



Bruksela, dnia 12 października 2014 r.

KANCELARIA SENATU

Przedstawiciel Kancelarii Senatu
przy Unii Europejskiej

Sprawozdanie nr 83/2014

Sprawozdanie nt. polityki infrastrukturalnej i projektów transportowych UE

Bruksela, 15 września 2014 r.

1. Transport: krwiobieg Europy wzmocni zastrzyk 11,9 mld euro

W dniu 11 września 2014 r. Komisja Europejska wezwała potencjalnych beneficjentów do zgłaszania projektów zagospodarowania unijnych funduszy przeznaczonych na poprawę połączeń transportowych o łącznej wartości 11,9 mld euro. Jest to największy, do tej pory, budżet UE przeznaczony na infrastrukturę transportową. Termin składania ofert upływa 26 lutego 2015 r.

Finansowanie zostanie skoncentrowane na osiach 9 głównych korytarzy transportowych, które mają razem stanowić bazową sieć transportu, odgrywając rolę gospodarczego krwioobiegu jednolitego rynku (zob. mapę). Inwestycje mają radykalnie usprawnić ruch na osi Wschód-Zachód poprzez usunięcie tzw. wąskich gardeł i ułatwienie transgranicznej działalności przewozowej na potrzeby przedsiębiorstw i obywateli w całej UE.

Odpowiedzialny za transport wiceprzewodniczący Komisji **Siim Kallas** podkreślił: „Nie sposób przecenić roli transportu jako bazy zdrowej gospodarki europejskiej, dlatego to właśnie dziś, jak nigdy, nakłady na sieć transportową mają kapitalne znaczenie dla ożywienia koniunktury. Rejony Europy, które nie dysponują odpowiednimi połączeniami transportowymi, nie mogą spodziewać się wzrostu ani lepszej koniunktury. Państwa członkowskie muszą wykorzystać tę szansę, aby ubiegać się o finansowanie służące lepszemu skomunikowaniu, konkurencyjności i zapewnieniu sprawniejszego i szybszego dojazdu tak obywatelom, jak i przedsiębiorstwom”.

Finansowanie ze środków UE dla transportu zwiększyło się trzykrotnie wobec 8 mld w latach 2007-2013, osiągając poziom 26 mld euro na lata 2014-2020 w ramach nowego instrumentu

„Łącząc Europę” (CEF, z ang. Connecting Europe Facility). Jest to pierwsza transza nowych funduszy, które zostaną udostępnione dla sektora transportu.

Łącznie te innowacje – potrojenie funduszy przeznaczonych na transport w połączeniu z decyzją o ścisłym skoncentrowaniu funduszy wzdłuż 9 głównych unijnych korytarzy transportowych – stanowią najbardziej radykalny zwrot w polityce UE w zakresie infrastruktury transportowej od jej powstania w latach osiemdziesiątych XX w.

Nowa sieć bazowa, która ma zostać utworzona do 2030 r., połączy:

94 główne porty Europy (połączenia kolejowe i drogowe);

38 kluczowych portów lotniczych z połączeniami kolejowymi do dużych miast.

Jednocześnie 15 000 km linii kolejowych zostanie przystosowanych do dużych prędkości; i zrealizowanych zostanie 35 dużych projektów transgranicznych mających na celu usunięcie wąskich gardeł.

Fundusze zostaną przeznaczone na najbardziej konkurencyjne projekty i skoncentrowane wokół dziewięciu głównych korytarzy transportowych w Europie.

Ostateczne decyzje o przydzieleniu środków na konkretne projekty zostaną ogłoszone latem 2015 r.

2. Nowa polityka UE w zakresie infrastruktury – kontekst

2.1. Czym jest polityka UE w zakresie infrastruktury?

Transport ma decydujące znaczenie dla gospodarki europejskiej: bez odpowiednich połączeń Europa nie osiągnie wzrostu gospodarczego ani dobrej koniunktury. W ramach nowej polityki UE w zakresie infrastruktury powstanie potężna europejska sieć transportowa obejmująca 28 państw członkowskich, aby sprzyjać wzrostowi gospodarczemu i konkurencyjności. Połączy ona Wschód z Zachodem i zastąpi obecną mozaikę połączeń transportowych prawdziwie europejską siecią.

Unijne środki finansowe przeznaczone na transport w ramach nowej polityki UE w zakresie infrastruktury w latach 2014–2020 wzrosną trzykrotnie, do 26 mld euro. Jednocześnie finansowanie transportu w ramach tej polityki skoncentruje się na ściśle określonej nowej

sieci bazowej. Sieć bazowa będzie filarem transportu w obrębie europejskiego jednolitego rynku. Umożliwi ona usunięcie „wąskich gardeł”, modernizację infrastruktury i usprawnienie transgranicznej działalności przewozowej na potrzeby pasażerów i przedsiębiorstw w całej UE. Jej realizacja będzie prowadzona poprzez utworzenie dziewięciu głównych korytarzy transportowych, które połączą państwa członkowskie i zainteresowane strony oraz umożliwią ukierunkowane wykorzystanie ograniczonych zasobów i osiągnięcie wyników.

Nowa sieć bazowa TEN-T zostanie uzupełniona kompleksową siecią tras, dołączoną do niej na poziomie regionalnym i krajowym. Celem jest stopniowe (do 2050 r.) skrócenie czasu potrzebnego ogromnej większości europejskich obywateli i przedsiębiorców na dotarcie do sieci kompleksowej do nie więcej niż 30 minut.

Traktowana jako całość, nowa sieć transportowa zapewni podróżowanie w warunkach zwiększonego bezpieczeństwa i mniejszego zatłoczenia oraz łatwiejsze i szybsze przejazdy.

2.2. Dlaczego Europa potrzebuje nowej polityki w zakresie infrastruktury?

Transport ma podstawowe znaczenie dla efektywności gospodarki europejskiej.

