

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie koordynacji gwarancji, jakie są wymagane w Państwach Członkowskich od spółek w rozumieniu art. 48 akapit drugi Traktatu, w celu uzyskania ich równoważności, dla zapewnienia ochrony interesów zarówno współników jak i osób trzecich (wersja skodyfikowana)

COM(2008) 39 wersja ostateczna — 2008/0022 (COD)

(2008/C 204/07)

Dnia 14 lutego 2008 r. Rada Unii Europejskiej, działając na podstawie art. 95. Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie koordynacji gwarancji, jakie są wymagane w Państwach Członkowskich od spółek w rozumieniu art. 48 akapit drugi Traktatu, w celu uzyskania ich równoważności, dla zapewnienia ochrony interesów zarówno współników jak i osób trzecich (wersja skodyfikowana)

Uznawszy, że treść wniosku jest w zupełności zadowalająca i nie wymaga żadnego komentarza ze strony EKES-u, na 443. sesji plenarnej w dniach 12–13 lutego 2008 r. (posiedzenie z dnia 12 marca) Komitet 125 głosami — 6 osób wstrzymało się od głosu — postanowił wydać pozytywną opinię na temat proponowanego tekstu.

Bruksela, 12 marca 2008 r.

Przewodniczący

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Dimitris DIMITRIADIS

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji: „Sieci transeuropejskie: W kierunku podejścia zintegrowanego”

COM(2007) 135 wersja ostateczna

(2008/C 204/08)

Dnia 21 marca 2007 r. Komisja Europejska, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

komunikatu Komisji: „Sieci transeuropejskie: W kierunku podejścia zintegrowanego”

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 19 lutego 2008 r. Sprawozdawcą był Marian KRZAKLEWSKI.

Na 443. sesji plenarnej w dniach 12-13 marca 2008 r. (posiedzenie z dnia 13 marca 2008 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 64 głosami — 1 osoba wstrzymała się od głosu — przyjęła następującą opinię.

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) stwierdza, że zintegrowane podejście do sieci transeuropejskich (TEN) jest jedną z metod prowadzących do celu, jakim jest zrównoważony rozwój Unii Europejskiej.

1.2 EKES jest przekonany, że zastosowanie zintegrowanego podejścia do sieci transeuropejskich powinno przyspieszyć realizację zaplanowanej struktury TEN i zmniejszyć koszty budowy

sieci transeuropejskich w porównaniu z nakładami, które należałoby ponieść, gdyby nie uwzględniono efektu możliwych synergii pomiędzy różnego rodzaju sieciami.

1.2.1 W związku z tym Komitet zwraca się do Komisji Europejskiej (KE) o przedstawienie propozycji rozszerzenie zakresu

wsparcia finansowego dla podejść zintegrowanych w postaci „funduszu na podejścia zintegrowane”, dotyczącego TEN (w ujęciu kompleksowym, tzn. łącznie z odgałęzieniami sieci) przed zbliżającym się przeglądem śródkokresowym.

1.3 Poddając analizie warunki, w jakich można skutecznie realizować podejście zintegrowane do sieci transeuropejskich w ich kompleksowym wymiarze, EKES uważa, że skuteczna realizacja efektu synergicznego jest możliwa wtedy, gdy zachodzi proces konwergencji sektorów⁽¹⁾. Równie istotnym, w opinii Komitetu, warunkiem osiągnięcia większej skuteczności podejścia zintegrowanego jest jak najszybsze doprowadzenie do osiągnięcia podstawowej struktury danego rodzaju sieci.

1.4 Odnosząc się bezpośrednio do treści komunikatu Komisji, EKES wnosi o jego rozszerzenie o analizę wpływu, jaki późniejsze przystąpienie do UE dwunastu nowych krajów członkowskich może wywrzeć na możliwość i zakres stosowania w tych państwach podejścia zintegrowanego.

1.5 Komitet stwierdza, że zintegrowane podejście do sieci transeuropejskich ma szczególne znaczenie w odniesieniu do następujących kwestii:

- ograniczania szkód powstających w środowisku w trakcie budowy sieci i eksploatacji sieci,
- zmniejszania ilości problemów spornych i uzyskania ich łagodniejszego przebiegu w sytuacjach konfliktu interesów pojawiających się podczas budowy i eksploatacji sieci.

1.6 EKES uważa, że szczególne znaczenie dla osiągnięcia optymalnych efektów podejścia zintegrowanego do TEN mają badania naukowe, zarówno jako inicjatywy ogólnoeuropejskie, jak i krajowe. Komitet stwierdza, że aktualnie badania te cechuje rozproszenie tematyczne i sektorowe, dlatego apeluje do Komisji i Rady o zaplanowanie i uruchomienie w całym obszarze europejskich badań naukowych programów i implementacji dotyczących synergii wszelkiego rodzaju sieci tworzących kompleksową strukturę TEN.

