

# PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

---

*Komisja Transportu i Turystyki*

**2004/2209(INI)**

9.2.2005

## **OPINIA**

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Tymczasowej do spraw wyzwań politycznych i środków budżetowych w rozszerzonej Unii w latach 2007-2013

w sprawie wyzwań politycznych i środków budżetowych w rozszerzonej Unii w latach 2007-2013  
(2004/2209(INI))

Sprawozdawca: Etelka Barsi Pataky

PA\_NonLeg

## WSKAZÓWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Tymczasowej do spraw wyzwań politycznych i środków budżetowych w rozszerzonej Unii w latach 2007-2013, właściwej dla tej sprawy, o uwzględnienie w projekcie rezolucji następujących wskazówek:

1. Utrzymuje, że transeuropejskie sieci transportowe (TEN-T), programy Galileo i Marco Polo, a także Program Badań i Rozwoju Transportu są najważniejszymi elementami dla:
  - realizacji celów określonych w kontekście Agendy Lizbońskiej;
  - wprowadzenia jednolitego rynku i jego sprawnego funkcjonowania w rozszerzonej Unii Europejskiej;
  - wzmocnienia spójności gospodarczej i społecznej poprzez zapewnienie jednorodnej, zintegrowanej sieci transportowej, w szczególności poprzez włączenie sieci nowych Państw Członkowskich oraz poprawienie połączeń z regionami peryferyjnymi i wyspami;
  - włączenia uregulowań z zakresu ochrony środowiska i rozwoju zrównoważonego w ramy sektora transportowego, zgodnie z art. 6 Traktatu;
  - osiągnięcia celów wyznaczonych w Goeteborgu, zwłaszcza zrównoważonego wzrostu, ochrony środowiska naturalnego i spodziewanego wzrostu gospodarczego związanego ze wzrostem ilości transportowanych towarów;
  - zwiększenia bezpieczeństwa transportu;
  - zapewnienia usług transportu publicznego.
2. Zauważa w tym kontekście, iż wydatki Unii Europejskiej na wspomniane programy zapewniają swoistą wartość dodaną, jako że stanowią one katalizator dla finansowania prywatnego i ze strony Państw Członkowskich na rzecz niektórych projektów związanych z infrastrukturą transportową; uważa wczesne zdefiniowanie (ewentualnie w roku 2005) oraz długoterminowe unijne zobowiązania finansowe za niezbędne dla wezwania Państw Członkowskich, w związku z ich zobowiązaniem do współfinansowania, i ewentualnych prywatnych partnerów finansowych do zaangażowania w sektorze Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (PPP) w pomoc z zakresu wdrażania projektów TEN-T.
3. Zwraca w szczególności uwagę na konieczność zrealizowania wszystkich 30 priorytetowych projektów z zakresu TEN-T, stanowiących niepodzielną część jednej sieci; ponownie podkreśla wagę istnienia zintegrowanej sieci transportowej w zjednoczonej Europie; podkreśla, iż inwestycje z zakresu TEN-T są niezbędne w celu zapewnienia w pełni pozytywnych rezultatów ostatniego rozszerzenia oraz gotowości do dalszych rozszerzeń; wnosi o podjęcie na poziomie unijnym działań mających na celu zapewnienie, iż Komisja nie przyzna żadnego wspólnotowego dofinansowania aż do chwili podpisania przez Państwa Członkowskie zaangażowane w poszczególne fazy konkretnych projektów z zakresu TEN-T międzynarodowych traktatów niezbędnych do zdefiniowania i realizacji odnośnych działów związanych ze współpracą transgraniczną.
4. Podkreśla, iż w przyszłości nad wyraz konieczne okaże się zwrócenie większej uwagi na aspekty monitorowania i oceny wyników działań związanych z polityką transportową, a w szczególności z nowymi agencjami; wzywa ponadto do pilniejszych działań nakierowanych na wypracowanie innowacyjnych sposobów przyciągnięcia kapitału prywatnego.

