



**RADA
UNII EUROPEJSKIEJ**

**Bruksela, 3 października 2007 r. (04.10)
(OR. en)**

13057/07

**TRANS 277
MAR 72
ECOFIN 373**

PISMO PRZEWODNIE

od: Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej,
podpisano przez pana dyrektora Jordiego AYETA PUIGARNAUA

data otrzymania: 28 września 2007 r.

do: Pan Javier SOLANA, Sekretarz Generalny/Wysoki Przedstawiciel

Dotyczy: Decyzja Komisji C(2007) 4396 z dnia 27 września 2007 r. zmieniająca
decyzję nr C(2005) 2754 i dotycząca wyznaczenia dwóch nowych
europejskich koordynatorów niektórych projektów transeuropejskiej sieci
transportowej

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument Komisji 4396 wersja ostateczna.

Zał.: 4396 wersja ostateczna



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 27.9.2007
C(2007) 4396 wersja ostateczna

DECYZJA KOMISJI

C(2007) 4396 z dnia 27 września 2007 r.

zmieniająca decyzję nr C(2005) 2754 i dotycząca wyznaczenia dwóch nowych europejskich koordynatorów niektórych projektów transeuropejskiej sieci transportowej

KOMUNIKAT KOMISJI

Wyznaczanie europejskich koordynatorów niektórych projektów transeuropejskiej sieci transportowej

Dnia 20 lipca 2005 r. Komisja przyjęła decyzję¹ dotyczącą wyznaczenia pierwszej grupy sześciu europejskich koordynatorów w celu ułatwienia realizacji niektórych projektów i ich koordynacji między państwami członkowskimi.

Mechanizm ten okazał się szczególnie przydatny w odniesieniu do dużych projektów transgranicznych obejmujących kilka państw, a których niektóre odcinki napotykają na trudności polityczne w fazie projektowania (rozbieżności dotyczące przebiegu trasy lub harmonogramu prac), finansowania (podział środków finansowych między poszczególne państwa członkowskie) lub na etapie budowy (procedury administracyjne).

Ogólnie rzecz biorąc, wyniki osiągnięte przez sześciu pierwszych koordynatorów były bardzo zachęcające. Obecność europejskiego koordynatora – którego osoba stała się czynnikiem sprzyjającym integracji – miała również pozytywny wpływ na wzmocnienie dialogu między różnymi stronami lub państwami członkowskimi, których te osie dotyczą. Ponadto obecność koordynatora sprzyjała rozwojowi wcześniej nieistniejącego podejścia „korytarza”, które pozwala na lepsze zrozumienie interakcji pomiędzy różnymi projektami wchodzącymi w jego skład. Dotychczasowe osiągnięcia świadczą o tym, że wysiłki koordynatorów miały decydujące znaczenie dla zawarcia niektórych porozumień i umożliwiły sformalizowanie zobowiązań zarówno na poziomie politycznym jak i w odniesieniu do przeprowadzenia badań lub rozpoczęcia prac. W świetle tych zachęcających doświadczeń Komisja pragnie teraz wyznaczyć dwóch nowych koordynatorów, odpowiednio ds. śródlądowych dróg wodnych i autostrad morskich. Wyznaczenie europejskich koordynatorów w zakresie tych dwóch projektów jest konieczne, aby dać bodziec tym sektorom, które dysponują istotnym potencjałem – w szczególności w ramach zrównoważonej polityki transportowej – ale które muszą również stawić czoła poważnym trudnościom w zakresie realizacji. Te projekty na skalę europejską istotnie wymagają większej koordynacji technicznej, administracyjnej i finansowej pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi stronami i obecność europejskiego koordynatora mogłaby mieć decydujące znaczenie dla ich sukcesu.

¹ Decyzja Komisji nr C (2005) 2754 z dnia 20 lipca 2005 r. zmieniona - wskutek zgonu jednego z europejskich koordynatorów - decyzją nr C (2007) 3190 z dnia 5 lipca 2007 r.