1.7 Mając na uwadze istnienie w części krajów UE szkieletowych sieci światłowodowych zbudowanych do celów technologicznych innych infrastruktur krajowych (takich jak sieci elektroenergetyczne czy kolejowe), EKES jest przekonany, że w ramach realizacji zintegrowanego podejścia należy w większym stopniu wykorzystywać te sieci światłowodowe do celów komercyjnych (usługi telekomunikacyjne, przesyłanie danych itp.).

1.7.1 Równocześnie Komitet uważa, że w związku z intensywnym rozwojem infrastruktury lokalnej (gminnej) w wielu krajach UE należy, mając na uwadze podejście zintegrowane, wykorzystać budowę tych nowych infrastruktur do intensyfikacji rozwoju dostępowych sieci światłowodowych i do budowy inteligentnych infrastruktur⁽²⁾ gminnych. Częścią składową inteligentnej infrastruktury gminnej powinna być zintegrowana mapa GIS⁽³⁾. W ten sposób realizowane jest zintegrowane podejście do gminnej infrastruktury sieciowej poprzez system informacyjny (Inteligentny System Zarządzania Infrastrukturą — ISZI).

⁽¹⁾ Konwergencja organizacyjna sektorów, obejmująca przedsiębiorstwa.

⁽²⁾ Inteligentna infrastruktura zawiera dołączone lub wbudowane komponenty, które są w stanie gromadzić i przysyłać informacje na temat stanu infrastruktury do komputera centralnego, a w niektórych przypadkach również odbierać od komputera instrukcje powodujące uruchomienie urządzeń kontrolnych (*U of T Civil Engineering, ostatnia aktualizacja: 9 listopada 2001 r.*).

⁽³⁾ Zob. Uwagi szczegółowe, punkt 4.2.3.

1.8 Komitet proponuje, aby Komisja w swoich planach dotyczących podejścia zintegrowanego do sieci transeuropejskich uwzględniła zintegrowane technologie odnawialno-gazowe i energetyczno-ekologiczne. Dzięki tym technologiom, zbliżającym wytwarzanie energii elektrycznej do odbiorcy końcowego, można obniżyć emisję CO₂.

1.8.1 W ramach tego podejścia należy dążyć do realizacji efektów: synergicznego, koordynacyjnego i oszczędnościowego, możliwych do osiągnięcia w procesie rozwoju biotechnologii i gazowych technologii energetycznych.

1.9 Analizując kwestię możliwych synergii w odniesieniu do transeuropejskich sieci energetycznych na tle sytuacji w krajach nadbałtyckich będących nowymi członkami UE, EKES uważa, że w ramach podejścia zintegrowanego należy podjąć jeden z możliwych do szybkiej realizacji kroków i doprowadzić do zintegrowania systemów krajów nadbałtyckich z systemami UE poprzez most energetyczny. Realizując to przedsięwzięcie, nie można dopuścić jednak do *stranded cost*⁽⁴⁾ w obszarze sieci przesyłowych w dalszej perspektywie (2020 r.).

2. Wstęp

2.1 Rozwój, połączenie, lepsza integracja i lepsza koordynacja europejskiej infrastruktury energetycznej, transportowej i telekomunikacyjnej to ambitne cele, o których mowa w traktacie⁽⁵⁾ oraz wywodzących się ze strategii lizbońskiej wytycznych dotyczących wzrostu gospodarczego i zatrudnienia⁽⁶⁾.

2.2 W artykułach 154–156 traktatu oraz w wytycznych dotyczących wzrostu gospodarczego i zatrudnienia określone zostały cele odnoszące się do rozwoju, łączenia, lepszej integracji i koordynacji europejskiej infrastruktury energetycznej, transportowej i telekomunikacyjnej.

2.3 Na podstawie tych zapisów w traktacie i we wspomnianych wytycznych sformułowana została idea transeuropejskich sieci transportowych, energetycznych i telekomunikacyjnych, które są jak układ krwionośny dla unijnej gospodarki.

2.4 W celu uzyskania jak najlepszych efektów funkcjonowania sieci transeuropejskich, szczególnie w odniesieniu do kryterium wzmocnienia konkurencyjności Unii Europejskiej, Komisja Europejska w lipcu 2005 r. postawiła przed specjalnie powołaną w tym celu grupą pilotażową zadanie polegające na określeniu wspólnego podejścia zmierzającego do poprawy koordynacji rozmaitych działań wspólnotowych mających na celu wspieranie realizacji transeuropejskich sieci transportowych, energetycznych i telekomunikacyjnych.