5. Zwraca uwagę, że zostały obecnie spełnione dwa niezbędne warunki dla projektu Galileo: interoperacyjność i struktura zarządzania, umożliwiająca przejście do fazy rozmieszczenia i eksploatacji projektu; zwraca uwagę, że polityka instalowania globalnej infrastruktury dla nawigacji radiowej i nawigacji satelitarnej musi być obecnie realizowana zgodnie z planem.
6. Wyraża życzenie, aby Unia Europejska podjęła działania związane z konsekwencjami „deficytu realizacji” znaczących projektów priorytetowych związanych z TEN-T w formie określonej w decyzji nr 1692/96/WE<sup>1</sup>, z ostatnimi zmianami wprowadzonymi decyzją nr 884/2004/WE<sup>2</sup>; przypomina, że Komisja jest zdania, iż realizacja samych tylko znaczących projektów priorytetowych stanowi wydatek rządu 220 miliardów euro (do roku 2020), podczas gdy realizacja całości zobowiązań z zakresu infrastruktury wynikających z obu wspomnianych decyzji pociąga za sobą kwotę 600 miliardów euro (do roku 2020).
7. Zauważa, że program Marco Polo I okazał się sukcesem; zwraca uwagę, że zapewnienie dodatkowych środków na program Marco Polo II jest logiczną konsekwencją tego faktu.
8. Z niepokojem stwierdza, że łączna kwota w wysokości 20,35 mld EUR dopuszczalna dla TEN-T zakłada średni wkład UE na poziomie zaledwie 14,5% dla jednego projektu. Nadmienia, że zgodnie z projektami Komisji udział UE w ogólnych kosztach niektórych takich projektów może wynosić do 15%, 30% lub nawet 50%, z tym że w celu osiągnięcia takiego poziomu finansowania należy udostępnić większe fundusze UE; ponownie stwierdza, że istnieje bardzo niewielkie prawdopodobieństwo zaangażowania kapitału prywatnego, ponieważ 80% najważniejszych projektów, których wykonanie ma trwać do 2020 r., dotyczy niedrogowych form transportu i wymaga długoterminowych inwestycji; w związku z powyższym wzywa do uznania sumy proponowanej dla TEN-T za kwotę minimalną, która w chwili ewentualnego ustalenia nowej perspektywy finansowej może podlegać zmianie polegającej wyłącznie na podwyższeniu tej kwoty.
9. Zwraca uwagę na nowe potrzeby z zakresu priorytetowych inwestycji w infrastrukturę transportową mogące zaistnieć do roku 2013 w związku z prawdopodobnym poszerzeniem Unii o co najmniej trzy nowe państwa (Bułgaria, Rumunia, Chorwacja); przypomina ponadto, iż Unia Europejska podjęła z krajami sąsiadującymi dialog z zakresu infrastruktury transportowej, a także utworzyła w tymże celu grupę roboczą, której wnioski jak dotąd nie są jeszcze znane.
10. Podkreśla, iż projekty priorytetowe z zakresu TEN-T są projektami rozumianymi w kategoriach interesu wspólnego, a zatem ich realizacja nie może być uzależniona wyłącznie od zdolności współfinansowania poszczególnych Państw Członkowskich; nawiązując do propozycji zawartych w Zielonej Księdze o Partnerstwach Publiczno-Prywatnych, wzywa Komisję do opracowania konkretnych projektów dotyczących sposobów wzmocnienia współfinansowania przez Państwa Członkowskie i podmioty prywatne w celu uzupełnienia niskiego wkładu UE; wzywa do szybkiego przyjęcia dyrektywy w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury

---

<sup>1</sup> Decyzja nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 228, 9.9.1996, str. 1)

<sup>2</sup> Decyzja nr 884/2004/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. (Dz.U. L 167, 30.4.2004, str. 1)

przez pojazdy ciężarowe (dyrektywa dotycząca tzw. eurowiniet) w celu ułatwienia zaangażowania się podmiotów prywatnych w finansowanie TEN-T.