1. Przedmiotowe projekty

Te projekty to:

Projekt	Odcinki określone przez Parlament i Radę (ustalona data realizacji)
Projekt priorytetowy nr 18 Śródlądowa droga wodna „Ren/Moza-Men-Dunaj”	- Ren-Moza ze służą Lannaye jako odcinek transgraniczny (2019) - Vilshofen-Straubing (2013) - Wiedeń-Bratysława, odcinek transgraniczny (2015) - Palkovikovo-Mohács (2014) - „Wąskie gardła” w Rumunii i Bułgarii (2011)
Projekt priorytetowy nr 30 „Kanał Sekwana-Skalda”	- poprawa warunków żeglugi Deulemont-Gandawa (2012-2016) - Compiègne-Cambrai (2012-2016)
Projekt priorytetowy nr 21 „Autostrady morskie”	- Autostrada Morza Bałtyckiego - Autostrada morska Europy Zachodniej - Autostrada morska Europy Południowo-Wschodniej - Autostrada morska Europy Południowo-Zachodniej

Decyzja Parlamentu i Rady przewiduje, że misja koordynatora obejmuje jeden projekt, ale, w razie konieczności, może zostać rozszerzona na całą oś lub cały system transportowy. W odniesieniu do wyżej wymienionych projektów szczególnie właściwe wydaje się, aby koordynatorzy przyjęli możliwie jak najszerszą perspektywę dla tej problematyki. W związku z tym kwestią zasadniczą dla koordynatora „autostrad morskich” będzie zapewnienie spójności pomiędzy działaniami wspieranymi przez programy TEN-T i Marco Polo, podobnie jak koordynator ds. śródlądowych dróg wodnych będzie monitorować wdrażanie usług informacji rzecznej („River Information Services”) w całej transeuropejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych, aby zwiększyć wydajność i konkurencyjność tego rodzaju transportu.

2. Misja koordynatorów

Misja tych nowych koordynatorów nie ogranicza się do konkretnego odcinka, lecz musi przyczyniać się do ułatwienia koordynacji całego systemu objętego wymienionymi projektami. Dla przypomnienia, zgodnie z art. 17a decyzji Parlamentu i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.,

„Europejski koordynator:

[...] prowadzi promocję wspólnych metod oceny projektów i doradza, w odpowiednim przypadku, promotorom projektów w sprawach ich finansowania;

[...] sporządza coroczne sprawozdanie na temat postępu dokonanego w realizacji projektów [...], nowych rozwiązań lub innych okoliczności, które mogą mieć wpływ na charakterystykę projektu oraz ewentualnych trudności i przeszkód mogących być przyczyną znaczących opóźnień w stosunku do dat określonych w załączniku III;

Konsultuje się z zainteresowanymi państwami członkowskimi, władzami regionalnymi i lokalnymi, podmiotami gospodarczymi i użytkownikami środków transportu oraz przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego, aby pogłębić wiedzę na temat zapotrzebowania na usługi transportowe, możliwości finansowania inwestycji i rodzaju usług, jakie mają być świadczone w celu ułatwienia dostępu do takiego finansowania.”

Pełen wykaz zadań stawianych przed koordynatorami zawarty jest w załączniku do decyzji przedłożonej kolegium wyznaczającemu koordynatorów. Wykaz ten obejmuje, poza wyżej wymienionymi zadaniami ustanowionymi przez Parlament i Radę, ważne zadania mające na celu przygotowanie zaproszeń do składania wniosków przewidzianych przez Komisję w ramach programowania finansowego 2007-2013. Inne aspekty natury administracyjnej (takie jak pokrywanie wydatków bieżących lub pomoc techniczna Komisji dla koordynatorów) pozostają bez zmian w stosunku do decyzji wyznaczającej sześciu pierwszych koordynatorów. Z uwagi na polityczny charakter działalności koordynatorów DG TREN nadal będzie zapewniać pomoc, nawet gdy zacznie działać Agencja Wykonawcza ds. Transeuropejskiej Sieci Transportowej.

Biorąc pod uwagę doświadczenie już zdobyte na początku mandatu sześciu pierwszych koordynatorów, średnie obciążenie pracą europejskiego koordynatora będzie wynosić od 3 do 8 dni roboczych w miesiącu. Przewiduje się, że to obciążenie pracą ustabilizuje się pod koniec pierwszego roku, a następnie będzie ulegać zmniejszeniu w miarę postępu realizacji projektów.

3. Charakterystyka koordynatora

Zgodnie z procedurą przewidzianą decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. europejscy koordynatorzy muszą być wyznaczeni po zasięgnięciu opinii Parlamentu Europejskiego i w porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi. Po otrzymaniu zgody Komitetu Stałych Przedstawicieli (COREPER) Komisja zasięgnęła opinii Parlamentu pismem z dnia 25 czerwca 2007 r. wiceprzewodniczącego Komisji J. Barrot do przewodniczącego Parlamentu H.-G. Pötteringa. Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) Parlamentu wydała pozytywną opinię, potwierdzoną przez Konferencję Przewodniczących Parlamentu w dniu [...] 2007 r.