Przewiduje się, że do 2050 r. transport towarowy wzrośnie o 80 proc., natomiast transport pasażerski o ponad 50 proc.

Wzrost zależy od handlu, a handel potrzebuje transportu. Regiony Europy nieposiadające odpowiednich połączeń nie odnotują dobrej koniunktury.

W praktyce istnieje pięć głównych typów problemów, z którymi należy się zmierzyć na poziomie UE:

- Brakujące połączenia, w szczególności na odcinkach transgranicznych, stanowią poważną przeszkodę utrudniającą swobodny przepływ towarów i osób w obrębie danego państwa członkowskiego, pomiędzy różnymi państwami członkowskimi oraz pomiędzy nimi a państwami sąsiadującymi.
- Pomiedzy poszczególnymi państwami członkowskimi oraz w ich obrębie istnieją znaczne różnice pod względem jakości i dostępności infrastruktury (wąskie gardła). Szczególnych ulepszeń wymagają połączenia Wschód-Zachód, poprzez stworzenie nowej infrastruktury transportowej lub utrzymanie, naprawę bądź modernizację istniejącej infrastruktury.
- Infrastruktura transportowa łącząca różne rodzaje transportu jest rozczłonkowana. Wiele europejskich terminali towarowych, dworców pasażerskich, portów śródlądowych, portów morskich, portów lotniczych i węzłów miejskich nie spełnia oczekiwań pod względem

realizowania połączeń multimodalnych. Ponieważ węzły te nie dysponują możliwościami multimodalnymi, potencjał transportu multimodalnego oraz jego zdolność do eliminowania wąskich gardeł w infrastrukturze i wypełniania luk w połączeniach nie są wystarczająco wykorzystywane.

- Inwestycje w infrastrukturę transportową powinny przyczynić się do osiągnięcia celu, jakim jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w transporcie o 60 proc. do roku 2050.
- W państwach członkowskich nadal obowiązują różne przepisy i wymogi operacyjne, w szczególności w zakresie interoperacyjności, co znacznie wpływa na powstawanie kolejnych przeszkód w infrastrukturze transportowej i wąskich gardeł.

2.3. Szczegóły nowej polityki UE w zakresie infrastruktury

Nowa sieć bazowa – dane liczbowe

Sieć bazowa obejmie:

- 94 główne porty Europy z połączeniami kolejowymi i drogowymi;
- 38 kluczowych portów lotniczych z połączeniami kolejowymi do dużych miast;
- 15 000 km linii kolejowych zmodernizowanych do dużych prędkości;
- 35 projektów transgranicznych mających na celu usunięcie wąskich gardeł.

Inwestycje te stanowiąc będą **siłę napędową gospodarki** w ramach jednolitego rynku, umożliwiając naprawdę swobodny przepływ towarów i osób w całej UE.

Dziewięć nowych korytarzy

Jedną z najważniejszych innowacji w nowych wytycznych w zakresie TEN-T jest wprowadzenie dziewięciu korytarzy realizacyjnych dla sieci bazowej. Mają one służyć wspieraniu rozwoju tej sieci. Każdy z korytarzy musi obejmować trzy rodzaje transportu, trzy państwa członkowskie i dwa odcinki transgraniczne.

Ustanowione zostaną „platformy ds. korytarzy” służące współpracy wszystkich zainteresowanych tą kwestią stron i państw członkowskich. Platforma ds. korytarza to struktura zarządzająca, która będzie opracowywać i wdrażać plany prac nad korytarzem, tak aby w sposób skuteczny połączyć prace wzdłuż całego korytarza w poszczególnych

państwach członkowskich i na poszczególnych etapach realizacji. Pracom platform ds. kluczowych korytarzy sieci bazowej przewodniczyć będą koordynatorzy europejscy.

Korytarze sieci bazowej – krótki opis

- **Korytarz bałtycko-adriatycki** jest jedną z najważniejszych transeuropejskich sieci drogowo-kolejowych. Łączy on Bałtyk z Morzem Adriatyckim, prowadząc przez uprzemysłowione rejony od południowej Polski (Górny Śląsk) poprzez Wiedeń, Bratysławę i rejon Alp Wschodnich aż po północne Włochy. Obejmuje on ważne projekty kolejowe, takie jak tunel bazowy Semmering i linia kolejowa Koralm w Austrii oraz odcinki transgraniczne między Polską, Czechami i Słowacją.
- **Korytarz Morze Północne–Bałtyk** łączy porty na wschodnim wybrzeżu Morza Bałtyckiego z portami Morza Północnego. Korytarz ten połączy Finlandię z Estonią połączeniem promowym oraz zapewni nowoczesne transportowe połączenia drogowo-kolejowe między trzema państwami bałtyckimi, jak również między Polską, Niemcami, Holandią i Belgią. Obejmuje on także śródlądowe drogi wodne na obszarze pomiędzy Odrą a niemieckimi, holenderskimi i flamandzkimi portami, takie jak Kanał Śródlądowy. Najważniejszym projektem jest „Rail Baltic”, normalnotorowa linia kolejowa łącząca Tallin, Rygę, Kowno i północno-wschodnią Polskę.
- **Korytarz śródziemnomorski** łączy Półwysep Iberyjski z granicą węgiersko-ukraińską. Biegnie on wzdłuż śródziemnomorskiego wybrzeża Hiszpanii i Francji, przecina Alpy w kierunku wschodnim poprzez północne Włochy i od adriatyckiego wybrzeża Słowenii i Chorwacji kieruje się ku Węgrom. Z wyjątkiem rzeki Pad i niektórych innych kanałów w północnych Włoszech składają się na niego połączenia drogowe i kolejowe. Kluczowe projekty kolejowe wzdłuż tego korytarza to połączenia Lyon–Turyn i odcinek Wenecja–Lublana.
- **Korytarz wschodnio-śródziemnomorski** łączy węzły intermodalne leżące nad Morzem Północnym, Bałtyckim, Czarnym i Śródziemnym, dzięki czemu odnośne porty i powiązane z nimi autostrady morskie wykorzystywane są w optymalny sposób. Obejmując Łabę jako śródlądową drogę wodną, usprawni on połączenia intermodalne między północnymi Niemcami, Republiką Czeską, regionem panońskim i Europą Południowo-Wschodnią. Rozciąga się on przez morze z Grecji aż po Cypr.