11. Zgodnie z zaleceniem Grupy Van Mierta, wzywa do powołania grupy wysokiego szczebla, której zadaniem byłoby monitorowanie realizacji projektów związanych z TEN-T i dokonanie weryfikacji listy priorytetowych projektów pod względem postępu ich realizacji i dostępności finansowania; wyraża przekonanie, iż projekty z elementami transgranicznymi powinny być traktowane priorytetowo; ponownie wskazuje na konieczność dalszego rozwoju wszystkich 30 projektów, a co za tym idzie wzywa Komisję do mianowania koordynatorów wspólnotowych, których zadaniem byłoby rozwiązywanie spraw związanych z możliwymi opóźnieniami.
12. Powołuje się na znaczenie Funduszu Spójności i Funduszy Strukturalnych dla realizacji projektów związanych z TEN-T, a także innych projektów związanych z infrastrukturą w krajach i regionach o niedostatecznie rozwiniętej infrastrukturze transportowej; podkreśla ograniczenie finansowania z tych instrumentów wynikające z faktu, że nie wszystkie kraje lub regiony są uprawnione do korzystania z pomocy oraz z czteroprocentowego pułapu; wzywa zatem do wykluczenia możliwości finansowania priorytetowych projektów z funduszy przeznaczonych na TEN-T w przypadku określenia pułapu na poziomie 4%.
13. Podkreśla strategiczne znaczenie sieci transportowych dla stosunków UE, związanych z rozwojem jej polityki sąsiedztwa, z krajami kandydującymi i zamierzającymi kandydować do członkostwa; zauważa, że w tym oraz innych obszarach, połączenie sieci transportowych podtrzymuje rozwój handlu i inwestycji, przez co wspiera równowagę i stabilność, jak również spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną; wzywa do odpowiedniego finansowania rozwoju wewnętrznych połączeń transportowych i wspólnej infrastruktury wraz z tymi krajami.
14. Podkreśla znaczenie zwiększenia budżetu programu Marco Polo w celu redukcji poziomu zatorów drogowych nadszarpujących produktywność gospodarki UE; wskazuje na wagę programów prorynkowych w zachęcaniu przemysłu, w tym również małych i średnich przedsiębiorstw, do inwestowania w wielotorową logistykę przewozów związaną z zarządzaniem łańcuchami dostaw; w nawiązaniu do celów przewidzianych w Białej Księdze w sprawie Polityki Transportowej 2010 przypomina o pilnej potrzebie odbudowania równowagi pomiędzy systemami transportu i/lub unikania przewozów w celu osiągnięcia celów zrównoważonej polityki transportowej.
15. Ponownie podkreśla istotną rolę nowych agencji ds. transportu lotniczego, morskiego i kolejowego w koordynowaniu administracji i skutecznym wdrażaniu prawa i polityki UE; w szczególności zwraca uwagę na odpowiedzialność tychże agencji za bezpieczeństwo transportu oraz na ich wkład w ochronę środowiska; z tego też względu domaga się przeznaczenia dla nich odpowiednich funduszy w pozycji 5 perspektywy finansowej, pozwalających na pełne wykonanie przez te agencje stosownych obowiązków zgodnie z ostatnio ustanowionymi przepisami prawa.
16. Nalega, aby programom Galileo i Marco Polo zagwarantowano odpowiednie finansowanie i w odpowiednim czasie, biorąc pod uwagę ich strategiczne znaczenie, efektywność oraz wartość dodaną, korzyści jakie przynoszą tak ważnym sektorom gospodarki jak rolnictwo, rybołówstwo, ochrona środowiska, stosunki zewnętrzne i

rozwój, a również z uwagi na ich podstawowe znaczenie dla celów polityki transportowej, takich jak bezpieczeństwo, współdziałanie i wymiennosc, zastosowanie nowych technologii, poprawa logistyki i przejście do bardziej ekologicznych metod transportu; wzywa do utworzenia specjalnej linii budżetowej z przypisaną kwotą w wysokości co najmniej 1 mld euro na rzecz finansowania fazy rozmieszczenia i eksploatacji programu Galileo, z warunkami finansowania określonymi w przygotowywanym rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (COD/2004/0156).