Wprowadzony wyżej wymienioną decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady art. 17a ust. 2 stanowi, że „europejski koordynator jest wybierany w szczególności z uwzględnieniem doświadczenia w instytucjach europejskich i znajomości zagadnień związanych z finansowaniem i oceną społeczno-ekonomiczną i środowiskową dużych projektów”.

Biorąc pod uwagę ich status dawnych ministrów transportu i – w przypadku proponowanego koordynatora ds. śródlądowych dróg wodnych – dawnego członka Parlamentu Europejskiego – te dwie wybrane osoby spełniają powyższe warunki. Wybór ten był przedmiotem szerokiego konsensusu pomiędzy zainteresowanymi stronami, z uwagi na ich wybitne kompetencje techniczne i oraz doświadczenie w zakresie zarządzania.

W odniesieniu do tej drugiej grupy koordynatorów proponuje się zatem wyznaczyć następujące osoby:

- Pana Luisa Valente de Oliveira ds. autostrad morskich (projekt priorytetowy nr 21, „Autostrady morskie”)
- Panią Karłą Peijs ds. śródlądowych dróg wodnych, z których dwie osie (oś nr 18 „Ren/Moza-Men-Dunaj” i oś nr 30 „Kanał Sekwana – Skalda”) stanowią część projektów priorytetowych.

DECYZJA KOMISJI

C(2007) 4396 z dnia 27 września 2007 r.

zmieniająca decyzję nr C(2005) 2754 i dotycząca wyznaczenia dwóch nowych europejskich koordynatorów niektórych projektów transeuropejskiej sieci transportowej

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,
uwzględniając decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1692/96/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej², w szczególności jej art. 17a ust. 1,
uwzględniając decyzję Komisji nr C 2754 (2005) z dnia 20 lipca 2005 r.³,
uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego,
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Decyzja nr 1692/96/WE, zmieniona decyzją nr 884/2004/WE, wskazuje projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, których celem jest przyczynienie się do rozwoju tej sieci, oraz określa mianem priorytetowych 30 projektów będących przedmiotem zainteresowania europejskiego, określonych w jej załączniku III. Wśród nich znajdują się projekty, którym Rada Europejska w Essen w 1994 r., a następnie w Dublinie w 1996 r., nadała szczególne znaczenie.
- (2) Konieczne jest wprowadzenie mechanizmów, które zwiększyłyby koordynację pomiędzy państwami członkowskimi oraz umożliwiłyby Komisji, jak również zainteresowanym państwom członkowskim, uzyskanie pełniejszego wglądu w postępy dokonane podczas realizacji projektów, jak też bardziej wszechstronnego obrazu prac, a także ułatwiłyby zakończenie realizacji projektów w terminie ustalonym decyzją nr 1692/96/WE w odniesieniu do odcinków projektów priorytetowych.
- (3) Wzmocniona koordynacja pomiędzy państwami członkowskimi, biorącymi udział w projektach dotyczących tej samej osi lub tego samego wybrzeża, może poprawić zwrot z inwestycji, ułatwić synchronizację inwestycji oraz mobilizację inwestorów.
- (4) Na mocy art. 17a decyzji nr 1692/96/WE Komisja może mianować europejskich koordynatorów w celu ułatwienia skoordynowanej realizacji niektórych spośród projektów będących przedmiotem zainteresowania europejskiego, w szczególności projektów transgranicznych lub ich części.
- (5) Przy wyborze europejskich koordynatorów będzie brane pod uwagę ich doświadczenie w instytucjach europejskich oraz znajomość zagadnień związanych z finansowaniem infrastruktury oraz z oceną społeczno-ekonomiczną i środowiskową dużych projektów.

² Dz.U. L 228 z 9.9.1996, str. 1. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją nr 884/2004/WE (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, str. 1).

³ Decyzja zmieniona decyzją nr C (2007) 3190.

