena polityki, znana również pod nazwą „kontrola sprawności”, obejmuje swym zakresem dyrektywę w sprawie **zwolnień grupowych**, dyrektywę w sprawie **ochrony pracowników w przypadku przejęcia przedsiębiorstw** oraz dyrektywę ustanawiającą ogólne ramowe warunki dotyczące **informowania i przeprowadzania konsultacji z pracownikami w WE**. Ze sprawozdania wynika, że te trzy dyrektywy UE są zasadniczo właściwe, skuteczne, spójne i wzajemnie się uzupełniają. Płynące z nich korzyści prawdopodobnie przeważają nad kosztami.

Informowanie pracowników i przeprowadzanie z nimi konsultacji jest istotne dla przewidywania zmian i właściwego zarządzania restrukturyzacją, w sposób odpowiedzialny społecznie. Jest to podstawowe prawo socjalne pozwalające na zażegnanie konfliktów, stworzenie atmosfery sprzyjającej współpracy w miejscach pracy oraz promowanie konkurencyjności.

Podczas kontroli sprawności stosowane jest podejście oparte na faktach, obejmujące kwestie prawne, gospodarcze i społeczne. Rządy państw UE/EOG oraz przedstawiciele organizacji pracowników i pracodawców byli ściśle włączeni w ten proces.

W wyniku oceny stwierdzono, że trzy dyrektywy w dużym stopniu odpowiadają wyznaczonym celom, niemniej jednak wykryto szereg niedociągnięć w ich zakresie i stosowaniu. Dyrektywy nie obejmują swym zakresem znacznej części siły roboczej, jako że ich przepisy nie odnoszą się do pracowników małych przedsiębiorstw, administracji publicznej oraz członków załóg statków.

Poprawy wymaga również stosowanie przepisów, w szczególności w państwach o mniej rozwiniętej tradycji w dziedzinie praw pracowniczych, poprzez promowanie kultury informowania i konsultowania wśród partnerów społecznych, wzmacnianie instytucji, propagowanie zawierania umów dotyczących informowania i konsultowania, szerzenie dobrych praktyk, zwiększanie świadomości i zapewnianie przestrzegania przepisów.

„Kontrola sprawności” przybiera formę dokumentu roboczego służb Komisji, w którym określono szereg możliwych rozwiązań pozwalających na zlikwidowanie niedociągnięć w dyrektywach, na podstawie dobrych praktyk konstruktywnego dialogu społecznego, prowadzonego na różnych szczeblach i przez różne podmioty. W dokumencie wskazano obszary, które wymagają dalszych badań i dyskusji, co może w przyszłości doprowadzić do konsolidacji trzech przedmiotowych dyrektyw po przeprowadzeniu konsultacji z europejskimi partnerami społecznymi.

- **Kontekst**

Aby obowiązujące przepisy odpowiadały wyznaczonym celom, w ramach programu prac na 2010 r. Komisja rozpoczęła przegląd prawodawstwa UE w wybranych dziedzinach polityki poprzez tzw. „kontrole sprawności”. Działania pilotażowe rozpoczęto w 2010 r. w czterech następujących obszarach: zatrudnienia i polityki społecznej, środowiska, transportu i polityki przemysłowej.

W obszarze zatrudnienia i polityki społecznej wybrano grupę trzech dyrektyw dotyczących informowania pracowników i przeprowadzania z nimi konsultacji na szczeblu krajowym lub szczeblu przedsiębiorstwa:

- dyrektywę 98/59/WE w sprawie zwolnień grupowych;
- dyrektywę 2001/23/WE w sprawie ochrony pracowników w przypadku przejęcia przedsiębiorstw;

- dyrektywę 2002/14/WE ustanawiającą ogólne ramowe warunki dotyczące informowania i przeprowadzania konsultacji z pracownikami w WE.

Te trzy dyrektywy unijne wdrażają podstawowe prawo socjalne, jakim jest prawo do informowania i konsultowania, oraz zalecają, w sposób elastyczny, minimalne wymogi pozwalające państwom członkowskim na stosowanie przepisów, które są korzystniejsze dla pracowników. Mogą się one przyczynić do zwiększenia zaufania między partnerami społecznymi, włączenia pracowników w proces podejmowania decyzji ich dotyczących, ochrony pracowników, rozwiązywania problemów w pracy, poprawy zdolności dostosowywania się do warunków pracy i zwiększenia szans na zatrudnienie, poprawy wyników pracowników i spółek oraz wyrównania szans dla wszystkich przedsiębiorstw.

Pierwotne dyrektywy w sprawie zwolnień grupowych oraz w sprawie ochrony pracowników w przypadku przejęcia przedsiębiorstw przyjęto w latach 70-tych XX w. Każda z tych dyrektyw została raz zmieniona, a następnie skonsolidowana. Trzecią dyrektywę, tj. dyrektywę w sprawie warunków ramowych, przyjęto najpóźniej (w 2002 r.) i nie podlegała ona żadnym zmianom.

Z oceny wynika, że wpływ i skuteczność dyrektyw zależy od sytuacji panującej przed ich transpozycją, jak również od innych czynników, takich jak: kraj i obowiązujący w nim system stosunków pracy, wielkość przedsiębiorstwa, kultura dialogu społecznego, postawa partnerów społecznych oraz wsparcie pracowników.

- **Dodatkowe informacje**

Strona internetowa komisarza László Andora:

[http://ec.europa.eu/commission\\_2010-2014/andor/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/andor/index_en.htm)

#### **4. NADUŻYCIA FINANSOWE - Zwalczenie nadużyć finansowych: roczne sprawozdanie podkreśla potrzebę podjęcia zdecydowanych kroków w celu ochrony budżetu UE**

Zgodnie z rocznym sprawozdaniem Komisji „Ochrona interesów finansowych UE” nadużycia finansowe szkodzące budżetowi UE nieznacznie zwiększyły się w 2012 r. w porównaniu z 2011 r. Jeżeli chodzi o wydatki, na oszustwa narażone zostały środki UE w łącznej wysokości 315 mln EUR, co odpowiada 0,25 % wydatków budżetowych. Dla porównania w roku poprzednim była to kwota rzędu 295 mln EUR. Wzrost ten

prawie w całości związany jest z dwoma przypadkami nadużyć finansowych w odniesieniu do funduszy przedakcesyjnych, które dotyczyły większych kwot. Po stronie dochodów budżetu natomiast nadużycia potwierdzone lub takie, co do których zaistniało podejrzenie, kształtowały się na wysokości 77,6 mln EUR, co stanowi 0,42 % tradycyjnych zasobów własnych ogółem na 2012 r. W roku poprzednim kwota ta wynosiła 109 mln EUR.

Komisja podjęła w 2012 r. szereg znaczących inicjatyw w celu zintensyfikowania walki z nadużyciami finansowymi. Poza wdrożeniem nowej strategii zwalczania nadużyć finansowych z czerwca 2013 r. odnotowano w ciągu ostatniego roku znaczący postęp prac legislacyjnych, w tym w zakresie:

- wniosku w sprawie utworzenia Prokuratury Europejskiej z lipca 2013 r.; ta nowa instytucja w sposób istotny wzmocni prowadzenie dochodzeń i ściganie przestępczych praktyk mających wpływ na budżet UE,
- nowego rozporządzenia w sprawie OLAF, które umocni unijny Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych,
- komunikatu w sprawie możliwości jeszcze większego ulepszenia sposobu zarządzania OLAF-em w oparciu o uzgodnione z Urzędem reformy oraz przy uwzględnieniu wniosku w sprawie utworzenia Prokuratury Europejskiej z lipca 2013 r.,
- wniosku dotyczącego ochrony interesów finansowych UE za pomocą środków prawa karnego z lipca 2012 r.; inicjatywa ta, poprzez zharmonizowanie definicji przestępstw przeciwko budżetowi i przy wprowadzeniu minimalnych kar mających zastosowanie w przypadku takich przestępstw, może również znacząco pomóc w ochronie funduszy i odstraszeniu oszustów w całej Unii;

W omawianym sprawozdaniu zwraca się także uwagę na środki podejmowane przez państwa członkowskie w 2012 r. w celu ochrony i obrony budżetu UE, z uznaniem zauważając pozytywne efekty działań w niektórych obszarach. Niemniej jednak Komisja podkreśla potrzebę dalszej harmonizacji i wzmocnienia podejścia państw członkowskich, tak aby zapewnić prowadzenie walki z nadużyciami finansowymi na przestrzeni całego terytorium UE na tym samym poziomie. Do państw członkowskich skierowano zatem szereg zaleceń mających na celu poprawę skuteczności zapobiegania nadużyciom finansowym i ich wykrywania.

**Algirdas Šemeta**, komisarz ds. podatków i unii celnej, audytu, statystyk oraz zwalczania nadużyć finansowych, powiedział: „Komisja wprowadza nowy wymiar walki z nadużyciami finansowymi w UE. Wnioski przedłożone przez nas w ubiegłym

roku — w szczególności ten dotyczący Prokuratury Europejskiej — mogą stanowić poważny cios dla oszustów w całej Europie. Obecnie również państwa członkowskie muszą wykazać swoje zaangażowanie w zwalczanie nadużyć finansowych na szkodę budżetu UE. Zachęcam je zarówno do intensyfikacji swoich działań na obszarze lokalnym, jak i zapewniam o wsparciu w korzystaniu z nowych środków na szczeblu UE. Każda złotówka odzyskana od oszustów to pieniądz, który może być spożytkowany dla dobra publicznego”.

- **Kontekst**

Zgodnie z art. 325 TFUE Komisja sporządza roczne sprawozdanie dotyczące ochrony interesów finansowych UE, w którym informuje o działaniach podjętych w celu przeciwdziałania nadużyciom przynoszącym szkody w zakresie środków UE. Sprawozdanie, które zawiera szczegółowe informacje na temat podejrzewanych i potwierdzonych nadużyć zgłoszonych przez państwa członkowskie w odniesieniu do całego budżetu UE (tj. zarówno po stronie dochodów, jak i wydatków), pomaga również ocenić, w których obszarach ryzyko jest najwyższe, co z kolei ułatwia podejmowanie konkretnych działań zarówno na szczeblu UE, jak i krajowym.

Oprócz danych na temat zgłoszonych nadużyć i nieprawidłowości, wysokości korekt finansowych oraz odzyskanych i zgłoszonych środków w państwach członkowskich Komisja wraz z państwami członkowskimi wybiera każdego roku również dziedzinę objętą dogłębną analizą. W tym roku jest to rolnictwo. Komisja odnotowuje w tej dziedzinie poprawę w systemach sprawowania kontroli finansowej i zarządzania ryzykiem (na przykład na poziomie przepisów i wytycznych, procedur administracyjnych i współpracy między organami krajowymi). Jednakże odpowiedzi państw członkowskich potwierdzają słabość zauważoną już w przeszłości, państwa członkowskie muszą zatem poprawić monitorowanie wyników postępowań administracyjnych i dochodzeń w sprawach karnych.

- **Dodatkowe informacje:**

Strona internetowa komisarza Algirdasa Šemety, odpowiedzialnego za podatki, unię celną, audyt oraz zwalczanie nadużyć finansowych:

[http://ec.europa.eu/commission\\_2010-2014/semeta/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/semeta/index_en.htm)

Tekst sprawozdania jest dostępny tutaj:

[http://ec.europa.eu/anti\\_fraud/about-us/reports/communities-reports/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/anti_fraud/about-us/reports/communities-reports/index_en.htm)

## 5. RYNEK WEWNĘTRZNY - Nowe przepisy dotyczące usług płatniczych przyniosą korzyści konsumentom i detalistom

Aby zapewnić możliwość korzystania na unijnym rynku płatności z szans, jakie niesie jednolity rynek, oraz w celu wsparcia rozwoju gospodarki UE Komisja Europejska przyjęła 24 lipca 2013 r. pakiet obejmujący:

- nową dyrektywę w sprawie usług płatniczych;
- wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie opłat interchange z tytułu transakcji płatniczych realizowanych przy użyciu kart.

Komisarz ds. rynku wewnętrznego i usług, **Michel Barnier**, powiedział: „Rynek płatności w EU jest obecnie rozdrobiony i generuje znaczne koszty – ponad 1 proc. PKB UE, czyli 130 mld EUR rocznie. Na ponoszenie tych kosztów nasza gospodarka nie może sobie pozwolić. Nasz wniosek przyczyni się do upowszechnienia jednolitego rynku cyfrowego poprzez obniżenie kosztów i zwiększenie bezpieczeństwa płatności realizowanych przez internet, z korzyścią dla detalistów i konsumentów. Proponowane zmiany wysokości opłat interchange pozwolą natomiast wyeliminować poważną przeszkodę utrudniającą integrację krajowych rynków płatności oraz ostatecznie położyć kres bezzasadnie wysokiemu poziomowi tych opłat”.

Wiceprzewodniczący Komisji **Joaquín Almunia** dodał: „Opłaty interchange ponoszone przez detalistów przeliczone są na konsumentów. Zwykle konsumenci nie są tego świadomi, co więcej – za pośrednictwem systemów motywacyjnych zachęca się ich do korzystania z kart, które zapewniają ich bankom najwyższe dochody. Uzupełniając mechanizmy egzekwowania przepisów z zakresu ochrony konkurencji, przepisy ograniczające wysokość opłat interchange zapobiegają pobieraniu nadmiernie wysokich opłat w całej Unii. Stworzone zostaną równe warunki działania dla dostawców usług płatniczych, nastąpi otwarcie rynku dla nowych podmiotów oferujących innowacyjne usługi, detaliści uzyskają znaczne oszczędności, płacąc swoim bankom niższe opłaty, a konsumenci skorzystają z niższych cen”.

Zmieniona dyrektywa w sprawie usług płatniczych wprowadza szereg nowych ważnych elementów oraz usprawnień unijnego rynku płatności:

- ułatwia stosowanie i zwiększa bezpieczeństwo tanich rozwiązań z zakresu płatności internetowych poprzez objęcie zakresem jej stosowania nowych usług, tzw. usług inicjowania płatności. Usługi te, które funkcjonują na styku podmiotu

handlowego i banku klienta, umożliwiają realizację tanich i wydajnych płatności elektronicznych bez konieczności używania karty kredytowej. Dostawcy tych usług będą od teraz podlegać tak samo wysokim standardom pod względem regulacji i nadzoru jak inne instytucje płatnicze. Jednocześnie banki i inni dostawcy usług płatniczych będą musieli zwiększyć poziom bezpieczeństwa transakcji internetowych poprzez wprowadzenie silniejszego mechanizmu autoryzacji klienta w przypadku płatności;

- konsumenci będą lepiej chronieni przed oszustwami, ewentualnymi nadużyciami i incydentami związanymi z płatnościami (np. w przypadku spornych lub nieprawidłowo wykonanych transakcji płatniczych). W przypadku nieautoryzowanych płatności wykonanych przy użyciu kart od konsumentów będzie można wymagać pokrycia strat w bardzo ograniczonej wysokości - maksymalnie 50 EUR (a nie 150 EUR jak obecnie);
- wniosek przyznaje konsumentom więcej praw w przypadku przelewów i przekazów pieniężnych kierowanych do odbiorców znajdujących się poza Europą lub płatności wykonywanych w walutach nieunijnych;
- wniosek przyczyni się do powstania nowych podmiotów oraz rozwoju innowacyjnych płatności realizowanych za pośrednictwem urzędów przenośnych i przez internet w Europie, zwiększając konkurencyjność unijnej gospodarki na świecie.

Rozporządzenie w sprawie opłat interchange, w połączeniu ze zmienioną dyrektywą w sprawie usług płatniczych, wprowadzi maksymalny poziom opłat interchange pobieranych z tytułu transakcji realizowanych przez konsumentów przy użyciu kart debetowych i kredytowych oraz zakaz pobierania dodatkowych opłat za korzystanie z kart tego rodzaju. Praktyka ta polega na pobieraniu dodatkowych opłat przez niektórych handlowców z tytułu płatności realizowanych przy użyciu karty i jest powszechna zwłaszcza w przypadku zakupu biletów lotniczych. Z chwilą ograniczenia wysokości opłat interchange dla kart wydawanych konsumentom znacznie obniżone zostaną ponoszone przez detalistów koszty transakcji realizowanych przy użyciu kart i pobieranie dodatkowych opłat z tego tytułu będzie już bezpodstawne.

Przez okres przejściowy, który trwać będzie 22 miesiące, wysokość opłat interchange będzie ograniczona wyłącznie w przypadku transakcji transgranicznych tzn. w sytuacji, gdy konsument korzysta ze swojej karty za granicą lub gdy detalista korzysta z usług bank znajdującego się w innym państwie. Po tym okresie ograniczenie wysokości wspomnianych opłat będzie również obowiązywać w stosunku do transakcji krajowych. Maksymalną wysokość opłat ustalono na poziomie 0,2 proc. wartości

transakcji dla kart debetowych i 0,3 proc. – dla kart kredytowych. Wysokość tych opłat zaakceptowały już organy ds. konkurencji dla szeregu transakcji realizowanych przy użyciu kart oznaczonych logo MasterCard, Visa i Cartes Bancaires. W przypadku kart, które nie podlegają tym ograniczeniom (głównie karty handlowe wydawane przedsiębiorstwom oraz trójstronne systemy płatności takie jak American Express lub Diners), detaliści będą mogli pobierać dodatkowe opłaty lub odmówić ich przyjęcia. W ten sposób koszty, jakie wiążą się z tymi drogimi kartami, będą mogły zostać bezpośrednio przerzucone na osoby, które z nich korzystają, zamiast na wszystkich konsumentów.

Opłaty interchange są wliczone w ponoszone przez detalistów koszty przyjmowania płatności kartami i w ostatecznym rozrachunku płacą je konsumenci w postaci wyższych cen detalicznych. Są one niewidoczne dla konsumentów, lecz kosztują detalistów, a ostatecznie konsumentów dziesiątki miliardów euro każdego roku. Poziom opłat interchange różni się znacznie w poszczególnych państwach członkowskich, co wskazuje na to, że nie mają one wyraźnego uzasadnienia i stanowią dużą przeszkodę na drodze do integracji krajowych rynków płatności. Ograniczenie wysokości opłat interchange pozwoli ograniczyć koszty ponoszone przez detalistów i konsumentów oraz przyczyni się do stworzenia ogólnounijnego rynku płatności. Powinno również przyczynić się do rozwoju innowacji oraz zapewnić dostawcom możliwość oferowania nowych usług.

- **Kontekst**

Przegląd unijnych ram regulujących płatności, zwłaszcza dyrektywy w sprawie usług płatniczych, a także odpowiedzi na pytania postawione w zielonej księdze Komisji „W kierunku zintegrowanego europejskiego rynku płatności realizowanych przy pomocy kart płatniczych, przez internet i za pośrednictwem urządzeń przenośnych” w 2012 r., wskazały na konieczność podjęcia dalszych środków oraz aktualizacji ram regulacyjnych, w tym wprowadzenia zmian w dyrektywie w sprawie usług płatniczych. Dzięki temu ramy regulujące płatności będą w stanie skuteczniej zaspokoić potrzeby wydajnego rynku płatności w Europie, w pełni przyczyniając się do stworzenia otoczenia płatniczego, które sprzyja konkurencji, innowacji i bezpieczeństwu. Modernizację ram legislacyjnych dotyczących płatności detalicznych uznano również za jedno z kluczowych działań w przyjętym przez Komisję Akcie o jednolitym rynku II.



Pakiet ten stanowi odpowiedź na fundamentalną zmianę w sposobie, w jaki Europejczycy robią zakupy i wykonują płatności. Niemal każdy posiadacz rachunku w UE posiada kartę debetową, a 40 proc. posiada także kartę kredytową. 34 proc. obywateli Unii robi już zakupy w internecie, a ponad 50 proc. posiada smartfon, który daje im dostęp do świata płatności mobilnych. Niektóre sektory gospodarki – takie jak branża turystyczna – generują większą część swoich przychodów z transakcji realizowanych przez internet.