- **Korytarz skandynawsko-śródziemnomorski** stanowi dla gospodarki europejskiej kluczową oś północno-południową. Przecina on Morze Bałtyckie z Finlandii do Szwecji i prowadząc przez Niemcy, Alpy i Włochy, łączy główne ośrodki miejskie i porty Skandynawii i północnych Niemiec, a następnie kieruje się w stronę ośrodków intensywnej produkcji przemysłowej w południowych Niemczech, Austrii i północnych Włoszech, a dalej do portów włoskich i Valetty. Najważniejsze projekty w tym korytarzu to stała przeprawa przez cieśninę Fehmarnbelt i tunel bazowy Brenner wraz z ich trasami dojazdowymi. Korytarz ten rozciąga się przez morze z południowych Włoch i Sycylii na Malte.
- **Korytarz Ren–Alpy** stanowi jeden z najruchliwszych szlaków towarowych Europy, łącząc leżące nad Morzem Północnym porty Rotterdamu i Antwerpii z basenem Morza Śródziemnego w Genui, poprzez Szwajcarię, niektóre z głównych ośrodków gospodarczych w regionach Renu i Ruhry oraz Renu, Menu i Neckaru, a także aglomerację Mediolanu w północnych Włoszech. Ten multimodalny korytarz obejmuje Ren jako śródlądową drogę wodną. Kluczowymi projektami są już częściowo ukończone tunele bazowe w Szwajcarii oraz ich trasy dojazdowe w Niemczech i we Włoszech.
- **Korytarz atlantycki** łączy zachodnią część Półwyspu Iberyjskiego oraz porty Hawru i Rouen z Paryżem, a następnie z Mannheim i Strasburgiem, przy pomocy linii szybkiej kolei i równoległych linii konwencjonalnych; obejmuje on także Sekwanę jako śródlądową drogę wodną. W przypadku tego korytarza kluczową rolę odgrywa jego aspekt morski.
- **Korytarz Morze Północne–Morze Śródziemne** rozciąga się od Irlandii i północnej części Zjednoczonego Królestwa poprzez Holandię, Belgię i Luksemburg aż do Morza Śródziemnego na południu Francji. Ten multimodalny korytarz, obejmujący śródlądowe drogi wodne w państwach Beneluxu i we Francji, służy nie tylko zapewnieniu lepszych usług multimodalnych pomiędzy portami Morza Północnego, dorzeciami Mozy, Renu, Skaldy, Sekwany, Saony i Rodanu oraz portami Fos-sur-Mer i Marsylii, ale także lepszemu połączeniu Wysp Brytyjskich z Europą kontynentalną.
- **Korytarz Ren–Dunaj**, którego trzon stanowią drogi wodne Menu i Dunaju, łączy regiony centralne wokół Strasburga i Frankfurtu poprzez południowe Niemcy z Wiedniem, Bratysławą, Budapesztem, a na koniec z Morzem Czarnym, zaś jego ważne odgałęzienie prowadzi z Monachium do Pragi, Żyliny, Koszyc i granicy z Ukrainą.

Te dziewięć korytarzy stanowi zasadniczy przełom w planowaniu infrastruktury transportowej. Doświadczenia z przeszłości pokazują, że bardzo trudno jest realizować transgraniczne i inne projekty transportowe w różnych państwach członkowskich w skoordynowany sposób. Bardzo łatwo jest w istocie doprowadzić do powstania odmiennych systemów i połączeń oraz jeszcze większej liczby wąskich gardeł. Projekty muszą być również synchronizowane ponad granicami, aby zwiększyć korzyści płynące z wszystkich inwestycji. Plany nowych korytarzy i struktury zarządzania nimi w wielkim stopniu ułatwią realizację nowej sieci bazowej.

Sieć kompleksowa

To, co nazywamy siecią kompleksową, to sieć dołączona na poziomie regionalnym i krajowym do sieci bazowej. Stanowi ona integralną część polityki TEN-T. Będzie ona zarządzana w dużej mierze przez same państwa członkowskie, z niewielkim udziałem finansowania dostępnego w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, oraz oczywiście w ramach polityki regionalnej. To jest właśnie pomocniczość w praktyce. Naszym zamiarem jest sprawienie, aby stopniowo, do 2050 r., czas potrzebny ogromnej większości europejskich obywateli i przedsiębiorców na dotarcie do sieci uzupełniającej wynosił nie więcej niż 30 minut.

Nowe wytyczne w zakresie TEN-T idą znacznie dalej niż do tej pory pod względem szczegółowości wymogów, obejmując również sieć kompleksową, tak że z czasem – w perspektywie roku 2050 – wielkie części sieci kompleksowej będą funkcjonować w połączeniu, na zasadzie w pełni interoperacyjnych i skutecznych norm, jeśli chodzi o kolej, samochody elektryczne itd.