2.4.1 W szczególności grupa pilotażowa zajęła się następującymi kwestiami:

- synergią pomiędzy sieciami europejskimi;
- poszanowaniem środowiska naturalnego w kontekście sieci transeuropejskich;

⁽⁴⁾ Koszty osierocone (ang. *stranded costs*) — koszty inwestycji i zobowiązań poniesione wyłącznie w przeszłości (koszty historyczne), które nie zostały jeszcze odzyskane przez inwestorów ze sprzedaży energii elektrycznej i innych usług i nie będą możliwe do odzyskania na rynku konkurencyjnym. Graniczną datą ich poniesienia jest z reguły data wprowadzenia czy też uwolnienia rynku energii.

⁽⁵⁾ Artykuły 154, 155 i 156 traktatu.

⁽⁶⁾ Wytyczne nr 9, 10, 11 i 16 dotyczące wzrostu gospodarczego i zatrudnienia na lata 2005–2008.

- wykorzystaniem nowych technologii w transeuropejskiej sieci transportowej;
- finansowaniem sieci transeuropejskich, a w ramach tego zagadnienia:
 - łączeniem funduszy,
 - finansowaniem głównych projektów priorytetowych,
 - zastosowaniem partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP) w finansowaniu sieci transeuropejskich.

2.5 Przedmiotem przedstawionej poniżej opinii EKES-u jest powstały w efekcie działania grupy pilotażowej komunikat Komisji „Sieci transeuropejskie: W kierunku podejścia zintegrowanego”, COM(2007) 135 wersja ostateczna.

3. Uwagi ogólne

Stan aktualny dotyczący realizacji sieci transeuropejskich

3.1 Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T)

3.1.1 Po ostatnim rozszerzeniu UE w 2007 r. TEN-T obejmuje od tej pory 30 priorytetowych projektów, które powinny zostać zrealizowane do 2020 r. Ponadto Komisja niedawno podkreśliła konieczność rozszerzenia transeuropejskich sieci transportowych na kraje sąsiadujące (⁷).

3.1.2 W stosunku do pierwotnych planów nastąpiło opóźnienie w realizacji głównych projektów. Mimo że niektóre z tych projektów zostały ukończone lub są aktualnie na ukończeniu (⁸), tempo budowy uznanych za priorytetowe tras transportowych jest nadal zbyt wolne. Opinia z inicjatywy własnej EKES-u (⁹) charakteryzuje szczegółowo przyczyny takiego stanu rzeczy.

3.1.3 Wśród tych 30 projektów priorytetowych 18 dotyczy kolei, a 2 — żeglugi śródlądowej i morskiej. Tak więc zdecydowane pierwszeństwo otrzymały środki transportu najbardziej przyjazne dla środowiska. Mapy zamieszczone w opracowaniu przygotowanym przez Ecorys dla KE (¹⁰) pokazują stan zaawansowania 30 projektów priorytetowych w chwili obecnej i na koniec okresu wieloletnich ram finansowych w 2013 r. Analiza map pokazuje, jak bardzo sieć jest jeszcze niekompletna.

3.1.4 Komunikat Komisji, będący przedmiotem niniejszej opinii, dokonuje bilansu środków finansowych przeznaczonych na realizację TEN-T w okresie finansowania 2000–2006 oraz przedstawia mechanizmy finansowe w trakcie wieloletnich ram finansowych 2007–2013. Na rozwój transeuropejskich sieci transportowych w tym okresie finansowym przyznano bezpośrednio z budżetu UE kwotę 8,013 miliardów euro.

3.1.5 Nadal głównymi źródłami wspólnotowego współfinansowania projektów transeuropejskiej sieci transportowej w okresie programowania 2007–2013 będą EFRR i Fundusz Spójności. Ogólnie wkład wspólnotowy w realizację transeuropejskiej

sieci transportowej powinien koncentrować się na odcinkach transgranicznych i wąskich gardłach.

3.1.6 Europejski Bank Inwestycyjny będzie nadal finansować infrastrukturę transportową poprzez pożyczki oraz za pomocą instrumentu specjalnej gwarancji w wysokości 500 mln euro pochodzących ze środków własnych EIB i 500 mln euro pochodzących z budżetu transeuropejskiej sieci transportowej (6,25 % całej puli środków).