Jednocześnie unijny rynek płatności realizowanych przy użyciu kart, przez internet i za pośrednictwem urządzeń przenośnych pozostaje rozdrobniony oraz stoi w obliczu poważnych wyzwań (takich jak zróżnicowane koszty płatności ponoszone przez konsumentów i handlowców, różnice w infrastrukturze technicznej, czy też niezdolność dostawców usług płatniczych do osiągnięcia porozumienia w sprawie wdrożenia wspólnych norm technicznych), które utrudniają jego dalszy rozwój oraz spowalniają potencjalny wzrost unijnej gospodarki.

Ponadto, chociaż płatności realizowane kartami stają się coraz bardziej powszechne, nadal obowiązujący model biznesowy oparty na opłatach interchange (opłatach, które banki płacą sobie nawzajem za każdą płatność kartą) sprzyja utrzymaniu wysokich opłat międzybankowych oraz wpływa na koszty ponoszone przez detalistów, a ostatecznie – na ceny płacone przez konsumentów. Uniemożliwia on również wchodzenie na rynek nowym podmiotom.

- **Dodatkowe informacje**

[http://ec.europa.eu/internal\\_market/payments/framework/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/internal_market/payments/framework/index_en.htm)

## **6. RYNEK WEWNĘTRZNY - Uruchomiono stronę internetową z tabelą wyników jednolitego rynku: nowe dane są już dostępne w internecie**

Uruchomiona 4 lipca 2013 r. internetowa tabela wyników jednolitego rynku stanowi bardziej kompleksowy i przyjazny dla użytkownika system informacyjny. Tabela wyników jednolitego rynku zawiera pełne sprawozdania dotyczące 13 narzędzi zarządzania, w tym monitorowania prawidłowej transpozycji dyrektyw UE, analizy postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, sieci współpracy administracyjnej i różnych usług informacyjnych i w zakresie rozwiązywania problemów.

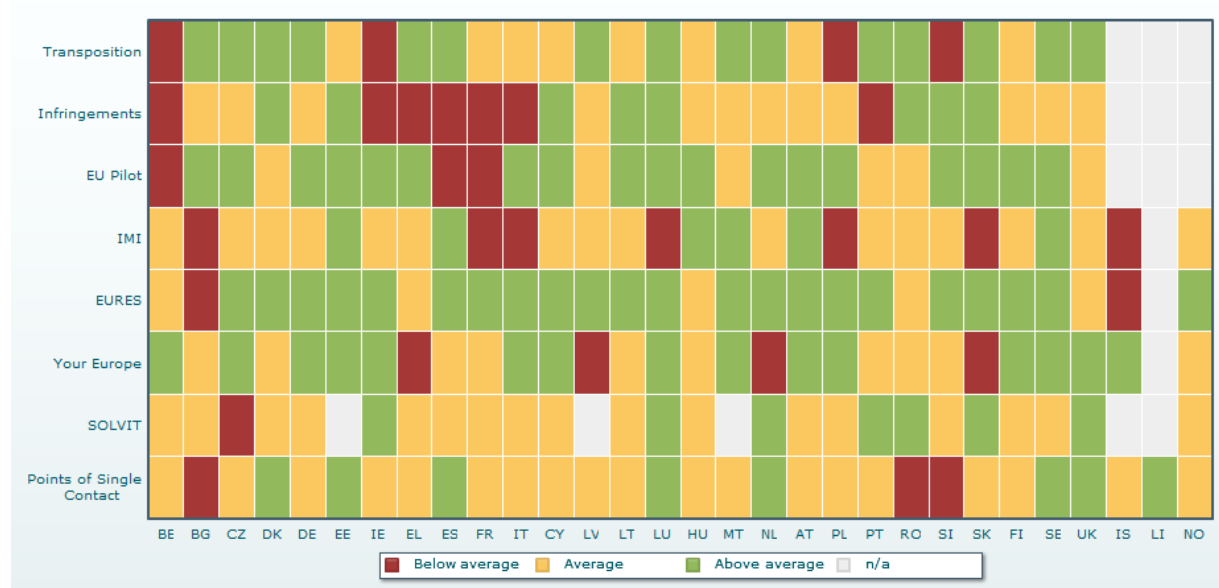
Tabela wyników jednolitego rynku 2012/2013 ma na celu przegląd bieżącej sytuacji w poszczególnych krajach. Zawiera ona nie tylko wyniki osiągnięte przez państwa członkowskie, lecz ukazuje również przykłady trudności, jakie obywatele i przedsiębiorstwa nadal napotykają, gdy chcą korzystać z praw przysługujących im w UE.

[http://ec.europa.eu/internal\\_market/scoreboard/](http://ec.europa.eu/internal_market/scoreboard/)

Wciąż istnieje wiele barier w dziedzinie zabezpieczenia społecznego, prawa pobytu, uznawania kwalifikacji zawodowych i rejestracji pojazdów silnikowych. Tabela wyników jednolitego rynku odzwierciedla sukcesy i niedociągnięcia oraz pokazuje, w jakich kwestiach należy podjąć dalsze działania w każdym z państw członkowskich.

- **Główne wnioski**

Na poniższym wykresie pokazano w zarysie wyniki poszczególnych państw członkowskich w przypadku różnych narzędzi zarządzania, dla których wprowadzono monitoring.



Źródło:

[http://ec.europa.eu/internal\\_market/scoreboard/performance\\_overview/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/internal_market/scoreboard/performance_overview/index_en.htm)

Według tabeli najlepsze wyniki osiągają następujące państwa: Estonia, Szwecja, Austria, Wielka Brytania, Niemcy, Cypr, Litwa, Węgry, Dania, Malta i Finlandii – w ich przypadku w żadnej z dziedzin objętych oceną nie odnotowano wyników poniżej

średniej. Kolejne dwa państwa członkowskie, tj. Luksemburg i Holandia, otrzymały ocenę poniżej średniej w jednej dziedzinie, ale zostało to zrównoważone odpowiednio 7 i 5 dziedzinami, w których wyniki oceniono na powyżej średniej.

- **Transpozycja**

W ciągu ostatnich sześciu miesięcy państwom członkowskim udało się utrzymać przeciętny deficyt transpozycji – czyli odsetek dyrektyw dotyczących rynku wewnętrznego, które nie zostały terminowo przetransponowane do prawa krajowego — na niskim poziomie 0,6 proc. Niektóre z nich podjęły znaczny wysiłek i zdołały poprawić swoje wyniki — jest to duże osiągnięcie, zwłaszcza w kontekście obecnego kryzysu gospodarczego.

- **Naruszenia**

W przypadku postępowań o uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego dotyczących jednolitego rynku średnia liczba otwartych spraw w UE nieco spadła z 31 do 30 spraw na państwo członkowskie, co świadczy o powolnej, lecz systematycznej tendencji spadkowej.

- **SOLVIT**

SOLVIT to internetowa sieć służąca rozwiązywaniu problemów dotyczących niewłaściwego stosowania przepisów rynku wewnętrznego. Udało jej się utrzymać dobry wskaźnik skuteczności w wysokości 89 proc. przy jednoczesnym skróceniu czasu potrzebnego na rozpatrywanie spraw. W Portugalii i Wielkiej Brytanii SOLVIT zapewnia szybkie i skuteczne rozwiązywanie problemów. Sieć SOLVIT w Czechach wymaga jeszcze poprawy.

- **Twoja Europa** <http://europa.eu/youreurope/>

Portal Twoja Europa jest wielojęzycznym publicznym serwisem informacyjnym, który zapewnia wszechstronne informacje i dostęp do pomocy dla obywateli i przedsiębiorstw zamierzających prowadzić transgraniczną działalność gospodarczą w Unii Europejskiej. Zainteresowanie portalem Twoja Europa i liczba jego użytkowników rośnie w szybkim tempie: w ciągu jednego roku liczba wizyt na stronie prawie się podwoiła, osiągając 4 mln. Najczęściej odwiedzane sekcje to „praca” (w

części dla obywateli) i „zarządzanie” (w części dla przedsiębiorstw). Grecja i Holandia powinny więcej inwestować w promocję portalu Twoja Europa i w wnosić większy wkład w tworzenie jego treści.

- **Pojedyncze punkty kontaktowe**

[http://ec.europa.eu/internal\\_market/eu-go/index\\_pl.htm](http://ec.europa.eu/internal_market/eu-go/index_pl.htm)

Dyrektywa o usługach przewiduje pojedyncze punkty kontaktowe, które mają zostać utworzone we wszystkich państwach członkowskich. Pojedyncze punkty kontaktowe to internetowe portale administracji elektronicznej, dostarczające informacji na temat zasad, przepisów i formalności mających zastosowanie do działalności usługowej oraz umożliwiające wypełnienie wszystkich procedur administracyjnych przez internet. Wszystkie państwa członkowskie ustanowiły co najmniej „pojedyncze punkty kontaktowe pierwszej generacji”. Jednak wiele z nich – w szczególności Bułgaria – powinno postarać się, aby ich pojedyncze punkty kontaktowe lepiej spełniały potrzeby użytkowników. Z drugiej strony Wielka Brytania, Holandia i Dania należą do grupy krajów osiągających najlepsze wyniki.

- **System wymiany informacji na rynku wewnętrznym**

[http://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/index\\_pl.html](http://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/index_pl.html)

System wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) umożliwia wymianę informacji między krajowymi organami administracji w dziedzinach „kwalifikacje zawodowe”, „usługi” oraz „delegowanie pracowników”. W ciągu ostatniego roku liczba jego użytkowników wzrosła o 24 proc., ale urzędy powinny przykładąć większą wagę do przestrzegania wspólnie ustalonych terminów i iść za przykładem Estonii, Malty i Hiszpanii, które udzielają odpowiedzi najszybciej.

- **EU Pilot**

[http://ec.europa.eu/eu\\_law/infringements/application\\_monitoring\\_en.htm](http://ec.europa.eu/eu_law/infringements/application_monitoring_en.htm)

Projekt „EU Pilot” służy wczesnemu rozwiązywaniu problemów między Komisją a państwami członkowskimi w kwestiach dotyczących prawa UE. Wartość odniesienia dla średniego czasu udzielenia odpowiedzi przez państwa członkowskie wynosi 70 dni. Trzy państwa – Belgia, Francja i Hiszpania – nie przestrzegają tego terminu.

- **EURES**

<https://ec.europa.eu/eures/>

Platforma i sieć EURES, które zapewniają informacje, doradztwo i rekrutację/usługi pośrednictwa pracy były – w związku z obecną sytuacją gospodarczą – coraz częściej wykorzystywane w 2012 r. (ponad 2 mln wizyt miesięcznie), przez co aktywnie przyczyniały się do zmniejszenia zaburzeń równowagi na rynku pracy.

- **Kontekst**

Od 1998 r. dwa razy do roku Komisja publikuje tabelę wyników rynku wewnętrznego, w której podaje dane dotyczące transpozycji i postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, odnoszących się do przepisów jednolitego rynku. Ponadto sporządzała sprawozdania na temat narzędzi zarządzania jednolitym rynkiem, takich jak SOLVIT i system IMI.

Aby przedstawić lepszy obraz funkcjonowania jednolitego rynku jako całości, sprawozdania te zostały włączone do udostępnianej wyłącznie przez internet tabeli wyników jednolitego rynku, obejmującą 13 różnych narzędzi, która będzie aktualizowana co roku (z wyjątkiem statystyk dotyczących transpozycji i postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, aktualizowanych dwa razy w roku).

Chorwacja będzie w niej uwzględniona od przyszłego roku.

- **Więcej informacji:**

<http://ec.europa.eu/single-market-scoreboard>

## **7. TRANSPORT - Bezpieczeństwo lotnicze: kraje UE popierają zmianę przepisów w sprawie czasu pracy i odpoczynku członków załóg lotniczych**

W głosowaniu 12 lipca 2013 r. państwa członkowskie UE zdecydowanie poparły projekt wniosku ustawodawczego Komisji, którego celem jest dokonanie przeglądu unijnych przepisów bezpieczeństwa z zakresu ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących odpoczynku członków załóg samolotów. Proponowane zmiany mają na celu ujednolicenie, uproszczenie, uzupełnienie i zaostrenie obowiązujących przepisów w oparciu o najnowsze informacje naukowe, operacyjne i międzynarodowe.

**Siim Kallas**, wiceprzewodniczący Komisji odpowiedzialny za transport, powiedział: „Podróżni muszą mieć pewność, że organy publiczne podejmują wszelkie możliwe starania w celu zagwarantowania im bezpieczeństwa podczas lotu – również w

odniesieniu do delikatnej i złożonej kwestii wpływu zmęczenia na pracę członków załogi. Jesteśmy zdecydowani wprowadzić w całej Europie ostrzejsze przepisy, zapewniające wyższy poziom bezpieczeństwa, dotyczące między innymi nocnych lotów oraz obowiązkowych okresów odpoczynku. Bardzo się cieszę, że ta ważna propozycja zyskała tak silne poparcie państw członkowskich. Przyczyni się ona do znacznej poprawy bezpieczeństwa zarówno pasażerów, jak i członków załóg lotniczych w całej Europie”.

W głosowaniu kraje UE zdecydowanie poparły zmianę unijnych przepisów dotyczących ograniczeń czasu pracy załóg lotniczych.

Aktualne przepisy znajdują się w części Q załącznika III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 i obowiązują od lipca 2007 r.

Podobnie jak w przypadku wszystkich innych dziedzin bezpieczeństwa lotniczego rozporządzenie (WE) nr 216/2008 nakłada na Komisję obowiązek przyjęcia rozporządzenia wykonawczego, aby włączyć obecne przepisy w ramy prawne i instytucjonalne tego rozporządzenia. Komisja musi też wykonać przegląd obowiązujących przepisów z uwzględnieniem najnowszych dowodów naukowych i postępu technicznego. Celem jest zapewnienie spójnego systemu przepisów bezpieczeństwa na poziomie UE.

W październiku 2012 r. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) przedłożyła Komisji wnioski techniczne, które wpisują się w realizację tego celu. <sup>1</sup> Przedstawiona przez agencję opinia była wynikiem starannych i szeroko zakrojonych konsultacji oraz procesów oceny, przeprowadzonych z udziałem wszystkich zainteresowanych stron.

Zanim Komisja uznała, że posiada wystarczające podstawy do zaproponowania nowego rozporządzenia, przeprowadziła gruntowną analizę tej opinii oraz konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami. Z konsultacji jasno wynika, że trzeba dopracować niektóre kwestie. Dlatego Komisja – w odpowiedzi na uwagi przedłożone przez związki zawodowe członków załóg lotniczych, linie lotnicze, Parlament Europejski i państwa członkowskie – zaproponowała zmiany dotyczące poruszonych problemów. Ulepszenia wymagają między innymi ważne kwestie ewentualnych

---

<sup>1</sup> Opinia EASA 04/20012 z 1.10.2012 i związane z nią materiały są dostępne na stronie: <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

odstępstw od unijnych przepisów, prawa socjalnego, służby na lotnisku, rezerwy, opóźnień w sprawozdawczości, odpoczynku podczas lotu dla personelu pokładowego, nocnych lotów oraz dyżurów.

Podczas dyskusji w ramach Komitetu EASA państwa członkowskie zwróciły szczególną uwagę na to, że zaproponowane przepisy są wysokiej jakości, pozwalają zachować właściwą równowagę i znacznie przyczyniają się do podwyższenia poziomu bezpieczeństwa. Uczestniczące w rozmowach kraje położyły również nacisk na to, że – zgodnie z ustaleniami podjętymi wspólnie z Komisją – należy na bieżąco realizować ocenę systemu ograniczeń czasu pracy załóg samolotów w oparciu o realne dane operacyjne. Zapewni to skuteczne funkcjonowanie tego systemu oraz odpowiedni poziom bezpieczeństwa.

W trakcie dyskusji kraje UE omówiły kilka wariantów uregulowania kwestii związanych z obsługą lotów nocnych oraz pełnienia dyżurów poza lotniskiem. Większość uczestników spotkania stwierdziła, że propozycje przedstawione przez Komisję i EASA zapewniają wystarczającą ochronę.

Jeśli chodzi o służbę w nocy, państwa członkowskie z zadowoleniem przyjmują wniosek Komisji dotyczący skrócenia maksymalnej liczby godzin pracy w nocy z 11 godzin 45 minut do 11 godzin, jak również zaproponowany wymóg aktywnego zarządzania planem służby dłuższej niż 10 godzin (w tym służby w nocy) zgodnie z zasadami zarządzania czasem pracy i odpoczynku, które powinny zapewniać bezpieczeństwo operacji lotniczych w sposób najbardziej proporcjonalny.

Jeżeli chodzi o dyżury, państwa członkowskie są usatysfakcjonowane zapewnieniami EASA, które oferują dodatkową ochronę.

Ustalono również wyraźnie, że przepisy bezpieczeństwa dotyczące ograniczeń czasu pracy załóg lotniczych są bez uszczerbku dla stosownych unijnych i krajowych przepisów socjalnych, w tym dotyczących czasu pracy, zdrowia i bezpieczeństwa w pracy lub obowiązujących układów zbiorowych pracy. Ponadto związek między przepisami bezpieczeństwa a przepisami prawa socjalnego opiera się na zasadzie, że zastosowanie ma przepis gwarantujący najlepszą ochronę.

Z uwagi na pozytywny wynik głosowania do końca miesiąca rozpocznie się trzymiesięczny okres, kiedy Parlament Europejski i Rada skontrolują zaproponowane rozporządzenie.

Komisja podziękowała Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, państwom członkowskim i innym zainteresowanym stronom za pracę i wsparcie, które umożliwiły modernizację tego ważnego aktu prawa unijnego.

## **8. TRANSPORT - Zdaniem kontrolerów UE należy zaprzestać realizacji „nieskutecznych” programów mających na celu ograniczenie drogowych przewozów towarowych na rzecz transportu kolejowego**

Z nowego sprawozdania Europejskiego Trybunału Obrachunkowego (ETO) wynika, że programy Marco Polo, mające na celu ograniczenie drogowych przewozów towarowych, są nieskuteczne i należy zaprzestać ich realizacji w obecnej postaci. – Krótko mówiąc, programy były nieskuteczne, ponieważ nie doprowadziły do realizacji przyjętych celów, miały znikomy wpływ na ograniczenie drogowych przewozów towarowych i nie istniały dane, które pozwoliłyby ocenić, jak programy te realizowały cele polityki (np. korzyści dla środowiska) – powiedział Ville Itälä, członek ETO odpowiedzialny za sprawozdanie.

Od 2003 r. z programów Marco Polo I i II finansuje się projekty dotyczące usług przewozowych przyczyniające się do ograniczenia drogowych przewozów towarowych na rzecz transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Programy te wpisują się w cel polityki transportowej UE, którym jest rozwijanie alternatyw dla transportu towarowego obejmującego wyłącznie przewozy drogowe. Ten ogólnie przyjęty cel zmierza do ograniczenia międzynarodowych drogowych przewozów towarowych, a tym samym zmniejszenia uciążliwości transportu towarowego dla środowiska, zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i poprawy bezpieczeństwa na drogach.

Kontrola wykazała jednak, że nie przedstawiono wystarczającej ilości odpowiednich wniosków projektowych, ponieważ sytuacja na rynku i warunki uczestnictwa zniechęcały przewoźników do korzystania z programu. Połowa skontrolowanych projektów charakteryzowała się ograniczoną trwałością. Jedno z najważniejszych ustaleń kontroli polegało na stwierdzeniu silnych przesłanek wystąpienia efektu deadweight, – wykryto projekty, które zostałyby zrealizowane również bez



finansowania z UE. 13 z 16 skontrolowanych beneficjentów potwierdziło, że nawet bez otrzymania dotacji uruchomiliby i prowadzili usługi przewozowe. Ponadto nie istniały wiarygodne dane umożliwiające oszacowanie korzyści w kontekście wpływu przewozów towarowych na środowisko, natężenia ruchu i bezpieczeństwa na drogach.

