Nowa polityka UE w zakresie infrastruktury transportu (II) Unijne finansowanie

Utworzono: czwartek, 25, wrzesień 2014 09:51 Redakcja edroga.pl



W ramach instrumentu „Łącząc Europę” na infrastrukturę transportową w okresie finansowym obejmującym lata 2014–2020 będzie wydatkowane 26 mld euro, czyli na sieć transportu zostanie przeznaczone trzy razy więcej środków niż w ostatniej perspektywie budżetowej.

Jakie kwoty wchodzą w grę i jak starać się o ich przyznanie

Od 80 do 85 proc. tej kwoty zostanie przeznaczone na wparcie:

- projektów priorytetowych wzdłuż dziewięciu korytarzy realizacyjnych sieci bazowej; będzie można także uzyskać środki finansowe na ograniczoną liczbę projektów na innych odcinkach, które posiadają wysoką europejską wartość dodaną dla sieci bazowej,

- finansowania projektów przekrojowych lub „horyzontalnych”, głównie związanych z technologią informacyjną, np. SESAR (systemu zarządzania ruchem lotniczym w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej) lub ERTMS (system zarządzania ruchem kolejowym), a więc rozwiązania, które muszą być wykorzystywane we wszystkich głównych korytarzach transportowych. Kwestia ta

Phoca PDF

jest szczególnie ważna, ponieważ kolejną innowacją w nowej sieci bazowej będą bardziej rygorystyczne wymogi dotyczące „dołączanych" systemów transportowych, co oznacza konieczność inwestycji w spełnienie przede wszystkim obowiązujących norm unijnych, np. normy dotyczącej systemu sygnalizacji kolejowej ERTMS. Autostrady morskie – jako aspekt morski TEN-T – zostaną również objęte tym podejściem priorytetowym.

Pozostałe środki finansowe będą przeznaczone na projekty doraźne, w tym na projekty związane z siecią kompleksową.

Szacuje się, że wartość inwestycji w sieć bazową w latach 2014–2020 sięgnie 250 mld euro. Komisja Europejska będzie regularnie publikować ogłoszenia dotyczące składania wniosków. Dofinansowanie uzyskają jedynie najlepsze projekty, o najwyższej unijnej wartości dodanej.

W ogólnym ujęciu instrument „Łącząc Europę" służyć będzie finansowaniu priorytetowej dla UE infrastruktury transportowej, energetycznej i cyfrowej szerokopasmowej. Instrument ten będzie wspierać kluczową infrastrukturę dla wzmocnienia jednolitego rynku. W jego ramach istnieć będzie jednolity fundusz w wysokości 33,242 mld euro na lata 2014–2020, z czego 26,250 mld euro zostanie przeznaczone na transport, a z tej kwoty 11,305 mld euro będzie wyodrębnione na związane z transportem inwestycje infrastrukturalne w państwach członkowskich kwalifikujące się do finansowania w ramach Funduszu Spójności.

W jaki sposób przyznawane będą fundusze UE na infrastrukturę transportową?

Wnioskodawcy funduszy to w większości państwa członkowskie. W ramach obecnie ogłoszonego przez KE naboru projektów wnioskodawcy mogą składać wnioski do dnia 26 lutego 2015 r. (patrz: 11,9 mld euro na europejską sieć transportową http://edroga.pl/drogi-i-mosty/finansowanie/10736-11-9-mld-euro-na-europejska-siec-transportowa).

Instrument „Łącząc Europę" jest zarządzany centralnie przez Komisję Europejską, która określa jego priorytety polityczne i jest odpowiedzialna za wybór projektów w drodze konkurencyjnych zaproszeń do składania wniosków. Komisję wspiera Agencja Wykonawcza ds. Innowacji i Sieci (INEA), która zajmuje się monitorowaniem technicznych i finansowych aspektów realizacji projektów. Za realizację projektów odpowiedzialne są same państwa członkowskie.

Finansowanie transportu w ramach instrumentu „Łącząc Europę" będą udzielane głównie za pomocą dotacji. Aby zagwarantować jak najbardziej efektywne wykorzystanie ograniczonych zasobów UE, dotacje te zostaną zarezerwowane dla projektów, które są trudne do wdrożenia z uwagi na ich transgraniczny charakter lub bardzo odległą perspektywę uzyskania zwrotu z inwestycji. Ponadto alternatywą dla tradycyjnej form dotacji oraz metodą wypełnienia luk finansowych w odniesieniu do inwestycji strategicznych w ramach wszystkich projektów TEN-T będących

przedmiotem wspólnego zainteresowania będzie wykorzystanie instrumentów finansowych zarządzanych we współpracy z wyznaczonymi do tego celu podmiotami.