- (6) Europejscy koordynatorzy muszą podejmować działania w imieniu i na rzecz Komisji, w ramach i w granicach powierzonej im misji.
- (7) Obiektywne kryteria dotyczące opóźnień na głównych odcinkach transgranicznych, brak stałego porozumienia w kwestii harmonogramu prac pomiędzy zainteresowanymi państwami członkowskimi, brak środków przeznaczonych na finansowanie tych głównych odcinków, trudność ustanowienia łańcuchów logistycznych łączących różne środki transportu, utrzymujące się przeszkody natury prawnej bądź też administracyjnej oraz konieczność połączenia szerokiej grupy podmiotów, takich jak przemysł, specjaliści z sektora czy też regiony, uzasadniają wybór drugiej serii projektów, dla których muszą być mianowani europejscy koordynatorzy
- (8) Decyzja Komisji dotycząca mianowania europejskiego koordynatora określa zasady realizacji jego zadań.
- (9) Zainteresowane państwa członkowskie wyraziły zgodę,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

Pani Karla Peijs zostaje wyznaczona jako europejski koordynator ds. śródlądowych dróg wodnych, z których dwie osie – oś nr 18 „Ren/Moza-Men-Dunaj” i oś nr 30 „Kanał Sekwana – Skalda” – stanowią część projektów priorytetowych.

Artykuł 2

Pan Luis Valente de Oliveira zostaje wyznaczony jako europejski koordynator osi priorytetowej nr 21 „Autostrady morskie”.

Artykuł 3

Załączniki I i II do niniejszej decyzji zastępują załączniki do decyzji nr C (2005) 2754 zmienionej decyzją nr C (2007) 3190.

Sporządzono w Brukseli, dnia 27 września 2007 r.

*W imieniu Komisji
Jacques BARROT
Członek Komisji*

ZAŁĄCZNIK 1

NAZWISKO	PROJEKT	
Pan Karel Van Miert	Projekt priorytetowy nr 1 „Oś kolejowa Berlin-Werona/Mediolan-Bolonia-Neapol-Mesyňa-Palermo”	<ul style="list-style-type: none"> - Halle/Lipsk-Norymberga (2015) - Norymberga-Monachium (2006) - Monachium-Kufstein (2015) - Kufstein-Innsbruck (2009) - Tunel Brenner (2015), odcinek transgraniczny - Werona-Neapol (2007) - Mediolan-Bolonia (2006) - Most kolejowy/trasa przez cieśninę Mesyňa-Palermo (2015)
Pan Etienne Davignon	Projekt priorytetowy nr 3 „Oś kolejowa dużych prędkości z południowo-zachodniej Europy”	<ul style="list-style-type: none"> - Lizbona/Porto-Madryt (2011) - Madryt-Barcelona (2005) - Barcelona-Figueras-Perpignan (2008) - Perpignan-Montpellier (2015) - Montpellier-Nîmes (2010) - Madryt-Vitoria-Irun/Hendaye (2010) - Irun/Hendaye-Dax, odcinek transgraniczny (2010) - Dax-Bordeaux (2020 r.) - Bordeaux-Tours (2015)
Pan Laurens Jan Brinkhorst	Projekt priorytetowy nr 6 „Oś kolejowa Lyon-Triest-Divača/Koper-Divaca-Lublana-Budapeszt-granica ukraińska”	<ul style="list-style-type: none"> - Lyon-St Jean de Maurienne (2015) - Tunel Mont-Cenis (2015-2017) - Bussoleno-Turyń (2011) - Turyń-Wenecja (2010) - Wenecja-Ronchi Południe –Triest-Divača (2015) - Koper-Divača-Lublana (2015) - Lublana-Budapeszt (2015)
Pan Péter Balázs	Projekt priorytetowy nr 17 „Oś kolejowa Paryż-Strasburg-Stuttgart-Wiedeń-Bratysława”	<ul style="list-style-type: none"> - Baudrecourt-Strasburg-Stuttgart (2015), w tym most Kehl - Stuttgart-Ulm (2012) - Monachium-Salzburg (2015) - Salzburg-Wiedeń (2012) - Wiedeń-Bratysława (2010)
Pani Karla Peijs	Projekt priorytetowy nr 18 „Ren/Moza-Men-Dunaj” (śródlądowa droga wodna)	<ul style="list-style-type: none"> - Ren-Moza ze służą Lannaye jako odcinek transgraniczny (2019) - Vilshofen-Straubing (2013) - Wiedeń-Bratysława, odcinek transgraniczny (2015) - Palkovikovo-Mohács (2014) - „Wąskie gardła” w Rumunii i Bułgarii (2011)
Pani Karla Peijs	Projekt priorytetowy nr 30 „Kanał Sekwana – Skalda”	<ul style="list-style-type: none"> - poprawa warunków żeglugi Deulemont-Gandawa (2012-2016) - Compiègne-Cambrai (2012-2016)