Biorąc pod uwagę rezultaty aktualnych programów, ETO zaleca zaprzestanie dofinansowywania przez UE usług przewozów towarowych w ramach programów opartych na takiej samej koncepcji jak programy Marco Polo. W przyszłości takie dofinansowanie należy uzależnić od przeprowadzenia na początkowym etapie oceny skutków, wykazującej, czy i w jakim zakresie występuje unijna wartość dodana. Wiązałoby się to z koniecznością przeprowadzenia szczegółowej analizy potencjalnego popytu oraz najlepszych praktyk w państwach członkowskich.

Sprawozdania specjalne Europejskiego Trybunału Obrachunkowego (ETO) publikowane są przez cały rok i przedstawiają wyniki kontroli wybranych obszarów działalności UE lub kwestii związanych z zarządzaniem.

W sprawozdaniu specjalnym (SR 03/2013) zatytułowanym „Czy programy Marco Polo w sposób efektywny ograniczają transport drogowy?” ETO ocenił, czy Komisja zaplanowała te programy oraz czy zarządzała nimi i nadzorowała je w taki sposób, by zmaksymalizować ich skuteczność, a także czy finansowane projekty były skuteczne. Prace kontrolne skoncentrowane były głównie na poziomie programów i obejmowały analizę ocen oddziaływania, wyników ocen i badań oraz ocen wniosków projektowych, kontrole dokumentacji dotyczącej monitoringu podpisanych umów o dotację oraz przeprowadzanie ankiet wśród członków komitetu programu Marco Polo (MP) na temat krajowych systemów wsparcia. Ponadto przeprowadzono weryfikację na miejscu rezultatów 16 ukończonych projektów realizowanych w ramach działania związanego z przesunięciem modalnym, po 8 projektów z każdego programu (MP I realizowanego w latach 2003–2006 oraz MP II realizowanego w latach 2007–2013).

Kontrola wykazała, że programy nie były skuteczne: nie doprowadziły do realizacji celów określonych przez unijnych decydentów i w znikomym stopniu przyczyniły się do ograniczenia drogowych przewozów towarowych. Ponadto nie istniały wiarygodne dane umożliwiające oszacowanie korzyści w kontekście wpływu przewozów towarowych na środowisko, natężenia ruchu i bezpieczeństwa na drogach. Nie

złożono wystarczającej ilości wniosków projektowych dobrej jakości, ponieważ programy nie były dostosowane do potrzeb przedsiębiorców, a brak elastyczności w zarządzaniu i trudności w realizacji spowodowały, że beneficjenci podejmowali decyzje o rezygnacji z wdrożenia zatwierdzonych projektów, ich przedwczesnym zakończeniu lub anulowaniu bądź ograniczeniu zakresu finansowanych usług po zakończeniu okresu realizacji projektu. Przyczyniło się to do słabych wyników projektów oraz słabej trwałości dofinansowanych usług przewozowych. Ponadto dane przedstawiające (niewielki) wolumen przeniesionych przewozów nie dają pewności co do jego prawdziwej wielkości, na którą dodatkowo negatywnie wpływa efekt deadweight.

W miarę upływu czasu Komisja ulepszyła wprowadzie bieżące zarządzanie programami, lecz nie dokonała podstawowej oceny potencjału rynkowego programów w zakresie osiągnięcia celów polityki, nie uwzględniła zachodzących zmian ani nie podjęła na czas działań naprawczych, aby zniwelować widoczne niedociągnięcia w koncepcji programów.

Biorąc pod uwagę rezultaty aktualnych programów, ETO zaleca Radzie, Parlamentowi Europejskiemu i Komisji rozważenie zaprzestania dofinansowywania przez UE usług przewozów towarowych w ramach programów opartych na takiej samej koncepcji jak programy Marco Polo (odgórne stwarzanie czynników podażowych), która doprowadziła w szczególności do słabości wskazanych w przedstawionym sprawozdaniu (niedostateczne wykorzystanie środków, brak dowodów na osiągnięcie celów, duże obciążenia administracyjne, słaba trwałość i efekt deadweight), oraz uzależnienie kontynuacji takiego finansowania od przeprowadzenia oceny ex ante skutków, wykazującej, czy i w jakim zakresie występuje unijna wartość dodana. Oznaczałoby to przeprowadzenie szczegółowej analizy rynku w celu oceny potencjalnego popytu z wykorzystaniem doświadczeń i najlepszych praktyk zgromadzonych w odniesieniu do podobnych krajowych systemów wsparcia w państwach członkowskich. Jedynie w przypadku, gdyby w wyniku tej oceny stwierdzono, że działania UE w tym obszarze są uzasadnione, Trybunał zaleca Komisji podjęcie szeregu działań w celu zapewnienia lepszego funkcjonowania programów w przyszłości.

## **9. TRANSPORT - „Znaczące różnice w kosztach projektów drogowych współfinansowanych ze środków UE”**

Zbyt optymistyczne prognozy ruchu drogowego przyczyną droższych projektów drogowych. W latach 2000–2013 UE przeznaczyła około 65 mld euro ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności na współfinansowanie budowy i remontu dróg. ETO przeprowadził kontrolę 24 projektów inwestycyjnych finansowanych ze środków EFRR oraz Funduszu Spójności w Niemczech, Grecji, Polsce i Hiszpanii, aby ocenić, czy cele zostały osiągnięte po rozsądnych kosztach. Łączna wartość skontrolowanych projektów przekraczała 3 mld euro.

Jednym z niezwykle interesujących ustaleń Trybunału był fakt, że istnieją znaczące różnice pomiędzy projektami drogowymi współfinansowanymi ze środków UE.

Trybunał obliczył koszty całkowite, całkowity koszt budowy oraz koszt budowy drogi w przeliczeniu na 1 000 m<sup>2</sup> powierzchni. Projekty skontrolowane w Niemczech wykazywały najniższy koszt w przeliczeniu na 1 000 m<sup>2</sup> we wszystkich trzech kategoriach (koszty całkowite wyniosły średnio 287 043 euro w Niemczech, a 496 208 euro w Hiszpanii; zob. wykres 2 w sprawozdaniu). Nie ma dowodów na to, aby zjawisko to można było wyjaśnić kosztami pracy.

Wszystkie skontrolowane projekty drogowe przyczyniły się wprawdzie do skrócenia czasu podróży oraz zwiększenia bezpieczeństwa na drogach, jednak kontrolerzy stwierdzili, że nie poświęcono wystarczającej uwagi zapewnieniu opłacalności ekonomicznej projektów. Prognozy ruchu drogowego w większości skontrolowanych projektów były nieadekwatne. W rezultacie rodzaj drogi często nie był najlepiej dobrany do natężenia ruchu, który miała ona przyjąć. Na odcinkach, gdzie potrzeby mogłyby zostać zaspokojone przez drogi ekspresowe, budowano autostrady. W przypadku 14 spośród 19 projektów odnotowano mniejsze natężenie ruchu od oczekiwanego. Koszty były średnio o 23% wyższe niż pierwotnie zakładano, a opóźnienia wyniosły średnio 9 miesięcy, tj. 41% w porównaniu z pierwotnie ustalonymi terminami.

„Nie zawsze „większy” oznacza „lepszy” — powiedział Harald Wögerbauer, członek ETO odpowiedzialny za sprawozdanie. „Środki UE powinny być przyznawane na budowę autostrad wyłącznie w miejscach, gdzie jest to uzasadnione poziomem natężenia ruchu. Przekazywanie projektantom i inżynierom odpowiednich danych umożliwiłoby im obniżenie kosztów budowy dróg”.

Kontrolerzy formułują następujące trzy główne zalecenia: współfinansowanie projektów drogowych przez UE powinno zależeć od istnienia jasnych celów, którym będą towarzyszyły wartości docelowe dotyczące skrócenia czasu podróży, korzyści związanych z poprawą bezpieczeństwa na drogach, poprawy przepustowości i wpływu na gospodarkę; płatności powinny zależeć od wykorzystania opłacalnych rozwiązań technicznych zgodnych z najlepszymi praktykami, a państwa członkowskie powinny zapewnić konkurencyjność na poziomie międzynarodowym oraz dążyć do tego, by ich system zamówień publicznych zapewniał wyłanianie najkorzystniejszych ofert.

Sprawozdania specjalne Europejskiego Trybunału Obrachunkowego (ETO) publikowane są przez cały rok i przedstawiają wyniki kontroli wybranych obszarów działalności UE lub kwestii związanych z zarządzaniem.

W sprawozdaniu specjalnym nr 05/2013 zatytułowanym „Czy środki przeznaczone na drogi w ramach europejskiej polityki spójności są właściwie wydatkowane?” ETO ocenił, czy projekty dotyczące infrastruktury drogowej współfinansowane z funduszy polityki spójności UE osiągnęły swoje cele po rozsądnych kosztach. Kontrola obejmowała projekty budowy dróg w Niemczech (DE), Grecji (EL), Polsce (PL) oraz Hiszpanii (ES). Tym czterem państwom przyznano najwięcej środków z funduszy polityki spójności przeznaczonych na budowę dróg w latach 2000–2013 – około 62% całej kwoty współfinansowania dróg przez UE. Kontrola obejmowała autostrady (10 projektów), drogi ekspresowe (10 projektów) i zwykle dwupasmowe drogi główne (4 projekty).

Kontrola wykazała, że wszystkie projekty przyczyniły się do zwiększenia przepustowości i jakości sieci dróg, skrócenia czasu podróży oraz poprawy bezpieczeństwa na drogach. Cele związane z rozwojem gospodarczym nie były jednak wymierne, brakuje również danych na temat wpływu projektów na gospodarkę lokalną lub krajową. Rzeczywista rentowność obliczona przy użyciu wskaźnika kosztów i korzyści na podstawie rzeczywistych kosztów i wykorzystania dróg była w przypadku połowy projektów o wiele niższa niż szacowano na etapie planowania, kiedy to zakładano znacznie niższe koszty lub większe natężenie ruchu.

Zdaniem ETO nie poświęcono wystarczającej uwagi zapewnieniu opłacalności ekonomicznej projektów. a) Prognozy ruchu drogowego w większości skontrolowanych projektów były nieadekwatne. Poziom natężenia ruchu odpowiadał

prognozą tylko w przypadku 4 spośród 19 projektów, dla których udostępniono wystarczające informacje. b) Rodzaj wybranej drogi nie był najlepiej dobrany do natężenia ruchu, który miała przyjąć – nawet w przypadku odcinków, na których potrzeby mogłyby zostać zaspokojone przez drogi ekspresowe, preferowane były autostrady, których koszt jest znacznie wyższy niż koszt dróg ekspresowych (średni koszt jednego kilometra wynosi około 11 mln euro dla autostrad i 6,2 mln euro dla dróg ekspresowych, a więc w przypadku dróg ekspresowych jest o 43% niższy). c) W trakcie realizacji koszty skontrolowanych projektów rosły oraz powstawały opóźnienia. Średni wzrost kosztów w stosunku do pierwotnej ceny umownej wyniósł 23%, a opóźnienia sięgały średnio 9 miesięcy, tj. 41% planowanego czasu.

Biorąc pod uwagę wyniki kontroli, ETO sformułował następujące zalecenia:

- a) Komisja powinna dokonać analizy różnic w kosztach budowy dróg w poszczególnych państwach członkowskich, aby ustalić przyczyny znacznej rozpiętości cen i zapewnić stosowanie najlepszych praktyk w przyszłości;
- b) Współfinansowanie projektów drogowych przez UE powinno zależeć od istnienia jasnych celów, którym będą towarzyszyły wskaźniki dotyczące skrócenia czasu podróży, korzyści związanych z poprawą bezpieczeństwa na drogach, poprawy przepustowości i wpływu na gospodarkę. Współfinansowanie powinno zależeć od wykorzystania racjonalnych i opłacalnych rozwiązań technicznych zgodnych z najlepszymi znanymi praktykami oraz od podjęcia przez państwa członkowskie kroków mających prowadzić do zapewnienia konkurencyjności na poziomie międzynarodowym na krajowych lub regionalnych rynkach budowlanych oraz do tego, by system zamówień publicznych zapewniał wyłanianie najkorzystniejszych ofert;
- c) Komisja powinna wspierać wymianę najlepszych praktyk pomiędzy krajowymi organami administracji właściwymi w sprawach dróg w zakresie optymalnych rozwiązań technicznych dla projektów drogowych, opartych na wiarygodnych prognozach ruchu drogowego;
- d) Komisja powinna rozważyć utworzenie unijnej bazy danych zawierającej informacje o jednostkowych kosztach środków produkcji, przeznaczonej dla inżynierów przygotowujących kosztorysy nowych projektów, co pomogłoby beneficjentom w uzyskiwaniu niższych cen zamówień.

## **10. TRANSPORT - EBI ponownie wspiera modernizację polskich kolei**

Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) udzielił kredytu w wysokości 40 mln EUR PKP Polskim Liniom Kolejowym SA (PLK) na modernizację torów kolejowych i systemu sygnalizacyjnego we wschodniej Polsce. Będzie to kontynuacja udanej współpracy EBI z PLK – łączna suma kredytów EBI na modernizację kolei w całej Polsce wyniesie 1,42 mld EUR.

Dzięki wsparciu EBI zmodernizowane zostaną perony na stacjach w Siedlcach, Łukowie i Międzyrzeczu Podlaskim, jak także tory kolejowe na odcinku między Warszawą a granicą z Białorusią. Ponadto ulepszony zostanie system sygnalizacyjny na odcinku ponad 78 km linii między Siedlcami a Białą Podlaską. Prace modernizacyjne mają się rozpocząć w 2013 r. i trwać do końca 2015 r.

Inwestycja ta pozwoli na zmniejszenie kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej i eksploatacji pociągów. Skróci się poza tym czas podróży – pociągi pasażerskie będą mogły jechać po zmodernizowanych torach z maksymalną prędkością 160 km/h (pociągi towarowe będą mogły osiągnąć prędkość do 120 km/h). Powinno to przyczynić się do rezygnowania z innych, bardziej szkodliwych dla środowiska naturalnego, środków transportu na rzecz z kolei.

Celem EBI jest między innymi promowanie przyjaznych środowisku usług transportowych. Dzięki projektowi poprawi się nie tylko ich jakość, ale także podjęte zostaną dodatkowe działania mające na celu ograniczenie szkodliwego wpływu na środowisko naturalne (np. ekrany akustyczne, lepszy drenaż). Ponadto w związku z wprowadzeniem ulepszeń na 33 przejazdach kolejowych podniesie się również poziom bezpieczeństwa na tym odcinku.

Europejski Bank Inwestycyjny jest bankiem Unii Europejskiej, który udziela kredytów długoterminowych, a którego udziałowcami jest 28 państw członkowskich UE. EBI zapewnia długoterminowe wsparcie finansowe dla rzetelnie przygotowanych inwestycji, przyczyniając się w ten sposób do realizacji celów polityki unijnej — zwłaszcza w takich dziedzinach jak przeciwdziałanie zmianom klimatycznym, wsparcie małych i średnich przedsiębiorstw czy zwiększanie innowacyjności i spójności.

W roku 2012 wysokość wsparcia finansowego udzielonego Polsce przez EBI wyniosła 4,4 mld EUR, z czego 15 % było przeznaczone na projekty dotyczące transportu kolejowego i komunikacji miejskiej.

## 11. TRANSPORT - „Niebieski pas”: Komisja łagodzi formalności celne dla statków

- **Na czym polega problem?**

Unia Europejska jest w dużym stopniu uzależniona od transportu morskiego w handlu z resztą świata i w obrębie rynku wewnętrznego. Jednakże w ramach UE potencjał żeglugowy nie jest w pełni wykorzystany głównie z powodu znacznych wymogów administracyjnych. W rzeczywistości, mimo iż uproszczone procedury administracyjne w obszarze transportu morskiego zostały już wprowadzone przepisami UE, statki pływające między portami UE nadal mają do czynienia ze znaczną liczbą skomplikowanych procedur. Procedury te powodują koszty i opóźnienia, które sprawiają, że transport morski staje się mniej atrakcyjnym sposobem transportu towarów na rynku wewnętrznym UE.

Ograniczanie biurokracji zostało uznane za jeden z najważniejszych elementów wspierania wykorzystania w większym stopniu żeglugi bliskiego zasięgu i handlu morskiego pomiędzy portami UE. Ponadto zmniejszenie liczby kontroli ładunków – zwłaszcza tych, które nie byłyby poddawane kontrolom w przypadku transportowania ich drogą lądową – pozwoliłoby władzom skoncentrować się na obszarach podwyższonego ryzyka.

- **Aktualne przepisy**

Wody terytorialne są uważane za zewnętrzne granice UE. Zatem z formalnego punktu widzenia statki pływające między portami UE opuszczają obszar celny UE. W rezultacie odprawa celna jest wymagana w momencie opuszczenia przez statek portu wyjścia, a następnie przy zawinięciu do portu przeznaczenia (chyba że statek odbywa rejsy w ramach regularnej linii żeglugowej). Wszystkie towary przewożone na pokładzie są uważane za towary nieunijne i muszą być poddawane kontroli celnej. Oznacza to, że muszą zostać zidentyfikowane albo jako towary unijne i zostać wprowadzone z powrotem na rynek wewnętrzny, albo jako rzeczywiste towary nieunijne i podlegać zwykłym formalnościom celnych.

- **Propozycje Komisji Europejskiej**

Komisja zaproponuje zestaw rozwiązań dotyczących „Niebieskiego pasa” z dwoma głównymi środkami ograniczającymi niepotrzebne obciążenia administracyjne dla sektora morskiego oraz rozszerzającymi w większym zakresie korzyści dla transportu morskiego płynące z jednolitego rynku, jednocześnie w dalszym ciągu gwarantując bezpieczny i pewny transport towarów do i z UE oraz na jej terytorium.

Dalsze uproszczenie procedury składania wniosków o przyznanie statusu „regularnej linii żegludowej”: systemu ułatwień celnych dla statków przewożących głównie towary unijne, zawijających regularnie do tych samych portów europejskich, stanowi pierwszą część pakietu.

Jednakże zdecydowana większość przewozów kontenerowych obejmuje ładunki mieszane, tj. zarówno towary unijne, jak i nieunijne, które są przewożone tranzytem regularnie przez porty poza UE (np. na Morzu Bałtyckim, Morzu Śródziemnym lub Morzu Czarnym), do których to przewozów nie można zastosować pojęcia „regularnej linii żegludowej”. Dlatego wprowadzone zostanie dodatkowe nowe narzędzie: tzw. e-Manifest, zharmonizowany elektroniczny manifest cargo opracowany w oparciu o istniejące formularze FAL. Pozwoli to na potwierdzanie unijnego lub nieunijnego statusu towarów nawet jeżeli towary te opuściły obszar celny UE. Ułatwienie to spełnia długotrwałe oczekiwania handlu morskiego dotyczące ogólnounijnego zharmonizowanego manifestu i umożliwi spełnienie wymagań, a jednocześnie ułatwi i przyspieszy procedury celne.

- **Jakie są korzyści?**

Dzięki tym inicjatywom „Niebieski pas” stanie się rzeczywistością i pobudzi realny „niebieski wzrost”. Główne cele są następujące:

- podniesienie konkurencyjności sektora poprzez zmniejszenie obciążeń administracyjnych i kosztów,
- zwiększenie atrakcyjności transportu morskiego,
- pobudzenie procesu tworzenia miejsc pracy,
- zmniejszenie oddziaływania transportu morskiego na środowisko.

Przyniesie to korzyści zarówno całemu sektorowi, jak i konsumentom, którzy będą mogli korzystać ze skuteczniejszego i tańszego transportu morskiego, a także portom i przemysłowi związanemu z transportem morskim, których atrakcyjność wzrośnie.



