

pl



Unia Europejska
Polityka regionalna

info regio

Panorama

| Nr 14 | wrzesień 2004 |



Fundusz Spójności

Wzmacnianie europejskiej solidarności

Spis treści

Fundusz Spójności *wzmacnianie europejskiej solidarności*

Fundusz Spójności w czasie przemian

Należący do Funduszy Strukturalnych Fundusz Spójności jest raczej dalekim kuzynem niż bliskim członkiem rodziny. Od momentu powstania w 1994 r. uzyskał wysoki stopień koordynacji z Europejskim Funduszem Rozwoju Regionalnego, zachowując swoje własne cele i specyficzne zasady wdrażania. Dziesięć lat później, począwszy od 1 maja 2004 r., Fundusz Spójności rozpoczyna nowy etap egzystencji, obejmując swoim zasięgiem dziesięciu nowych beneficjentów.

Świadectwa dobrych praktyk: Polska

Cztery lata ISPA: od okresu przedakcesyjnego do spójności

Opracowane na bazie tej samej koncepcji Przedakcesyjny Instrument Polityki Strukturalnej (ISPA) i Fundusz Spójności posiadają wiele cech wspólnych. Od momentu utworzenia w 2000 r. ISPA współfinansował ponad 300 dużych projektów w dziedzinie infrastruktury transportowej i ochrony środowiska w krajach kandydujących z Europy Środkowej i Wschodniej.

ISPA w akcji: Węgry, Słowenia, Bułgaria, Rumunia

Galicja (Hiszpania): niepowodzenie z odpadami

W wyniku kilku katastrof ekologicznych, w celu spełnienia wymogów europejskich norm w zakresie ochrony środowiska oraz w celu zapewnienia trwałego rozwoju swojej gospodarki Galicja podjęła szeroki program zarządzania gospodarką wodno-ściekową i odpadami stałymi. Fundusz Spójności finansuje dużą część niezbędnych inwestycji.

Świadectwa dobrych praktyk: Irlandia, Portugalia

Fundusz Spójności w akcji: Grecja, Irlandia, Portugalia, Hiszpania

03



08



09



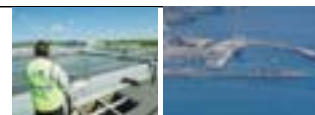
13



14



17-18



19

Zdjęcia (strony): Komisja Europejska (1, 5, 9, 11, 12), Sogama (3, 7), Aguas do Zêzere SA (5, 19), EYDE-PATHE (6, 19), Ayuntamiento de La Coruña (7, 14, 16), Poland's National Fund for Environmental Protection and Water Management (8), CCCMM (15), Limerick main drainage (17), Portos da Madeira (18), projektodawcy (13, 19).

Okladka: Most na rzece Boyne w mieście Drogheda (Irlandia) współfinansowany przez Fundusz Spójności.

Wydawca: Thierry Daman, Komisja Europejska, Generalna Dyrekcja ds. Polityki Regionalnej.

Czasopismo jest drukowane w języku angielskim i francuskim na papierze utylizowanym.

Dokumentacja tematyczna jest dostępna w 19 językach Unii Europejskiej na stronie http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_pl.htm

Teksty niniejszej publikacji nie mają wartości prawnej.

Fundusz Spójności w czasie przemian

John Walsh ⁽¹⁾

Przyjazd pociągu z odpadami do Zakładu Utylizacji Odpadów Cereda (Hiszpania) współfinansowanego przez Fundusz Spójności



Należący do Funduszy Strukturalnych Fundusz Spójności jest raczej dalekim kuzynem niż bliskim członkiem rodziny. Od momentu powstania w 1994 r. uzyskał wysoki stopień koordynacji z Europejskim Funduszem Rozwoju Regionalnego, zachowując swoje własne cele i specyficzne zasady wdrażania. Dziesięć lat później, począwszy od 1 maja 2004 r., Fundusz Spójności rozpoczyna nowy etap egzystencji, obejmując swoim zasięgiem dziesięciu nowych beneficjentów. Ponadto Komisja proponuje na lata 2007-2013 dostosowanie jego zasad wdrażania do ogólnych zasad planowania, z zachowaniem jednak cech charakterystycznych Funduszu. W ten sposób rysuje się perspektywa adopcji Funduszu przez jego bliskich i jego pełna integracja z rodziną.

