

## Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie przeglądu polityki kredytowej EBI w sektorze transportu (opinia z inicjatywy własnej)

(2011/C 318/09)

Sprawozdawca generalny: **Jan SIMONS**

Dnia 5 maja 2011 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny postanowił, zgodnie z art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego, sporządzić opinię z inicjatywy własnej w sprawie

*przeglądu polityki kredytowej Europejskiego Banku Inwestycyjnego w sektorze transportu.*

Przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie powierzono Sekcji Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego.

Mając na względzie pilny charakter prac (art. 59 regulaminu wewnętrznego), na 473. sesji plenarnej w dniach 13–14 lipca 2011 r. (posiedzenie z 13 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyznaczył Jana SIMONSA na sprawozdawcę generalnego oraz przyjął 123 głosami – 3 osoby wstrzymały się od głosu – następującą opinię:

### 1. Wnioski i zalecenia

1.1 Sektor transportu ma duże znaczenie dla Europejskiego Banku Inwestycyjnego, a EBI ma duże znaczenie dla sektora transportu. W 2010 r. EBI udzielił kredytów na kwotę 63 mld EUR, z czego 13,2 mld EUR (tzn. 21 %) przeznaczył na sektor transportu.

1.2 Jako że Komisja ma wkrótce przedstawić nowe wytyczne dla sieci TEN-T, ważne jest uzgodnienie z EBI najlepszych sposobów finansowania kluczowej sieci infrastruktury oraz poszczególnych projektów, w kontekście celów określonych w białej księdze z 28 marca 2011 r.

1.3 Wobec powyższego zdaniem Komitetu należy także dokonać przeglądu dokumentu opublikowanego przez EBI w 2007 r. pt. „Reorientacja polityki kredytowej EBI w sektorze transportu”. W białej księdze znacznie większy niż dotąd nacisk położono na kwestię zrównoważonego rozwoju, np. na ograniczenie o przynajmniej 60 % emisji gazów cieplarnianych do roku 2050 w porównaniu z 1990 r. Zatem kryteria związane z rozwojem zrównoważonym będą miały teraz znacznie większe znaczenie przy finansowaniu projektów.

1.4 Komitet zgadza się z EBI, że przy przyznawaniu środków pierwszą wiodącą zasadą musi być przy tym dążenie do zaspokajania potrzeb transportowych w sposób jak najbardziej efektywny, opłacalny i odpowiadający zasadom zrównoważonego rozwoju. Wymaga to kombinacji rozwiązań obejmujących wszystkie rodzaje transportu, zgodnie z zasadą współmodalności i internalizacji kosztów zewnętrznych, co jest punktem wyjścia dla łańcuchów logistycznych.

1.5 Komitet pragnie podkreślić, że EBI jest w związku z tym zobowiązany do zachowania neutralności i obiektywności wobec różnych rodzajów transportu. Przede wszystkim w przypadku dużych odległości konieczna jest skuteczna i efektywna współmodalność, przy czym należy jak najlepiej wykorzystać atuty każdego z zastosowanych środków transportu.

1.6 Komitet w pełni zgadza się z drugą wiodącą zasadą – rozwijaniem sieci TEN-T.

1.7 EKES pragnie, by w przypadku trzeciej wiodącej zasady, którą EBI kieruje się w ramach swoich wytycznych i kryteriów wyboru – czyli priorytetowego traktowania kolei, transportu miejskiego, żeglugi śródlądowej i sektora morskiego – rozpatrywano nie tyle środek transportu jako taki, lecz raczej dany łańcuch logistyczny, aby w ten sposób uzyskać jak największe korzyści pod względem ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.

1.8 Jeżeli chodzi o finansowanie projektów z zakresu badań, rozwoju i innowacji, zdaniem Komitetu właściwym podejściem jest wspieranie projektów obejmujących zwalczanie emisji u źródła.

