



Komisja Rozwoju Regionalnego

2015/2347(INI)

21.4.2016

OPINIA

Komisji Rozwoju Regionalnego

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie usprawnienia połączeń i poprawy dostępności infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej
(2015/2347(INI))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Joachim Zeller

WSKAZÓWKI

Komisja Rozwoju Regionalnego zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako komisji przedmiotowo właściwej, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

1. uważa, że ustanowienie celów tematycznych odegrało pozytywną rolę w zachęcaniu państw członkowskich do skupienia ich polityki inwestycyjnej na rozwoju infrastruktury transportowej; jest zdania, że warunek wstępny dotyczący sporządzenia głównych planów transportu pomógł państwom członkowskim w określeniu priorytetów w inwestycjach transportowych; wzywa Komisję, by na etapie zatwierdzania infrastruktury transportowej, a państwa członkowskie na etapie jej planowania w pełni zapewniły większą zgodność głównych planów transportu i inwestycji EFIS w sektorze transportu z europejską białą księgą w dziedzinie transportu, jeśli chodzi o wyznaczone kluczowe cele; uważa, że odpowiednie służby Komisji powinny ocenić te główne plany i zapewnić działania następcze, zwłaszcza w celu włączenia tych planów do ogólnej strategii zrównoważonej mobilności i ograniczania emisji w sektorze transportu;
2. wzywa państwa członkowskie w Europie Środkowo-Wschodniej, by przy wdrażaniu projektów mających na celu usprawnienie połączeń i poprawę dostępności infrastruktury transportowej w regionie zapewniły koordynację i synergię między istniejącymi europejskimi funduszami strukturalnymi i inwestycyjnymi, instrumentem „Łącząc Europę”, programem „Horyzont 2020”, Europejskim Funduszem na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS) oraz zasobami EBI i EBOR; przypomina, że z Funduszu Spójności przeniesiono 11 305 500 000 EUR do instrumentu „Łącząc Europę” z przeznaczeniem na sektor transportu w państwach członkowskich korzystających ze wsparcia z Funduszu Spójności; podkreśla, że wykorzystanie wszystkich tych łatwo dostępnych funduszy należy przedkładać – zwłaszcza w świetle obecnego wskaźnika wykorzystania – nad wkład inwestycyjny podmiotów trzecich, tam gdzie inwestycje są motywowane w większym stopniu względami politycznymi niż interesami biznesowymi; zachęca do wykorzystania potencjału prywatnych inwestycji europejskich w sektorze kolejowym, które mogą przyczynić się do zwiększenia wskaźnika wykorzystania i do poprawy jakości usług transportowych;
3. wzywa Komisję i państwa członkowskie do bardziej efektywnego wykorzystywania dotacji w powiązaniu z instrumentami finansowymi w przypadku dużych i generujących dochody projektów realizowanych w ramach europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych;
4. wzywa państwa członkowskie z Europy Środkowo-Wschodniej do zapewnienia wysokiego poziomu przejrzystości i ścisłej kontroli wykorzystania tych funduszy oraz do publikowania na jak najwcześniejszym etapie szczegółowych informacji dotyczących przydziału tych funduszy;
5. podkreśla, że europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne mogą być wykorzystywane do tworzenia brakujących połączeń na obszarach granicznych w Europie Środkowo-Wschodniej oraz do doskonalenia istniejącej infrastruktury w celu zapewnienia pełnego dostępu do jednolitego rynku i dalszego wspierania wzrostu gospodarczego; podkreśla w tym kontekście, że transport ma kluczowe znaczenie dla rozwoju regionalnego, dlatego

też wystarczająca i odpowiednio finansowana infrastruktura lokalna to podstawowy i nieodzowny wymóg w dążeniu do spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej; przypomina, że w regionie tym należy nadać priorytet projektom transgranicznym dotyczącym nie tylko korytarzy bazowych sieci transeuropejskich (TEN), ale również brakujących połączeń, by wyeliminować wąskie gardła, a także inwestycjom dotyczącym skuteczniejszego łączenia różnych środków transportu; wzywa w związku z tym do dalszych dążeń o wprowadzenie wspólnych norm w dziedzinie infrastruktury, zwłaszcza w odniesieniu do kolei, aby przyspieszyć osiągnięcie celu, jakim jest skuteczna i ogólnoeuropejska interoperacyjność, a także podkreśla, że należy na większą skalę stosować łączone środki transportu oraz tworzyć wzajemne połączenia między nimi, zwłaszcza połączenia między drogowym i kolejowym transportem towarów;