Finansowanie UE – jakie kwoty wchodzi w grę i jak starać się o ich przyznanie

W ramach instrumentu „Łącząc Europę” na infrastrukturę transportową w następnym okresie finansowym obejmującym lata 2014–2020 udostępnia się 26 mld euro, czyli trzy razy więcej niż wynosi obecnie dostępne finansowanie. 80 do 85 proc. tej kwoty zostanie przeznaczona na wsparcie:

- projektów priorytetowych wzdłuż dziewięciu korytarzy realizacyjnych sieci bazowej. Będzie można także uzyskać środki finansowe na ograniczoną liczbę projektów na

innych odcinkach, które posiadają wysoką europejską wartość dodaną dla sieci bazowej

- finansowania projektów przekrojowych lub „horyzontalnych” – głównie związanych z technologią informacyjną – np. finansowania systemu SESAR (aspektu technologicznego systemu zarządzania ruchem lotniczym w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej) lub europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), które muszą być wykorzystywane we wszystkich głównych korytarzach transportowych. Kwestia ta jest szczególnie ważna, ponieważ kolejną innowacją w nowej sieci bazowej jest istnienie bardziej rygorystycznych wymogów dotyczących „dołączanych” systemów transportowych, co oznacza konieczność inwestycji w spełnienie przede wszystkim obowiązujących norm unijnych, np. normy dotyczącej systemu sygnalizacji kolejowej ERTMS. Autostrady morskie – jako aspekt morski TEN-T – zostaną również objęte tym priorytetowym traktowaniem.

Pozostałe środki finansowe będzie można przeznaczyć na projekty doraźne, w tym na projekty związane z siecią kompleksową.

Szacuje się, że wartość potrzebnych inwestycji w sieć bazową w latach 2014–2020 sięga 250 mld euro. Komisja będzie regularnie publikować zaproszenia do składania wniosków, aby sprawić, by jedynie najlepsze projekty o najwyższej unijnej wartości dodanej otrzymywały finansowanie unijne. W latach 2014–2020 unijne środki finansowe przeznaczone na transport w ramach instrumentu „Łącząc Europę” wzrosną trzykrotnie, do kwoty **26 mld euro**, a jednocześnie finansowanie transportu w ramach tego instrumentu skoncentruje się na ściśle określonej nowej sieci bazowej.

W ogólnym ujęciu instrument „Łącząc Europę” służyć będzie finansowaniu priorytetowej dla UE infrastruktury transportowej, energetycznej i cyfrowej szerokopasmowej. Instrument ten będzie wspierać kluczową infrastrukturę dla wzmocnienia jednolitego rynku. W jego ramach istnieje będzie jednolity fundusz w wysokości 33,242 mld euro na lata 2014–2020, z czego 26,250 mld euro zostanie przeznaczone na transport, a z tej kwoty 11,305 mld euro będzie wyodrębnione na związane z transportem inwestycje infrastrukturalne w państwach członkowskich kwalifikujące się do finansowania w ramach Funduszu Spójności.

W jaki sposób przyznawane będą fundusze UE na infrastrukturę transportową?

Wnioskodawcy to w większości państwa członkowskie. W ramach obecnego „zaproszenia do składania ofert” wnioskodawcy mogą składać wnioski do dnia 26 lutego 2015 r.

Instrument „Łącząc Europę” jest zarządzany centralnie przez Komisję Europejską, która określa jego priorytety polityczne i jest odpowiedzialna za wybór projektów w drodze konkurencyjnych zaproszeń do składania wniosków. Komisję wspiera Agencja Wykonawcza ds. Innowacji i Sieci (INEA), która zajmuje się monitorowaniem technicznych i finansowych aspektów realizacji projektów. Za realizację projektów odpowiedzialne są same państwa członkowskie.

Finansowanie transportu w ramach instrumentu „Łącząc Europę” będą udzielane głównie za pomocą dotacji. Aby zagwarantować jak najbardziej efektywne wykorzystanie ograniczonych zasobów UE, dotacje te zostaną zarezerwowane dla projektów, które są trudne do wdrożenia z uwagi na ich transgraniczny charakter lub bardzo odległą perspektywę uzyskania zwrotu z inwestycji. Ponadto alternatywą dla tradycyjnej form dotacji oraz metodą wypełnienia luk finansowych w odniesieniu do inwestycji strategicznych w ramach wszystkich projektów TEN-T będących przedmiotem wspólnego zainteresowania będzie wykorzystanie instrumentów finansowych zarządzanych we współpracy z wyznaczonymi do tego celu podmiotami.

Procedura wyboru projektów będzie się opierała na zasadzie konkurencji. Wybór projektów będzie się opierać na ocenie składającej się z dwóch faz: na pierwszym etapie oceny dokonywać będą niezależni eksperci w oparciu o zestaw standardowych kryteriów. Zagwarantuje to przejrzystość i równe traktowanie wszystkich kwalifikujących się wniosków. Po zakończeniu tego etapu nastąpi faza selekcji wewnętrznej, którą pokieruje Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE). Przeprowadzi ona analizę jakościową ogólnej wartości projektów dla rozwoju polityki transportowej UE.

Więcej informacji na temat priorytetów i przebiegu zaproszeń:

http://inea.ec.europa.eu/en/cef/cef_transport/apply_for_funding/cef_transport_call_for_proposals_2014.htm

Jak działa współfinansowanie? Ile środków pochodzi od państw członkowskich, a ile od Unii?

Infrastruktura transportowa wymaga ogromnych inwestycji, które dokonywane będą nadal w wielkiej części przez państwa członkowskie. Rolą Europy, jeśli chodzi o inwestycje i koordynację, jest tworzenie wartości dodanej dzięki usuwaniu kłopotliwych wąskich gardeł i budowie brakujących powiązań i połączeń, a także wspieranie tworzenia prawdziwej europejskiej sieci transportowej.

Zwyczajne stawki współfinansowania projektów TEN-T w sieci bazowej wyniosą:

- do 50 proc. środków UE na analizy;
- do 20 proc. na roboty budowlane (na przykład prace badawcze w przypadku dużego tunelu);
- Istnieją pewne możliwości zwiększenia współfinansowania projektów transgranicznych dotyczących połączeń kolejowych i żeglugi śródlądowej (do 40 proc.).
- w odniesieniu do niektórych projektów dotyczących inteligentnych systemów transportowych, takich jak ERTMS, może zostać przyznane wyższe współfinansowanie (do 50 proc.) w celu wsparcia państw członkowskich dokonujących takiej transformacji.