1.9 Komitet uważa, że podczas przeglądu wytycznych w zakresie przyznawania środków finansowych EBI powinien przede wszystkim rozpatrywać łańcuch logistyczny jako całość, przy czym kluczowe znaczenie ma rola węzłów, takich jak porty, lotniska i terminale multimodalne, jako centrów logistycznych.

1.10 W sytuacji, gdy ambitny cel ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 60 % do 2050 r. ściera się z realiami kryzysu finansowego, EKES dostrzega zarazem impuls do rozwijania innych publicznych i prywatnych form finansowania, takich jak partnerstwa publiczno-prywatne, w sposób selektywny, tak jak wskazano w punkcie 4.6.3.

1.11 Komitet odsyła do swoich licznych opinii wymienionych w punkcie 4.7 i innych punktach opinii, gdzie zawarto szerszą odpowiedź na trzy konkretne pytania postawione przez EBI.

### 2. Wprowadzenie

2.1 Europejski Bank Inwestycyjny (EBI), podobnie jak EKES, został utworzony w 1958 r. na mocy traktatu rzymskiego jako instytucja Unii Europejskiej. Finansuje on projekty, za pomocą których można realizować cele Unii Europejskiej. EBI pożyczka pieniądze na korzystnych warunkach, a następnie przekazuje je w formie pożyczek bankom i przedsiębiorstwom.

2.2 EBI ma tzw. ranking AAA, co umożliwia mu zaciąganie niskooprocentowanych pożyczek na rynkach kapitałowych. Następnie EBI może sam pożyczać te środki na korzystnych warunkach poprzez:

- udzielanie pożyczek bezpośrednio przedsiębiorstwom lub instytucjom na współfinansowanie dużych projektów (o wartości powyżej 25 mln EUR);
- udzielanie pożyczek bankom i innym kredytodawcom, którzy z kolei przyznają kredyty na mniejsze projekty, przy czym nacisk kładzie się na małe i średnie przedsiębiorstwa;
- udzielanie gwarancji pożyczkowych, dzięki czemu pożyczkodawca nie ponosi ryzyka.

2.3 Podczas realizacji projektów oraz kontrolowania przydzielonych środków EBI ściśle współpracuje z międzynarodowymi instytucjami bankowymi oraz pozostałymi instytucjami UE.

2.4 Ze względu na silną wzajemną współzależność instytucje UE zapraszają regularnie EBI do wspólnego omawiania i koordynowania polityki. Tym samym EBI jest zaangażowany w przygotowywanie posiedzeń Rady Ministrów i bierze udział w pracach niektórych komisji Parlamentu Europejskiego. Ponadto stale uczestniczy w konsultacjach z Komisją Europejską.

2.5 Udziałowcami EBI są państwa członkowskie Unii Europejskiej. Subskrybują one wspólnie kapitał banku zgodnie ze swoim potencjałem gospodarczym w Unii.

2.6 W 2010 r. EBI udzielił kredytów na ogólną kwotę 63 mld EUR, z czego 21 % (13,2 mld EUR) przeznaczył na sektor transportu. W okresie 2006–2010 pożyczki Banku dla sektora transportu wyniosły 23,7 % całkowitej kwoty. Obok państw członkowskich EBI jest największym podmiotem finansującym projekty TEN-T.

2.7 W 2007 r. EBI opublikował dokument pt. „Reorientacja polityki kredytowej EBI w sektorze transportu” zawierający wytyczne i kryteria selekcji, mające lepiej uwzględnić rosnącą troskę o skutki zmiany klimatu, a zarazem odpowiedzieć na coraz większą potrzebę mobilności. Jednocześnie wskazano, że przydatny byłby regularny przegląd polityki kredytowej w sektorze transportu, zważywszy na dynamikę rozwoju tej polityki.

2.8 Jako że 28 marca 2011 r. Komisja opublikowała białą księgę, a wkrótce ma przedstawić zmienione wytyczne dla projektów TEN-T, ważne jest, by polityka kredytowa EBI dla sektora transportu została ponownie uzgodniona z tymi wytycznymi.

