

Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastrukturalnych sieciowych

W kontekście wniosków Komisji dotyczących nowych wieloletnich ram finansowych zaplanowanych na maj 2018 r. podczas pierwszej majowej sesji plenarnej ma się odbyć dyskusja na temat sprawozdania z własnej inicjatywy, w którym oceniono realizację polityki spójności oraz celu tematycznego dotyczącego promowania zrównoważonego transportu i usuwania niedoborów przepustowości w najważniejszych infrastrukturach sieciowych, włącznie z zaleceniami na okres po roku 2020.

Kontekst

Inwestycje w infrastrukturę transportową są jednym z najbardziej widocznych osiągnięć unijnej polityki spójności i mogą w istotny sposób przyczynić się do rozwoju poszczególnych regionów. Inwestycje w transport dokonywane w ramach europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, które są głównym unijnym narzędziem inwestycji wspierających politykę spójności, muszą koncentrować się na celu tematycznym 7 dotyczącym promowania zrównoważonego transportu i usuwania niedoborów przepustowości w najważniejszych infrastrukturach sieciowych, będącym jednym z 11 celów tematycznych określonych w [rozporządzeniu w sprawie wspólnych przepisów](#) z myślą o zapewnieniu skutecznego i ukierunkowanego wykorzystania europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych w latach 2014–2020. Choć transeuropejska sieć transportowa – planowana ogólnounijna multimodalna sieć ułatwiająca przepływ towarów i osób w całej UE – jest jednym z głównych obszarów docelowych takich inwestycji, środki z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych w ramach ww. celu tematycznego mogą być też przeznaczane na lokalną lub regionalną infrastrukturę transportową, np. rozwój niskoemisyjnych systemów transportowych lub promowanie środków służących zmniejszeniu hałasu. Podobnie jak w przypadku innych inwestycji w ramach europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, projekty transportowe finansowane z tych środków muszą obejmować współfinansowanie krajowe.

W latach 2014–2020 w ramach europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych na projekty transportowe przeznaczono budżet w wysokości 70 mld EUR, włącznie z wkładami państw członkowskich, a na ich wdrażanie w ramach [instrumentu „Łącząc Europę”](#) – instrumentu finansowania UE, którego celem jest przyspieszenie rozwoju infrastruktury w sektorze transportu oraz realizacja unijnych projektów transportowych – wyasygnowano łączną kwotę w wysokości 24 mld EUR.

Stanowisko Parlamentu Europejskiego

W dniu 27 marca 2018 r. parlamentarna Komisja Rozwoju Regionalnego (REGI) przyjęła [sprawozdanie](#) z własnej inicjatywy, które ma zostać poddane pod głosowanie podczas pierwszego posiedzenia plenarnego w maju. Podkreślono w nim, że w następnym okresie programowania instrument „Łącząc Europę”, Fundusz Spójności i Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR) powinny pozostać głównymi unijnymi źródłami inwestycji w infrastrukturę transportową w ramach celu tematycznego 7, a ponadto zwrócono uwagę, że powinny one pozostać dostępne i zapewnić obiektywne uwzględnienie wszystkich państw członkowskich. W sprawozdaniu podkreślono, że inwestycje w infrastrukturę transportową, UE powinna nadal obejmować źródła finansowania zarządzane centralnie (instrument „Łącząc Europę”) i wspólnie (Fundusz Spójności, EFRR), a ponadto wezwano do wzmocnienia tych trzech źródeł finansowania w wyważony sposób, podkreślając potrzebę określenia roli źródeł uzupełniających, takich jak Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych. Zwrócono uwagę, że potrzeby infrastrukturalne należy określić

EPRS Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych

przed ustaleniem budżetu, oraz wezwano Komisję do sporządzenia listy kontrolnej kryteriów kwalifikowalności odzwierciedlających potrzeby regionalne, z wykorzystaniem danych [tablicy wyników UE w dziedzinie transportu](#). W sprawozdaniu podkreślono też, że EFRR, Fundusz Spójności i instrument „Łącząc Europę” powinny skupić się w większym stopniu na bardziej zintegrowanych inwestycjach w podstawową infrastrukturę transportową w regionach słabiej rozwiniętych, oraz wezwano do przeznaczenia dodatkowych zasobów na wsparcie z EFRR na rzecz europejskiej współpracy terytorialnej, ze szczególnym uwzględnieniem łączności transgranicznej, w tym na granicach zewnętrznych, jak również likwidacji luk w infrastrukturze transportowej na Bałkanach Zachodnich. W sprawozdaniu wezwano pilnie do włączenia ochrony klimatu do polityki spójności w ramach celu tematycznego 7, stwierdzając, że należy zachować koncentrację tematyczną, aby umożliwić synergii między różnymi źródłami finansowania.

Sprawozdanie z własnej inicjatywy: [2017/2285 \(INI\)](#); Komisja przedmiotowo właściwa: REGI; Sprawozdawca: Andrey Novakov (PPE, Bułgaria).