3.2 Transeuropejska sieć energetyczna (TEN-E)

3.2.1 W styczniu 2007 r. Komisja w Planie priorytetowych połączeń międzysieciowych oceniła zaawansowanie projektów leżących w interesie Europy. W przypadku energii elektrycznej jedynie 12 z 32 projektów jest realizowanych zgodnie z planem, a zaledwie 5 zostało praktycznie zakończonych (¹¹).

3.2.2 W odniesieniu do gazu sytuacja wygląda lepiej: 7 z 10 projektów powinno być oddanych do użytkowania w latach 2010–2013, ale z drugiej strony opóźnia się realizacja 29 terminali LNG (¹²) i magazynów gazu: zrezygnowano z 9, a w wypadku 5 wstrzymano prace.

3.2.2.1 Jako główną przyczynę opóźnień i niedociągnięć Komisja wymieniła złożoność planowania i procedur uzyskiwania zezwoleń. Inne to m.in. sprzeciw opinii społecznej, niedostateczne źródła finansowania, ukształtowana struktura zintegrowanych pionowo przedsiębiorstw energetycznych.

3.2.3 UE będzie musiała zainwestować co najmniej 30 mld euro w infrastrukturę przed rokiem 2013 (6 mld w sieci elektroenergetycznej, 19 mld w gazociągi i 5 mld w terminale ciekłego gazu ziemnego — LNG), jeśli zaprezentowane priorytety mają zostać w pełni zrealizowane. Inwestycje są niezbędne nie tylko w zakresie połączeń transgranicznych, ale również w obszarze wytwarzania energii.

3.2.4 Wsparcie finansowe, które może być udzielane jedynie w szczególnych i ściśle uzasadnionych przypadkach, jest realizowane dla inwestycji TEN-E ze środków budżetowych Unii Europejskiej — jest to linia budżetowa przeznaczona wyłącznie na finansowanie sieci transeuropejskich — lub z funduszy spójności i strukturalnych (fundusze stanowią ponad jedną trzecią budżetu i są przeznaczone na finansowanie rozwoju regionalnego m.in. w zakresie sieci energetycznych).

3.2.5 Finansowanie etapu związanego z realizacją inwestycji wspierane jest poprzez wykorzystanie innych instrumentów finansowych (funduszy, kredytów). Europejski Bank Inwestycyjny jest głównym źródłem finansowania sieci transeuropejskich. W okresie od 1993 r. do końca 2005 r. łączna suma wynikająca z umów kredytowych przeznaczonych na finansowanie wszystkich sieci transeuropejskich wynosiła 69,3 mld euro, z czego 9,1 mld euro przeznaczono na sieci energetyczne.

(⁷) COM(2007) 32 z 31.1.2007

(⁸) Stałe połączenie pomiędzy Danią a Szwecją, ukończone w 2000 r.; port lotniczy Malpensa, ukończony w 2001 r.; linia kolejowa Betuwe łącząca Rotterdam z granicą niemiecką, ukończona w 2007 r.; projekt PBKAL — pociągi dużych prędkości na trasie Paryż — Bruksela/Bruksela — Kolonia — Amsterdam — Londyn, ukończony w 2007 r.

(⁹) Dz.U. C 157 z 28.6.2005, s. 130

(¹⁰) *Synergies between Trans-European Networks, Evaluations of potential areas for synergetic impacts*, Ecorys, sierpień 2006.

(¹¹) Aleksandra Gawlikowska-Fryk, *Transeuropejskie sieci energetyczne*, 2007

(¹²) LNG (ang. *Liquid Natural Gas*) — płynny gaz ziemny.

3.3 Transeuropejskie sieci telekomunikacyjne

3.3.1 Spośród wszystkich sieci wchodzących w skład TEN budowa infrastruktury sieci telekomunikacyjnych (eTEN) jest najbardziej zaawansowana. Stopniowe otwieranie się usług telekomunikacyjnych na konkurencję od 1988 r. miało poważne skutki. Wzrost konkurencji pobudził inwestycje, innowacje, pojawienie się nowych usług i spowodował znaczny spadek cen dla konsumentów.

3.3.2 Obecnie inwestycje skupiają się na modernizacji istniejących sieci w celu przejścia do następnej generacji, na rozpowszechnianiu telefonii komórkowej trzeciej generacji i innych usług łączności bezprzewodowej oraz na wyposażaniu obszarów wiejskich UE w łącza szerokopasmowe.

3.3.2.1 Inwestycje mogą obejmować instalację sieci światłowodowych, w przypadku których koszty prac w zakresie inżynierii lądowej i okablowania wewnątrz budynków stanowią 70 % kosztów związanych z rozbudową sieci. Budowa linii kolejowych, dróg lub rurociągów może ułatwić rozwój tych sieci w obszarach pod tym względem zaniedbanych.