Powstanie Funduszu Spójności jest związane z interesującym paradoksem. Jednolity rynek zmusza słabiej rozwinięte państwa członkowskie do znacznego inwestowania w ich gospodarkę, co w konsekwencji pociąga za sobą poważne nakłady inwestycyjne na rozwój, poprawę i modernizację infrastruktury. Z drugiej strony, jeżeli państwa te chcą wejść do „strefy euro”, muszą zmniejszyć swój deficyt budżetowy i kontrolować dług publiczny. Ścisła kontrola finansów publicznych staje się wówczas obowiązkowa, nawet jeśli łączy się to z koniecznością zwiększenia inwestycji. Traktat z Maastricht przyniósł rozwiązanie tego problemu. Przewidział on utworzenie nowego funduszu umożliwiającego finansowe wsparcie biedniejszych państw: Funduszu Spójności.

Dzięki niemu cztery pierwsze państwa beneficjenci Funduszu (Hiszpania, Portugalia, Irlandia i Grecja) zbliżyły się do kryteriów konwergencji unii gospodarczo-walutowej, kontynuując jednocześnie swoje inwestycje w infrastrukturę.

Chciałbym przedstawić w tym miejscu próbę analizy rozwoju zasad wdrażania Funduszu Spójności. Mimo że zasady te nie ulegały większym zmianom w ciągu ostatnich dziesięcioleci,

⁽¹⁾ Administrator, Generalna Dyrekcja ds. Polityki Regionalnej Komisji Europejskiej.

doświadczenia nabyte w latach 1994-1999 skłoniły Radę do wprowadzenia w 1999 r. pewnej liczby usprawnień. Również Komisja z czasem udoskonaliła swoją politykę i metody zarządzania projektami. W dziesięciu nowych państwach członkowskich zastosowano te ulepszone zasady przy opracowaniu wszystkich projektów w ramach Funduszu i projektów już realizowanych w ramach Przedakcesyjnego Instrumentu Polityki Strukturalnej (ISPA)⁽²⁾ na lata 2004-2006. Jednakże w nadchodzącym okresie planowania działalność Funduszu Spójności ulegnie poważnym zmianom.

Cechy charakterystyczne Funduszu Spójności: 1994 r.

Fundusz Spójności nie wzbudzał tak powszechnego zainteresowania specjalistów ani szerszej publiczności jak jego kuzyn - Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR). Ten względny brak zainteresowania można wytłumaczyć faktem, iż beneficjenci ograniczali się do czterech z piętnastu państw członkowskich oraz że istniały między nimi specyficzne różnice dotyczące celów i systemów wdrażania.

Fundusz Spójności powstał na mocy rozporządzenia Rady z dnia 16 kwietnia 1994 roku⁽³⁾. Od momentu jego utworzenia charakteryzuje się następującymi różnicami w stosunku do Funduszy Strukturalnych:

- > Fundusz Spójności umożliwia wspieranie projektów o zasięgu krajowym, a nie regionalnym w państwach członkowskich – beneficjentach.
- > Konkretnie uwarunkowanie makroekonomiczne jest związane z jego mechanizmem finansowania. Państwa członkowskie muszą przede wszystkim utrzymywać deficyt publiczny poniżej ustalonego progu i spełniać w ten sposób jeden z warunków przynależności do „strefy euro”. Celem jest zastąpienie krajowych wydatków budżetowych, jednak zasady współfinansowania (dodatkowości) nie są takie same jak w przypadku Funduszy Strukturalnych.
- > Pomoc jest ukierunkowana na realizację celów programu działań interwencyjnych w dziedzinie ochrony środowiska i transeuropejskich sieci transportowych.
- > Podział środków między kwalifikowalnymi sektorami środowiskowym i transportowym musi odzwierciedlać pewną równowagę. Zgodnie z interpretacją Komisji przyjęto, że będzie on równy (50/50).
- > Finansowanie jest przydzielane dla poszczególnych projektów przez Komisję na wniosek państw członkowskich, a koszty kwalifikowalne danego projektu muszą wynosić co najmniej 10 milionów euro.

Rozwój zasad wdrażania

Zmodyfikowane rozporządzenie z 1999 r.⁽⁴⁾ kładzie nacisk na bardziej strategiczne podejście i zgodność projektów z ogólną strategią ochrony środowiska i transportu na poziomie sektorowym lub poziomie administracyjnym. Według Komisji ta strategia musi zostać określona i nabrać formalnego charakteru w jednym lub kilku dokumentach służących jako „ramy odniesienia” dla działań interwencyjnych Funduszu w każdym kraju beneficjencie. Obok pozostałych procedur operacyjnych, to zarządzenie figuruje w *Przewodniku po Funduszu Spójności* opublikowanym w 2000 r.⁽⁵⁾, w którym znalazły się również:

- > wytyczne Komisji dotyczące priorytetów Funduszu Spójności w sektorze ochrony środowiska i transportowym;
- > określenie działań zmierzających do uwzględnienia w większym stopniu prywatnych źródeł finansowania;
- > zachęta do podjęcia działań na rzecz rozwoju partnerstwa publiczno-prywatnego mogącego zmaksymalizować efekt dźwigni unijnego współzawodnictwa i zwiększyć ilość finansowanych infrastrukturalnych;
- > niektóre regulacje prawne służące usprawnieniu zarządzania Funduszem, w tym nowy wniosek o dofinansowanie.

Od momentu przyjęcia zmian w 1999 r. system wdrażania Funduszu uległ również innym modyfikacjom, które dotyczą głównie poprawy przepisów odnoszących się do projektów oraz usprawnienia systemów zatwierdzania i zarządzania projektami stosowanymi przez Komisję.

Właśnie w latach 2000-2004 rozporządzenia Komisji wprowadzają zmiany dotyczące:

- > zarządzania i kontroli finansowej oraz trybu dokonywania korekt finansowych (2002 r.);
- > zasad kwalifikowalności odpowiednich wydatków, które są bliskie zasadom kwalifikowalności pomocy w ramach Funduszy Strukturalnych (2003 r.);
- > uproszczenia zasad w dziedzinie działań informacyjnych i promocyjnych (2004 r.).

Rozporządzenia te ułatwiają podejmowanie decyzji finansowych dla każdego projektu oraz zbliżają zasady wdrażania Funduszu Spójności do zasad obowiązujących dla Funduszy Strukturalnych.

Polityka i metody Komisji dotyczące oceny dużych projektów w ramach Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności zostały dopracowane po publikacji w 2002 r. nowego wydania *Przewodnika po analizie kosztów-korzyści projektów inwestycyjnych*⁽⁶⁾.

⁽²⁾ Patrz następny artykuł.

⁽³⁾ Dz.U. L 130, 25.5.1994, s. 1.

⁽⁴⁾ http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/reglem_en.htm

⁽⁵⁾ Dostępny w języku francuskim, angielskim, greckim, portugalskim i hiszpańskim. http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/working/sf2000_en.htm

⁽⁶⁾ http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02_en.pdf



Działania informacyjne na temat Funduszu Spójności: nowe rozporządzenie

Podobnie jak w przypadku Funduszy Strukturalnych, projekty finansowane przez Fundusz Spójności muszą stanowić przedmiot działań informacyjnych i promocyjnych. W tym celu nowe rozporządzenie przyjęte w 2004 r. upraszcza znacznie obowiązujące do tej pory procedury w zakresie upowszechniania informacji zawarte w Decyzji (WE) 955/1996.