Procedura wyboru projektów opiera się na zasadzie konkurencji. Procedura oceny składa się z dwóch faz. W pierwszym etapie niezależni eksperci oceniają projekt w oparciu o zestaw standardowych kryteriów. Zagwarantuje to przejrzystość i równe traktowanie wszystkich kwalifikujących się wniosków. Następną fazą, tj. selekcją wewnętrzną, pokieruje Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE). Przeprowadzi ona analizę jakościową ogólnej wartości projektów dla rozwoju polityki transportowej UE.

Więcej informacji na temat priorytetów i przebiegu zaproszeń: http://inea.ec.europa.eu/en/cef/cef_transport/apply_for_funding/cef_transport_call_for_proposals_2014.htm

Jak działa współfinansowanie? Ile środków pochodzi od państw członkowskich, a ile od Unii?

Infrastruktura transportowa wymaga ogromnych inwestycji, jednak w dużej części ich realizacja spocznie na państwach członkowskich. Rolą Europy, jeśli chodzi o inwestycje i koordynację, jest tworzenie wartości dodanej dzięki usuwaniu wąskich gardeł i budowie brakujących powiązań i połączeń, a także dzięki wspieraniu tworzenia prawdziwej europejskiej sieci transportowej.

Zwykłe stawki współfinansowania projektów TEN-T w sieci bazowej wynoszą: do 50 proc. środków UE na analizy; do 20 proc. na roboty budowlane (na przykład prace badawcze w przypadku dużego tunelu).

Istnieją pewne możliwości zwiększenia współfinansowania projektów transgranicznych dotyczących połączeń kolejowych i żeglugi śródlądowej (do 40 proc.). W odniesieniu do niektórych projektów dotyczących inteligentnych systemów transportowych, takich jak ERTMS, może zostać przyznane wyższe współfinansowanie (do 50 proc.) w celu wsparcia państw członkowskich dokonujących takiej transformacji.

Typy projektów		Wszystkie państwa członkowskie	Państwa członkowskie kwalifikujące się do pomocy z Funduszu Spójności
(a) Badania (wszystkie rodzaje)		50%	85%
(b)Prace			
Kolej	Transgraniczne	40%	85%
	Wąskie gardła	30%	85%
	Inne projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania	20%	85%
Śródlądowe drogi wodne	Transgraniczne	40%	85%
	Wąskie gardła	40%	85%
	Inne projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania	20%	85%
Lądowe połączenia transportowe z portami i lotniskami (kolejowe i drogowe)		20%	85%
Rozwój portów		20%	85%
Rozwój platform multimodalnych		20%	85%
Ograniczanie hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy poprzez modernizację taboru		20%	20%
Usługi transportu towarowego		20%	20%
Bezpieczne parkingi w ramach drogowej sieci bazowej		20%	20%
Autostrady morskie		30%	85%
Systemy zarządzania ruchem	SESAR, RIS, VTMIS (naziemne/pokladowe)	50/20%	85%
	ERTMS	50%	85%
	ITS dla transportu drogowego	20%	85%
Transgraniczne odcinki dróg		10%	85%
Nowe technologie i innowacje we wszystkich rodzajach transportu		20%	85%

Tabela: Maksymalne stawki współfinansowania transportu w ramach instrumentu „Łącząc Europę”

KE nie określiła maksymalnej kwoty dofinansowania, o jaką można starać się w ramach pojedynczego wniosku. Wnioskodawców zachęca się do składania wniosków o wkład UE na kwalifikowalne koszty nie mniejszy niż 500 000 euro na badania i 1 000 000 euro na roboty budowlane. Jeżeli jest to możliwe, powiązane działania należy pogrupować i złożyć w ramach jednego wniosku. Jeżeli jednak wnioski będą dotyczyć kwot niższych od wymienionych progów, nie zostaną one automatycznie

Phoca PDF

odrzucone – każdy przypadek zostanie przeanalizowany indywidualnie.

Co to oznacza dla połączeń Wschód–Zachód?

W ostatnich 20. latach poczyniono wielkie postępy w celu ulepszenia połączeń podróżnych między zachodnią a wschodnią częścią Europy. Zupełnie lub częściowo brakujące połączenia Wschód–Zachód, bądź połączenia ograniczone jedynie do niektórych rodzajów transportu, zostały obecnie włączone do nowej sieci TEN-T.

W obrębie UE istnieją jednak nadal znaczne różnice pod względem jakości i dostępności infrastruktury pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi oraz w ich obrębie (wąskie gardła). W szczególności połączenia Wschód–Zachód wymagają ulepszeń poprzez stworzenie nowej infrastruktury transportowej lub utrzymanie, naprawę bądź modernizację istniejącej infrastruktury.

Zamiast na projekty indywidualne, większy nacisk kładzie się teraz na stworzenie sieci bazowej korytarzy strategicznych, które połączą Wschód z Zachodem i wszystkie zakątki na rozległym obszarze geograficznym – od Portugalii do Finlandii i od wybrzeża Szkocji do brzegów Morza Czarnego.

Połączenia Wschód–Zachód mają zdecydowane pierwszeństwo w nowej unijnej polityce infrastrukturalnej.