3.3.3 Istotnym problemem związanym z europejską siecią telekomunikacyjną jest niwelowanie różnic w dostępie do łącza szerokopasmowych. Pod tym względem występują różnice między obszarami miejskimi i wiejskimi, a w takiej sytuacji państwa członkowskie zmuszone są do podjęcia konkretnych działań oraz zdefiniowania celów dotyczących zniwelowania tych różnic do 2010 r.

3.3.4 W celu spójnego planowania i uzupełnienia pokrycia siecią szerokopasmową niezbędna jest lepsza koordynacja i integrowanie różnych źródeł finansowania (fundusze strukturalne, fundusz rozwoju obszarów wiejskich, fundusze w ramach TEN i finansowanie krajowe).

Obszary zintegrowanego podejścia dla sieci transeuropejskich

3.4 Synergie pomiędzy sieciami europejskimi

3.4.1 Pierwszy przykład synergii w TEN to łączenie sieci kolejowej i drogowej⁽¹³⁾. Korzyści płynące z tej formy łączenia przedstawiono w komunikat Komisji „Wydłużenie głównych transeuropejskich osi transportowych do krajów sąsiadujących. Wytyczne w zakresie transportu w Europie oraz regionach sąsiadujących”⁽¹⁴⁾. Najważniejsze z nich to: lepsze wykorzystanie powierzchni, wspólnie realizowane prace budowlane, mniejszy wpływ na walory estetyczne i fragmentację krajobrazu, działania w zakresie ograniczenia wpływu wspólnej infrastruktury (ochrona przed hałasem, przejścia dla małej i dużej zwierzyny). Także w odniesieniu do takiego łączenia infrastruktury mają miejsce realne możliwości ograniczania kosztów i negatywnego wpływu na środowisko.

3.4.2 Jeśli chodzi o rozwijanie innych połączeń sieci, takich jak przeprowadzanie linii wysokiego napięcia w tunelu kolejowym, umieszczanie kabli telekomunikacyjnych przy linii kolejowej, w szczególności kabli światłowodowych, zostały przeprowadzone badania⁽¹⁵⁾ dotyczące takich możliwości. Przeanalizowano możliwości techniczne, wpływ projektów na koszty oraz

złożoność procedur. Wyniknęły z tego następujące wnioski, które przedstawiono poniżej.

3.4.2.1 Poza łączeniem gazociągów z inną infrastrukturą — co wydaje się trudne do zrealizowania pod względem technicznym, z uwagi na szerszy zakres koniecznych stref bezpieczeństwa — istnieją rzeczywiste korzyści z łączenia TEN między sobą.

3.4.2.2 Najbardziej obiecujące wydają się synergie pomiędzy sieciami telekomunikacyjnymi a sieciami transportowymi. Każda sieć transportowa może zostać zoptymalizowana dzięki własnej sieci telekomunikacyjnej, używanej do zarządzania siecią. W większości przypadków sieci kolejowe i sieci autostrad dysponują już takimi sieciami telekomunikacyjnymi. W niektórych przypadkach nadwyżka przepustowości wykorzystywana jest do innych celów, na przykład do przekazywania danych.

3.4.2.3 Regularne dążenie do synergii między systemem zarządzania infrastrukturą i siecią telekomunikacyjną jest do tej pory rzadko spotykane.

3.4.2.4 Interesujące wydaje się przetestowanie rozwiązania polegającego na tworzeniu wzajemnych połączeń sieci elektroenergetycznych oraz infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej, takich jak: układanie kabli wysokiego napięcia w obszarach brzegowych kanałów i rzek, połączenia niskonapięciowe (2 razy 25 kV) poprzez linie kolejowe dużych prędkości, bardziej regularne łączenie podziemnych linii wysokiego napięcia (300–700 kV) w rowach sieci transportowych. Sugestie te nie zastępują natychmiastowej potrzeby wzajemnych połączeń krajowych sieci wysokiego napięcia, ale są propozycją gęstszej rozmieszczenia krajowych sieci elektroenergetycznych w dłuższej perspektywie czasowej, odpowiadającej okresowi realizacji dużych projektów infrastrukturalnych.

3.5 Integrowanie środowiska naturalnego z sieciami transeuropejskimi

3.5.1 Strategia lizbońska na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia wzywa do realizowania TEN w sposób zgodny ze zrównoważonym rozwojem.