Będzie to również korzystne dla organów celnych dzięki zharmonizowanemu postępowaniu w całej UE i poprawie jakości otrzymywanych danych.

- **W jaki sposób „Niebieski pas” będzie funkcjonował w praktyce? Praktyczne przykłady**

### **1. Złagodzenie formalności celnych dotyczących przewozów wewnątrzunijnych**

Załóżmy, że jestem przedsiębiorcą żegludowym w Wielkiej Brytanii, i pragnę dokonywać przewozów regularną linią żegludową między Felixstowe w Wielkiej Brytanii, Rotterdamem w Holandii i Kopenhagą w Danii, a w przyszłości być może do Gdańska w Polsce. Co muszę zrobić?

- Skontaktować się z organami celnymi Wielkiej Brytanii w celu złożenia wniosku o zezwolenie.
- Wskazać, że usługa przewozowa będzie świadczona między Felixstowe, Rotterdamem i Kopenhagą.
- Zadeklarować również, że w przyszłości mogę ją rozszerzyć na Gdańsk.
- Właściwe organy Wielkiej Brytanii skontaktują się ze wszystkimi zainteresowanymi państwami członkowskimi, tzn. Niderlandami, Danią i Polską w celu uzyskania ich zgody. Państwa członkowskie będą miały 15 dni (zamiast obecnych 45 dni) na udzielenie odpowiedzi.
- Po uzyskaniu pozytywnych odpowiedzi Wielka Brytania wyda ostateczne zezwolenia. Oznacza to, że żadne przewożone towary unijne nie muszą być objęte dozorem celnym.

Wynik: Będę w stanie zaoferować swoje usługi po stosunkowo krótkim czasie. Na późniejszym etapie, jeśli chcę zmienić zakres usług w celu włączenia portu w Gdańsku, mogę to zrobić w bardzo prosty sposób, bez konieczności ponownego wdrażania procedury uzyskiwania zezwolenia.

### **2. Złagodzenie formalności celnych dotyczących statków zawijających do portów państw trzecich**

Obecnie uznaje się, że statek przemieszczający się z Antwerpii do Rotterdamu opuścił obszar celny UE. W związku z tym po przybyciu do Rotterdamu wszystkie przewożone towary są uważane za towary nieunijne, które muszą zostać poddane wszystkim niezbędnym procedurom celnym. Dzięki e-Manifestowi operatorzy będą w stanie udowodnić unijny status przewożonych towarów, nawet jeżeli statek opuścił obszar celny UE w celu przemieszczenia się z jednego portu UE do innego lub jeżeli statek zawinął między nimi do portu w państwie trzecim.

Wyobraźmy sobie następującą trasę rejsu: Szanghaj (Chiny) – Antwerpia (Belgia) – Marsylia (Francja) – Tanger (Maroko) – Limassol (Cypr)

Dzięki ułatwieniom „Niebieskiego pasa” możliwy byłby następujący scenariusz:

Statek płynący z Szanghaju zawija do portu w Antwerpii. Sto procent towarów na pokładzie przybywa spoza UE i wymienia się je w e-Manifeście jako towary nieunijne. Po przybyciu do Antwerpii wszystkie towary podlegają wymaganej celnej ocenie ryzyka. Część ładunku zostaje rozładowana w Antwerpii i zwolniona przez organy celne do wprowadzenia na obszar celny UE i swobodnego w nim obrotu. Następnie statek pobiera dodatkowy ładunek unijny kierowany do Marsylii i Limassol. W e-Manifeście stwierdza się, że statek przewozi obecnie x procent towarów unijnych (załadowanych w Antwerpii) oraz y procent towarów nieunijnych (pochodzących z Chin).

Statek płynie następnie do Francji. Po przybyciu do Marsylii towary przeznaczone do tego portu mogą zostać szybko zwolnione przez organy celne w oparciu o ich status określony w e-Manifeście. Jedynie wszystkie towary nieunijne będą musiały przejść stosowne procedury celne.

Statek kontynuuje podróż. W drodze do Limassol zatrzymuje się w Tangerze w celu pobrania dodatkowych towarów. E-manifest podlega aktualizacji. Wszystkie towary początkowo przywożone z Chin oraz dodatkowe towary załadowane w Tangerze uznaje się za towary nieunijne. Towary przeznaczone do Limassol są nadal wpisane jako towary unijne. Po przybyciu statku do Limassol towary unijne, pierwotnie załadowane w Antwerpii, mogą zostać szybko zwolnione przez organy celne w oparciu o ich niezmiennie unijny status wskazany w e-Manifeście. Ponownie tylko towary nieunijne są poddane kontroli celnej.

- **Fakty i liczby**

- W UE jedno miejsce pracy na statku oznacza dziewięć miejsc pracy na lądzie.
- Przyrost ładunków przechodzących przez port w wysokości 1 mln ton doprowadzi do powstania 300 nowych miejsc pracy.
- Do 2030 r. liczba miejsc pracy w sektorze portowym wzrosnie o 15 proc.
- 74 proc. towarów przywożonych i wywożonych przez Unię przechodzi przez porty morskie.
- 37 proc. wymiany handlowej w obrębie Unii przechodzi przez porty morskie.

- Trzy porty UE znajdują się wśród 15 największych portów w świecie: Rotterdam jest na 11., Hamburg na 14., a Antwerpia na 15. miejscu.
- W ciągu 20 lat liczba kontenerów na świecie zwiększyła się ponad czterokrotnie.

Więcej podstawowych faktów i danych liczbowych można znaleźć na stronie internetowej: [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/infographics\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/infographics_en.htm)

- **Więcej informacji:**

Infografika dotycząca portów UE:

[http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/infographics\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/infographics_en.htm)

Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA) – [www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu)

## **12. TRANSPORT - Bezpieczeństwo lotnicze: Komisja aktualizuje europejski wykaz bezpieczeństwa dotyczący linii lotniczych objętych zakazem**

Po raz dwudziesty pierwszy Komisja Europejska zaktualizowała 10 lipca 2013 r. europejski wykaz linii lotniczych podlegających zakazowi wykonywania lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów na terytorium Unii Europejskiej, zwany również unijnym wykazem bezpieczeństwa lotniczego. Z uwagi na poprawę sytuacji w dziedzinie bezpieczeństwa na Filipinach, na powrót do europejskiej przestrzeni powietrznej zezwolono Philippine Airlines, jako pierwszej od 2010 r. linii lotniczej z tego kraju. Wycofano także zakaz nałożony w 2012 r. na wenezuelskiego przewoźnika, Conviasa. Postępy odnotowano również w Libii, lecz władze libijskie przystąpiły na to, by libijskie linie lotnicze nie mogły wykonywać przewozów w Europie, dopóki cały proces ich ponownej certyfikacji nie zostanie zakończony w sposób niebudzący zastrzeżeń Unii Europejskiej.

**Siim Kallas**, wiceprzewodniczący Komisji odpowiedzialny za transport, powiedział: „Unijny wykaz bezpieczeństwa lotniczego powstał, by chronić europejską przestrzeń powietrzną i obywateli, ale może także posłużyć jako sygnał alarmowy dla poszczególnych państw i linii lotniczych, aby przywróciły one poziom bezpieczeństwa na poziomie krajowym. Dziś potwierdziliśmy naszą gotowość do wykreślenia z wykazu państw i linii lotniczych, które faktycznie chcą i są w stanie wdrażać międzynarodowe normy bezpieczeństwa w zrównoważony sposób. Poza Filipinami, Wenezuelą i Mauretanią, wiele innych krajów afrykańskich także poczyniło widoczne postępy w tym zakresie.”

Nowy wykaz zastępuje i aktualizuje poprzedni wykaz z grudnia 2012 r. Można się z nim zapoznać na stronie internetowej Komisji<sup>2</sup>.

Biorąc pod uwagę poprawę nadzoru w zakresie bezpieczeństwa sprawowanego przez właściwe władze Filipin oraz zdolność Philippine Airlines do zapewnienia rzeczywistego przestrzegania odpowiednich regulacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, w następstwie oceny bezpieczeństwa przeprowadzonej w czerwcu na miejscu, zdecydowano o zniesieniu zakazu nałożonego na tego przewoźnika zarejestrowanego na Filipinach. Zakaz zostaje utrzymany w stosunku do wszystkich innych przewoźników zarejestrowanych na Filipinach.

Conviasa, przewoźnik zarejestrowany w Wenezueli, został również wykreślony z unijnego wykazu bezpieczeństwa lotniczego w wyniku pomyślnego wyeliminowania poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, które spowodowały nałożenie na niego zakazu w kwietniu 2012 r. Potwierdzenie tej poprawy uzyskano w trakcie konsultacji z Komisją i Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) oraz w trakcie ostatnich kontroli przeprowadzonych w Wenezueli przez Hiszpanię i Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

W grudniu 2012 r. Mauretania stała się pierwszym krajem w pełni wykreślonym z unijnego wykazu bezpieczeństwa lotniczego, w którym została umieszczona w 2010 r. Usprawnienia leżące u podstaw tej decyzji zostały poddane weryfikacji w trakcie oceny bezpieczeństwa na miejscu przeprowadzonej przez Komisję w kwietniu 2013 r.

Prowadzono konsultacje z libijskim urzędem lotnictwa cywilnego. Komitet odnotował postępy, ale libijski urząd lotnictwa cywilnego zgodził się utrzymać dobrowolne ograniczenia obowiązujące w stosunku do wszystkich linii lotniczych posiadających koncesje wydane w Libii. Ograniczenia te uniemożliwiają libijskim liniom lotniczym wykonywanie lotów do UE, dopóki nie zostanie przeprowadzona pełna ponowna certyfikacja tych przewoźników zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Wdrażanie tych środków będzie nadal ściśle monitorowane przez Komisję oraz Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

Komisja wyraziła również uznanie dla postępów Sudanu oraz Mozambiku.

---

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index\\_pl.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_pl.htm)

Komisja doceniła również starania organów nadzorujących bezpieczeństwo w Demokratycznej Republice Konga, na Filipinach, w Indonezji, Kazachstanie, Libii, Mauretanii, Mozambiku, Rosji i Sudanie na rzecz reformy systemu lotnictwa cywilnego oraz na rzecz poprawy bezpieczeństwa w celu zagwarantowania skutecznego i jednolitego stosowania międzynarodowych norm w tym zakresie. Komisja będzie nadal udzielać tym reformom aktywnego wsparcia i pomocy we współpracy z ICAO, państwami członkowskimi UE i EASA.

Unijny wykaz bezpieczeństwa lotniczego został zaktualizowany także w celu usunięcia niektórych linii lotniczych, które zaprzestały działalności, i uwzględnienia nowych, niedawno powstałych w kilku krajach objętych zakazem: Demokratycznej Republice Konga, na Filipinach, w Indonezji, Kirgistanie, Mozambiku i Sudanie.

Zmieniono także załącznik B do wykazu (zawierający nazwy przewoźników mogących wykonywać przewozy w UE, ale których działalność podlega ścisłym ograniczeniom i warunkom) w celu uwzględnienia modernizacji floty Air Madagascar (której zezwolono na wykorzystanie dodatkowego statku powietrznego) oraz Air Astana z Kazachstanu (nieużywane już stare samoloty Fokker zostały wykreślone z załącznika).

Decyzja Komisji została podjęta w oparciu o jednomyślną opinię Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, w skład którego wchodzi eksperci ds. bezpieczeństwa z 28 państw członkowskich UE oraz Norwegii, Islandii, Szwajcarii i EASA.

- **Kontekst**

Zaktualizowany europejski wykaz bezpieczeństwa lotniczego obejmuje wszystkie linie lotnicze posiadające certyfikaty wydane w następujących 20 państwach (łącznie 278 linii lotniczych podlegających całkowitemu zakazowi wykonywania przewozów w Unii Europejskiej): Afganistan, Angola, Benin, Dżibuti, Erytrea, Filipiny (z wyjątkiem jednej linii), Gabon (z wyjątkiem trzech linii, których działalność podlega ograniczeniom i warunkom), Gwinea Równikowa, Indonezja (z wyjątkiem pięciu przewoźników), Kazachstan (z wyjątkiem jednego przewoźnika, którego działalność podlega ograniczeniom i warunkom), Kirgistan, Republika Konga, Demokratyczna Republika Konga, Liberia, Mozambik, Sierra Leone, Suazi, Sudan, Wyspy Świętego Tomasza i Książęca oraz Zambia. Wykaz obejmuje również dwóch indywidualnych przewoźników: Blue Wing Airlines z Surinamu oraz Meridian Airways z Ghany. W sumie w wykazie figuruje 280 linii lotniczych.

Wykaz obejmuje także 10 linii lotniczych podlegających ograniczeniom w wykonywaniu przewozów, którym w związku z tym zezwolono na wykonywanie lotów do UE na ściśle określonych warunkach: Air Astana z Kazachstanu, Afrijet, Gabon Airlines i SN2AG z Gabonu, Air Koryo z Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, Airlift International z Ghany, Air Service Comores z Komorów, Iran Air z Iranu, TAAG Angolan Airlines z Angoli i Air Madagascar z Madagaskaru.

### **13. TRANSPORT I BADANIA NAUKOWE - Komisja Europejska inwestuje 600 milionów euro w badania naukowe, dzięki którym zmniejszy się zagęszczenie w europejskiej przestrzeni powietrznej**

Komisja Europejska ogłosiła 10 lipca 2013 r., że przeznaczy 600 mln euro z nowo udostępnionych środków, aby zmniejszyć zagęszczenie ruchu w europejskiej przestrzeni powietrznej. Komisja pragnie zapobiec kryzysowi przepustowości, ponieważ z prognoz wynika, że w ciągu najbliższych 10–20 lat liczba lotów ma wzrosnąć o 50 proc. Celem jest opracowanie nowych technologii niezbędnych do realizacji jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – szeroko zakrojonego projektu reformy europejskiej przestrzeni powietrznej, który ma zwiększyć przepustowość i o połowę zmniejszyć koszty zarządzania ruchem lotniczym.

Unijny komisarz ds. transportu **Siim Kallas** powiedział: „Europejskiej przestrzeni powietrznej i europejskim lotniskom grozi przepełnienie. Jeśli nie podejmiemy w związku z tym żadnych działań, w naszej przestrzeni powietrznej zapanuje wielki tłok i chaos. Z kolei lotniska będą tak zatłoczone, że 2 miliony samolotów nie będą mogły wystartować ani wylądować. Większe zagęszczenie ruchu oznacza nie tylko wyższy poziom zagrożenia bezpieczeństwa, lecz również opóźnienia i realne koszty ekonomiczne. Te badania naukowe mogą odegrać pierwszoplanową rolę w opracowaniu technologii, które pozwolą nam stworzyć bardziej ekologiczną i efektywną europejską przestrzeń powietrzną – przestrzeń na miarę XXI wieku”.

Mała efektywność spowodowana rozdrobnieniem europejskiej przestrzeni powietrznej generuje co roku dodatkowe koszty w wysokości prawie 5 mld euro. Ponoszą je przewoźnicy i pasażerowie. Braki w zakresie efektywności wydłużają średnią trasę lotu o 42 km, co w konsekwencji oznacza większe zużycie paliwa, wzrost emisji zanieczyszczeń, a z punktu widzenia użytkowników – wyższe koszty i większe opóźnienia. Stany Zjednoczone kontrolują przestrzeń powietrzną takiej samej

wielkości i o większym natężeniu ruchu lotniczego przy prawie o połowę mniejszych kosztach.

Badania w tym zakresie mają zasadnicze znaczenie dla realizacji jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – ważnego projektu, którego celem jest stworzenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej o trzykrotnie większej przepustowości i o połowę niższych kosztach zarządzania ruchem lotniczym. Zarządzanie badaniami nadal odbywać się będzie w ramach wspólnego przedsięwzięcia dotyczącego badań w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym (SESAR), którego mandat w tym zakresie zostanie przedłużony o kolejne osiem lat, czyli do 2024 r.

Celem tych badań jest to, aby latanie samolotem było bardziej przyjazne dla środowiska, tańsze i bezpieczniejsze. Nowe środki finansowe przeznaczone zostaną w pierwszym rzędzie na:

- opracowanie metod umożliwiających liniom lotniczym obsługiwanie bardziej im odpowiadających (i bardziej bezpośrednich) tras, przy użyciu nowych technologii wymiany danych między przestrzenią powietrzną a ziemią,
- włączenie do systemu zarządzania ruchem lotniczym nowych typów statków powietrznych, takich jak statki bezpilotowe,
- optymalizację zarządzania ruchem, w szczególności na ziemi oraz na przykład zagwarantowanie efektywniejszego i bezpieczniejszego dostępu do pasów startowych oraz wyjścia z nich, bez względu na warunki pogodowe.

W projekcie uczestniczy ponad 2,5 tys. ekspertów dysponujących fachową wiedzą ze wszystkich obszarów zarządzania ruchem lotniczym. Nadal będą trwały prace z ich udziałem nad skoordynowanymi badaniami związanymi z zarządzaniem ruchem lotniczym, podobnie jak działania rozwojowe i walidacyjne, w tym obejmujące projekty demonstracyjne na dużą skalę.

Rozszerzenie zakresu wspólnego przedsięwzięcia SESAR świadczy o zaangażowaniu Komisji w projekt jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz o znaczeniu dotychczasowych wyników osiągniętych w ramach projektu SESAR.

Wspólne przedsięwzięcie SESAR będzie nadal współfinansowane przez Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) oraz branżę lotniczą. Wkład UE w finansowanie projektu, do maksymalnej wysokości 600 mln euro, pochodzić będzie z programu „Horyzont 2020”, w ramach nowych wieloletnich ram finansowych UE. Jest to część całkowitego budżetu szacunkowego obejmującego nowy program prac rozszerzonego wspólnego projektu SESAR, który wynosi 1,6 mld

euro. Z tego budżetu finansowane będą badania poszukiwawcze z zakresu zarządzania ruchem lotniczym (6 proc.), badania stosowane (47 proc.), badania poprzedzające produkcję przemysłową (28 proc.) oraz projekty demonstracyjne na dużą skalę (9 proc.). Podane wartości mają charakter orientacyjny.

- **Kontekst**

Wspólne przedsięwzięcie SESAR to jedyne w swoim rodzaju partnerstwo publiczno-prywatne, które ma na celu stworzenie systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji. Ma to być system, który byłby w stanie sprostać wymaganiom związanym ze zwiększonym natężeniem ruchu lotniczego w jak najbezpieczniejszy, najbardziej opłacalny i przyjazny dla środowiska sposób. SESAR nadzoruje również centralny plan zarządzania ruchem lotniczym w Europie obejmujący wszystkie działania wspólnego przedsięwzięcia SESAR i zastosowanie ich wyników w przyszłości.

Wspólne przedsięwzięcie SESAR ustanowiono w 2007 r. w celu skoordynowania wszystkich działań badawczych i rozwojowych związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym w UE w ramach perspektywy finansowej na lata 2007–2013. Wspólne przedsięwzięcie zostało powołane na okres do dnia 31 grudnia 2016 r.

Swoje zainteresowanie kontynuowaniem prac w ramach programu SESAR potwierdzili już jednak dwaj członkowie-założyciele wspólnego przedsięwzięcia SESAR (UE oraz Eurocontrol) oraz jego pozostałych 15 członków, wśród których znalazły się podmioty publiczne i prywatne (takie jak producent samolotów Airbus), duże instytucje krajowe zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz porty lotnicze i producenci sprzętu (tacy jak Thales, Indra, Alenia Aermacchi, Frequentis, Selex SI i Honeywell).