Jeśli chodzi o finansowanie, dla państw korzystających z pomocy w ramach polityki spójności wyodrębniono kwotę co najmniej 11,3 mld euro. Ma to stanowić dodatkowe wsparcie dla inwestycji w główne połączenia Wschód–Zachód.

Spośród dziewięciu korytarzy sieci bazowej siedem ma autentyczny wymiar wschodnio-zachodni: korytarz bałtycko-adriatycki, korytarz Morze Północne–Bałtyk, korytarz śródziemnomorski, korytarz wschodnio-śródziemnomorski, korytarz atlantycki, korytarz Morze Północne–Morze Śródziemne, korytarz Ren–Dunaj. W przyszłości korytarze z połączeniami multimodalnymi rozciągać się będą ze wschodu na zachód i z regionów peryferyjnych pod względem geograficznym do centrum UE.

Oto kilka przykładów ilustrujących tę sytuację.

Nie było do tej pory projektu priorytetowego, który łączyłby Polskę i Niemcy. Obecnie są trzy połączenia w sieci bazowej (Szczecin–Berlin, Warszawa–Berlin i Drezno–Wrocław). Połączenie Warszawa–Berlin jest również częścią korytarza Morze Północne–Bałtyk łączącego Rotterdam z Tallinem.

Niemieckie porty nie miały połączenia poprzez projekt priorytetowy z krajami środkowoeuropejskimi (Węgrami, Republiką Czeską, Słowacją, Bułgarią, Rumunią). Obecnie połączenie to stanowi część korytarza wschodniośródziemnomorskiego.

Słowacja i Republika Czeska nie miały wydajnego połączenia z południowymi

Niemcami. Obecnie dwa połączenia sieci bazowej (Praga–Norymberga–Frankfurt i Praga–Monachium–Stuttgart) są częścią korytarza Ren–Dunaj.

Dunaj jako taki był projektem priorytetowym, lecz ograniczonym do śródlądowych dróg wodnych. Obecnie korytarz Ren–Dunaj nie tylko obejmuje Dunaj, lecz lepiej łączy go z innymi śródlądowymi drogami wodnymi (Renem) i zawiera linie kolejowe i drogi łączące Europę Środkową z Niemcami i Francją.

Jak wybrano projekty wchodzące w skład sieci bazowej?

W myśl podstawowej zasady każdy kraj powinien mieć dostęp do sprawnej europejskiej bazowej sieci transportowej, co umożliwi swobodny przepływ osób i towarów. Wszystkie kraje europejskie zostaną połączone z tą siecią.

Projekty wchodzące w skład sieci bazowej, którym nadano priorytetowe znaczenie, kwalifikują się do unijnego finansowania w zakresie transportu na lata 2014–2020, ponieważ:

- spełniają kryteria określone w metodyce, jaka ma obowiązywać dla sieci bazowej (więcej informacji na temat metodyki i kryteriów znajduje się poniżej)

- przedstawiają wysoką wartość dodaną dla UE

- są przygotowane do wdrożenia w okresie 2014–2020.

Do państw członkowskich należeć będzie przedłożenie Komisji szczegółowych wniosków i na tej podstawie przyznane zostanie finansowanie. Powinno się to zacząć z początkiem roku 2014. Dokładny poziom dostępnego finansowania unijnego zależy również od szczegółowych danych zawartych we wnioskach krajowych. Łączny wkład unijny na rzecz dużych inwestycji w infrastrukturę transportową zwykle wynosić będzie około 20 proc. kosztów inwestycyjnych w każdym siedmioletnim okresie budżetowym. Wsparcie dla poszczególnych analiz może wynosić do 50 proc., a dla analiz i robót budowlanych dotyczących projektów transgranicznych – do 40 proc.). Pozostała część środków pochodzić będzie od państw członkowskich, władz regionalnych bądź ewentualnych inwestorów prywatnych. W przypadku co najmniej 11,3 mld euro zarezerwowanych dla państw członkowskich kwalifikujących się do pomocy w ramach Funduszu Spójności współfinansowanie może wynieść maksymalnie 85 proc.

***

W przeszłości systemy transportowe w Europie rozwijane były w dużej mierze według potrzeb krajowych. Rezultatem był niedostatek bądź brak wzajemnych połączeń transportowych na granicach oraz wzdłuż kluczowych korytarzy. Słaby rozwój tego rodzaju wzajemnych połączeń utrudnia wzrost gospodarczy. Od lat 90. Ubiegłego stulecia w ramach polityki TEN-T środki unijne koncentrowano na wspieraniu rozwoju kluczowych europejskich projektów infrastrukturalnych.

Phoca PDF

Obecnie, biorąc pod uwagę szczególnie trudny okres finansowania, zaszła konieczność ukierunkowania wydatków UE w dziedzinie transportu na działania przedstawiające maksymalną wartość dodaną, aby stworzyć solidną europejską sieć bazową.

Źródło: KE