3.5.2 Większość projektów priorytetowych TEN-T to w przeważającej większości projekty wspierające środki transportu bardziej przyjazne dla środowiska i zużywające mniej energii, takie jak transport kolejowy czy wodny. Realizacja transeuropejskiej sieci transportowej będzie mieć pozytywny wpływ na środowisko. Jeżeli emisje CO₂ generowane przez transport będą zwiększać się w aktualnym tempie, w 2020 r. osiągną poziom 38 % powyżej aktualnego. W opinii Komisji realizacja 30 osi priorytetowych zahamuje ten wzrost mniej więcej o 4 %, co oznacza zmniejszenie emisji CO₂ o 6,3 mln ton rocznie.

3.5.3 Wzajemne połączenia krajowych sieci energetycznych oraz połączenie odnawialnych źródeł energii umożliwią optymalne wykorzystanie możliwości w każdym państwie członkowskim, a zatem ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

⁽¹³⁾ Niektóre państwa członkowskie wprowadziły obowiązek prawny dążenia do takiej synergii, w szczególności w Niemczech (*Bundesnaturschutzgesetzes, Par.2, Bündelungsgebot*).

⁽¹⁴⁾ COM(2007) 32 z 31.1.2007

⁽¹⁵⁾ *Synergies between Trans-European Networks, Evaluations of potential areas for synergistic impacts*, Ecorys, sierpień 2006.

3.5.4 Prawodawstwo wspólnotowe w zakresie ochrony środowiska naturalnego jasno określa ramy, w których należy realizować główne projekty. Wspólnotowe wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej wyraźnie się do tego odwołują⁽¹⁶⁾. Każdy nowy program w dziedzinie TEN należy poddać strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko⁽¹⁷⁾, a każdy nowy projekt musi być oceniany indywidualnie⁽¹⁸⁾. Oceny te mogą posłużyć do określenia ram badań w zakresie znalezienia możliwych synergii.

3.5.5 Każdy indywidualny projekt musi pozostawać w zgodzie z prawodawstwem wspólnotowym w zakresie hałasu, polityki wodnej oraz ochrony flory i fauny⁽¹⁹⁾.

3.5.6 Jeżeli żadna z alternatyw dla projektu zadeklarowanego jako projekt pożytku publicznego nie stanowi optymalnego rozwiązania zgodnego z prawodawstwem wspólnotowym, można przyjąć środki wyrównawcze, umożliwiające zrealizowanie projektu z jednoczesną rekompensatą ewentualnego negatywnego wpływu.

3.6 Zintegrowane podejście do finansowania sieci transeuropejskich

3.6.1 Kwestia łączenia funduszy w realizacji TEN jest dziedziną, z którą wiążą się istotne problemy, a nawet konflikty. Komisja była zawsze zaniepokojona kwestią kumulowania pomocy wspólnotowej pochodzącej z różnych źródeł w odniesieniu do tego samego projektu. Trybunał Obrachunkowy podkreślał tę kwestię w sprawozdaniach dotyczących wdrażania sieci transeuropejskich przez Komisję.

3.6.2 W komunikacie, którego dotyczy niniejsza opinia EKES-u, grupa pilotażowa dochodzi do wniosku, że należy wykluczyć jakąkolwiek możliwość kumulowania dotacji z kilku funduszy wspólnotowych. W celu zagwarantowania przejrzystości budżetowej i w trosce o właściwe zarządzanie finansami, rozporządzenie finansowe i/lub przyjęte lub będące w trakcie przyjmowania podstawowe akty sektorowe wykluczają możliwość kumulowania różnych instrumentów finansowych w odniesieniu do jednego projektu.

3.6.3 Zgodnie z kolejną istotną informacją zawartą w komunikacie, mającą duży wpływ na inwestycje łączone w ramach TEN, wydatki poniesione w ramach projektu będącego częścią programu operacyjnego korzystającego z pomocy finansowej pochodzącej z funduszy strukturalnych lub Funduszu Spójności nie mogą być przedmiotem finansowania przez inne instrumenty wspólnotowe.

3.6.3.1 Wynika z tego, że jeżeli wydatki, na przykład na urządzenia ERTMS lub elektryfikację linii kolejowej, nie są pokrywane ze środków pochodzących z funduszy strukturalnych lub Funduszu Spójności, mogą być finansowane z

funduszy przyznawanych na TEN. Budowa linii kolejowej mogłaby zostać sfinansowana z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego lub z Funduszu Spójności. Projekty można by też dzielić na odcinki regionalne, które mogłyby być finansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Funduszu Spójności bądź w ramach TEN.