2.9 EBI już sam na to wskazywał i wezwał do wymiany poglądów w tej sprawie. W tym kontekście, obok obecnych zasad wiodących, EBI jest zainteresowany w szczególności trzema kwestiami:

2.9.1 W jaki sposób bank może lepiej przyczynić się do „inteligentnego wzrostu” związanego z wiedzą i innowacjami? Chodzi tutaj zwłaszcza o wpływ nowych technologii na transport.

2.9.2 W jaki sposób bank może lepiej przyczynić się do zrównoważonego wzrostu oraz do bardziej efektywnej energetycznie, ekologicznej i konkurencyjnej gospodarki? Chodzi tutaj przede wszystkim o poprawę zrównoważonej mobilności, z jednoczesnym ograniczeniem zatorów i zanieczyszczenia oraz zwiększeniem efektywności energetycznej i wykorzystania odnawialnych źródeł energii.

2.9.3 W jaki sposób bank może lepiej przyczynić się do wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu – z akcentem na zatrudnienie oraz spójność społeczną i terytorialną? Bank kładzie tutaj szczególny nacisk na „wąskie gardła”, transgraniczną infrastrukturę, węzły intermodalne oraz rozwój miast, obszarów peryferyjnych oraz regionów.

### 3. Uwagi ogólne

3.1 Komitet uważa, że korzystne i konieczne są wczesne i regularne konsultacje między instytucjami i organami doradczymi UE a EBI. Przyjmuje więc z zadowoleniem fakt, że EBI zwrócił się do EKES-u o sporządzenie opinii z inicjatywy własnej w sprawie przeglądu polityki kredytowej EBI w sektorze transportu.

3.2 W rozdziale białej księgi poświęconym wnioskowi stwierdzono, że polityka transportowa ma na celu poprawę konkurencyjności transportu i jednocześnie zmniejszenia do 2050 r. o co najmniej 60 % emisji gazów cieplarnianych z transportu w porównaniu z 1990 r. Na rok 2030 wyznaczono cel dotyczący ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do poziomu 20 % w porównaniu z 2008 r. Zdaniem Komitetu oznacza to, że należy poczynić znaczące wysiłki na rzecz realizacji tych celów oraz dążyć do finansowania projektów, które mają duży potencjał w zakresie zrównoważonego rozwoju. Kwestią tą zajęła się szerzej grupa analityczna TEN/454 w swej opinii „Biała Księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”.

3.3 Ogólnie rzecz biorąc Komitet uważa, że obecne wytyczne (z 2007 r.), którymi kieruje się EBI przy przyznawaniu kredytów w dziedzinie transportu, są właściwe. Wiodącą zasadą musi być przy tym dążenie do zaspokajania potrzeb transportowych w sposób jak najbardziej efektywny, opłacalny i odpowiadający zasadom zrównoważonego rozwoju. Wymaga to kombinacji rozwiązań transportowych obejmujących wszystkie rodzaje transportu. Zdaniem EKES-u jest to zgodne z popieraną przez niego współmodalnością, która jest już dziś i w przyszłości pozostanie punktem wyjścia dla łańcuchów

logistycznych oraz z obiektywną, możliwą do ogólnego zastosowania, przejrzystą i zrozumiałą internalizacją kosztów zewnętrznych, cieszącą się poparciem ogółu społeczeństwa oraz przedstawicieli poszczególnych rodzajów transportu <sup>(1)</sup>.

3.4 Komitet uważa jednak, że jest uzasadnione, by finansowanie było ukierunkowane tylko na jeden rodzaj transportu, jeśli uzyskany rezultat byłby najbardziej opłacalny i bezpieczny oraz zgodny z zasadami rozwoju zrównoważonego i społecznego w ramach określonych łańcuchów logistycznych.

3.5 Zdaniem Komitetu EBI jest zobowiązany do zachowania neutralności i obiektywności wobec różnych rodzajów transportu. Jak wskazano w białej księdze, w przypadku dużych odległości wskazana jest skuteczna i efektywna multimodalność, przy czym należy jak najlepiej wykorzystać atuty każdego z zastosowanych rodzajów transportu.