W tekstach zaproszeń do składania wniosków nie określono maksymalnej kwoty dofinansowania, o jaką można starać się w ramach pojedynczego wniosku. Wnioskodawców zachęca się do składania wniosków o wkład UE na kwalifikowalne koszty nie mniejszy niż 500,000 EUR na badania i 1 000 000 EUR na roboty budowlane. Jeżeli jest to możliwe, powiązane działania należy pogrupować i złożyć w ramach jednego wniosku. Jeżeli jednak wnioski będą dotyczyły kwot niższych od wymienionych progów, nie zostaną one automatycznie odrzucone – każdy przypadek zostanie przeanalizowany indywidualnie.

W tabeli poniżej znajdują się szczegółowe informacje na temat maksymalnych stawek finansowania obowiązujących w ramach niniejszego zaproszenia.

Tabela: Maksymalne stawki współfinansowania transportu w ramach instrumentu „Łącząc Europę”

Typy projektów		Wszystkie państwa członkowskie	Państwa członkowskie kwalifikujące się do pomocy z Funduszu Spójności
(a) Badania (wszystkie rodzaje)		50%	85%
(b) Prace			
Kolej	Transgraniczne	40%	85%
	Wąskie gardła	30%	85%
	Inne projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania	20%	85%
Śródlądowe drogi wodne	Transgraniczne	40%	85%
	Wąskie gardła	40%	85%
	Inne projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania	20%	85%
Lądowe połączenia transportowe z portami i lotniskami (kolejowe i drogowe)		20%	85%
Rozwój portów		20%	85%
Rozwój platform multimodalnych		20%	85%
Ograniczanie hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy poprzez modernizację taboru		20%	20%
Usługi transportu towarowego		20%	20%
Bezpieczne parkingi w ramach drogowej sieci bazowej		20%	20%
Autostrady morskie		30%	85%
Systemy zarządzania ruchem	SESAR, RIS, VTMS (naziemne/pokładowe)	50/20%	85%
	ERTMS	50%	85%
	ITS dla transportu drogowego	20%	85%
Transgraniczne odcinki dróg		10%	85%
Nowe technologie i innowacje we wszystkich rodzajach transportu		20%	85%

Co to oznacza dla połączeń Wschód–Zachód?

W ostatnich 20 latach poczyniono wielkie postępy w celu ulepszenia połączeń podróży między zachodnią a wschodnią częścią Europy. Zupełnie lub częściowo brakujące połączenia Wschód–Zachód, bądź połączenia ograniczone jedynie do niektórych rodzajów transportu, zostały obecnie włączone do nowej sieci TEN-T.

W obrębie UE istnieją jednak nadal znaczne różnice pod względem jakości i dostępności infrastruktury pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi oraz w ich obrębie (wąskie gardła). W szczególności połączenia Wschód–Zachód wymagają ulepszeń poprzez stworzenie nowej infrastruktury transportowej lub utrzymanie, naprawę bądź modernizację istniejącej infrastruktury.

Zamiast na projekty indywidualne, większy nacisk kładzie się teraz na stworzenie sieci bazowej korytarzy strategicznych, które połączą Wschód z Zachodem i wszystkie zakątki na rozległym obszarze geograficznym – od Portugalii do Finlandii i od wybrzeża Szkocji do brzegów Morza Czarnego.

Połączenia Wschód–Zachód mają zdecydowane pierwszeństwo w nowej unijnej polityce infrastrukturalnej.

Jeśli chodzi o finansowanie, dla państw korzystających z pomocy w ramach polityki spójności wyodrębniono kwotę co najmniej 11,3 mld euro. Ma to stanowić dodatkowe wsparcie dla inwestycji w główne połączenia Wschód–Zachód.

Do uruchomienia sieci bazowej wykorzystanych zostanie dziewięć korytarzy. Każdy z korytarzy sieci bazowej musi obejmować trzy rodzaje transportu, trzy państwa członkowskie i dwa odcinki transgraniczne.

Spośród dziewięciu korytarzy sieci bazowej siedem ma autentyczny wymiar wschodnio-zachodni: korytarz bałtycko-adriatycki, korytarz Morze Północne–Bałtyk, korytarz śródziemnomorski, korytarz wschodnio-śródziemnomorski, korytarz atlantycki, korytarz Morze Północne–Morze Śródziemne, korytarz Ren–Dunaj. W praktyce widać teraz, że w przyszłości korytarze z połączeniami multimodalnymi rozciągać się będą ze wschodu na zachód i z regionów peryferyjnych pod względem geograficznym do centrum UE.

Oto kilka przykładów ilustrujących tę sytuację.

Nie było do tej pory projektu priorytetowego, który łączyłby Polskę i Niemcy. Obecnie są trzy połączenia w sieci bazowej (Szczecin–Berlin, Warszawa–Berlin i Drezno–Wrocław). Połączenie Warszawa–Berlin jest również częścią korytarza Morze Północne–Bałtyk łączącego Rotterdam z Tallinem.

Niemieckie porty nie miały połączenia poprzez projekt priorytetowy z krajami środkowoeuropejskimi (Węgrami, Republiką Czeską, Słowacją, Bułgarią, Rumunią). Obecnie połączenie to stanowi część korytarza wschodnio-śródziemnomorskiego.

Słowacja i Republika Czeska nie miały wydajnego połączenia z południowymi Niemcami. Obecnie dwa połączenia sieci bazowej (Praga–Norymberga–Frankfurt i Praga–Monachium–Stuttgart) są częścią korytarza Ren–Dunaj.

Dunaj jako taki był projektem priorytetowym, lecz ograniczonym do śródlądowych dróg wodnych. Obecnie korytarz Ren–Dunaj nie tylko obejmuje Dunaj, lecz lepiej łączy go z innymi śródlądowymi drogami wodnymi (Renem) i zawiera linie kolejowe i drogi łączące Europę Środkową z Niemcami i Francją.