4. Uwagi szczegółowe

4.1 Zintegrowane podejście w rozwoju sieci energetycznych: elektroenergetycznych i gazowych

4.1.1 Rozwój gazowych technologii wytwórczych (technologie *combi*⁽²⁰⁾, kogeneracja⁽²¹⁾) powoduje, że rośnie ryzyko inwestycji w obszarze sieci elektroenergetycznych (przesył energii elektrycznej jest zastępowany przez transport gazu ziemnego i rozwój lokalnej kogeneracji gazowej, kogeneracji małej skali, mikrogeneracji).

4.1.2 Rozwój nowych technologii transportu gazu powoduje, że rośnie ryzyko inwestycji w obszarze sieci gazowych (przesył sieciowy gazu ziemnego jest zastępowany przez transport morski i drogowy realizowany z wykorzystaniem technologii CNG⁽²²⁾ i LNG).

4.1.3 Konwergencja sektorów elektroenergetycznego i gazowniczego (przedsiębiorstw tych sektorów), czyli konwergencja w obszarze stosunków właścicielskich, zarządzania i organizacji, jest warunkiem zintegrowanego podejścia technologicznego w obszarze wykorzystania gazu ziemnego, produkcji energii elektrycznej i ciepła. Dlatego pojawia się pilna potrzeba przełamania barierowości (odchodzenia od wzajemnej izolacji elektroenergetyki i gazownictwa). Szczególnie ważne jest przyspieszenie konwergencji elektroenergetyki i gazownictwa w nowych krajach członkowskich UE (w Europie Środkowej i Wschodniej) z uwagi na nieuniknione konsekwencje społeczne w zainteresowanych państwach członkowskich, „nowych” czy „starych”.

4.2 Zintegrowane podejście w rozwoju sieci światłowodowych

4.2.1 W części krajów UE, w tym także w niektórych nowych krajach członkowskich, np. w Polsce, zbudowane zostały wielkie sieci światłowodowe do celów technologicznych: elektroenergetyki⁽²³⁾ oraz kolei⁽²⁴⁾. Wykorzystanie tych sieci do celów komercyjnych wprawdzie postępuje⁽²⁵⁾, ale wielki potencjał integracji ciągle nie jest wykorzystany. Ten niewykorzystany potencjał występuje np. jeszcze w gazownictwie. Przede wszystkim jest to jednak potencjał integracji światłowodowych sieci technologicznych dla różnych infrastruktur (elektroenergetyka, kolej) z siecią telekomunikacyjną w efektywną sieć dostępową.

⁽¹⁶⁾ Wyżej wymieniona decyzja 884/2004/WE, art. 8.

⁽¹⁷⁾ Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko (SEA) — dyrektywa 2001/42/WE w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko.

⁽¹⁸⁾ Ocena skutków wywieranych na środowisko (EIA) — dyrektywa 85/337/EWG, zmieniona dyrektywą 97/11/WE i 2003/35/WE w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne.

⁽¹⁹⁾ „Ptasia dyrektywa” (79/409/EWG), „dyrektywa siedliskowa” (92/43/EWG) oraz dyrektywa ramowa dotycząca polityki wodnej (2000/60/WE).

⁽²⁰⁾ Jan Popczyk, *Bloki gazowo-parowe, o mocach jednostkowych na ogół od kilkudziesięciu do 200 MW, Co dalej z elektroenergetyką?*, „Miesięcznik Stowarzyszenia Elektryków Polskich”, VI 2000.

⁽²¹⁾ Zob. przypis 25.

⁽²²⁾ CNG (ang. *Compressed Natural Gas*) — paliwo, gaz ziemny w postaci sprężonej do ciśnienia 20-25 MPa.

⁽²³⁾ Na przykład w Polsce taką siecią światłowodową jest sieć TelEnerg.

⁽²⁴⁾ Przykładem jest polska sieć światłowodowa „Telekomunikacja Kolejowa — Grupa PKP”.

⁽²⁵⁾ Na przykład w Polsce takim połączeniem jest fuzja TelEnerg i Telbanku, w której efekcie powstał Exatel, nowoczesna firma na rynku usług teleinformatycznych.

4.2.2 Wiele krajów UE, w szczególności nowe kraje członkowskie, znajduje się w okresie intensywnego budowania infrastruktury gminnych, takich jak np. wodociągi i kanalizacja, współfinansowanych ze środków unijnych, przede wszystkim za pomocą funduszy rozwoju regionalnego i funduszu spójności. Jest to wyjątkowa szansa do integracji z tymi infrastrukturami sieci światłowodowych dostępowych. Dla europejskich obszarów wiejskich i małych miast jest to szansa na skok cywilizacyjny. Praktyczna realizacja integracji, o której mowa, mogłaby być skutecznie wsparta przez wprowadzenie zachęt do systemów przyznawania środków unijnych na rozwój infrastruktury gminnej, na przykład poprzez promowanie budowy infrastruktury zintegrowanej.