3.6 Według Komisji w przypadku dłuższych odległości konieczne są specjalnie utworzone korytarze dla transportu towarowego umożliwiające optymalizację transportu pod względem zużycia energii oraz emisji. Zapewniałyby one jak największe ograniczenie zanieczyszczenia środowiska, a jednocześnie byłyby atrakcyjne ze względu na swoją niezawodność, rzadkie występowanie zatorów oraz niskie koszty operacyjne i administracyjne. Komitet zgadza się z tym, lecz pragnie, by to samo podejście stosowano wobec podobnych korytarzy dla transportu pasażerskiego.

3.7 Drugą wiodącą zasadą, którą kieruje się EBI przy przyznawaniu środków jest rozwój sieci TEN. Chodzi tutaj o długoterminowe inwestycje o dużym znaczeniu dla budowy efektywnego systemu transportowego w UE. Komitet również przywiązuje wielką wagę do tworzenia i modernizacji sieci TEN-T.

3.8 Trzecia wiodąca zasada EBI to priorytetowe traktowanie projektów obejmujących kolej, transport miejski, żeglugę śródlądową i sektor morski, gdyż inwestowanie w owe projekty przynosi największe korzyści pod względem ograniczenia emisji gazów cieplarnianych na jednostkę transportową. Komitet wskazuje, że punktem odniesienia dla ograniczenia emisji powinien być nie tyle sam środek transportu, lecz raczej określony łańcuch logistyczny. Ukierunkowanie wyłącznie na środek transportu nie jest zgodne z pojęciem współmodalności, tzn. wzmocnienia wszystkich środków transportu, dzięki czemu szczególnie w przypadku dużych odległości powstaje między nimi synergia w ramach łańcucha logistycznego.

3.9 W odniesieniu do środków EBI przeznaczonych na działania z zakresu badań, rozwoju i innowacji w porozumieniu z producentami pojazdów, zdaniem Komitetu właściwym podejściem jest zwalczanie emisji u źródła, z jednoczesnym uwzględnieniem efektywności energetycznej i kwestii bezpieczeństwa.

3.10 Zmiany, takie jak starzenie się społeczeństwa w Europie, wyczerpywanie się zasobów paliw kopalnych,

postępująca urbanizacja, zmiana klimatu i nasilająca się globalizacja, zwiększają zapotrzebowanie na środki finansowe. Komitet uważa, że EBI słusznie wzywa do opracowania spójnej strategii finansowania, obejmującej uzupełniające się wzajemnie publiczne i prywatne źródła finansowania. Ponadto internalizacja kosztów zewnętrznych musi mieć miejsce w przypadku wszystkich rodzajów transportu, aby uwzględnić zasadę „zanieczyszczający/użytkownik płaci”, oczywiście z wykorzystaniem odnośnych wpływów na pokrycie kosztów zewnętrznych, co powinno być ostatecznym celem internalizacji <sup>(2)</sup>.

#### 4. Uwagi szczegółowe

4.1 Komitet apeluje, by oprócz sieci większą uwagę poświęcić kluczowej roli węzłów, takich jak porty, lotniska i terminale multimodalne, jako centrów logistycznych, które sprawiają, że konieczne są efektywne połączenia z lądem. Podziela pogląd EBI, powtórzony również w białej księdze, że podejście oparte na efektywności i rzeczywistej współmodalności wnosi największy wkład w ograniczenie emisji i zużycia energii.

4.2 Jeżeli chodzi o finansowanie infrastruktury TEN, w ramach kryteriów, obok optymalizacji natężenia ruchu, należy położyć większy nacisk na ewentualne korzyści w dziedzinie zużycia energii i poziomu emisji, przy czym należy uwzględnić rozszerzenie sieci TEN-T na państwa sąsiadujące z UE.