SESAR ma do odegrania bardzo ważną rolę w opracowywaniu technologii niezbędnych do realizacji szeroko zakrojonego projektu stworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Jego celem jest:

- obniżenie o połowę kosztów związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym, jakie ponoszą użytkownicy przestrzeni powietrznej,
- ograniczenie o 10 proc. wpływu lotów na środowisko naturalne,
- trzykrotne zwiększenie przepustowości, co przyczyni się także do ograniczenia opóźnień, zarówno na ziemi, jak i w powietrzu,
- poprawa bezpieczeństwa o współczynnik wynoszący 10.



- **Natężenie ruchu lotniczego w Europie – wyzwania**

Europejskiej przestrzeni powietrznej i europejskim lotniskom grozi przepelnienie. Już teraz co roku lotniska, których jest w Europie ponad 440, obsługują około 800 mln pasażerów. Codziennie odbywa się około 27 tys. lotów kontrolowanych – w skali roku daje to liczbę 9 mln. 80 proc. tych lotów to loty w obrębie UE.

Europejski sektor transportu lotniczego sprawnie radzi sobie z aktualną sytuacją, ale trzeba pamiętać, że w normalnych warunkach ekonomicznych ruch lotniczy może wzrastać o wartość wynoszącą do 3 proc. rocznie. W ciągu kolejnych 10–20 lat liczba lotów prawdopodobnie wzrośnie o 50 proc.

Jeśli nie podejmiemy żadnych działań, w przestrzeni powietrznej zapanuje chaos. Europejska gospodarka musiałaby zrezygnować z wykorzystania dużej części potencjalnego popytu, a my na niespotykaną dotychczas skalę bylibyśmy narażeni na opóźnienia i odwołane loty. Gdybyśmy zdecydowali się nic nie robić, do roku 2050 koszty zagęszczenia w przestrzeni powietrznej wzrosłyby o połowę.

Podstawowym problemem jest to, że europejskie systemy zarządzania ruchem lotniczym są rozdrobnione i nieefektywne.

Europejska przestrzeń powietrzna podlega 27 różnym krajowym systemom kontroli i jest podzielona na ponad 650 sektorów. Obsługa lotów odbywa się za pośrednictwem około 60 ośrodków ruchu lotniczego. Oznacza to, że przestrzeń powietrzna jest uporządkowana według granic państwowych, co sprawia, że wykonywanie bezpośrednich połączeń bywa niemożliwe. Na skutek rozdrobnienia przestrzeni powietrznej w Europie samolot ma średnio do przebycia trasę o 42 km dłuższą niż jest to absolutnie niezbędne, przez co wydłuża się czas lotu, powstają opóźnienia, zwiększa się zużycie paliwa i rosną emisje CO<sub>2</sub> do atmosfery.

Poza tym obecny system zarządzania ruchem lotniczym opiera się w dużej mierze na technologiach opracowanych w latach 50. XX wieku. W tej chwili są one przestarzałe.

Mała efektywność spowodowana rozdrobnieniem europejskiej przestrzeni powietrznej generuje co roku dodatkowe koszty w wysokości około 5 mld euro. Ponoszą je przewoźnicy i pasażerowie. Koszty kontroli ruchu lotniczego to aktualnie 6–12 proc. ceny biletu.

System kontroli ruchu stosowany w Stanach Zjednoczonych jest dwa razy wydajniejszy niż system europejski – ponosi takie same koszty, a obsługuje dwa razy więcej lotów i dysponuje trzykrotnie mniejszą liczbą ośrodków kontroli.

W związku z opisanymi wyzwaniami w 2004 r. UE zainicjowała projekt stworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, którego celem jest usunięcie granic krajowych w transporcie lotniczym, a co za tym idzie:

- a) dziesięciokrotne podwyższenie poziomu bezpieczeństwa,
- b) trzykrotne zwiększenie przepustowości przestrzeni powietrznej,
- c) zmniejszenie kosztów zarządzania ruchem lotniczym o 50 proc.,
- d) zmniejszenie wpływu transportu lotniczego na środowisko naturalne o 10 proc.

- **Jak opracować nowe technologie, które pozwolą zwiększyć przepustowość europejskiej przestrzeni powietrznej i obniżyć koszty?**

Technologicznym zapleczem jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej jest wspólny program badań w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym SESAR. Jednolita europejska przestrzeń powietrzna zapewnia ramy prawne potrzebne do zaspokojenia w przyszłości potrzeb w zakresie bezpieczeństwa, przepustowości i efektywności na poziomie europejskim, a nie krajowym. Celem programu SESAR jest zapewnienie rozwiązań technicznych i operacyjnych, które umożliwią realizację projektu europejskiej jednolitej przestrzeni powietrznej.

- **Jak funkcjonuje SESAR?**

Program SESAR (ang. „Single European Sky ATM Research”) stanowi zaplecze technologiczne projektu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (ang. „Single European Sky”). Jego celem jest modernizacja systemu zarządzania ruchem lotniczym w Europie dzięki wdrożeniu nowej koncepcji funkcjonowania systemów i operacji zarządzania ruchem lotniczym, której wymaga realizacja celów projektu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Koncepcja, na której bazuje program SESAR, opiera się na zasadzie, że użytkownicy przestrzeni powietrznej i kontrolerzy powinni wspólnie, poprzez współpracę i wymianę informacji, określić optymalne, gwarantujące przewidywalność i terminowość trasy przelotu samolotów. U podstaw tej koncepcji leżą innowacyjne technologie i nowe procedury operacyjne powstałe w wyniku realizacji trzech powiązanych ze sobą, ciągłych i ulegających zmianom procesów. Są to: zdefiniowanie zakresu działań i priorytetów za pośrednictwem wspólnie ustalonego planu działania, centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie (ang. „ATM Master Plan”)<sup>3</sup> działania badawczo-rozwojowe i walidacyjne dotyczące potrzebnych systemów technicznych, elementów i procedur operacyjnych oraz, na ostatnim etapie, wdrażanie nowych systemów i procedur operacyjnych.

---

<sup>3</sup> SESAR, Plan działania na rzecz zrównoważonego systemu zarządzania ruchem lotniczym („The Roadmap for Sustainable Air Traffic Management – European ATM Master Plan”), wydanie 2, październik 2012 r.

Wspólne przedsięwzięcie – program badań w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym (SESAR) – to partnerstwo publiczno-prywatne powołane do życia w 2007 r. Jego zadaniem jest nadzorowanie realizacji projektów badawczych, rozwojowych i walidacyjnych SESAR zgodnie z centralnym planem zarządzania ruchem lotniczym w Europie, którego jest również wykonawcą.

Polityka w dziedzinie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej wykracza poza interesy poszczególnych krajów lub sektorów przemysłu. Podstawowym celem jest wyeliminowanie przeszkód utrudniających funkcjonowanie rynku wewnętrznego w przestrzeni powietrznej. Polityka jednolitej przestrzeni powietrznej ma wspierać prace na rzecz osiągnięcia efektywności, opłacalności, ograniczenia szkodliwego wpływu na środowisko itp. Partnerstwo, w którym uczestniczą różne podmioty i które wykorzystuje połączone zasoby partnerów publicznych i prywatnych z całej Europy, skutecznie działa na zasadach współpracy, a jego wsparcie ma dzisiaj równie zasadnicze znaczenie, jak w chwili ustanowienia wspólnego przedsięwzięcia SESAR. Badania naukowe w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym w Europie wymagają stabilności i długoterminowej perspektywy ze względu na długi czas trwania cyklu innowacji.

- **Jakie są cele wspólnego przedsięwzięcia SESAR?**

- Zagwarantować centralizację i koordynację wszystkich działań badawczych związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym w UE w celu realizacji centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym.
- Przyczynić się do realizacji celów projektu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ).
- Stworzyć skuteczne metody umożliwiające:
  1. połączenie i skoordynowaną realizację publicznych i prywatnych inwestycji w badania naukowe w duchu współpracy oraz współdziałanie najważniejszych podmiotów należących do sektora zarządzania ruchem powietrznym z całej Europy w celu realizacji centralnego planu zarządzania ruchem powietrznym,
  2. intensywniejszą wymianę wiedzy, zarówno między podmiotami, jak i dyscyplinami oraz
  3. zgromadzenie zasobów niezbędnych do walidacji wyników operacyjnych badań.

- **Kto uczestniczy we wspólnym przedsięwzięciu SESAR?**

W skład wspólnego przedsięwzięcia SESAR wchodzi dwaj członkowie-założyciele (UE i Eurocontrol) oraz 15 członków reprezentujących wszystkie podmioty zainteresowane kwestią zarządzania ruchem lotniczym. Są to: cywilne i wojskowe instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, producent samolotów Airbus,

producenci sprzętu tacy jak Thales, Indra, Alenia Aermacchi, Frequentis, Selex SI i Honeywell oraz porty lotnicze. Poza tym w działaniach na rzecz realizacji programu wspólnego przedsięwzięcia uczestniczą użytkownicy przestrzeni powietrznej, organizacje pracowników, instytucje naukowe oraz szereg partnerów stowarzyszonych.

- **Jakie są dotychczasowe najważniejsze osiągnięcia programu SESAR?**

1. Podstawą przedsięwzięcia SESAR jest zarządzanie trajektorią lotu 4D. Polega ono na wprowadzeniu do zarządzania trajektorią lotu czwartego wymiaru, czyli czasu. Pozwala to na określenie z większą precyzją – w porównaniu z obecnie wykorzystywanymi systemami – informacji o przewidywalnej trajektorii lotu samolotu, które można przekazać ośrodkom kontroli, aby zagwarantować optymalne i bezpieczne operacje lotnicze.
2. W ramach przedsięwzięcia przeprowadzono już z dobrym skutkiem, w środowisku operacyjnym opartym na satelitarnej technologii wspomagającej, pierwsze loty z zastosowaniem czterowymiarowego zarządzania trajektorią lotu.
3. Wprowadzenie systemu SWIM (zarządzanie informacją obejmującą cały system transportu lotniczego) stanowi radykalną zmianę w sposobie zarządzania informacjami w całym europejskim systemie zarządzania ruchem lotniczym. SWIM ma w przyszłości funkcjonować jako intranet systemu zarządzania ruchem lotniczym. Z doświadczeń zrealizowanych przy wykorzystaniu prototypu wynika, że umożliwi on natychmiastową wymianę informacji między lotniskami, instytucjami dostarczającymi informacje o pogodzie, przewoźnikami i ośrodkami kontroli ruchu lotniczego.
4. Pierwsza zdalnie sterowana wieża kontroli lotów jest gotowa do eksploatacji. To zupełnie nowa koncepcja, zgodnie z którą zadania z zakresu kontroli ruchu lotniczego są realizowane poza lokalną wieżą kontroli lotów. To rozwiązanie pozwoli na ograniczenie kosztów, ponieważ można będzie efektywniej wykorzystywać zasoby ludzkie i nie będzie trzeba budować ani obsługiwać wież kontrolnych na niektórych lotniskach lokalnych.
5. Z wykorzystaniem innowacyjnych rozwiązań opracowanych w ramach programu SESAR zrealizowano już 10 tys. lotów, w tym 500 wojskowych.
6. Wyniki 80 proc. projektów realizowanych w ramach programu SESAR przetestowano w realnych warunkach.

- **Dlaczego należy nadal finansować wspólne przedsięwzięcie SESAR?**

Zgodnie z rozporządzeniem (WE) 219/2007 (w sprawie wspólnego przedsięwzięcia SESAR) SESAR ma przestać funkcjonować z dniem 31 grudnia 2016 r. Wynika to z

faktu, że fundusze przeznaczone na to przedsięwzięcie należały do środków objętych unijnymi ramami finansowymi na lata 2007–2013.

Celem nowej propozycji jest rozbudowanie istniejących struktur w ramach kolejnego okresu finansowania, a konkretnie w ramach inicjatywy „Horyzont 2020”, aby kontynuować związane z zarządzaniem ruchem lotniczym działania badawczo-rozwojowe i walidacyjne. Celem wspólnego przedsięwzięcia SESAR jest koordynacja wszelkich działań badawczych w całej Unii związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym. Aby osiągnąć wyniki, jakie zaplanowano w związku z realizacją projektu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, należy zapewnić ciągłość koordynacji tych działań badawczych.

Podstawą planu działania przedsięwzięcia SESAR jest centralny plan zarządzania ruchem lotniczym. Przewiduje on, że realizacja koncepcji SESAR przebiegać będzie w trzech etapach. Etap 1 polegał będzie na opracowaniu technologii niezbędnych do zsynchronizowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym dzięki skutecznej wymianie informacji między wszystkimi zainteresowanymi. Etap 2 obejmie efektywniejsze planowanie trajektorii lotu, a celem etapu 3 będzie osiągnięcie optymalnego poziomu wydajności dzięki zastosowaniu płynnie funkcjonującego systemu powietrze–ziemia. Aktualny program prac przedsięwzięcia SESAR skoncentrowany jest na etapie pierwszym oraz większości elementów etapu drugiego. Działania, które powinny zostać zrealizowane w okresie objętym wieloletnimi ramami finansowymi 2014–2020, dotyczą zaawansowanych elementów etapu drugiego (technologie i operacje niezbędne do jego realizacji powinny być dostępne do 2016 r.) i całości etapu trzeciego.

- **Na co przeznaczone zostaną nowe fundusze?**

Nowe środki finansowe przeznaczone zostaną w pierwszym rzędzie na:

1. opracowanie metod umożliwiających liniom lotniczym obsługiwanie bardziej im odpowiadających (i bardziej bezpośrednich) tras, przy użyciu nowych technologii wymiany danych między przestrzenią powietrzną a ziemią,
2. włączenie do systemu zarządzania ruchem lotniczym nowych typów statków powietrznych, takich jak statki bezpilotowe,
3. optymalizację zarządzania ruchem, w szczególności na ziemi oraz na przykład zagwarantowanie efektywniejszego i bezpieczniejszego dostępu do pasów startowych oraz wyjścia z nich, bez względu na warunki pogodowe.

Z tego budżetu finansowane będą badania poszukiwawcze z zakresu zarządzania ruchem lotniczym (6 proc.), badania stosowane (47 proc.), badania poprzedzające produkcję przemysłową (28 proc.) oraz projekty demonstracyjne na dużą skalę (9 proc.). Podane wartości mają charakter orientacyjny.

- **Dlaczego SESAR jest skuteczny?**
  - W ramach wspólnego przedsięwzięcia SESAR wszystkie zainteresowane strony, których ono dotyczy, uczestniczą w procesie decyzyjnym i ponoszą wspólną odpowiedzialność. Przedłużenie mandatu przedsięwzięcia SESAR umożliwi intensyfikację współpracy między zainteresowanymi podmiotami a tzw. centrami doskonałości oraz zacieśnienie współpracy w ramach partnerstw strategicznych. W związku z tym, że w przedsięwzięcie zaangażowani są również dostawcy, silniejsze będą jego związki z rynkiem. Pozytywny wpływ tego zjawiska na terminowe wdrożenie projektu SESAR może być szczególnie odczuwalny na etapie realizacji niezbędnych projektów demonstracyjnych.
  - Koordynacja, programowanie i realizacja związanych z SESAR-em działań badawczych, innowacyjnych i walidacyjnych leży w zakresie odpowiedzialności wspólnego przedsięwzięcia. Gwarantuje to ciągłość działania i zapobiega rozdrobnieniu badań i innowacji. Interakcje między uczestnikami, współzależności między projektami oraz mechanizmy koordynacji są częścią ogólnej, europejskiej koncepcji, a u podstaw architektury systemu leżą umowy wielostronne.
  - Wybór wariantu partnerstwa publiczno-prywatnego na poziomie UE pozwala zagwarantować, że w programie uwzględnione zostaną ważne ze społecznego punktu widzenia cele jednolitej przestrzeni powietrznej, takie jak bezpieczeństwo i obniżenie emisyjności gospodarki. Zastosowane podejście umożliwiło połączenie zasobów i wiedzy fachowej oraz bardziej skoordynowane działanie niż w przypadku podobnych projektów realizowanych w skali krajowej lub regionalnej. Dzięki temu można było wykorzystać umiejętności i zdolności innowacyjne sektora prywatnego w ramach odpowiednich struktur podziału ryzyka.
  - Wdrożenie projektów SESAR może przynieść znaczące korzyści gospodarcze, społeczne i środowiskowe, których skutki makroekonomiczne można wycenić na 428 mld euro<sup>4</sup>. Dzięki połączeniu zasobów, zaangażowaniu wszystkich zainteresowanych podmiotów oraz skutecznemu zarządzaniu konfliktami interesów wspólne przedsięwzięcie SESAR gwarantuje realizację programu SESAR, która jest warunkiem powstania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
  - W tej chwili wspólne przedsięwzięcie SESAR stanowi punkt odniesienia w dziedzinie modernizacji systemów zarządzania ruchem lotniczym. Będzie ono

---

<sup>4</sup> Ocena skutków makroekonomicznych projektów SESAR („Assessing the macroeconomic impact of SESAR”), wspólne przedsięwzięcie SESAR, 2011 r.

nadal gwarantowało UE mocną pozycję na arenie międzynarodowej w ogóle, a w bardziej konkretnym wymiarze – na forum międzynarodowych organów normalizacyjnych.

- **Ile kosztuje to przedsięwzięcie?**

Aktualnie wspólne przedsięwzięcie SESAR zarządza inwestycjami w wysokości 2,1 mld euro w okresie objętym bieżącymi wieloletnimi ramami finansowymi (2007–2013). Wkład każdego z członków-założycieli (UE i Europol) wynosi 700 mln euro, a kolejne 700 mln euro wnosi przemysł. Komisja proponuje przeznaczenie na ten cel kwoty 600 mln euro<sup>5</sup> w ramach programu „Horyzont 2020”.

Więcej informacji

<http://www.sesarju.eu/>

<http://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar/>

#### **14. PRZEMYSŁ - Komisja dotrzymuje słowa i przekazuje 100 mln EUR nowym oraz małym i średnim przedsiębiorstwom technologicznym**

Okolo 1000 przedsiębiorstw rozpoczynających działalność i innych wysoce innowacyjnych przedsiębiorstw otrzyma dotacje z puli wynoszącej 100 mln EUR, dostępnej w ramach nowej fazy finansowania partnerstwa publiczno-prywatnego na rzecz Internetu przyszłości Komisji Europejskiej, w celu opracowania aplikacji oraz innych usług cyfrowych w takich dziedzinach jak transport, zdrowie, inteligentna produkcja, energia i media.

Wiceprzewodnicząca Komisji Europejskiej **Neelie Kroes** powiedziała: „W grudniu ubiegłego roku na konferencji Le Web w Paryżu obiecałam podjęcie działań i oto one. Potrzebujemy więcej innowacji i więcej gospodarki cyfrowej w Europie, i w tym celu musimy zapewnić lepszy ekosystem dla nowych przedsiębiorstw. Nadszedł czas na realizację obietnic”.

Ten trzeci etap finansowania partnerstwa ma na celu stworzenie nowych aplikacji internetowych oraz usług w wielu dziedzinach. Finansowanie będzie przekazywane za pośrednictwem 20 konsorcjów — zespołów z ekosystemu internetowego — które obejmują: akceleratory, platformy finansowania społecznościowego, inwestorów dostarczających kapitału wysokiego ryzyka, pomieszczenia do wspólnej pracy,

---

<sup>5</sup> Kwota orientacyjna według cen bieżących. Będzie ona zależeć od ostatecznej kwoty ustalonej dla Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu na pozycję „Inteligentny, ekologiczny i zintegrowany transport”, która zostanie zatwierdzona przez władzę budżetową w wersji ostatecznej oceny skutków finansowych regulacji.

regionalne organizacje finansujące, stowarzyszenia przedsiębiorstw technologicznych oraz małych i średnich przedsiębiorstw, przedsiębiorstwa technologiczne. Konsorcja będą wybierane zgodnie z tym, w jaki sposób planują osiągnąć maksymalne skutki gospodarcze swojego finansowania w ekosystemie internetowym.