Jak wybrano projekty wchodzące w skład sieci bazowej?

W myśl podstawowej zasady każdy kraj powinien mieć dostęp do sprawnej europejskiej bazowej sieci transportowej, co umożliwi swobodny przepływ osób i towarów. Wszystkie kraje europejskie zostaną połączone z tą siecią.

Projekty wchodzące w skład sieci bazowej, którym nadano priorytetowe znaczenie, jeśli chodzi o finansowanie unijne w następnym okresie finansowania (2014–2020), przedstawiono pod następującym adresem: (LINK załącznik do rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę” – zob. załącznik do niniejszej notatki prasowej).

Projekty te kwalifikują się do unijnego finansowania w zakresie transportu na lata 2014–2020, ponieważ:

- spełniają kryteria określone w metodyce, jaka ma obowiązywać dla sieci bazowej (więcej informacji na temat metodyki i kryteriów znajduje się poniżej)
- przedstawiają wysoką wartość dodaną dla UE
- są przygotowane do wdrożenia w okresie 2014–2020.

Do państw członkowskich należeć będzie przedłożenie Komisji szczegółowych wniosków i na tej podstawie przyznane zostanie finansowanie. Powinno się to zacząć z początkiem roku 2014. Dokładny poziom dostępnego finansowania unijnego zależy również od szczegółowych danych zawartych we wnioskach krajowych. Łączny wkład unijny na rzecz dużych inwestycji w infrastrukturę transportową zwykle wynosić będzie około 20 proc. kosztów inwestycyjnych w każdym siedmioletnim okresie budżetowym. Wsparcie dla poszczególnych analiz może wynosić do 50 proc., a dla analiz i robót budowlanych dotyczących projektów transgranicznych – do 40 proc.). Pozostała część środków pochodzić będzie od państw członkowskich, władz regionalnych bądź ewentualnych inwestorów prywatnych. W

przypadku co najmniej 11,3 mld euro zarezerwowanych dla państw członkowskich kwalifikujących się do pomocy w ramach Funduszu Spójności współfinansowanie może wynieść maksymalnie 85 proc.

Co oznaczają bardziej rygorystyczne wymagania dla sieci bazowej?

Projekty otrzymujące finansowanie w ramach sieci bazowej będą musiały spełniać surowe wymogi techniczne.

Zwłaszcza w przypadku sieci bazowej uzasadnione jest, aby wymogi techniczne były obowiązkowo interoperacyjne w całej sieci. Oznacza to na przykład, że ERTMS (europejski system zarządzania ruchem kolejowym), podstawowy inteligentny system transportowy sterujący ruchem pociągów, musi być wszędzie stosowany. Podobnie normy bezpieczeństwa drogowego dotyczące wymogów bezpieczeństwa w tunelach i wymogów bezpieczeństwa drogowego muszą być stosowane w całej sieci, a technologie wykorzystywane w systemach ITS (inteligentnych systemach transportowych) muszą być kompatybilne. Również jeśli w przyszłości ma powstać infrastruktura punktów ładowania pojazdów elektrycznych, logiczne jest, że punkty te muszą spełniać wspólne normy, aby samochody mogły z nich korzystać w całej sieci.

Jak można zdobyć 250 mld euro potrzebne na sieć bazową?

31,7 mld euro przeznaczone na transport w ramach instrumentu „Łącząc Europę” w wieloletnich ramach finansowych zadziała w istocie jako „kapitał załączkowy” służący do pobudzania dalszych inwestycji ze strony państw członkowskich w celu uzupełnienia trudnych połączeń i powiązań transgranicznych, które mogłyby w innej sytuacji nie powstać. Finansowanie TEN-T powoduje bardzo wyraźny efekt dźwigni. Doświadczenia ostatnich lat pokazują, że każdy milion euro wydany na poziomie europejskim pociąga za sobą 5 mln euro od rządów państw członkowskich i 20 mln euro z sektora prywatnego.

Oprócz wspomnianych funduszy uzyskanych dzięki dźwigni finansowej pojawia się obecnie możliwość pozyskania nowych środków z sektora prywatnego dzięki innowacyjnym instrumentom finansowym, takim jak obligacje projektowe.

W jaki sposób nowa sieć TEN-T realizuje cele ochrony środowiska?

TEN-T jest podstawowym narzędziem polityki transportowej służącym realizacji ogólnego celu, jakim jest zmniejszenie o 60 proc. emisji z transportu do roku 2050 (zob. opublikowana w 2011 r. biała księga na temat transportu do 2050 r.). W swej istocie TEN-T jest multimodalną siecią transportową, która ma ułatwić zasadniczą zmianę polegającą na rezygnowaniu z drogowego transportu pasażerów i towarów na rzecz transportu kolejowego i innych rodzajów transportu. Wszystkie projekty TEN-T muszą przejść rygorystyczną ocenę oddziaływania na środowisko przed zakwalifikowaniem ich do finansowania unijnego. W tym celu muszą one spełnić wszystkie wymogi w zakresie planowania i zrównoważonego rozwoju określone na mocy przepisów UE dotyczących ochrony środowiska.

Kontekst polityki TEN-T

Celem polityki w zakresie sieci transeuropejskiej jest stworzenie infrastruktury transportowej i połączeń transportowych stanowiących podstawę jednolitego rynku w celu zapewnienia swobodnego przepływu towarów i osób oraz wspierania wzrostu gospodarczego, zwiększania zatrudnienia i konkurencyjności UE. W przeszłości systemy transportowe w Europie rozwijane były w dużej mierze według potrzeb krajowych. Rezultatem był niedostatek bądź brak wzajemnych połączeń transportowych na granicach oraz wzdłuż kluczowych korytarzy. Słaby rozwój tego rodzaju wzajemnych połączeń utrudnia wzrost gospodarczy. Od lat 90-tych w ramach polityki TEN-T środki unijne koncentrowano na wspieraniu rozwoju kluczowych europejskich projektów infrastrukturalnych. Udało się w tej sferze odnieść wiele istotnych sukcesów. Biorąc jednak pod uwagę szczególnie trudny okres finansowania, zachodzi konieczność ukierunkowania wydatków UE w dziedzinie transportu na działania przedstawiające maksymalną wartość dodaną, aby stworzyć solidną europejską sieć bazową.