6. wzywa Komisję i państwa członkowskie do usprawnienia i uproszczenia procedur udzielania zamówień publicznych, do wydania wytycznych dotyczących PPP oraz do zapewnienia odpowiednich ram pomocy państwa, a także do uproszczenia procedur wydawania zezwoleń, by ułatwić realizację projektów transportowych, zwłaszcza transgranicznych;
7. podkreśla konieczność rozwijania korytarzy transportowych północ-południe, np. drogi Via Carpathia, m.in. w celu połączenia Europy Północnej z Południowo-Wschodnią, co zapobiegłoby narastaniu nierówności regionalnych; z zadowoleniem przyjmuje starania Komisji o rozszerzenie korytarzy TEN-T na kraje kandydujące z Bałkanów Zachodnich, co zmniejszy niedobory infrastrukturalne w tych państwach i wyeliminuje wąskie gardła na granicach z państwami członkowskimi, a także inne przeszkody w przyszłym rozszerzaniu strefy Schengen; wzywa Komisję, by uwzględniła ten przynoszący wyniki model również w odniesieniu do państw Partnerstwa Wschodniego; podkreśla w szczególności znaczenie modernizacji i wyposażenia infrastruktury i sieci kolejowej tak, aby pokonać tego typu potencjalne przeszkody z korzyścią dla całej Europy Środkowo-Wschodniej; zauważa, że wszystkie wymienione starania mogą przyczynić się do rozwoju gospodarczego uczestniczących państw przez tworzenie nowych możliwości biznesowych i możliwości zatrudnienia w małych i średnich przedsiębiorstwach, pobudzanie wymiany handlowej oraz wspieranie nauki, badań i innowacyjnych technologii;
8. zachęca regiony i państwa członkowskie do przyjęcia lub dalszego stosowania środków służących przejściu na bardziej przyjazne środowisku rozwiązania transportowe; zachęca do korzystania z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych w projektach mających generować popyt na transport publiczny i bardziej zrównoważone rozwiązania transportowe, np. dzięki uproszczonym transgranicznym systemom biletowym oraz inwestycjom w systemy elektronicznych punktów doładowania;
9. podkreśla potrzebę zwiększenia inwestycji w poprawę jakości kolei, by stała się ona bardziej atrakcyjna zarówno dla pasażerów, jak i dla transportu towarów, oraz by zwiększyć jej wykorzystanie;
10. zauważa, że Europa Środkowo-Wschodnia ma znaczny potencjał rozwojowy, jeśli chodzi o drogi żeglugi śródlądowej oraz porty rzeczne i morskie; jest zdania, że potencjał ten można w pełni wykorzystać tylko przy należyтым poszanowaniu dorobku prawnego Unii w dziedzinie ochrony środowiska, różnorodności biologicznej i wody, a położenie większego nacisku na wykorzystanie portów i kolei może pomóc w osiągnięciu celu,

jakim jest ulepszenie transportu multimodalnego w regionie; podkreśla w związku z tym znaczenie i potrzebę wykorzystania potencjału transportu rzeczno wodnym Ren–Men–Dunaj oraz połączenia sieci kolejowej z korytarzem Morze Północne–Bałtyk, gdyż jest to główna trasa łącząca Europę Wschodnią i Zachodnią, a także połączenia szlaków wodnych na Odrze, Łabie i Dunaju, co może pobudzić wzrost przepustowości transportu i komunikacji w całym regionie na osi Północ-Południe;