Usługi i aplikacje będą oparte na technologiach opracowanych w ramach komisyjnego programu partnerstwa publiczno-prywatnego na rzecz Internetu przyszłości (PPP):

<http://catalogue.fi-ware.eu/>

- **Kontekst**

Niniejsze ogłoszenie o finansowaniu jest **trzecim i ostatnim zaproszeniem do składania wniosków** w ramach PPP na rzecz Internetu przyszłości — partnerstwa o wartości 500 mln EUR zapoczątkowanego w 2011 r., aby pomóc przedsiębiorstwom i rządowi w wykorzystaniu mobilnego internetu i rewolucji w zakresie danych oraz stymulowaniu innowacji i tworzenia miejsc pracy w europejskich sektorach opartych na innowacjach i technologiach cyfrowych.

Celem PPP na rzecz Internetu przyszłości jest opracowanie bardziej inteligentnej infrastruktury i procesów biznesowych (tj. bardziej inteligentnych, skuteczniejszych i bardziej zrównoważonych) poprzez wzmocnienie integracji z siecią internetową i zdolnościami obliczeniowymi. PPP obejmuje różne sektory, takie jak transport, zdrowie, media, inteligentna produkcja i energia. Określa ono ewentualne innowacyjne modele biznesowe dla tych sektorów. W ramach tego PPP opracowano wyjątkowe europejskie technologie i kluczowe elementy narzędzi i usług w takich obszarach jak chmury obliczeniowe, inteligentne miasta, duże zbiory danych oraz Internet przedmiotów. W 2013 r. rozpoczęto przeprowadzanie pięciu wieloskalowych testów mających na celu walidację nowych technologii przez rzeczywistych użytkowników. Platformy sektorowe opracowane w ramach tych testów będą dostępne dla MŚP i przedsiębiorców internetowych w celu rozwoju usług i aplikacji.

Finansowanie to stanowi również część planu Komisji Europejskiej „StartUp Europe” mającego na celu przyspieszenie tworzenia nowych ekosystemów, łączenie ich oraz ich należyte wykorzystywanie i docenianie, tak aby nowe przedsiębiorstwa technologiczne nie tylko rozpoczynały działalność w Europie, ale również kontynuowały ją na naszym kontynencie. Plan ten obejmuje:



- **Klub liderów** to niezależna grupa założycieli przedsiębiorstw technologicznych, działająca jako wzorzec do naśladowania dla europejskich przedsiębiorców internetowych: <https://ec.europa.eu/digital-agenda/node/50853>
- Nagrody & konkursy. Europioneers <http://europioneers.com/>: to inicjatywa mająca na celu wyróżnienie najdoskonalszych przedsiębiorców w dziedzinie technologii w Europie poprzez nagrodzenie dwóch przedsiębiorców roku; [Tech All Stars](#): identyfikuje najlepsze w Europie nowe przedsiębiorstwo rozpoczynające działalność i łączy je z najlepszymi źródłami finansowania UE, przedsiębiorcami, którzy odnieśli sukces, i innymi wpływowymi osobami.
- Tworzenie sieci. **Unijna sieć Accelerators** inicjuje i ułatwia stworzenie europejskiej sieci internetowych inkubatorów przedsiębiorczości: <https://ec.europa.eu/digital-agenda/node/66623>
- Promowanie unijnych talentów internetowych w Europie (poprzez edukację, jak np. „masowe otwarte kursy internetowe”; wspieranie sieci, programów i zasobów w zakresie wymiany, akceleracji i inkubacji, jak również poprzez opiekę mentorów).

- **Przydatne linki**

Strona zaproszenia do składania wniosków **do dnia 10 grudnia 2013 r.:**

[http://cordis.europa.eu/fp7/ict/netinnovation/call3\\_en.html](http://cordis.europa.eu/fp7/ict/netinnovation/call3_en.html)

Film wideo dotyczący PPP na rzecz Internetu przyszłości

<http://www.youtube.com/watch?v=RoTXYainAQI&feature=youtu.be>

## **15. PRZEMYSŁ - „Europejski GPS” gotowy do startu – Galileo z powodzeniem określa położenie**

Europejski system nawigacji satelitarnej jest już gotowy. W dniu 24 lipca 2013 r. we włoskiej miejscowości Fucino wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej Antonio Tajani wziął udział w publicznej prezentacji wyników programu i ogłosił, że przy pomocy czterech satelitów systemu nawigacji Galileo można już ustalać położenie obiektów. Zdolność do określenia długości i szerokości geograficznej oraz wysokości nad poziomem morza stanowi konkretny dowód na to, że program nawigacji

satelitarnej może być źródłem bardzo precyzyjnych danych o położeniu wykorzystywanych w urządzeniach nawigacyjnych (stosowanych np. w samochodach) lub w innych odbiornikach. Świadczy ona o tym, że dzięki Galileo możemy już uzyskać dokładne dane o położeniu. Antonio Tajani zapowiedział także, że dzięki wprowadzeniu na orbitę kolejnych satelitów do końca 2014 roku dostępne będą pierwsze usługi. Efektem będzie lepszy sygnał GPS oraz – za sprawą większej precyzji i dostępności oraz większego zakresu sygnałów nawigacji satelitarnej – nowe szanse dla biznesu. W chwili gdy korzyści związane z Galileo stają się coraz bardziej realne, producenci muszą rozpocząć przygotowania do tego, aby później wykorzystać możliwości rynkowe, jakie pojawią się w przyszłości.

**Antonio Tajani**, wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej i komisarz ds. przemysłu i przedsiębiorczości, powiedział: „To wielki dzień dla europejskiej nawigacji satelitarnej. Dokładność pozycjonowania, jaką udało się uzyskać za pomocą zaledwie czterech satelitów Galileo, jest świadectwem zaawansowania europejskiej myśli technicznej. To pierwszy, ważny krok w kierunku pierwszych usług, które będą dostępne w październiku 2014 roku. Dzięki nim użytkownicy będą mieli do dyspozycji dokładniejsze dane satelitarne, a przed firmami otworzą się nowe możliwości. A tego – w aktualnej sytuacji gospodarczej – bardzo nam potrzeba”.

Więcej informacji o programie Galileo:

[http://ec.europa.eu/enterprise/policies/satnav/galileo/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/satnav/galileo/index_en.htm)

Usługa określania położenia jest w pełni oparta na nowej infrastrukturze europejskiej

Informacje o położeniu uzyskano za pomocą czterech satelitów Galileo umieszczonych na orbicie w październiku 2011 roku i w 2012 roku oraz infrastruktury naziemnej programu obejmującej dwa ośrodki kontroli (we Włoszech i w Niemczech) i sieć stacji naziemnych na całym świecie. Do ustalenia położenia w trzech wymiarach potrzeba co najmniej czterech satelitów.

Składająca się z czterech satelitów konstelacja Galileo jest widoczna w tym samym czasie tylko przez dwie, trzy godziny na dobę. Kiedy liczba rozmieszczonych satelitów i dodatkowych stacji naziemnych będzie większa, będzie się to zdarzać częściej.

- **Korzyści płynące z pozycjonowania satelitarnego Galileo**

Podobnie jak GPS, Galileo umożliwi użytkownikom określenie ich dokładnego miejsca w czasie i przestrzeni, jednak dane Galileo będą bardziej precyzyjne i wiarygodne. Galileo to program Unii Europejskiej mający na celu zbudowanie globalnego systemu nawigacji satelitarnej pod europejską kontrolą cywilną. Będzie on kompatybilny oraz, w przypadku niektórych usług, interoperacyjny z amerykańskim GPS-em oraz rosyjskim Glonassem. Pozostanie jednak od nich niezależny.

- **Wysoki poziom precyzji**

Dzięki rozmieszczeniu satelitów na orbitach o większym nachyleniu do równika Galileo osiąga też lepsze wyniki pod względem zakresu na wysokich szerokościach geograficznych. To sprawia, że jest szczególnie przydatny dla użytkowników w Europie Północnej, czyli na obszarze, którego sam amerykański GPS nie obejmuje w zadowalającym stopniu. Poza tym właściwości wzmocnionego sygnału Galileo ułatwią jego wyszukiwanie i odbieranie. Sprawią też, że system będzie bardziej odporny na zakłócenia i odbicia sygnału.

- **Możliwości biznesowe**

System Galileo i ogólnie przemysł kosmiczny są dla Europy ogromną szansą – nie chodzi tu tylko o to, że wszyscy będziemy mogli korzystać z nowych usług, a firmy obsługujące infrastrukturę kosmiczną będą się rozwijać. Jeszcze większe korzyści mogą odnieść inne gałęzie przemysłu oraz autorzy nowatorskich aplikacji i usług. Galileo oferuje nowe możliwości producentom sprzętu, autorom nowych aplikacji oraz dostawcom usług podstawowych wymagających szczególnie wysokiej niezawodności.

Dzięki niektórym usługom pochodnym można by na przykład ograniczyć liczbę wypadków drogowych, ułatwić poruszanie się osobom niedowidzącym i z upośledzeniem ruchu, przyspieszyć transport towarów niebezpiecznych, kontrolować głębokość wód przybrzeżnych lub w zimie stosować inteligentne systemy posypywania dróg solą.

- **Ochrona ludności i bezpieczeństwo**

Komisarz **Tajani** stwierdził również, że w przypadku niektórych zastosowań Galileo – zwłaszcza w dziedzinie ochrony ludności i bezpieczeństwa – potencjalnym klientem jest sam sektor publiczny. Usługi publiczne o regulowanym dostępie mogą być

wykorzystywane przez służby ratunkowe, do celów transportu o znaczeniu krytycznym, energetyki, telekomunikacji lub do celów obronnych. Komisarz powiedział, że potencjalni użytkownicy nie mają jeszcze świadomości, jak wiele możliwości oferuje Galileo.

Z usług publicznych o regulowanym dostępie korzystać będą mogli jedynie użytkownicy, którzy uzyskają zezwolenie rządu na obsługę zastosowań o szczególnym znaczeniu, które wymagają ciągłości. Usługi te wykorzystują silniejsze sygnały, tzn. szyfrowane i odporne na zakłócenia.

- **Start w 2014 roku**

Europejski system nawigacji satelitarnej zacznie działać do końca 2014 roku, ale budowa całej infrastruktury zostanie zakończona w późniejszym terminie.

- **Europejska wystawa o przestrzeni kosmicznej**

European Space Expo to wystawa objazdowa, której tematem jest wpływ technologii nawigacji kosmicznej i satelitarnej na nasze życie codzienne. Na technologiach kosmicznych opartych jest ponad 30 tys. usług, z których bezpośrednio korzystamy. Przeznaczona dla wszystkich – bez względu na wiek – wystawa jest doskonałą okazją, by na własne oczy przekonać się, które innowacyjne usługi nie mogłyby powstać bez technologii kosmicznych.

- **Technologie kosmiczne na EXPO 2015**

Na wystawie światowej, która odbędzie się w 2015 roku (od 1 maja do 31 października) w Mediolanie pod hasłem „Wyżywić świat: energia do życia”, zaprezentowane zostaną rozwiązania z zakresu nawigacji kosmicznej i satelitarnej, które pomogą zmierzyć się z problemem głodu i równowagi środowiskowej.

[http://ec.europa.eu/enterprise/policies/space/expo/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/space/expo/index_en.htm)

<http://en.expo2015.org/>

## 16. POLITYKA REGIONALNA – Przyjęcie radykalnej reformy polityki regionalnej UE w komisji PE

„Państwa członkowskie powinny bez zwłoki przygotować kolejną edycję programów UE na rzecz wzrostu” – komisarz **Johannes Hahn** po przegłosowaniu radykalnej reformy polityki regionalnej UE w komisji PE.

Komisarz UE ds. polityki regionalnej Johannes Hahn oświadczył państwom członkowskim i regionom, że nie można zwlekać z planowaniem programów w ramach funduszy strukturalnych UE na lata 2014-2020. Wezwanie to następuje w kontekście przyjętej właśnie przez Komisję Rozwoju Regionalnego Parlamentu Europejskiego serii sprawozdań, przedstawiających zasadniczo uzgodniony kształt radykalnej reformy polityki regionalnej.

Sprawozdania te odzwierciedlają wynik negocjacji pomiędzy Komisją Europejską, Parlamentem Europejskim i państwami członkowskimi na temat szeroko zakrojonych zmian sposobu zarządzania programami w ramach polityki regionalnej w celu zmaksymalizowania ich skuteczności. To nowe podejście przewiduje skoncentrowanie największej części inwestycji UE w obszarach kluczowych dla wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy. Wymaga ono ustalenia poziomów docelowych służących pomiarowi wyników; przewiduje się w nim również nowe warunki finansowania.

Komisarz Hahn powiedział po głosowaniu: „Podczas ostatniego posiedzenia Rady Europejskiej UE wezwała państwa członkowskie do przyspieszenia wykorzystywania środków z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych na rzecz zatrudnienia i wzrostu gospodarczego. Dzisiejsze głosowanie daje im narzędzia pozwalające zrealizować to zadanie. Nie mamy czasu do stracenia. Dzięki tym reformom polityka regionalna UE umożliwi pokonanie głównych przeszkód stojących przed UE na drodze do długofalowego rozwoju. Reformy te przewidują skoncentrowanie inwestycji na obszarach kluczowych dla rozwoju gospodarczego, przewidzianych w programie strategii „Europa 2020” na rzecz wzrostu, a mianowicie na wsparciu MŚP, badaniach i rozwoju, agendzie cyfrowej i gospodarce niskoemisyjnej. Dzięki wprowadzeniu proponowanych zmian polityka ta stanie się bardziej nowoczesna, a przez to będzie skuteczniejsza i pozwoli uzyskać namacalne wyniki. Co zaś najważniejsze, nowa polityka pozwoli na pełne wykorzystanie potencjału regionów Europy w kierunku realizacji tego planu”.

Komisarz Hahn dodał: „Chciałbym wyrazić szczególne uznanie dla przewodniczącej Komisji Rozwoju Regionalnego Danuty Hübner oraz posłów do Parlamentu Europejskiego, którzy opracowali sprawozdania. Pani Hübner i jej współpracownicy wykonali wielką pracę, aby nasza polityka była adekwatna do potrzeb. Czas teraz, aby państwa członkowskie oraz ich regiony i miasta przyspieszyły przygotowania do nowego okresu”.

Wstępne porozumienie osiągnięte w dniu 10 lipca br. obejmuje większość pakietu reform polityki regionalnej. Nadal będą prowadzone negocjacje dotyczące pozostałych kwestii, m.in. rezerwy wykonania oraz warunkowości makroekonomicznej, jednak zatwierdzone środki stanowią solidną podstawę do opracowywania programów. Określone w nich zasady zdeterminują główne cele i priorytety finansowania, które zostaną ustalone w „umowach partnerskich” pomiędzy Komisją Europejską a poszczególnymi państwami członkowskimi. Stanowią one punkt wyjścia dla bardziej szczegółowych programów krajowych i regionalnych.

W niektórych państwach członkowskich opracowano już projekty umów partnerskich. Komisja oczekuje, że wszystkie one zostaną sfinalizowane do końca roku, a umowy dotyczące wszystkich programów będą gotowe w pierwszych miesiącach 2014 r., aby można było bez zwłoki rozpocząć inwestowanie w rozwój gospodarczy i zatrudnienie.

W głosowaniu potwierdzono następujące zasadnicze elementy reformy:

- **koncentracja inwestycji na obszarach kluczowych dla wzrostu gospodarczego i zatrudnienia**, zgodnie ze strategią „Europa 2020”, poprzez stosowanie wspólnego zestawu zasad obowiązujących we wszystkich pięciu europejskich funduszach strukturalnych i inwestycyjnych (Europejskim Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskim Funduszu Społecznym, Funduszu Spójności, Europejskim Funduszu Rolnym na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskim Funduszu Morskim i Rybackim);
- **przeznaczenie większości środków na ograniczoną liczbę obszarów priorytetowych**, ściśle powiązanych ze strategią wzrostu „Europa 2020”; w szczególności: przeznaczenie od 50% do 80% budżetu EFRR na środki wspierające innowacje, badania i rozwój, agendę cyfrową, konkurencyjność MŚP oraz przejście do gospodarki niskoemisyjnej;

- w zakresie gospodarki niskoemisyjnej – dalsze zobowiązanie do przeznaczania co najmniej od 12% do 20% środków na efektywność energetyczną i energię odnawialną;
  - zobowiązanie państw członkowskich do określenia jasnych, wymiernych poziomów docelowych dotyczących wpływu inwestycji oraz do pomiaru postępów i informowania o nich;
  - środki służące ograniczaniu biurokracji i uproszczeniu korzystania z funduszy UE; większe ujednoczenie zasad dotyczących poszczególnych funduszy; mniej obowiązków w zakresie sprawozdawczości i bardziej precyzyjne ich określenie; częstsze stosowanie technologii cyfrowych („e-spójność”).
- **Kontekst**

Komisja przyjęła wnioski legislacyjne na okres 2014-2020 w dniu 6 października 2011 r.

Polityka regionalna UE na lata 2014-2020: wnioski legislacyjne:

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/what/future/proposals\\_2014\\_2020\\_pl.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/what/future/proposals_2014_2020_pl.cfm)

Najważniejsze cechy to wzmocnienie wymiaru strategicznego polityki w celu zapewnienia, aby inwestycje UE były nastawione na realizację długoterminowych europejskich celów wzrostu gospodarczego i zatrudnienia („Europa 2020”), a także silne akcentowanie wyników.

Kluczowym elementem nowej polityki – w szczególności dzięki przyjęciu europejskiego kodeksu postępowania w zakresie partnerstwa – jest zasada partnerstwa z władzami regionalnymi i lokalnymi, partnerami gospodarczymi i społecznymi oraz podmiotami reprezentującymi społeczeństwo obywatelskie.

## **17. POLITYKA REGIONALNA - Makroregionalny eksperyment Europy: pierwsza ocena**

W dniu 1 lipca 2013 r. Komisja Europejska opublikowała pierwsze badanie mające na celu dokonanie oceny powodzenia dwóch unijnych strategii makroregionalnych i sformułowanie zaleceń na przyszłość.

Unijne strategie dla regionów Dunaju i Morza Bałtyckiego, które objęły swoim zasięgiem ponad 20 państw należących i nienależących do UE, jako pierwsze zajęły się unikalnym rodzajem współpracy, opartej na założeniu, że wspólne wyzwania, przed którymi stoją określone regiony, czy to dotyczące ochrony środowiska, kwestii gospodarczych, czy związanych z bezpieczeństwem — najlepiej rozwiązać zbiorowo, oraz że w celu najbardziej efektywnego wykorzystania dostępnych środków zasadne jest wspólne planowanie.

Omawiając sprawozdanie, komisarz UE ds. polityki regionalnej, **Johannes Hahn**, powiedział: „Przedstawione badanie pokazuje wyraźne korzyści płynące z naszych strategii makroregionalnych. Wynikająca z nich zintensyfikowana współpraca spowodowała w regionie Dunaju i w regionie basenu Morza Bałtyckiego powstanie dosłownie setek nowych projektów i nowych sieci. Uczestnicy wskazują przede wszystkim na to, że współpraca, w tym z państwami spoza UE, została znacznie umocniona.”

„Jednakże, jeżeli chcemy zapewnić trwały sukces, takie podejście musi być stosowane na centralnym szczeblu planowania polityki rządów i władz regionalnych — w szczególności chodzi o opracowanie nowych programów i projektów na następny okres finansowy — i o wsparcie ich odpowiednimi środkami. Potrzebne nam jest większe branie na siebie odpowiedzialności przez same regiony, poprzez wydawanie jasnych i nacechowanych przejrzyistością decyzji.”