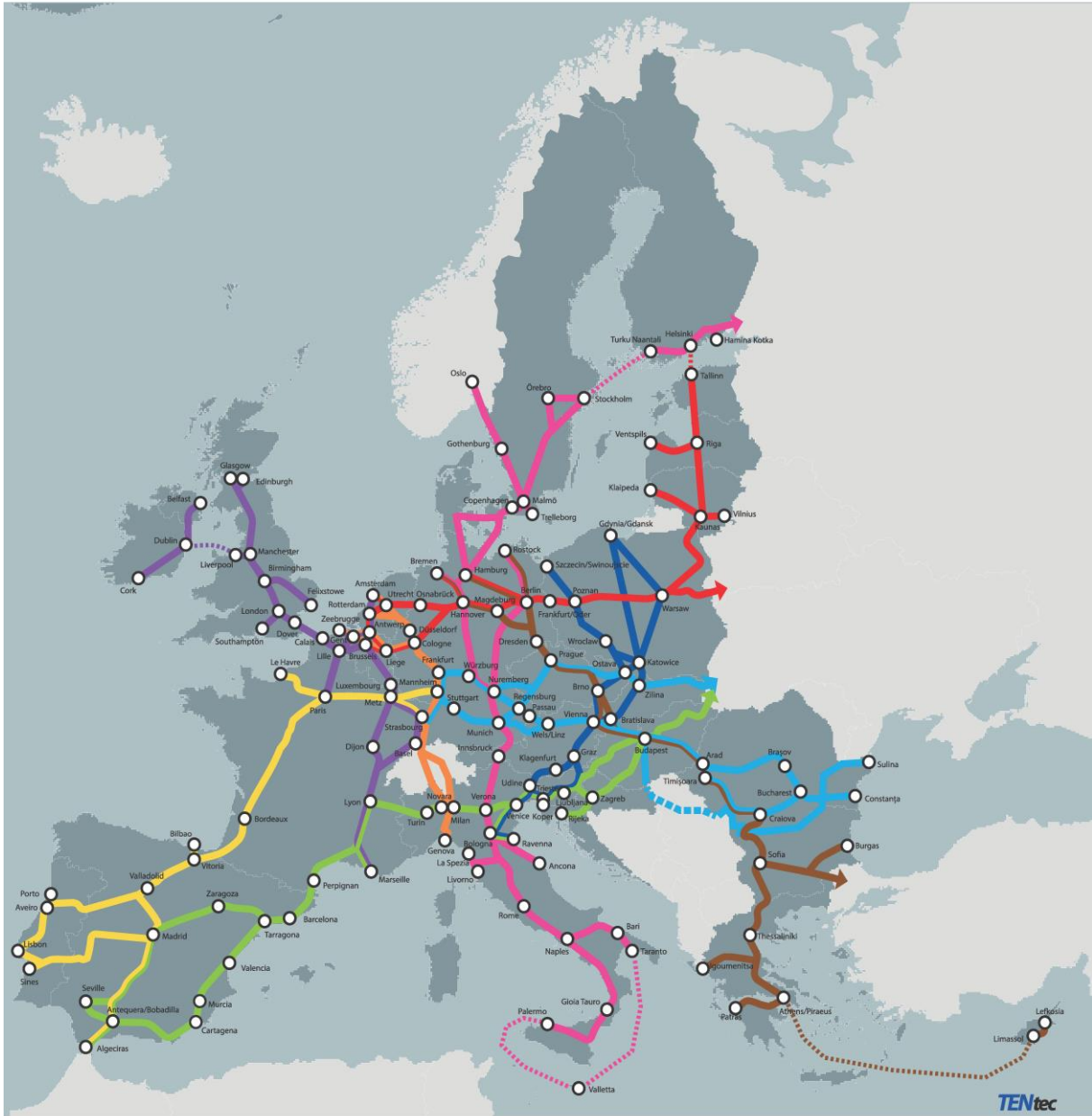
Opracowała:
Dr Magdalena Skulimowska¹

¹ Na podstawie informacji Komisji Europejskiej.



European Commission

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS



TENtec

BASED ON THE DRAFT OF THE INFORMAL TRACKER OF 27th JUNE 2013

Legend

- BALTIC - ADRIATIC
- NORTH SEA - BALTIC
- MEDITERRANEAN
- ORIENT / EAST-MED
- SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN
- RHINE - ALPINE
- ATLANTIC
- NORTH SEA - MEDITERRANEAN
- RHINE - DANUBE

- **Fiszka na temat Polski:**

http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/pl_pl.pdf

- „Łącząc Europę” (strony internetowe DG MOVE):

http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/cef_en.htm

- Dzień informacji o CEF w Brukseli:

http://inea.ec.europa.eu/en/news_events/events/2014_cef_transport_info_day.htm

- Agencja Wykonawcza ds. Innowacyjności i Sieci: <http://inea.ec.europa.eu>



POLSKA:

Przez Polskę przebiegają 2 korytarze sieci bazowej:

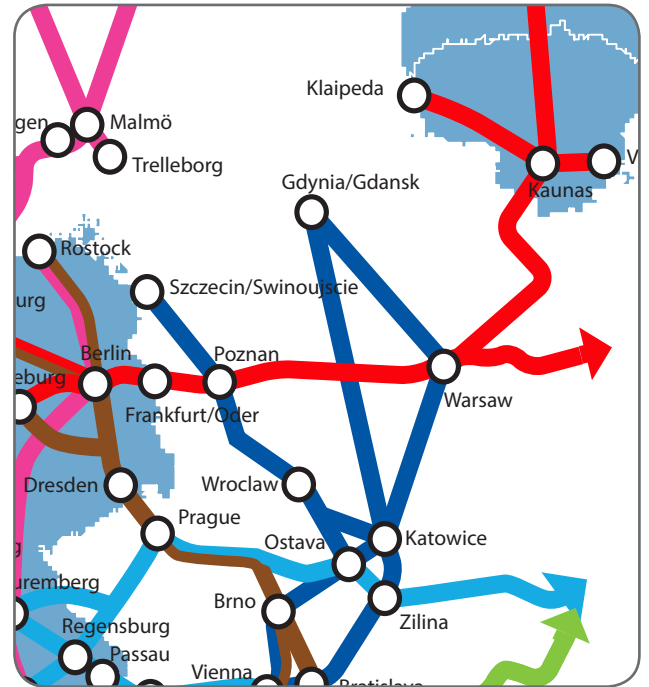
Korytarz Bałtyk-Adriatyk prowadzi z polskich portów Gdańsk i Gdynia oraz ze Szczecina i Świnoujścia przez Republikę Czeską lub Słowację i przez wschodnią Austrię do słoweńskiego portu Koper oraz do włoskich portów w Trieście, Wenecji i Rawennie. Obejmuje on trasy kolejowe, drogowe, porty lotnicze oraz terminale kolejowo-drogowe. Kluczowe projekty to tunel bazowy Semmering oraz linia kolejowa Koralm (Graz – Klagenfurt) w Austrii.

Korytarz Morze Północne-Bałtyk rozciąga się od portów Morza Północnego w Antwerpii, Rotterdamie, Amsterdamie, Bremie i Hamburgu przez Polskę do granicy białoruskiej i do portów państw bałtyckich w Kłajpedzie, Windawie (Ventspils), Rydze i Tallinnie, jak również do Helsinek. Obejmuje on trasy kolejowe, drogowe, porty lotnicze, terminale kolejowo-drogowe, śródlądową drogę wodną „Mittelland Kanał” oraz połączenia „autostrady morskiej” do Finlandii. Kluczowym projektem jest „Rail Baltic(a)”, linia kolejowa o standardowej szerokości toru według norm UIC, prowadząca z północno-wschodniej Polski do Kowna, Rygi i Tallinna.

Korytarze i kluczowe projekty, które przyczyniają się do ich ukończenia, przedstawiono na następnej stronie.

Jakie są główne korzyści?

Multimodalna sieć bazowa TEN-T (wraz z korytarzami sieci bazowej) znacząco przyczyni się do spójności Europy i wzmocnienia rynku wewnętrznego. Bardziej konkurencyjna gospodarka będzie tworzyć więcej miejsc pracy. Zwiększona multimodalność dzięki usprawnieniu kolei, śródlądowych dróg wodnych i infrastruktury morskiej w ramach multimodalnej sieci TEN-T, jak również innowacyjne technologie w dziedzinie transportu, będą pobudzać zmianę transportu, ograniczać zatory na drogach, zmniejszać emisję gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń oraz podnosić bezpieczeństwo i poprawiać ochronę transportu.



- BALTIC - ADRIATIC
- NORTH SEA - BALTIC
- MEDITERRANEAN
- ORIENT / EAST-MED
- SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN
- RHINE - ALPINE
- ATLANTIC
- NORTH SEA - MEDITERRANEAN
- RHINE - DANUBE

Projekty, które mogą otrzymać finansowanie z instrumentu „Łącząc Europę” (CEF):

Biorąc pod uwagę długoterminowe korzyści wynikające z modernizacji korytarzy, w poniższej tabeli zawarto, oprócz projektów realizowanych w danym państwie, również środki dotyczące odcinków korytarzy poza jego granicami.

Bałtyk – Adriatyk

Gdynia – Katowice	kolej	roboty budowlane
Gdynia, Gdańsk	porty	połączenia między portami, (dalszy) rozwój platform multimodalnych
Warszawa – Katowice	kolej	roboty budowlane
Wrocław – Poznań – Szczecin/ Świnoujście	kolej	roboty budowlane
Świnoujście, Szczecin	port	połączenia między portami
Bielsko-Biała – Żylina (Žilina)	droga	roboty budowlane
Katowice – Ostrawa – Brno – Wiedeń & Katowice – Żylina (Žilina) – Bratysława – Wiedeń	kolej	roboty budowlane, w szczególności odcinki transgraniczne PL-CZ, CZ-AT, PL-SK oraz SK-AT, linia Brno-Přerov; (dalszy) rozwój platform multimodalnych i wzajemnych połączeń kolej-porty lotnicze

Morze Północne – Bałtyk

Tallinn – Ryga – Kowno – Warszawa	kolej	(szczegółowe) prace studyjne dotyczące nowej w pełni operacyjnej linii o szerokości toru według norm UIC; roboty budowlane w zakresie nowej linii, które mają rozpocząć się przed 2020 r.; modernizacja oraz budowa nowej linii na terytorium PL, wzajemne połączenia kolej-porty lotnicze/porty, terminale kolejowo-drogowe, autostrada morska
korytarz Via Baltica	droga	roboty budowlane w zakresie odcinków transgranicznych (EE, LV, LT, PL)
granica BY – Warszawa – Poznań – granica DE	kolej	roboty budowlane w zakresie istniejącej linii, prace studyjne dotyczące kolei dużych prędkości

Inne

Wrocław – Praga	transgraniczne	kolej	prace studyjne
Nowa Sól – Hradec Králové	transgraniczne	droga	roboty budowlane
Kędzierzyn Koźle – Chałupki-granica	transgraniczne	kolej	roboty budowlane
granica UA – Kraków – Katowice – Wrocław – Drezno (Dresden)	pozostała sieć bazowa	kolej	roboty budowlane

Więcej informacji:

http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm
http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t_en.htm
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/index_en.htm