Pan Luis Valente de Oliveira	Projekt priorytetowy nr 21 „Autostrady morskie”	<ul style="list-style-type: none">- Autostrada Morza Bałtyckiego- Autostrada morska Europy Zachodniej- Autostrada morska Europy Południowo- Wschodniej- Autostrada morska Europy Południowo- Zachodniej
---------------------------------	--	--

Pan Pavel Telicka	Projekt priorytetowy nr 27 „Oś kolejowa „Rail Baltica” Warszawa- Kowno-Ryga–Tallin– Helsinki”	- Warszawa-Kowno (2010) - Kowno-Ryga (2014) - Ryga-Tallin (2016)
Pan Karel Vinck	Koordynator korytarzy kolejowych ERTMS	

ZAŁĄCZNIK II

Opis misji

Wzór opisu misji Pani Karli Peijs, europejskiego koordynatora projektów priorytetowych nr 18 i 30 załącznika III do decyzji nr 1692/96/WE zmienionej decyzją 884/2004/WE

[miejscowość], [data]

[nazwisko europejskiego koordynatora]

[funkcja]

[dokładny adres]

[... numer ewidencyjny pisma...]

Dotyczy: [Misja europejskiego koordynatora w odniesieniu do linii priorytetowej nr ...]

Szanowna Pani Minister,

Na podstawie decyzji Komisji nr C(2007) xxxx Komisja wyznaczyła Panią jako europejskiego koordynatora ds. śródlądowych dróg wodnych, z których dwie osie (oś nr 18 „Ren/Moza-Men-Dunaj” i oś nr 30 „Kanał Sekwana – Skalda”) stanowią część projektów priorytetowych. Mianowania tego dokonuje się na mocy art. 17a decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1692/96/WE z dnia 23 lipca 1996 r. sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej⁴ zmienionej decyzją nr 884/2004/WE.

Przedmiotowe projekty są szczególnie istotne w ramach zalecanej przez Komisję wspólnej polityki transportowej, której celem jest zapewnienie większej konkurencyjności gospodarczej Unii przy równoczesnym zapewnieniu lepszego poziomu ochrony środowiska naturalnego.

Jednakże realizacja tych projektów napotyka rozmaite trudności, od finansowania poprzez środowisko, aż po biurokrację. Trudności te w konsekwencji opóźniają realizację projektów i utrudniają wykorzystanie w szerszym zakresie transportu śródlądowego. Transport ten należy traktować jako alternatywę dla transportu drogowego pozwalającą na odblokowanie niektórych dróg, którym grozi paraliż. Opracowanie takich alternatyw będzie jednak wymagało zaangażowania wszystkich ogniw sieci transportowej. Zatem istota Pani misji będzie polegała na udzielaniu pomocy służbom Komisji w procesie promocji tych projektów, identyfikowaniu braków, zwłaszcza w infrastrukturze, oraz przeszkód zarówno natury prawnej, administracyjnej jak też technicznej, a także na właściwym ukierunkowaniu wsparcia finansowego – w ramach dostępnych wspólnotowych środków budżetowych – tak aby maksymalnie zwiększyć jego wpływ.

Czas trwania Pani misji na stanowisku europejskiego koordynatora wyniesie cztery lata z możliwością przedłużenia za obopólną zgodą.

Pani zadania wynikają z zadań określonych przez Parlament Europejski oraz Radę i uwzględnią przede wszystkim:

- zidentyfikowanie przeszkód w realizacji projektów priorytetowych nr 18 (Ren/Moza-Men-Dunaj) i nr 30 (Kanał Sekwana- Skalda) i zaproponowanie rozwiązań, zwłaszcza w odniesieniu do pakietów finansowych umożliwiających szybkie uruchomienie tych projektów;
- promowanie sieci mającej na celu większe wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych na szczeblu wspólnotowym. Podejście to powinno uwzględniać wymagania środowiska naturalnego. Powinno również brać pod uwagę konieczność skoordynowania różnych środków transportu, zintegrowania wodnego transportu śródlądowego z intermodalnymi łańcuchami logistycznymi, jak również przyczynić się do trwałej poprawy wydajności tego rodzaju transportu, w tym w odniesieniu do usług informacji rzecznej (RIS „River Information Services”). Należy również wskazać przeszkody w rozwoju sieci, natury

⁴ Dz.U. L 201 z 7.6.2004.

administracyjnej, prawnej lub związane z ochroną środowiska, oraz zaproponować odpowiednie rozwiązania.