Nowe rozporządzenie (WE) 621/2004 podkreśla przede wszystkim rolę dwóch przesłań, wokół których muszą odbywać się działania informacyjne dotyczące Funduszu Spójności:

- > projekt wspierany przez Fundusz wpływa na zmniejszenie podziałów społecznych i gospodarczych między mieszkańcami Unii Europejskiej;
- > realizacja projektu była możliwa dzięki finansowemu udziałowi Funduszu Spójności.

Objaśniając wpływ konkretnego projektu, pierwsze przesłanie przywołuje następujący cel europejskich działań interwencyjnych: Unia promuje równość szans między swoimi obywatelami. Odwołanie się do terminu „obywatel” nie jest czysto formalne: końcowy odbiorca informacji, obywatel, musi mieć poczucie, że to właśnie do niego kierowana jest informacja.

Działania informacyjne mogą przyjąć inne formy, niż te, które są określone w rozporządzeniu. Nie jest zabronione posłużenie się prostymi i przyciągającymi uwagę formami promocyjnymi. Obecność flagi unijnej wzmacnia jeszcze bardziej znaczenie przekazywanej informacji. Jeśli chodzi o narzędzia i sposób, w jaki informacja ma być udostępniona, rozporządzenie narzuca wyłącznie obowiązek utrzymywania kontaktów z mediami oraz określa miejsce ustawiania tablic informacyjnych i pamiątkowych.

Pod koniec okresu 1993-1999 odnotowano wysoką proporcję zobowiązań niewydatkowanych z tytułu Funduszu Spójności, podobnie jak to miało miejsce dla Funduszy Strukturalnych. Na koniec 2000 r. łączna wysokość tych sum wynosiła blisko 120% budżetu Funduszu na rok 1999.

Aby rozwiązać problem niezrealizowanych dofinansowań, Komisja nawiązała aktywny dialog ze wszystkimi państwami członkowskimi w celu przyspieszenia zakończenia realizacji projektów. Tym samym, aby poprawić ich jakość oraz tempo wdrażania i absorpcji przeznaczonych środków, w 2002 r. Komisja podjęła inicjatywę informowania państw beneficjentów o wprowadzeniu zasady ograniczającej ewentualne modyfikacje, na które decyzja o udzieleniu pomocy⁽⁷⁾ zezwala. Na koniec 2003 r. kwota niewydatkowana spadła do 40% budżetu na rok 1999.

Wyzwania na przyszłość

Fundusz Spójności rozpoczął swoją działalność w czterech krajach beneficjentach o dochodzie narodowym brutto (DNB) na mieszkańca poniżej 90% średniej unijnej. Przeprowadzenie w 2003 r.⁽⁸⁾ egzaminu z zasad kwalifikowalności zakończyło się nadaniem pierwszej promocji „rocznikowi 1993”: ze średnim PKB w latach 2000-2002 odpowiadającym 101% średniej w Unii 15 Irlandia znalazła się poza progiem kwalifikowalności i nie ma już prawa od 2004 r. do pomocy z Funduszu. To zmniejszenie zasięgu Funduszu do trzech krajów beneficjentów zostało szybko nadrobione 1 maja 2004 r. Objął on swoimi działaniami dziesięć nowych państw członkowskich Unii.

Od tego momentu waga Funduszu Spójności znacznie wzrosła ze względu na fakt, że ponad połowa członków Unii 25 jest objęta jego bezpośrednimi działaniami. Oprócz tego proporcja dostępnego finansowania dla każdego z nowych państw członkowskich w ramach Funduszu znacząco się zwiększyła. Tytułem porównania, Irlandia wykorzystała łącznie 7 840 milionów euro w okresie 1994-99, w tym 1 490 milionów euro (ceny bieżące) w ramach Funduszu Spójności, czyli 19%. Dla nowych państw członkowskich udział Funduszu wynosi średnio 35%.