4.3 Kształtując nowe ramy finansowania infrastruktury, należy priorytetowo potraktować zakończenie tworzenia sieci TEN-T, przy czym konieczne jest przeanalizowanie strategii inwestycyjnych w ramach programu TEN-T oraz funduszy spójności i strukturalnych. Zdaniem Komitetu niezbędna jest lepsza koordynacja funduszy spójności, strukturalnych i inwestycyjnych dla sektora transportu, aby jak najlepiej wykorzystywać środki UE.

4.4 W białej księdze z 28 marca 2011 r. koszty przeprowadzenia koniecznych inwestycji infrastrukturalnych związanych z zapotrzebowaniem transportowym Komisja szacuje na 1,5 biliona EUR w okresie 2010–2030, przy czym zakończenie tworzenia sieci TEN-T ma kosztować ok. 550 mld EUR do 2020 r., z czego 215 mld EUR musi zostać przeznaczone na usunięcie najpoważniejszych „wąskich gardeł” w infrastrukturze.

4.5 W dziedzinie technologii, zdaniem Komitetu, przede wszystkim należy położyć nacisk na finansowanie projektów na rzecz ograniczenia u źródła emisji szkodliwych substancji. Należy to czynić poprzez ukierunkowane inwestycje w badania i rozwój. Należy także wspierać badania nad nowymi rodzajami paliw w celu zastąpienia paliw kopalnych.

4.6 Komitet zdaje sobie sprawę z konfliktu między przedstawionym w białej księdze ambitnym celem ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 60 % do 2050 r., a znacznymi ograniczeniami finansowymi, wynikającymi z kryzysu finansowego i wymagającymi rozważnej polityki finansowej.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 317 z 23.12.2009, s. 80–83, a także Dz.U. C 255 z 22.9.2010, s. 92–97.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 317 z 23.12.2009, s. 80–83.

4.6.1 Uważa jednak, że sytuacja ta jest także okazją do znalezienia sposobów lepszego rozdziału dostępnych środków finansowych, a jednocześnie impulsem do rozwijania innych publicznych i prywatnych form finansowania.

4.6.2 Można także rozważyć udział w tworzeniu nowych instrumentów finansowych dla sektora transportu, przy czym pewną rolę mogłyby odegrać inwestorzy tacy jak fundusze emerytalne i towarzystwa ubezpieczeniowe.

4.6.3 EKES zaleca, by odpowiednio i selektywnie wykorzystywać partnerstwa publiczno-prywatne przy finansowaniu sieci TEN-T, zważywszy że nie wszystkie państwa członkowskie mają porównywalne doświadczenie w tym zakresie oraz że instrumenty finansowe UE (np. fundusze strukturalne i spójności, TEN-T, EBI) muszą być uruchamiane jako część wzajemnie powiązanej strategii finansowej, w ramach której gromadzone są publiczne i prywatne środki europejskie i krajowe. Aby umożliwić władzom swobodę wyboru w zawieraniu partnerstw publiczno-prywatnych, EKES odsyła do swojego wcześniejszego stanowiska mówiącego o tym, że definicja tych partnerstw musi być dostosowywana w ramach procedur Eurostatu dotyczących długu państwowego<sup>(3)</sup>.

4.7 Odpowiedź na konkretne pytania postawione przez EBI (zob. punkt 2.9) znajduje się w wymienionych poniżej (wraz z odpowiednimi cytatami) wcześniejszych opiniach Komitetu.

4.7.1 Jeżeli chodzi o pierwsze pytanie: wniesienie wkładu w „inteligentny wzrost” poprzez wiedzę i innowacje oraz wpływ nowych technologii na transport, należy uwzględnić przede wszystkim kwestie poruszone w następujących dokumentach:

— **TEN/419** „W kierunku szerszego wdrożenia pojazdów elektrycznych”<sup>(4)</sup>, punkt 1.1: Upowszechnienie na rynku samochodów elektrycznych, aby ograniczyć emisje gazów cieplarnianych pochodzące z sektora transportu; punkt 1.6: EKES wnosi, by UE promowała i wspierała tę zasadniczą zmianę.