Odnosząc się do nowych strategii komisarz Hahn dodał: „Istniejące strategie stanowią użyteczną lekcję dla potencjalnych nowych makroregionów. Przed podjęciem jakiegokolwiek nowej strategii, należy starannie rozważyć, jakie są jej cele, jaką wartość dodaną może ona wnieść, oraz w jaki sposób można byłoby zdobyć na nią środki. Jak pokazuje doświadczenie, na początku warto skupić się na ograniczonej liczbie priorytetów. Każdy z regionów ma oczywiście własną specyfikę i nowe makroregiony mogą próbować nowych sposobów podejścia do pogłębionej współpracy”.

Sprawozdanie zawiera zasadniczo pozytywną opinię na temat istniejących dotychczas strategii. Pokazuje on, w jaki sposób doprowadziły one do powstania setek nowych projektów i przyczyniły się do sformułowania wspólnych celów politycznych w dziedzinach o decydującym znaczeniu dla regionów, które uczestniczą w realizacji tych strategii. Działania wynikające z podejścia makroregionalnego doprowadziły



również do powstania licznych wspólnych inicjatyw i sieci, jak również do podejmowania wspólnych decyzji politycznych.

Ze sprawozdania wynika, że współpraca między krajami UE i krajami sąsiadującymi spoza UE została znacznie udoskonalona i że doprowadziło to do bardziej efektywnego wykorzystania dostępnych zasobów.

Sprawozdanie przypomina jednak rządowi o potrzebie zaangażowania politycznego i uczynienia z tych strategii priorytetu we wszystkich istotnych obszarach polityki, tak aby zapewnić zintegrowanie ich z przyszłymi programami wykorzystującymi europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne, jak również z innymi istotnymi strukturami na szczeblu unijnym, regionalnym i krajowym. W sprawozdaniu podkreśla się także znaczenie dostępnych środków administracyjnych dla osiągnięcia wskazanych celów.

Odnosnie do przyszłych strategii makroregionalnych, w sprawozdaniu podkreśla się, że nowe inicjatywy powinny być podejmowane jedynie wtedy, gdy odpowiadają one na szczególne potrzeby związane z poprawą współpracy oraz zapewnieniem jej wysokiego poziomu. Musi istnieć gotowość do przełożenia zaangażowania politycznego na wsparcie administracyjne, a nowe strategie powinny jasno wykazywać konkretną wartość dodaną na szczeblu UE.

- **Kontekst**

Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego (EUSBSR) — przyjęta została w 2009 r.  
Strategia UE dla regionu Dunaju (EUSDR) — przyjęta została w czerwcu 2011 r.  
Strategia na rzecz makroregionu adriatycko-jońskiego — złożony został wniosek.

- **Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego:**

Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego (EUSBSR) łączy 8 państw członkowskich (Szwecję, Danię, Estonię, Finlandię, Niemcy, Łotwę, Litwę i Polskę), które połączyły swoje siły, by stawić czoła szczególnym wyzwaniom dla tego obszaru, w szczególności związanym ze stanem środowiska w regionie Morza Bałtyckiego. Strategia otwarta jest również na współpracę z krajami sąsiadującymi, w tym z Rosją i Norwegią.

## **Niektóre projekty flagowe tej strategii:**

[Baltic Deal](#) – praca z rolnikami mająca na celu pomoc w ograniczaniu strat substancji użyźniających z ziemi rolnej i w utrzymaniu produkcji oraz konkurencyjności.

[EfficienSea \(Efficient, Safe and Sustainable Traffic at Sea\)](#) – Wydajny, bezpieczny i zrównoważony transport na morzu czyniący z regionu Morza Bałtyckiego pilotażowy region e-nawigacji, dzięki opracowywaniu i testowaniu infrastruktury i usług dostosowanych do potrzeb e-nawigacji oraz szeroko zakrojonej wymianie dobrych praktyk.

[Baltic Manure](#) – uczynienie z problemu środowiskowego, jakim jest obornik, szansy dla innowacji w biznesie. Projekt dotyczy produkcji energii odnawialnej oraz organicznych nawozów.

[BSR Stars](#) – ma na celu stymulowanie wzrostu gospodarczego i konkurencyjności regionu poprzez transgraniczne kontakty związane z badaniami naukowymi i innowacją w takich dziedzinach, jak ochrona zdrowia, energetyka i transport zorganizowany z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju.

- **Strategia UE dla regionu Dunaju (EUSDR)**

Strategia UE dla regionu Dunaju (EUSDR) obejmuje dziewięć państw członkowskich (Niemcy, Austrię, Węgry, Republikę Czeską, Słowację, Słowenię, Bułgarię, Rumunię i Chorwację) oraz pięć państw spoza UE (Serbię, Bośnię i Hercegowinę, Czarnogórę, Ukrainę i Mołdawię).

### **Zakres projektów:**

Dzięki współdziałaniu udało się ukończyć budowę mostu [Most Widyń-Calafat](#) między Bułgarią i Rumunią — istotne ogniwo w priorytetowej trasie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Jest to dopiero drugi most na odcinku 630 km przebiegającej na rzece granicy.

Projekt [Danube Shipwreck Removal](#) ma na celu usunięcie wraków statków leżących na dnie Dunaju, Sawy i Cisy w Serbii, Rumunii i Bułgarii, aby poprawić nawigację i stan środowiska naturalnego.

Forum Biznesowe Regionu Dunaju ([Danube Region Business Forum](#)) stanowi ważną platformę współpracy dla ponad 300 małych i średnich przedsiębiorstw. Jest ono okazją do spotkań przedstawicieli przedsiębiorstw i ułatwia kontakty z placówkami edukacyjnymi, takimi jak instytuty badawcze i uniwersytety.

W oparciu o doświadczenia dotyczące programu BONUS w regionie Morza Bałtyckiego rozpoczęto prace nad utworzeniem Funduszu Badań Naukowych i Innowacji Regionu Dunaju, łącząc w jeden system krajowe i regionalne fundusze.

Projekt Dunaj–Zagrożenie Powodzią ([Danube Floodrisk](#)) dotyczy promowania metod współpracy z 19 instytucjami w 8 naddunajskich państwach, dzielenia się bazami danych i opracowywania map zagrożeń powodziowych. Dodatkowe prace prowadzone są w ramach europejskiego systemu informowania o powodziach (EFAS).

- **Nowe strategie**

Na wniosek Rady Europejskiej Komisja przedstawi do końca 2014 r. nową strategię UE dotyczącą regionu adriatycko-jońskiego (EUSAIR)<sup>6</sup>. Strategia obejmuje 8 państw: 4 państwa członkowskie UE (Grecję, Włochy, Słowenię i Chorwację) i 4 państwa spoza UE (Albanię, Bośnię i Hercegowinę, Czarnogórę i Serbię).

W ciągu ostatnich dwóch lat przeprowadzono liczne dyskusje, których rezultatem jest m.in. niedawno przyjęta rezolucja Parlamentu Europejskiego dotycząca wykonalności strategii makroregionalnej w Alpach.

- **Dodatkowe informacje**

Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego: [www.balticsea-region-strategy.eu](http://www.balticsea-region-strategy.eu)

Strategia Unii Europejskiej dla regionu Dunaju: <http://www.danube-region.eu/>

## **18. ŚRODOWISKO - Jak skuteczniej wykorzystywać fosfor i stworzyć warunki dla jego recyklingu?**

---

<sup>6</sup> Konkluzje Rady Europejskiej z 12–13 grudnia 2012 r. (z zastrzeżeniem oceny koncepcji strategii makroregionalnych, jak przewidziano w konkluzjach Rady z dnia 13 kwietnia 2011 r.).

Komisja rozpoczyna konsultacje na temat wykorzystywania fosforu w bardziej zrównoważony sposób. Fosfor, jako główny składnik nawozów i pasz, jest powszechnie stosowany w rolnictwie, lecz nie istnieją żadne jego substytuty. Zasoby fosforu są ograniczone, ceny bardzo niestabilne, a znaczne jego ilości są obecnie marnowane, co powoduje obawy co do przyszłych cen tego surowca i jego dostępności w UE oraz na całym świecie.

Prowadzone konsultacje mają odpowiedzieć na pytanie, w jaki sposób można zapewnić dostępność rezerw dla przyszłych pokoleń oraz zminimalizować niepożądane efekty uboczne dla środowiska związane z wykorzystywaniem fosforu. Fosfor spływający z pól do cieków wodnych może na przykład prowadzić do zwiększenia wzrostu roślin wodnych i glonów – zjawiska zwanego eutrofizacją.

Komisarz ds. środowiska **Janez Potočnik** powiedział: „Marnujemy obecnie tę cenną substancję i równocześnie powodujemy powstawanie zanieczyszczeń. Bardziej racjonalne zużycie zmniejszy nasze oddziaływanie na środowisko i poprawi bezpieczeństwo dostaw. Możemy również stworzyć nowe możliwości działalności gospodarczej w branży recyklingu.”

Celem konsultacji jest rozpoczęcie debaty nad wykorzystywaniem fosforu i sposobami uczynienia go bardziej zasobooszczędnym. Komunikat nie powstał w perspektywie opracowania specjalnych przepisów dotyczących fosforu, jego celem jest natomiast skłonienie instytucji europejskich oraz wszystkich zainteresowanych stron do przedstawienia uwag.

Wskazuje się szereg działań, które mogłyby poprawić obecną sytuację; należą do nich: stosowanie nawozów i pasz w bardziej ukierunkowany sposób, ograniczenie erozji gleby, a także zachęcanie do recyklingu fosforu pochodzącego z obornika, ścieków i kompostu. Respondentów zachęca się do refleksji na temat działań, które można podjąć, aby promować odzyskiwanie z innych źródeł, takich jak żywność i odpady ulegające biodegradacji.

W ramach konsultacji pyta się także o opinie na temat sposobów rozwiązania problemów popytu i podaży, sposobów radzenia sobie z ryzykiem zanieczyszczenia gleby, oraz technologii lub innowacji, które powinny być wspierane w celu poprawy zrównoważonego stosowania fosforu.

- **Kolejne kroki**

Parlament Europejski, Rada i inne instytucje europejskie, obywatele, władze publiczne, organizacje pozarządowe i przedsiębiorstwa zachęcane są do zgłaszania uwag do dnia 1 grudnia 2013 r. Komisja przeanalizuje zgłoszone opinie w ciągu 2014 r. Wyniki tych prac zostaną wykorzystane w odpowiednich obszarach polityki, od polityki rolnej poprzez strategie związane z wodą i odpadami po prace związane z surowcami.

- **Kontekst**

Wydajność nowoczesnych systemów rolnych zależy w dużej mierze od stosowania fosforu w glebach, jako nawozu, oraz w żywieniu zwierząt, jako dodatku do paszy. Większość fosforu pochodzi z kopalni fosforytów, ale w UE istnieje tylko jedna taka kopalnia; większość fosforytów wykorzystywanych w UE pochodzi z Afryki Północnej i Rosji. Pełny obraz sytuacji można znaleźć tutaj: <http://www.phosphorusplatform.eu/>

Obecnie na wszystkich etapach cyklu produkcyjnego żywności marnuje się znaczne ilości fosforu, co często powoduje problemy w dziedzinie środowiska naturalnego, takie jak zanieczyszczenie wód. Unijne przepisy regulują zanieczyszczenie wody fosforanem poprzez dyrektywę azotanową lub dyrektywę dotyczącą oczyszczania ścieków komunalnych, ale nie zawierają obecnie zachęt do bardziej efektywnego wykorzystywania tej substancji.

Dyrektywa azotanowa - informacje:

[http://ec.europa.eu/environment/water/water-nitrates/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/environment/water/water-nitrates/index_en.html)

Dyrektywa dotycząca oczyszczania ścieków komunalnych - informacje:

[http://ec.europa.eu/environment/water/water-urbanwaste/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/environment/water/water-urbanwaste/index_en.html)

Kilka państw członkowskich podjęło działania mające na celu zachęcenie do upowszechnienia recyklingu i efektywnego wykorzystywania fosforu, a niektóre formy ponownego użycia, takie jak wykorzystywanie obornika i osadów ściekowych, są powszechne w całej UE. Nie zawsze jednak są one wykorzystywane w odpowiednich miejscach lub w sposób właściwy, aby zapewnić pobieranie tych substancji przez rośliny uprawne.

UE pracuje nad poprawą dostępu do rynku dla niektórych rodzajów fosforu pochodzącego z recyklingu, w szczególności poprzez zmianę rozporządzenia w sprawie nawozów.

Niezbędne są dalsze badania naukowe w zakresie obiecujących technik i technologii, a Europejska Platforma Innowacji w zakresie zrównoważonego rolnictwa wraz z innymi inicjatywami w ramach programu „Horyzont 2020” przyczynią się do realizacji tych działań przez przedsiębiorstwa i ośrodki badawcze.

- **Dodatkowe informacje:**

Link do komunikatu konsultacyjnego:

[http://ec.europa.eu/yourvoice/consultations/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/yourvoice/consultations/index_en.htm)

- **Inne informacje:**

<http://ec.europa.eu/environment/natres/phosphorus.htm>

<http://www.phosphorusplatform.eu/>

## **19. ŚRODOWISKO – 80 proc. europejskich konsumentów uważa, że wpływ produktów na środowisko jest istotną sprawą**

Z najnowszego badania opinii, opublikowanego 5 lipca 2013 r., wynika, że większość Europejczyków byłaby gotowa zmienić swoje nawyki i kupować produkty bardziej przyjazne dla środowiska. Wielu respondentów uważa jednak, że brakuje im informacji, i nie ma zaufania do zapewnień producentów co do ekologicznego charakteru produktów. Wyniki sondażu „Postawy Europejczyków wobec tworzenia jednolitego rynku produktów ekologicznych” wskazują na to, że ponad trzy czwarte respondentów jest gotowych zapłacić więcej za produkty przyjazne dla środowiska, pod warunkiem że będą mieć pewność, że deklaracje producenta są zgodne z prawdą (77 proc.). Tylko nieco ponad połowa obywateli UE (55 proc.) czuje, że posiada wystarczającą wiedzę o tym, jaki wpływ na środowisko mają kupowane i używane przez nich produkty.

Komisarz ds. środowiska **Janez Potočnik** stwierdził: „Wszyscy chcielibyśmy oczywiście, żeby na sklepowych półkach było więcej produktów ekologicznych. Z tego sondażu wynika jednak, że w przeważającej większości decyzje o zakupie podejmujemy bez przekonania i nie ufamy deklaracjom producentów. Nie jest to dobre

ani dla konsumentów, ani dla tych producentów, którzy rzeczywiście wytwarzają produkty ekologiczne. Razem z firmami i innymi zainteresowanymi podmiotami dążymy do opracowania wiarygodnych informacji, jakich konsumenci poszukują przy zakupie produktów. Przyczyni się to do rozwoju rynków i stworzy nowe możliwości dla innowacji i inwestycji w gospodarce ekologicznej”.

Zdecydowana większość obywateli UE jest zdania, że zakup produktów ekologicznych może mieć pozytywny wpływ na środowisko (89 proc.) i że produkty te są równie skuteczne jak zwykle produkty „nieekologiczne” (74 proc.). O tym, że produkty oznakowane jako ekologiczne są mniej szkodliwe dla środowiska, najbardziej przekonani są Portugalczycy (84 proc.), Maltańczycy (82 proc.), Francuzi (81 proc.) i Belgowie (81 proc.). Jednak przekonanie to w dużo mniejszym stopniu podzielają mieszkańcy innych krajów – na przykład Niemiec (44 proc.), Rumunii (46 proc.) i Holandii (47 proc.).

Nieco ponad połowa obywateli UE (52 proc.) na ogół wierzy zapewnieniom producentów co do wpływu ich wyrobów na środowisko. Podobny odsetek Europejczyków (54 proc.) nie ufa jednak sprawozdaniom z działalności firm dotyczącym ich efektywności środowiskowej. Najwięcej respondentów, którzy są skłonni wierzyć, że zetknęli się z przesadzonymi lub wprowadzającymi w błąd etykietami, znajdziemy w Rumunii (40 proc.), Bułgarii (40 proc.), Grecji (39 proc.) i na Łotwie (37 proc.). Na drugim końcu skali znalazły się Malta (17 proc.) i Estonia (20 proc.). Respondenci popierają jednak ideę, zgodnie z którą przedsiębiorstwa miałyby obowiązek publikowania sprawozdań na temat swojej ogólnej efektywności środowiskowej i ekologiczności swoich produktów (69 proc.).

Dwie trzecie osób w UE (66 proc.) byłaby gotowa płacić więcej za produkt, gdyby gwarancja niezawodności została przedłużona do pięciu lat. Zdecydowana większość respondentów (92 proc.) uważa również, że producent powinien podawać informację na temat przewidywanej długości życia produktu. Prawie połowa wszystkich respondentów w okresie poprzedniego roku zdecydowała się nie oddawać wadliwego produktu do naprawy, ponieważ jej koszty okazały się zbyt wysokie (47 proc.).

Znaczna część respondentów uważa, że jedzenie produktów, których data przydatności do spożycia już minęła, szkodzi zdrowiu (45 proc.). Oznacza to, że codziennie do śmieci trafia mnóstwo produktów nadających się jeszcze do spożycia. Ponad trzy czwarte obywateli Szwecji (81 proc.), Austrii (77 proc.) i Wielkiej Brytanii (77 proc.)

uważa, że jedzenie produktów, których data przydatności do spożycia już minęła, nie jest niebezpieczne dla zdrowia. Opinię tę podzieliła zaledwie 14 proc. Rumunów i 17 proc. Litwinów.

- **Kontekst**

Obecnie producenci, którzy chcą wyraźnie zaznaczyć, że ich wyroby są wyrobami ekologicznymi, napotykają szereg przeszkód. Muszą korzystać z kilku różnych metod, jakie promują rządy oraz podmioty prywatne, w związku z czym muszą wielokrotnie ponosić koszty informowania o ekologiczności produktu. Konsumentów są zdezorientowani, ponieważ różnych etykiet jest tyle, że trudno im porównać produkty. Przyjęcie przez Komisję w kwietniu 2013 r. komunikatu w sprawie utworzenia jednolitego rynku ekologicznych produktów oraz zalecenia w sprawie stosowania wspólnych metod zapoczątkowało pilotażowy projekt, w ramach którego zainteresowane strony pomogą opracować lepsze metody pomiaru wpływu produktów na środowisko. Powinno to pomóc w opracowaniu porównywalnych i wiarygodnych informacji dotyczących środowiska, dzięki którym wzrośnie zaufanie do produktu ze strony konsumentów, przedsiębiorstw, inwestorów i innych podmiotów. Elementem niezbędnym do prawidłowego wdrożenia tej nowej inicjatywy jest większa wiedza na temat nawyków i postaw konsumentów.

Badanie zostało przeprowadzone w 28 państwach członkowskich Unii Europejskiej. W imieniu Komisji Europejskiej przeprowadzono rozmowy telefoniczne z ponad 25 568 respondentami reprezentującymi różne grupy społeczne i demograficzne. Każdą rozmowę przeprowadzono w języku ojczystym uczestnika.

- **Dodatkowe informacje:**

Link do sprawozdania:

[http://ec.europa.eu/public\\_opinion/archives/flash\\_arch\\_374\\_361\\_en.htm#367](http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/flash_arch_374_361_en.htm#367)

- **Strona Komisji Europejskiej poświęcona trwałemu rozwojowi:**

[http://ec.europa.eu/environment/eussd/escp\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/eussd/escp_en.htm)

## **20. OCHRONA ŚRODOWISKA I KLIMATU - Komisja inwestuje 281,4 mln euro w nowe projekty**



Komisja Europejska zatwierdziła 3 lipca 2013 r. finansowanie dla 248 nowych projektów w ramach programu LIFE+, funduszu Unii Europejskiej na rzecz środowiska. Projekty obejmują działania w zakresie ochrony przyrody, przeciwdziałania zmianie klimatu, polityki w dziedzinie środowiska oraz informacji i komunikacji w zakresie problematyki środowiska we wszystkich państwach członkowskich. Wiążą się one z inwestycjami o łącznej kwocie ok. 556,4 mln euro, z czego 281,4 mln euro zapewni UE.