Portugalia: budowa oczyszczalni ścieków z pomocą Funduszu Spójności

⁽⁷⁾ http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/orient_en.htm

⁽⁸⁾ Komunikat Komisji COM(2004) 191 z dnia 24 marca 2004.

Udział Funduszu Spójności w nowych państwach członkowskich na lata 2004-2006

Miliony euro	Łączna kwota środków	Fundusz Spójności	Udział
Republika Czeska	2 621,2	936,1	36%
Estonia	695,1	309,0	44%
Cypr	113,4	53,9	48%
Łotwa	1 164,3	515,4	44%
Litwa	1 537,7	608,2	40%
Węgry	3 207,4	1 112,7	35%
Malta	88,7	21,9	25%
Polska	12 809,7	4 178,6	33%
Słowenia	456,3	188,7	41%
Słowacja	1 757,4	570,5	32%
RAZEM	24 451,2	8 495,0	35%

Działania Funduszu Spójności, dotowane roczną kwotą większą blisko trzy razy w stosunku do poprzednio przyznanej dla ISPA, stanowi istotne rozszerzenie zakresu działań w nowych państwach członkowskich. Na podstawie doświadczeń Komisji i krajów beneficjentów ISPA wiadomo jednak, że wdrażanie projektów o wysokiej jakości w dostatecznej ilości stanowi wielkie wyzwanie dla władz krajowych i europejskich. Z tego powodu Komisja zaproponowała w 2004 r. nowy dialog w celu zachęcenia krajów beneficjentów do wzmocnienia ich potencjału absorpcji i zarządzania dostępnymi funduszami unijnymi. Przyjęte rozwiązania w tej dziedzinie zostaną określone przez państwa członkowskie w zależności od ich specyficznego kontekstu i poprzez położenie najpierw nacisku na trzy kluczowe etapy: identyfikację, wybór, przygotowanie i ocenę projektów.



Fundusz Spójności w służbie transportowi:
odcinek autostrady Patras-Ateny-Tessaloniki (Grecja)

Zmiany długoterminowe: lata 2007-2013

Z operacyjnego punktu widzenia, już trzeci raport na temat spójności⁽⁹⁾ przewidywał większą integrację Funduszu Spójności z Funduszami Strukturalnymi. Na lata 2007-2013 Komisja proponuje cały zestaw regulacji prawnych dotyczących systemów wdrażania Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności, które zmierzają właśnie w tym kierunku.

Zachowując specyficzne cele Funduszu Spójności, zwłaszcza uwarunkowanie makro-ekonomiczne jego wsparcia finansowego, tzn. próg kwalifikowalności państw członkowskich ustalony na 90% DNB oraz zachowanie celów sektorowych pomocy, Komisja proponuje dogłębną reformę zasad wdrażania: przejście z podejścia ukierunkowanego na projekt do finansowania według programów. Wspólne przepisy Funduszu Spójności i EFRR są w ten właśnie sposób wyszczególnione EFOR.

- > Ze strategicznego punktu widzenia koordynacja z EFRR będzie miała miejsce w ramach danego programu. W programowaniu na szczeblu krajowym proponuje się, aby Fundusz Spójności posiadał własne priorytety.
- > Zostaną zastosowane wspólne systemy oceny i monitoringu programów (kryteria wyboru, wskaźniki, komitety monitorujące itd.).
- > Zasady kwalifikowalności dla EFRR i Funduszu Spójności zostaną ustalone w ramach ogólnych przepisów wspólnotowych, a poszczególne ograniczenia zostaną określone w odpowiednich przepisach dla każdego z nich.
- > Kryteria zarządzania i kontroli finansowej zostaną ujednolicone (na przykład jedno zobowiązanie rocznie na fundusz).
- > W celu zachęcenia państw członkowskich do szybkiego wykorzystania środków z Funduszu Spójności zostaną wdrożone zasady i dyscyplina finansowa obowiązująca przy Funduszach Strukturalnych (roczne zobowiązania programowe i procedura zwrotu udzielonej pomocy). Programowanie Funduszu Spójności zapowiada nową równowagę w relacjach między państwami - beneficjentami i Komisją w dziedzinie systemów wdrażania Funduszu.