4.2.3 Światłowodowa sieć dostępowa może być podstawą budowy inteligentnej infrastruktury gminnej, obejmującej sterowanie (techniczne) rozproszonych obiektów (inteligentnych) tej infrastruktury (wodociągi, kanalizacja, transport, sieci ciepłownicze, bezpieczeństwo publiczne) oraz zarządzanie tą infrastrukturą (w odniesieniu do dozoru technicznego i na rynku usług). Częścią składową inteligentnej infrastruktury gminnej powinna być zintegrowana mapa GIS (mapa administrowana przez gminę lub powiat, dostępna dla przedsiębiorstw infrastrukturalnych działających na obszarze gminy). W mapie GIS współcześnie tkwi największy potencjał integracji struktur sieciowych infrastruktury gminnej.

4.3 *Podejście zintegrowane a kwestia technologii odnawialno-gazowych i energetyczno-ekologicznych*

4.3.1 Technologie gazowo-odnawialne (małoskalowe, kogeneracyjne ⁽²⁶⁾), polegające na wykorzystaniu zgazowania biomasy z wielkoskalowych upraw rolniczych) umożliwiają ograniczenie rozbudowy sieci elektroenergetycznych i strat sieciowych oraz lepsze wykorzystanie energii pierwotnej, a tym samym umożliwiają ograniczenie emisji CO₂.

4.3.2 Bardzo ważną klasą technologii zintegrowanych są technologie energetyczno-ekologiczne (ekologiczno-kogeneracyjne), ukierunkowane na produkcję energii (energii elektrycznej

i ciepła) oraz utylizację odpadów (komunalnych, z produkcji rolnej oraz z przetwórstwa rolno-spożywczego).

4.4 *Zintegrowane podejście do finansowania struktur sieciowych infrastruktury w formie partnerstwa publiczno-privatnego*

4.4.1 Celem zintegrowanego finansowania infrastruktury w postaci partnerstwa publiczno-privatnego jest zwiększenie efektywności wykorzystania środków unijnych na rozwój infrastruktury, w szczególności w nowych krajach członkowskich.

4.4.2 Doświadczenia partnerstwa publiczno-privatnego, które zostały zgromadzone w starych krajach członkowskich (dawnej Piętnastce) dotyczą finansowania wielkich inwestycji infrastrukturalnych. W nowych krajach członkowskich (w krajach Europy Środkowej i Wschodniej) potrzebne jest wykorzystanie partnerstwa publiczno-privatnego do finansowania małych inwestycji infrastrukturalnych w gminach. Dlatego obecnie nabiera znaczenia przeniesienie doświadczeń ze stosowania partnerstwa w starych krajach członkowskich do nowych krajów (trzeba jednak uwzględnić fakt, że bezpośrednie przeniesienie doświadczeń nie jest możliwe, tak jak nie jest możliwe bezpośrednie porównanie finansowania pojedynczych wielkich projektów infrastrukturalnych z finansowaniem projektów małych, ale masowych).

4.4.3 Dostępność środków unijnych powoduje, że gminy w niektórych krajach członkowskich (w tym także w krajach Europy Środkowej i Wschodniej) często dopuszczają do przeinwestowania infrastruktury branżowych, zwłaszcza takich jak wodociągi oraz kanalizacja, a z drugiej strony nie wykorzystują potencjału integracji infrastruktury branżowych na etapie inwestycji. Jest to bardzo niebezpieczne, bo powoduje utratę możliwości obniżenia nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę (obniżenie efektywności wykorzystania środków unijnych) oraz wzrost obciążeń gminy nieuzasadnionymi kosztami eksploatacji przeinwestowanej infrastruktury w przyszłości (zwiększa trwałe koszty użytkowania infrastruktury ponoszone przez mieszkańców gminy). Udział kapitału prywatnego w finansowaniu infrastruktury jest skutecznym sposobem wykorzystania potencjału integracji oraz ograniczenia ryzyka przeinwestowania.

Bruksela, 13 marca 2008 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS

⁽²⁶⁾ Kogeneracja (także skojarzona gospodarka energetyczna lub CHP — *Combined Heat and Power*) to proces technologiczny jednoczesnego wytwarzania energii elektrycznej i użytkowej energii cieplnej w elektrociepłowni (Wikipedia).