— **TEN/382** „Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych”<sup>(5)</sup>, punkt 1.7: Komitet podkreśla, że przy budowaniu infrastruktury należy zapewnić odpowiednie finansowanie zarówno ze środków wspólnotowych, jak i ze środków państw członkowskich i sektora prywatnego.

— **TEN/362** „Europejska strategia na rzecz badań morskich”<sup>(6)</sup>, punkt 1.10: W dokumentach będących kontynuacją komunikatu Komisja powinna zamieścić zapis o wsparciu dla

badań morskich nieobjętych europejską strategią na rzecz badań, poprzez specjalnie przewidziane w tym celu środki; punkt 3.6.4: Koordynacja między funduszami strukturalnymi europejskiego programu ramowego i innymi źródłami finansowania jest również kluczowa.

— **TEN/335** „Emisje z transportu drogowego: konkretne środki służące przezwyciężeniu zastoju”<sup>(7)</sup>.

4.7.2 W odniesieniu do drugiego pytania – zrównoważony wzrost oraz bardziej efektywna energetycznie, ekologiczna i konkurencyjna gospodarka – warto uwzględnić następujące zalecenia:

— **TEN/399/400** „Zrównoważona przyszłość transportu / Założenia europejskiej polityki transportowej po 2010 r.”<sup>(8)</sup>, punkt 2.8, pierwsze tiret: Gwałtownie rośnie odsetek osób starszych, następują zmiany zachowań transportowych, konieczne są większe środki na ochronę zdrowia, rośnie liczba świadczeń emerytalnych, zaś budżet na transport publiczny się kurczy; punkt 4.15: Potrzebna jest gruntowna zmiana w dziedzinie inwestycji infrastrukturalnych.

— **TEN/412** „Europejska polityka transportowa w kontekście strategii lizbońskiej po 2010 r. oraz strategii na rzecz zrównoważonego rozwoju”<sup>(9)</sup>, punkt 1.5: Należy ustalić nowe wytyczne dla europejskich sieci transportowych i wprowadzić bodźce w ramach działań EBI; punkt 1.8: Istnieją rozwiązania wymagające zdecydowanych wyborów politycznych o poważniejszych skutkach finansowych itp.

— **TEN/297** „Koszyk energetyczny w sektorze transportu”<sup>(10)</sup>, punkt 5.4: Dopłaty transportowe sięgają kwoty od 270 do 290 mld EUR; punkt 8.13: Komisja Europejska przeznaczyła 470 mln EUR na ustanowienie wspólnego przedsięwzięcia na rzecz ogniw paliwowych i technologii wodorowych; punkt 8.15: Komisja współfinansuje projekt „Zero Regio”, 2 przykłady innowacyjnej infrastruktury zaopatrzeniowej.

— **TEN/376** „Transport drogowy w roku 2020: oczekiwania zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego”<sup>(11)</sup>, punkt 1.9: Należy rozbudować konieczną infrastrukturę; punkt 4.2: Trzeba poczynić wysiłki na rzecz tworzenia i modernizacji (usuwania wąskich gardeł) infrastruktury.

— **TEN/336** „Społeczne konsekwencje przemian w sprzężonych branżach transportu i energii”<sup>(12)</sup>, punkt 1.2.5: Mechanizm finansowania oparty na podziale ryzyka (Risk-Sharing-Finance Facility-RSFF).

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 51, 17.2.2011, s. 59–66 (opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - „Wspieranie inwestycji publiczno-prywatnych krokiem w kierunku naprawy gospodarki długoterminowej zmiany strukturalnej: zwiększanie znaczenia partnerstw publiczno-prywatnych”).

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 44 z 11.2.2011, s. 47–52.

<sup>(5)</sup> Dz.U. C 277 z 17.11.2009, s. 85–89.