Państwa członkowskie będą mogły wybierać projekty do realizacji w ramach programów krajowych, biorąc pod uwagę cele sektorowe Funduszu i niektóre zasady dotyczące kwalifikowalności wydatków. Umożliwia to znaczne zmniejszenie ilości projektów wymagających aprobaty Komisji. Tylko w ramach projektów o dużym zasięgu państwa członkowskie będą zmuszone do uzyskania zgody Komisji, dotyczącej wysokości finansowania. Zastosowanie wspólnych zasad programowania zapewni uzyskanie uproszczonego zarządzania działaniami interwencyjnymi ramach EFRR i Funduszu Spójności.

⁽⁹⁾ Trzeci raport spójności ekonomicznej i społecznej, 2004, strona XXXV.



Zakład Utylizacji Odpadów Cerceda (Hiszpania)

Takie podejście wprowadzi zwiększenie odpowiedzialności instytucji zarządzających przy wyborze, ocenie, analizie, monitoringu, zarządzaniu i szybkości wykonania projektów w celu zapobieżenia utracie pomocy. Biorąc pod uwagę rodzaj działań wspieranych przez Fundusz Spójności (budowa infrastruktury) wzmocnienie dyscypliny finansowej nie odbędzie się bez trudności. Jak pokazuje obecny okres, taka dyscyplina jest jednak silnym stymulatorem dla przyspieszenia uruchomienia programów i realizacji celów oraz, tym sposobem, szybszego uzyskania korzyści.

Na koniec, propozycje Komisji mają na celu uzyskanie optymalnego poziomu koordynacji między EFRR i Funduszem Spójności, równego traktowania Funduszy na poziomie finansowego zarządzania i harmonizacji zasad wdrażania, które umożliwią władzom krajowym uproszczenie ich zasad zarządzania.

Najważniejsze realizacje Funduszu

Fundusz Spójności pomógł czterem krajom beneficjentom w spełnieniu kryteriów wymaganych dla wejścia do strefy euro. Inne korzyści wprowadzone przez Fundusz zostały przedstawione w tabeli poniżej.

Zobowiązania na dzisiaj (2004)

KRAJ	1993-1999		2000-2003	
	Miliony EUR	%	Miliony EUR	%
Grecja	2 998	17,9	1 767	16,1
Hiszpania	9 251	55,2	6 795	61,8
Irlandia	1 495	8,9	584	5,3
Portugalia	3 005	17,9	1 848	16,8
RAZEM	16 749		10 994	

Cztery kraje beneficjenci do dzisiejszego dnia otrzymały 27 000 milionów euro. Jest to duży udział w wysiłku modernizacji infrastruktury.

Inwestycje priorytetowe 1993-1999 (%)

	Grecja	Hiszpania	Irlandia	Portugalia	Razem
ŚRODOWISKO	48,8	50,3	50,0	51,9	50,3
Zaopatrzenie w wodę	20,5	13,1	16,8	16,9	15,4
Ścieki/oczyszczanie	23,7	22,4	32,1	8,4	22,8
Odpady stałe	0,7	5,2	0,6	14,6	5,7
Inne	4,0	9,7	0,4	2,1	6,4
TRANSPORT	51,2	49,7	50,0	48,1	49,7
Drogi	27,8	28,2	37,4	28,5	28,1
Tory	19,8	20,1	9,5	11,1	16,8
Powietrzny/morski	13,8	1,1	2,8	8,5	4,4
Inne	1,3	0,3	0,4	0,0	0,4

Zakładana równowaga 50:50 była ogólnie przestrzegana. Z wyjątkiem kilku odchyleń w skali krajowej, dwoma najważniejszymi celami działań są drogi i sieci kanalizacyjne.