11. zauważa, że zwiększenie łączalności i poprawa dostępności infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej to środek do osiągnięcia celów polityki spójności, zwłaszcza pożądanego rozwoju gospodarczego regionów przygranicznych;
12. przypomina Komisji o jej zobowiązaniu zapisanym w białej księdze z 2011 r. dotyczącej transportu do roku 2020, w której przyjęto plan wdrażania obejmujący 40 konkretnych środków służących rozwijaniu konkurencyjnego i zasobooszczędnego europejskiego systemu transportu; przypomina, że za jeden z dalekosiężnych celów uznano przeniesienie 30 % wolumenu transportu drogowego na odległość ponad 300 km na transport kolejowy lub wodny do 2030 r., a ponad 50 % do 2050 r., co znacznie zmniejszyłoby również nasilenie ruchu w Europie Środkowo-Wschodniej;
13. zdecydowanie zaleca, by lepiej wykorzystywać istniejące strategie polityczne i instrumenty współpracy regionalnej, takie jak Europejska współpraca terytorialna, INTERREG, a zwłaszcza europejskie ugrupowania współpracy terytorialnej, aby opracować i zrealizować wspólne projekty mające usprawnić transport transgraniczny między regionami i usunąć wąskie gardła; wzywa państwa członkowskie, by wspierały takie rozwiązania na szczeblu lokalnym i regionalnym, przyspieszyły dobudowanie połączeń sieci kolejowej na obszarach przygranicznych, zapewniły zgodność wykorzystania funduszy UE z ogólnymi celami, w tym z celami dotyczącymi poprawy sektora kolejowego, wzajemnych połączeń i interoperacyjności, a także by włączyły w ten proces zainteresowane strony i inne podmioty lokalne przy zachowaniu przejrzystości; popiera wykorzystanie strategii makroregionalnych, np. strategii dla Dunaju, Morza Bałtyckiego, Adriatyku i Morza Jońskiego oraz regionu alpejskiego, do realizowania transnarodowych projektów infrastrukturalnych i do przygotowania potencjalnych nowych strategii makroregionalnych w Europie Środkowo-Wschodniej, np. strategii dla regionu Karpat;
14. przypomina, że europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne można również wykorzystać do zwiększenia potencjału administracyjnego organów pośredniczących i beneficjentów, bowiem brak takiego potencjału może osłabić wyniki unijnego wsparcia dla inwestycji transportowych w regionie; odnotowuje, że w szczególności inicjatywa wsparcia JASPERS okazała się dotychczas pomocna w tym względzie i że w związku z tym należy ją nie tylko kontynuować, ale także rozważyć wprowadzenie dla niej trwalszych ram instytucjonalnych; podkreśla, że wsparcie techniczne oferowane poprzez Europejskie Centrum Doradztwa Inwestycyjnego powinno pomóc prywatnym projektodawcom w utworzeniu stabilnego kanału prezentowania dojrzałych, dobrze skonstruowanych projektów, pozwalającego korzystać z instrumentów finansowych w perspektywie długoterminowej; przypomina, że europejscy koordynatorzy ds. korytarzy bazowych mają co prawda mandat polityczny, ale nie mają wystarczającego potencjału administracyjnego; wzywa Komisję i państwa członkowskie do podjęcia działań służących usprawnieniu publicznego zarządzania takimi zasobami w celu unikania

zbędnych obciążeń administracyjnych;

15. wzywa Komisję i EBI do lepszej współpracy i koordynacji ich starań o zapewnienie szerszych konsultacji ze wszystkimi zainteresowanymi stronami na temat finansowania infrastruktury transportowej, a także wymiany dobrych praktyk, propagowania instrumentów finansowych i wczesnego rozpoznawania potencjalnych projektów, oraz do regularnego informowania Parlamentu Europejskiego o tych działaniach; podkreśla, że wszelkie działania dotyczące projektów mających na celu usprawnienie łączalności i poprawę dostępności infrastruktury transportowej należy podejmować jak najpilniej;
16. podkreśla, że wszelkie działania w dziedzinie transportu w Europie Środkowo-Wschodniej należy prowadzić, koncentrując się na skuteczności i wynikach oraz poszukiwaniu rentownych rozwiązań uwzględniających potrzebę ochrony środowiska i utrzymania dotychczasowej infrastruktury, ponieważ region ten mógłby skorzystać zwłaszcza na prawidłowej koordynacji wspomnianego wyżej finansowania, m.in. z punktu widzenia ochrony strategicznych interesów UE;
17. podkreśla, że należy rozwijać bardziej regularny i lepiej funkcjonujący system transportu lotniczego, łączący mniejsze, oddalone państwa członkowskie z dużymi, centralnie położonymi ośrodkami miejskimi; zauważa, że obecny system lotów nie działa dobrze, ponieważ połączenia są raczej rzadkie i czasochłonne.

**WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO
W KOMISJI OPINIODAWCZEJ**

Data przyjęcia	19.4.2016
Wynik głosowania końcowego	+: 33 -: 3 0: 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Pascal Arimont, Franc Bogovič, Victor Boștinaru, Mercedes Bresso, Andrea Cozzolino, Rosa D'Amato, Bill Etheridge, Michela Giuffrida, Krzysztof Hetman, Ivan Jakovčič, Constanze Krehl, Sławomir Kłosowski, Andrew Lewer, Louis-Joseph Manscour, Iskra Mihaylova, Jens Nilsson, Andrey Novakov, Konstantinos Papadakis, Mirosław Piotrowski, Stanislav Polčák, Julia Reid, Monika Smolková, Ruža Tomašić, Ramón Luis Valcárcel Siso, Monika Vana, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij, Derek Vaughan, Kerstin Westphal
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Daniel Buda, Salvatore Cicu, Viorica Dăncilă, Andor Deli, Ivana Maletić, Maurice Ponga, Davor Škrlec