17. Popiera znaczny wzrost finansowania na rzecz badań i rozwoju, a także podkreśla wagę prac badawczych z zakresu przewozów transportowych nakierowanych na osiągnięcie znacniejszego rozwoju trwałego i bezpieczeństwa oraz większej interoperacyjności i intermodalności w dziedzinie transportu.
18. Powołuje się na znaczenie turystyki dla gospodarki europejskiej, europejskiego dziedzictwa naturalnego i kulturowego oraz dla tych państw i regionów, których rozwój gospodarczy i społeczny opiera się na turystyce; podkreśla jak istotne jest, że włączono turystykę do tekstu Konstytucji europejskiej, co sprawia, że dysponujemy obecnie podstawą prawną, dzięki której Unia posiada kompetencje, aby prowadzić działania wspierające, koordynujące i uzupełniające w dziedzinie turystyki; ponownie wyraża zaniepokojenie brakiem linii budżetowej przeznaczonej na pomoc w rozwoju turystyki oraz domaga się zapewnienia w ramach perspektywy finansowej, przy określaniu planów na przyszłość, odpowiedniego poziomu wsparcia UE na rzecz turystyki, dzięki ustanowieniu linii budżetowej przeznaczonej na wspieranie zrównoważonego rozwoju gospodarczego oraz ochrony dziedzictwa naturalnego i kulturowego przez i na rzecz turystyki, przy wsparciu w odpowiednich przypadkach z funduszy strukturalnych i innych; wyraża przekonanie, iż Cel 2 (regiony) mógłby być razem z Celem 1 (regiony) kwalifikowalny do objęcia wspomnianymi funduszami; nalega, aby projekty związane z rozwojem turystyki były, od chwili jego utworzenia, kwalifikowalne do objęcia finansowaniem w ramach Funduszu Dostosowań na rzecz Wzrostu.
19. Utrzymuje, że nowa struktura perspektywy finansowej składająca się z jedynie pięciu pozycji zapewnia niezbędną elastyczność oraz pozostawia wystarczające pole manewru w nieprzewidzianych przypadkach; dlatego też zwraca uwagę na projekt Komisji dotyczący nowego instrumentu elastycznej realokacji środków oraz utworzenia Funduszu Dostosowań na rzecz Wzrostu; ponieważ projekty związane z TEN-T są długoterminowymi inwestycjami infrastrukturalnymi, w których stabilność jest kwestią zasadniczą, domaga się, w przypadku przeniesienia funduszy przeznaczonych na projekty transportowe do tych instrumentów, traktowania ich w sposób odrębny i wykorzystania wyłącznie na finansowanie projektów transportowych, w przeciwnym przypadku realizacja projektów niezbędnych do podniesienia konkurencyjności Europy zostałaby zagrożona.
20. Wyraża przekonanie, że rezygnacja ze zobowiązań w ramach N+2 winna zostać poddana rewizji w ramach instrumentu finansowego TEN, a także iż winna zostać rozpatrzona możliwość wprowadzenia N+3, którego zasięg powinien jednak zostać ściśle ograniczony do ponadnarodowych elementów projektów TEN-T.

## PROCEDURA

<b>Tytuł</b>	Wyzwania polityczne i środki budżetowe w rozszerzonej Unii w latach 2007-2013.
<b>Numer procedury</b>	2004/2209(INI)
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b>	FINP
<b>Komisja opiniodawcza</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 15.9.2004
<b>Ścisła współpraca</b>	
<b>Sprawozdawca</b> Data powołania	Etelka Barsi Pataky 18.10.2004
<b>Rozpatrzenie w Komisji</b>	24.11.2004 1.2.2005
<b>Data zatwierdzenia</b>	2.2.2005
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	za: 32 przeciw: 9 wstrzymujących się: 4
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Margrete Auken, Etelka Barsi Pataky, Philip Bradbourn, Sylwester Chruszcz, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Fernand Le Rachinel, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Erik Meijer, Ashley Mote, Michael Henry Nattrass, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi
<b>Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego</b>	Johannes Blokland, Zita Gurmai, Anne Elisabet Jensen, Francesco Musotto
<b>Zastępcy (art. 178 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego</b>	Garrelt Duin