- coroczne sporządzanie sprawozdania dla Komisji w celu przekazania Parlamentowi Europejskiemu i zainteresowanym państwom członkowskim informacji na temat postępów dokonanych w realizacji projektu, nowych rozwiązań prawnych, technicznych, administracyjnych lub innych, które mogą mieć wpływ na realizację projektów śródlądowych dróg wodnych, jak również na temat ewentualnych trudności i przeszkód mogących spowodować znaczne opóźnienie. Sprawozdanie to będzie także zawierać ocenę potrzeb finansowych oraz harmonizacji środków prawnych w celu zagwarantowania realizacji i optymalnej wydajności tych śródlądowych dróg wodnych.

Oprócz tych zadań Komisja oczekuje od Pani pomocy w zakresie zaproszeń do składania wniosków o wsparcie wspólnotowe z budżetu sieci transeuropejskich, które zostaną uruchomione w okresie perspektyw finansowych 2007 - 2013. W związku z powyższym Komisja oczekuje od Pani przede wszystkim:

- przedstawienia do dnia 31 marca 2008 r. pierwszego sprawozdania okresowego do wyłącznego użytku Komisji. Sprawozdanie to uwzględni w sposób szczegółowy postępy, wiarygodność planowanego harmonogramu wydatków, zaangażowanie zainteresowanych państw oraz warunki, które należy postawić w celu zapewnienia maksymalnej wartości dodanej pomocy wspólnotowej;

- poinformowania jej o ewentualnych trudnościach napotykanym przy realizacji projektów śródlądowych dróg wodnych, zwłaszcza w odniesieniu do projektów priorytetowych nr 18 i 30, ale również w zakresie integracji śródlądowych dróg wodnych i połączeń między portami oraz pozostałą infrastrukturą transeuropejskiej sieci transportowej.

Podczas wypełniania swojej misji nie może Pani występować w imieniu Komisji bez jej uprzedniej zgody. W ten sposób będzie Pani działać przy zachowaniu całkowitej bezstronności, w sposób niezależny i poufny oraz w jak najlepszy sposób wykorzysta Pani zdobytą wiedzę i kwalifikacje zawodowe mając na względzie wyłącznie interesy Wspólnoty. Jest Pani zobowiązana unikać każdej sytuacji stanowiącej konflikt interesów w odniesieniu do dziedzin, w zakresie których jest Pani powołana do działania. Każdy konflikt interesów, który pojawi się podczas Pani mandatu, musi być bezzwłocznie zgłaszany Komisji.

Ponadto zobowiązuje się Pani do niewykorzystania i nierozpowszechniania żadnego dokumentu ani informacji, z którymi zetknie się Pani podczas sprawowania tej funkcji, chyba że informacje te zostały już podane do wiadomości publicznej. Wszystkie otrzymane przez Panią wyniki będą stanowić własność Wspólnoty Europejskiej, która może je wykorzystać i opublikować, jeżeli uzna to za konieczne.

Podczas wypełniania tej misji, nieodpłatnie, będzie Pani przyznawany miesięczny zryczałtowany dodatek w wysokości 1500 EUR w celu pokrycia wydatków bieżących, zwrócone zostaną również koszty podróży służbowych zgodnie z obowiązującymi w Komisji zasadami. Poza tym Komisja zapewni również Pani pomoc techniczną i administracyjną. Osobą, z którą należy się kontaktować w Dyrekcji Generalnej ds. Energii i Transportu, jest dyrektor sieci transeuropejskich, odpowiedzialny za zespół europejskich koordynatorów, który zapewni Pani wszelką pomoc w wykonywaniu Pani zadań. Dyrektor ds. logistyki, innowacji, współmodalności i transportu morskiego jest odpowiedzialny za realizację polityki w zakresie śródlądowych dróg wodnych. Komisja może zapewnić o swoim pełnym wsparciu przy wypełnianiu przez Panią tej misji, jak również o wsparciu współpracownika, który zostanie wyznaczony do pomocy Pani w codziennych sprawach technicznych i administracyjnych.

Komisja jest przekonana, że Pani wkład, na który bardzo liczy, będzie miał decydujące znaczenie dla sukcesu sieci transeuropejskich.

Dyrekcja Generalna ds. Transportu i Energii będzie regularnie organizować spotkania pomiędzy europejskimi koordynatorami, aby umożliwić im wymianę informacji i doświadczeń.

Sądownictwo belgijskie ma wyłączone prawo do rozstrzygania w przypadku rozbieżności w kwestiach ważności, stosowania lub interpretacji porozumienia. Umowa ta podlega prawu belgijskiemu.