<sup>(6)</sup> Dz.U. C 306 z 16.12.2009, s. 46–50.

<sup>(7)</sup> Dz.U. C 317 z 23.12.2009, s. 22–28.

<sup>(8)</sup> Dz.U. C 255 z 22.09.2010, s. 110–115.

<sup>(9)</sup> Dz.U. C 354 z 28.12.2010, s. 23.

<sup>(10)</sup> Dz.U. C 162 z 25.6.2008, s. 52–61.

<sup>(11)</sup> Dz.U. C 277 z 17.11.2009, s. 25–29.

<sup>(12)</sup> Dz.U. C 175 z 28.7.2009, s. 43–49.

- **TEN/262** „Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności”<sup>(13)</sup>, punkt 1.3: Należy udostępnić niezbędne środki finansowe na optymalizację infrastruktury fizycznej; punkt 4.5.5: Trzeba zwiększyć fundusze przewidziane przez UE na budowę sieci transeuropejskich; punkt 4.5.6: Mieszany system finansowania budowy i utrzymania infrastruktury.
- **TEN/440** „Program na rzecz dalszego rozwoju zintegrowanej polityki morskiej”<sup>(14)</sup>, punkt 2.9: Realizacja zintegrowanej polityki morskiej jest dziś zagrożona z powodu niewystarczających środków finansowych; punkt 2.10: Ustanowienie programu finansowego, który będzie wspierał dalszy rozwój zintegrowanej polityki morskiej.
- **TEN/427** „Pomoc finansowa Wspólnoty na projekty w dziedzinie energetyki”<sup>(15)</sup>, punkt 1.1: Wykorzystanie funduszy europejskich do wywołania efektu dźwigni przyspieszającej wprowadzenie w życie inwestycji z zakresu efektywności energetycznej i odnawialnych źródeł energii; punkt 2.2: Stworzenie specjalnego instrumentu finansowego mającego na celu wspieranie finansowania inicjatyw na rzecz zrównoważonej energii.
- **TEN/404** „MŚP a polityka energetyczna UE”<sup>(16)</sup>, punkt 1.2: Wspomaganie finansowania inwestycji i stworzenie synergii finansowej między państwami członkowskimi UE i przedsiębiorstwami; punkt 1.3: Wspieranie innowacji i finansowanie inwestycji w programy regionalne.
- **TEN/366** „Integracja polityki transportowej i gospodarki przestrzennej na rzecz bardziej zrównoważonego transportu miejskiego”<sup>(17)</sup>, punkt 5.2: UE dostarczyła środki na inwestycje z funduszy strukturalnych i funduszu spójności oraz za pośrednictwem Europejskiego Banku Inwestycyjnego; punkt 5.3: Nowe wyzwania związane ze zmianą klimatu wymagają wspólnych wysiłków UE.
- **TEN/381** „Europejska sieć kolejowa ukierunkowana na konkurencyjny transport towarowy”<sup>(18)</sup>, punkt 4.1.2: Ważna rola, jeśli chodzi o ułatwianie wykorzystywania instrumentów pomocy UE w celu rozwoju europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy poprzez współfinansowanie tworzenia korytarzy kolejowego transportu towarowego ze środków budżetowych przeznaczonych na transeuropejskie sieci transportowe (TEN-T), z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności oraz z pożyczek EBI.

4.7.3 Trzecie pytanie dotyczące wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu z zaakcentowaniem kwestii

zatrudnienia oraz spójności społecznej i terytorialnej również było poruszane we wcześniejszych opiniach EKES-u. Odsyła się tutaj w szczególności do:

- **TEN/276** „Transport na obszarach miejskich i metropolitalnych”<sup>(19)</sup>, punkt 4.1: EKES wzywa Komisję do ponownego uregulowania podziału środków finansowych na działania w zakresie rozwoju regionalnego; punkt 4.5: Zasadny byłby również konkretny unijny program wsparcia dotyczący mobilności i rozwoju miast.
- **TEN/445** „Społeczne aspekty polityki transportowej UE”<sup>(20)</sup>, punkt 1.10.1: UE powinna zapewnić wsparcie finansowe działań w dziedzinie infrastruktury, takich jak strefy parkingowe dla drogowego transportu towarów oraz dobrej jakości stacje kolejowe i stacje metra, a także przystanki tramwajowe i autobusowe.
- **TEN/397** „Polityka transportu morskiego UE do 2018 r.”<sup>(21)</sup>, punkt 7.1: Należy więcej inwestować w infrastrukturę portową i połączenia z lądem, uwzględniając te aspekty w przeglądzie polityki TEN-T.
- **TEN/320** Zielona księga „W kierunku kultury mobilności w mieście”<sup>(22)</sup>, punkt 1.5: EKES opowiada się za propagowaniem korzystania z proekologicznych zakupów w ramach zamówień publicznych związanych z infrastrukturą, finansowanych z programów europejskich, a także za likwidacją istniejących przeszkód; w punkcie 4.25 postawiono pytanie: „Jaką wartość dodaną w dłuższej perspektywie mogłoby przynieść celowe dofinansowanie ekologicznego i energooszczędnego transportu miejskiego?”
- **TEN/401** „Propagowanie ekologicznego i zrównoważonego zatrudnienia związanego z pakietem UE dotyczącym energii i zmiany klimatu”<sup>(23)</sup>, punkt 6.3: EKES proponuje przyjęcie „Europejskiego Funduszu Państwowego”, mającego gwarancję EBI oraz specjalne środki udostępniane przez system banków centralnych oraz Europejski Bank Centralny, służącego osiągnięciu celów efektywności i oszczędności energetycznej – byłby to swego rodzaju europejski „Plan Marshalla”; punkt 6.4: EBI mógłby podjąć się zarządzania tym funduszem.
- **TEN/414** „Plan działania na rzecz mobilności w miastach”<sup>(24)</sup>, punkt 1.10: EKES zaleca, aby lepiej ukierunkować przeznaczenie funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności Unii, poprzez utworzenie instrumentu finansowego w celu wspierania mobilności w miastach; punkt 4.4.4: Wzywa się do racjonalizacji istniejących europejskich źródeł finansowania.

<sup>(13)</sup> Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 63–67.

<sup>(14)</sup> Dz.U. C 107 z 6.4.2011, s. 64–67.

<sup>(15)</sup> Dz.U. C 48 z 15.2.2011, s. 165–166.

<sup>(16)</sup> Dz.U. C 44 z 11.2.2011, s. 118–122.

<sup>(17)</sup> Dz.U. C 317 z 23.12.2009, s. 1–6.

<sup>(18)</sup> Dz.U. C 317 z 23.12.2009, s. 94–98.

<sup>(19)</sup> Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 77–86.

<sup>(20)</sup> Dz.U. C 248 z 25.8.2011, s. 22.

<sup>(21)</sup> Dz.U. C 255 z 22.9.2010, s. 103–109.

<sup>(22)</sup> Dz.U. C 224 z 30.8.2008, s. 39–45.

<sup>(23)</sup> Dz.U. C 44 z 11.2.2011, s. 110–117.

<sup>(24)</sup> Dz.U. C 21 z 21.1.2011, s. 56–61.

- **TEN/388** „TEN-T: Przegląd polityki” <sup>(25)</sup>, punkt 2.6: Od 1996 r. zainwestowano 400 mld EUR w projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania; punkt 2.7: Wartość inwestycji, które pozostały do zrealizowania, szacuje się na 500 mld EUR; punkt 3.4: Środki finansowe powinny odzwierciedlać ambicje, a nie odwrotnie; punkt 3.16: Komitet zaleca powołanie na szczeblu europejskim gremium, które zadba o koordynację przyznawania środków finansowych.

Bruksela, 13 lipca 2011 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Staffan NILSSON

---

<sup>(25)</sup> Dz.U. C 318 z 23.12.2009, s. 101–105.