Komisarz ds. środowiska **Janez Potočnik** powiedział: „Program LIFE+ zapewnia niezbędne wsparcie finansowe dla innowacyjnych projektów. Nowe projekty wniosą duży wkład w ochronę, zachowanie i wzmacnianie naturalnego kapitału Europy. Będą także wspierać realizację celu, jakim jest przekształcenie UE w zasobooszczędną, bardziej ekologiczną i konkurencyjną gospodarkę”.

Komisarz ds. działań w dziedzinie klimatu **Connie Hedegaard** powiedziała: „Cieszę się, że w tym roku potwierdzono, że coraz większa część projektów LIFE będzie wносить wkład w działania na rzecz klimatu. Nie zamierzamy jednak na tym poprzestać. W nowym programie LIFE na lata 2014–2020 ponad 850 mln euro będzie przeznaczane na działania w dziedzinie klimatu. Oznacza to około trzykrotny wzrost środków finansowych na działania w tej dziedzinie”.

W odpowiedzi na ostatnie zaproszenie do składania wniosków, którego termin upłynął we wrześniu 2012 r., Komisja otrzymała 1 159 zgłoszeń.

Projekty LIFE+ dotyczące ochrony przyrody i różnorodności biologicznej poprawiają stan ochrony zagrożonych gatunków i siedlisk. Spośród 258 otrzymanych wniosków Komisja wybrała do finansowania 92 projekty zgłoszone przez partnerstwa organizacji ochrony środowiska, organy rządowe i inne podmioty. Są one realizowane przez beneficjentów w 24 państwach członkowskich i wiążą się z inwestycjami o łącznej kwocie 247,4 mln euro, z czego ok. 139,3 mln euro zapewni UE. Większość (82) to projekty dotyczące ochrony przyrody, przyczyniające się do wdrożenia dyrektywy ptasiej lub siedliskowej i sieci Natura 2000. Pozostałe 10 to programy pilotażowe obejmujące szersze zagadnienia z zakresu różnorodności biologicznej (projekty w ramach komponentu LIFE+ dotyczącego różnorodności biologicznej).

Projekty w ramach komponentu LIFE+ „polityka i zarządzanie w zakresie środowiska” to projekty pilotażowe, które przyczyniają się do opracowania innowacyjnych założeń

polityki, technologii, metod i instrumentów. Spośród 743 otrzymanych wniosków Komisja wybrała do finansowania 146 projektów zgłoszonych przez różnego typu organizacje sektora publicznego i prywatnego. Wyłonione projekty są realizowane przez beneficjentów w 18 państwach członkowskich i wiążą się z inwestycjami o łącznej kwocie 298,5 mln euro, z czego ok. 136,8 mln euro zapewni UE.

W ramach tego komponentu Komisja przeznaczy ponad 34,6 mln euro na 29 projektów dotyczących bezpośrednio walki ze zmianą klimatu, o łącznym budżecie wynoszącym 81,1 mln euro. Ponadto wiele innych projektów koncentrujących się na innych zagadnieniach będzie również miało pośredni wpływ na emisje gazów cieplarnianych. Inne ważne obszary, na których koncentrują się projekty, to woda, odpady, zasoby naturalne, chemikalia, środowisko miejskie oraz gleba i jakość powietrza.

Projekty LIFE+ dotyczące informacji i komunikacji służą rozpowszechnianiu informacji i zwiększaniu świadomości w zakresie ochrony środowiska. Spośród 158 otrzymanych wniosków Komisja wybrała 10 projektów zgłoszonych przez szereg organizacji z sektora publicznego i prywatnego zajmujących się ochroną przyrody i środowiska. Są one realizowane dziewięciu państwach członkowskich i wiążą się z inwestycjami o łącznej kwocie 10,5 mln euro, z czego ok. 5,2 mln euro zapewni UE. Cztery z 10 projektów dotyczą popularyzowania wiedzy na temat zagadnień przyrodniczych i z zakresu różnorodności biologicznej, a pozostałe sześć – innych kwestii z dziedziny ochrony środowiska, takich jak zmiana klimatu, efektywne gospodarowanie zasobami i zapobieganie zanieczyszczeniu wybrzeży.

- **Kontekst**

W dniu 27 czerwca 2013 r. w Brukseli osiągnięto nieformalne porozumienie w sprawie kolejnego okresu finansowania programu LIFE (2014-2020). Zmiany obejmują specjalną część poświęconą łagodzeniu zmian klimatu i dostosowaniu się do nich oraz nową kategorię finansowania dla „projektów zintegrowanych”. Powinno to poprawić wdrażanie prawodawstwa w zakresie ochrony środowiska, umożliwiając zwiększenie skali projektów poprzez mobilizację dodatkowych środków z funduszy unijnych, krajowych i prywatnych. Aby porozumienie zamieniło się w odpowiednie przepisy, konieczna jest obecnie formalna zgoda Parlamentu Europejskiego i Rady.

LIFE+ to instrument finansowy Unii Europejskiej na rzecz środowiska o łącznym budżecie na lata 2007–2013 wynoszącym 2,14 mld euro. Raz do roku Komisja ogłasza zaproszenie do składania wniosków na projekty LIFE+.

- **Dodatkowe informacje**

Więcej informacji dotyczących LIFE+ i szczegółowe informacje na temat 20 lat programu LIFE można znaleźć na następującej stronie internetowej:

<http://ec.europa.eu/life>

Można również skontaktować się z odpowiednimi organami krajowymi:

<http://ec.europa.eu/environment/life/contact/nationalcontact/index.htm>

- **Załącznik - Projekty LIFE+ w Polsce w 2012 r.**

#### **Polska – 12 projektów (30,8 mln euro)**

- **LIFE+ polityka i zarządzanie w zakresie ochrony środowiska (2 projekty – 4,9 mln euro)**

LIFE COGENERATION PL (Investeko S.A.): Celem projektu jest wykazanie zdolności technologii kogeneracji do wytwarzania, dzięki gazyfikacji, energii elektrycznej i ciepła przy wykorzystaniu odpadów komunalnych i osadów ściekowych. Prototypowy zakład, który powstanie w ramach projektu, będzie w stanie przetworzyć do 300 kg odpadów na godzinę. Szacuje się, że dzięki kogeneracji będzie mógł wytworzyć 180 kWh energii elektrycznej i 250 kWh energii cieplnej. Kontakt: [w2e@taktyk.eu](mailto:w2e@taktyk.eu)

LIFE APIS/PL (Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego – Klimatologia i Ochrona Atmosfery): Celem projektu jest zminimalizowanie negatywnych skutków zanieczyszczenia atmosfery dla zdrowia publicznego poprzez opracowanie nowego systemu zarządzania zanieczyszczeniami atmosferycznymi i informacji o nich. To nowe narzędzie połączy różne obecnie istniejące modele meteorologiczne oraz metody oceny ryzyka, co umożliwi uzyskanie pożytecznych informacji pozwalających skuteczniej kontrolować i nadzorować jakość powietrza. Celem projektu jest nie tylko określenie nowych obszarów, w których należy podjąć działania zmierzające do poprawy jakości powietrza. Szacuje się, że dzięki niemu uda się ograniczyć emisję zanieczyszczeń do atmosfery o 3–5 proc. oraz zmniejszyć o 10

proc. liczbę dni w roku, w których przekroczone są wartości graniczne zanieczyszczenia. Kontakt: [anetta.drzeniecka-osiadacz@uni.wroc.pl](mailto:anetta.drzeniecka-osiadacz@uni.wroc.pl)

- **LIFE+ przyroda (9 projektów – 24,9 mln euro)**

Life Szachownica/PL (Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Katowicach): Celem tego projektu jest ochrona przed zniszczeniem siedlisk chronionych gatunków nietoperzy na obszarze jaskini Szachownica w ramach programu Natura 2000. Specjalistyczne działania będą miały na celu powstrzymanie dezintegracji stropu jaskini – poprzez jego wzmocnienie – oraz stworzenie optymalnych warunków dla hibernacji nietoperzy. Kontakt: [adam.skwara.katowice@rdos.gov.pl](mailto:adam.skwara.katowice@rdos.gov.pl)

LIFE MILITARY HABITATS PL (Rejonowy Zarząd Infrastruktury): Celem projektu jest przetestowanie, wdrożenie i popularyzacja aktywnych działań ochronnych na obszarze niezalesionych siedlisk znajdujących się na terenach poligonów. W ramach projektu zostanie przywrócony pożądany stan czystości składającemu się z dwóch niezalesionych części, największemu polskiemu kompleksowi pustynnemu (Pustynia Błędowska chroniona w ramach obszaru Natura 2000). Kontakt: [kancelaria@rzikrakow.internetdsl.pl](mailto:kancelaria@rzikrakow.internetdsl.pl)

Life+-Łosoś- Drwęca-PL (Stowarzyszenia Miast, Gmin i Powiatów Dorzecza Drwęcy): Celem projektu jest oczyszczenie Drwęcy i jej dopływu – rzeki Wel. Zostaną podjęte działania mające na celu poprawę warunków hydrologicznych rzeki, włącznie z kontrolą ruchu turystycznego oraz budową przepławek ułatwiających migrację łososia atlantyckiego (*Salmo salar*). Kontakt: [magdalena\\_kupiec@wp.pl](mailto:magdalena_kupiec@wp.pl)

LIFE PieninyPL (Pieniński Park Narodowy): Najważniejszym celem projektu jest poprawa stanu ochrony zagrożonych gatunków i siedlisk w Pieninach na obszarze Natura 2000. Cel zostanie osiągnięty poprzez wykup terenów, aktywną ochronę siedlisk niezalesionych i ich gatunków (poprzez wycięcie i usunięcie drzew i krzewów), podjęcie kroków mających na celu ograniczenie negatywnego wpływu turystyki oraz usunięcie obcych, inwazyjnych gatunków. Zostanie przeprowadzona kampania informacyjna, której celem będzie uzyskanie poparcia społecznego oraz akceptacji społecznej dla zaplanowanych działań ochronnych. Kontakt: [biuro@pieninypn.pl](mailto:biuro@pieninypn.pl)

Life + Kserotermy PL (Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Katowicach): Celem projektu jest odbudowa i utrzymanie bioróżnorodności siedlisk na łąkach i zamieszkujących je gatunków w dwunastu obszarach Natura 2000 na terenie wyżyny miechowskiej. Kontakt: [sekretariat@rdos.krakow.pl](mailto:sekretariat@rdos.krakow.pl)

LIFE PODKOWIEC+ (Polskie Towarzystwo Przyjaciół Przyrody „Pro Natura”): Głównym celem projektu realizowanego na terenie 29 miejsc należących do obszaru Natura 2000 jest ochrona populacji najbardziej zagrożonych gatunków nietoperzy, szczególnie podkowca małego, nocka orzęsionego oraz podkowca dużego, jak również stworzenie warunków do zwiększenia ich liczby. Kontakt: [nietoperze@eko.wroc.pl](mailto:nietoperze@eko.wroc.pl)

Life/Amphibia/2012/PL (Stowarzyszenie „Człowiek i Przyroda”): Głównym celem projektu jest zwiększenie populacji płazów na obszarach Natura 2000 Polski północno-wschodniej. Cele specyficzne polegają na obniżeniu śmiertelności płazów podczas migracji sezonowych oraz na zwiększeniu miejsc godowych dla określonych gatunków. Kontakt: [stowcip@gmail.com](mailto:stowcip@gmail.com)

LIFE/BESKIDY „PL” (Województwo Śląskie – Zespół Parków Krajobrazowych Województwa Śląskiego): Celem tego projektu jest poprawa stanu ochrony obszarów Natura 2000 w Beskidzie Śląskim i Beskidzie Żywieckim, szczególnie dwóch siedlisk chronionych: łąk południowokarpackich i nadmiernie eksploatowanych hal górskich. Cel zostanie osiągnięty głównie poprzez usunięcie samosiejnych krzewów i drzew, koszenie oraz usunięcie biomasy i wreszcie poprzez prowadzenie ekstensywnego wypasu. Kontakt: [zpkzywiec@zpk.com.pl](mailto:zpkzywiec@zpk.com.pl)

LIFE KAMPINOS WETLANDS PL (Regionalne Centrum Ekologiczne na Europę Środkową i Wschodnią - Krajowe Biuro w Polsce): Głównym celem projektu jest renaturalizacja (lub utrzymanie naturalnego stanu) terenów bagiennych i podmokłych na obszarze Natura 2000 w Puszczy Kampinoskiej. Działania w ramach projektu będą miały na celu podniesienie poziomu wody na terenach podmokłych, skorzysta na tym również kilka zagrożonych gatunków ptaków. Kontakt: [rec@rec.org.pl](mailto:rec@rec.org.pl)

- **LIFE+ informacja i komunikacja (1 projekt – 1 mln euro)**

LIFE/3xEnvironment/PL (Stowarzyszenie REFA Wielkopolska - REFA Wielkopolska Association): Głównym celem projektu jest nakłonienie zarządów i

pracowników około 3 tys. przedsiębiorstw do ograniczenia zużywania zasobów. Działania nakierowane są na sześć sektorów, obejmują zarówno sektor produkcji, jak i usług: budownictwa, drewna (stolarstwo), mechaniki samochodowej, drukarstwa, żywności (piekarstwo, cukiernictwo) oraz urody (fryzjerstwo i salony piękności). Kontakt: [beata.nowaczyk@refa.poznan.pl](mailto:beata.nowaczyk@refa.poznan.pl)

## **21. POMOC PAŃSTWA - Komisja wszczyną szczegółowe postępowanie wyjaśniające w sprawie finansowania portu lotniczego Gdynia-Kosakowo ze środków publicznych**

Komisja Europejska wszczęła 2 lipca 2013 r. szczegółowe postępowanie w celu wyjaśnienia, czy plany dotyczące przekształcenia dawnego lotniska wojskowego Gdynia-Kosakowo w cywilny port lotniczy są zgodne z unijnymi przepisami w zakresie pomocy państwa. Lotnisko Gdynia-Kosakowo znajduje się zaledwie 25 kilometrów od istniejącego, nie w pełni wykorzystywanego portu lotniczego w Gdańsku. W takiej sytuacji Komisja poważnie obawia się, że publiczne finansowanie dałoby beneficjentowi nieuzasadnioną przewagę gospodarczą nad konkurentami, w szczególności nad portem lotniczym w Gdańsku. Wszczęcie postępowania wyjaśniającego daje zainteresowanym stronom trzecim możliwość przedstawienia swoich uwag, nie przesądza jednak o wyniku postępowania.

**Joaquín Almunia**, wiceprzewodniczący Komisji odpowiedzialny za sprawy konkurencji, powiedział: „Lokalne porty lotnicze mają duże znaczenie dla dostępności regionu oraz rozwoju lokalnej przedsiębiorczości. Mimo to fundusze publiczne nie powinny być wykorzystywane do pomnażania obiektów infrastrukturalnych tam, gdzie nie ma takiej potrzeby.”

Polska powiadomiła Komisję we wrześniu 2012 r. o dokapitalizowaniu przez lokalne władze Gdyni i Kosakowa firmy odpowiedzialnej za budowę i prowadzenie portu lotniczego Gdynia-Kosakowo kwotą 52 mln euro. Nowy port lotniczy, który powstanie na bazie infrastruktury istniejącego lotniska wojskowego, miałby być drugim portem lotniczym w woj. pomorskim i obsługiwać głównie ruch lotnictwa ogólnego, czartery i przewozy tanich linii. Wspomniany wkład kapitałowy miałby pokryć koszty inwestycji oraz koszty operacyjne lotniska w początkowym okresie.

Polskie władze utrzymują, że dokapitalizowanie zostało przyznane na warunkach rynkowych. Jednak na obecnym etapie Komisja ma poważne wątpliwości, czy zawarte w biznes planie szacunki dotyczące wielkości ruchu lotniczego oraz przychodów opierają się na realistycznych założeniach i czy możliwa będzie ich realizacja. Port lotniczy w Gdańsku, znajdujący się zaledwie 25 kilometrów dalej, nie jest przeciążony i oferuje niższe opłaty lotniskowe niż te przewidziane dla portu Gdynia-Kosakowo. Roczna przepustowość portu lotniczego w Gdańsku wynosi pięć milionów pasażerów, ale w 2012 r. przewinęło się przez niego zaledwie 2,9 mln osób. Komisja zamierza obecnie zbadać, czy prywatne przedsiębiorstwo działające w warunkach rynkowych dokonałoby takiej samej inwestycji.

- **Kontekst**

W ciągu ostatnich 20 lat funkcjonowanie portów lotniczych w UE uległo dogłębnym przemianom. Wcześniej porty lotnicze były traktowane przede wszystkim jako elementy infrastruktury, których zadaniem było zagwarantowanie dostępności regionów i umożliwienie ich rozwoju terytorialnego. Obecnie działalność portów lotniczych ma przede wszystkim charakter komercyjny, a poszczególne porty rywalizują ze sobą o ruch lotniczy. W ciągu ostatnich dziesięciu lat wiele dawnych lotnisk wojskowych przekształcono w cywilne porty lotnicze. Proces ten przyspieszyło pojawienie się tanich linii lotniczych. Jeszcze w 1992 r. na zasiedziałyach przewoźników przypadało ponad 65 proc. sprzedanych miejsc w samolotach, podczas gdy tanie linie sprzedawały zaledwie 1,5 proc. wszystkich biletów. W 2011 r. po raz pierwszy udział tanich linii lotniczych w rynku (42,4 proc.) przekroczył udział przewoźników zasiedziałyach (42,2 proc.). W 2012 r. ta tendencja nadal się utrzymywała (44,8 proc. dla tanich linii i 42,4 proc. dla zasiedziałyach przewoźników). Celem Komisji w tej sytuacji jest stworzenie warunków dla równej konkurencji w sektorze lotniczym, w taki sposób, by jednocześnie nie ograniczać władzom regionalnym możliwości zaspokajania potrzeb swoich regionów w zakresie dostępności i transportu.

Inwestycje publiczne w przedsiębiorstwa prowadzące działalność gospodarczą mogą zostać uznane za wolne od pomocy państwa w rozumieniu przepisów UE, gdy są one przeprowadzane na warunkach, jakie zaakceptowałby prywatny podmiot działający na warunkach rynkowych (test prywatnego inwestora). W przypadku, gdy nie zostaną spełnione warunki testu prywatnego inwestora, inwestycja publiczna stanowi pomoc państwa w rozumieniu przepisów prawa UE (art. 107 Traktatu o funkcjonowaniu Unii

Europejskiej (TFUE)), ponieważ przynosi beneficjentowi dodatkowe korzyści ekonomiczne, których nie mają jego konkurenci. Komisja przystępuje wówczas do oceny, czy pomoc taką można uznać za zgodną z unijnymi przepisami, które dopuszczają niektóre rodzaje pomocy.

Decyzja Komisji jest częścią jednego z ok. sześćdziesięciu postępowań prowadzonych aktualnie w sektorze lotnictwa, a dotyczących finansowania infrastruktury i działalności portów lotniczych oraz porozumień między portami lotniczymi a liniami lotniczymi.

W dniu 3 lipca 2013 r. Komisja otwiera konsultacje dotyczące projektu nowych wytycznych w sprawie pomocy państwa dla portów i linii lotniczych.

Jawna wersja decyzji została udostępniona pod numerem sprawy [SA.35388](#) w Rejestrze pomocy państwa na stronie Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji po wyjaśnieniu wszelkich kwestii związanych z poufnością.

[http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case\\_details.cfm?proc\\_code=3\\_SA\\_35388](http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_35388)

**Opracowała:**  
**dr Magdalena Skulimowska<sup>7</sup>**

---

<sup>7</sup> Na podstawie informacji Komisji Europejskiej.