Z wyrazami szacunku,

Opis misji

Wzór opisu misji Pana Luisa Valente de Oliveira, europejskiego koordynatora projektu priorytetowego nr 21 załącznika III do decyzji nr 1692/96/WE zmienionej decyzją 884/2004/WE

[miejscowość], [data]

[nazwisko europejskiego koordynatora]

[funkcja]

[dokładny adres]

[... numer ewidencyjny pisma...] załącznika III do decyzji nr 1692/96/WE zmienionej decyzją 884/2004/W

Szanowny Panie Ministrze,

Na podstawie decyzji Komisji nr C(2007) xxxx Komisja wyznaczyła Pana jako europejskiego koordynatora projektu „autostrady morskie”. Mianowania tego dokonuje się na mocy art. 17a decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1692/96/WE z dnia 23 lipca 1996 r. sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej⁵ zmienionej decyzją nr 884/2004/WE.

Przedmiotowy projekt, mający na celu rozwinięcie nowej koncepcji transportu umożliwiającej zarówno przesunięcie znacznej części transportu drogowego w kierunku transportu morskiego, jak również wzmocnienie spójności terytorium UE, ma szczególne znaczenie w ramach zalecanej przez Komisję wspólnej polityki transportowej, której celem jest zapewnienie większej konkurencyjności gospodarczej Unii przy równoczesnym zapewnieniu lepszego poziomu ochrony środowiska naturalnego.

Jednakże realizacja tego projektu napotyka pewne trudności związane z koordynacją pomiędzy, z jednej strony, państwami członkowskimi a, z drugiej strony, sektorem transportu morskiego. Trudności te opóźniają realizację spójnej strategii ogólnoeuropejskiej dotyczącej tego innowacyjnego pomysłu. Ten ostatni powinien umożliwić rozwinięcie połączeń transportowych wykorzystujących – na najdłuższych trasach – drogę morską, które należy uzupełnić łańcuchem logistycznym „od drzwi do drzwi”. Autostrady morskie powinny zatem przejąć znaczną część rosnącego ruchu w transporcie drogowym, poprawić dostęp do regionów oddalonych i odblokować drogi, którym grozi paraliż. Opracowanie takich alternatywnych rozwiązań będzie wymagało zaangażowania wszystkich ogniw sieci transportowej. Zatem istota Pana misji będzie polegała na udzielaniu pomocy służbom Komisji w procesie promocji tej nowej koncepcji, wskazywaniu przeszkód w jej realizacji i właściwym ukierunkowaniu wsparcia finansowego – w ramach dostępnych wspólnotowych środków budżetowych – tak aby maksymalnie zwiększyć jego wpływ. W związku z tym zasadniczą kwestią będzie zapewnienie spójności pomiędzy działaniami wspieranymi przez programy TEN-T i Marco Polo.

Czas trwania Pana misji na stanowisku koordynatora europejskiego wyniesie cztery lata z możliwością przedłużenia za obopólną zgodą.

Pana zadania wynikają z zadań określonych przez Parlament Europejski oraz Radę i uwzględnia przede wszystkim:

- wkład w rozwój spójnej strategii realizacji autostrad morskich w wymiarze europejskim, zwłaszcza poprzez wskazanie koniecznej koordynacji pomiędzy różnymi środkami transportu i ryzykiem mogącym wpłynąć na jej realizację;
- monitorowanie grup roboczych (Task Forces) ustanowionych dla pięciu regionów morskich (Morze Bałtyckie, Morze Północne, Atlantyk, zachodnia część Morza Śródziemnego i wschodnia część Morza Śródziemnego) oraz nadzór nad planami ramowymi lub badaniami przygotowawczymi, które zostały lub zostaną rozpoczęte w celu zapewnienia spójności. Na podstawie tych prac powinno być możliwe zaplanowanie powstania europejskiej sieci autostrad morskich do 2009 r. i przekazanie tych planów do realizacji.

⁵ Dz.U. L 201 z 7.6.2004.

- coroczne sporządzanie sprawozdania dla Komisji w celu przekazania Parlamentowi Europejskiemu i zainteresowanym państwom członkowskim informacji na temat postępów dokonanych w realizacji projektu, nowych rozwiązań, prawnych, technicznych, administracyjnych lub innych, które mogą mieć wpływ na realizację poszczególnych autostrad morskich, jak również na temat ewentualnych trudności i przeszkód mogących spowodować znaczne opóźnienie. Sprawozdanie to będzie również zawierać ocenę potrzeb finansowych w celu realizacji i optymalnej wydajności autostrad morskich.

- regularne konsultacje z zainteresowanymi stronami, zwłaszcza z podmiotami prywatnymi, mające na celu zidentyfikowanie wszystkich czynników związanych z rozwojem korytarzy autostrad morskich, możliwości finansowania inwestycji publicznych i prywatnych uznanych za konieczne, zasad dostępu do tego finansowania i przeszkód w tworzeniu partnerstw publiczno-prywatnych.

Oprócz tych zadań Komisja oczekuje od Pana pomocy w zakresie zaproszeń do składania wniosków o wsparcie wspólnotowe z budżetu sieci transeuropejskich i Marco Polo, które zostaną uruchomione w okresie perspektyw finansowych 2007-2013 .

W związku z powyższym Komisja oczekuje od Pana przede wszystkim:

przedstawienia do dnia 31 marca 2008 r. pierwszego sprawozdania okresowego do wyłącznego użytku Komisji. Sprawozdanie to uwzględni w sposób szczegółowy postępy, wiarygodność planowanego harmonogramu wydatków, zaangażowanie zainteresowanych państw oraz warunki, które należy postawić w celu zapewnienia maksymalnej wartości dodanej pomocy wspólnotowej;

- poinformowania jej o ewentualnych trudnościach napotykanym przy realizacji autostrad morskich, zwłaszcza w odniesieniu do uruchamiania usług, ale również w zakresie połączeń między portami oraz pozostałą infrastrukturą transeuropejskiej sieci transportowej.

Podczas wypełniania swojej misji nie może Pan występować w imieniu Komisji bez jej uprzedniej zgody. W ten sposób będzie Pan działać przy zachowaniu całkowitej bezstronności, w sposób niezależny i poufny oraz w jak najlepszy sposób wykorzysta Pan zdobytą wiedzę i kwalifikacje zawodowe mając na względzie wyłącznie interesy Wspólnoty. Jest Pan zobowiązany unikać każdej sytuacji stanowiącej konflikt interesów w odniesieniu do dziedzin, w zakresie których jest Pan powołany do działania. Każdy konflikt interesów, który pojawi się podczas Pana mandatu, musi być bezzwłocznie zgłaszany Komisji.

Ponadto zobowiązuje się Pan do niewykorzystania i nierozpowszechniania żadnego dokumentu ani informacji, z którymi zetknie się Pan podczas sprawowania tej funkcji, chyba że informacje te zostały już podane do wiadomości publicznej. Wszystkie otrzymane przez Pana wyniki będą stanowić własność Wspólnoty Europejskiej, która może je wykorzystać i opublikować, jeżeli uzna to za konieczne.

Podczas wypełniania tej misji, nieodpłatnie, będzie Panu przyznawany miesięczny zryczałtowany dodatek w wysokości 1 500 EUR w celu pokrycia wydatków bieżących, zwrócone zostaną również koszty podróży służbowych zgodnie z obowiązującymi w Komisji zasadami. Poza tym Komisja zapewni również Panu pomoc techniczną i administracyjną. Osobą, z którą należy się kontaktować w Dyrekcji Generalnej ds. Energii i Transportu, jest dyrektor sieci transeuropejskich, odpowiedzialny za zespół europejskich koordynatorów, który zapewni Panu wszelką pomoc w wykonywaniu Pana zadań. Dyrektor ds. logistyki, innowacji, współmodalności i transportu morskiego, odpowiedzialny w zakresie rozwoju autostrad morskich, będzie ściśle z Panem współpracować. Komisja może zapewnić o swoim pełnym wsparciu przy wypełnianiu przez Pana tej misji, jak również o wsparciu współpracownika, który zostanie wyznaczony do pomocy Panu w codziennych sprawach technicznych i administracyjnych.

Komisja jest przekonana, że Pana wkład, na który bardzo liczy, będzie miał decydujące znaczenie dla sukcesu sieci transeuropejskich.

Dyrekcja Generalna ds. Transportu i Energii będzie regularnie organizować spotkania pomiędzy europejskimi koordynatorami, aby umożliwić im wymianę informacji i doświadczeń.

Sądowictwo belgijskie ma wyłączne prawo do rozstrzygania w przypadku rozbieżności w kwestiach ważności, stosowania lub interpretacji porozumienia. Umowa ta podlega prawu belgijskiemu.

Z wyrazami szacunku,