Ilość decyzji o przyznaniu środków

1993-1999	2000-2003	Razem	
Grecja	77	86	163
Hiszpania	371	270	641
Irlandia	116	9	125
Portugalia	149	65	214
RAZEM	713	430	1 143

Decyzje dotyczą projektów indywidualnych, stadiów projektu bądź grup projektów. W 2003 r. Komisja rozpoczęła ewaluację *ex post* mającą na celu przeanalizowanie dużej ilości zakończonych projektów w czterech krajach beneficjentach oraz określenie stopnia realizacji zakładanych celów. Wyniki ewaluacji są spodziewane na koniec roku 2004.



Zakład Gospodarki Odpadami w La Coruna (Hiszpania)

Polska

„Fundusz Spójności w Polsce – jakie kryteria dla wyboru projektów?”

Wszystko wskazuje na to, że Fundusz Spójności odegra ważną rolę w Polsce przy wdrażaniu *acquis communautaire* (dorobku prawnego Wspólnoty) w dziedzinie ochrony środowiska. Zgodnie z przewidywaniami na lata 2003-2010, około 19% wydatków inwestycyjnych na infrastruktury miejskie zostanie pokrytych przez Fundusz ⁽¹⁾.

Ponieważ ilość potencjalnych projektów i ich wielkość finansowa przekraczają znacznie możliwości pomocy proponowane przez Fundusz Spójności, niezbędne jest wdrożenie przejrzystego i skutecznego systemu wyboru projektów. Metodologia w tej dziedzinie umożliwia dwa podejścia:

- (1) Projekty są wybierane na podstawie szczegółowego programu krajowego dla danej dziedziny. Programy te muszą z kolei odzwierciedlać potrzeby inwestycyjne kraju i tworzyć listę niezbędnych projektów dostosowanych do wymagań unijnych.
- (2) Przy braku programów krajowych lub specjalnej listy niezbędnych projektów, projekty będą oceniane na podstawie klasyfikacji zgodnej ze wszystkimi kryteriami policzalnymi i porównywalnymi.

Obecnie tendencje, które dominują w Polsce przy analizie projektów, nie odzwierciedlają w pełni tych opisanych podejść. Przede wszystkim istnieje silny nacisk polityczny w celu wykorzystania wszystkich zasobów udostępnianych przez Fundusz Spójności. Powoduje to podejmowanie decyzji, które nie koniecznie promują mechanizmy oparte na skuteczności i biorące pod uwagę finansowanie najpilniejszych projektów



Szczecin: budowa przepompowni finansowana przez ISPA



Krzysztof Berbeka, doktor nauk ekonomicznych, Uniwersytet Jagielloński



Andrzej Gula, Instytut Ekonomii Środowiska, CEE Bankwatch Network

ekologicznych mających na celu osiągnięcie zgodności z dyrektywami unijnymi ⁽²⁾. Programy krajowe (poza krajowym programem uzdatniania ścieków) mogłyby być bardziej precyzyjne i jasno określać ukierunkowanie projektów. Ilość projektów przedstawionych przez gminy w ramach ubiegania się o środki z Funduszu jest stosunkowo wysoka, ale jakość i wiarygodność dokumentacji jest zróżnicowana.

W konsekwencji, procedura oceny programów powinna opierać się na solidniejszym systemie, odwołującym się do kryteriów umożliwiających klasyfikowanie projektów. Wydaje się niezbędnym zmodyfikowanie bieżących procedur dla zwiększenia przejrzystości i odpowiedzialności oraz dla umożliwienia porównywania. Wprowadzenie takiego systemu ułatwi gminom lepszą integrację priorytetów Funduszu Spójności w swoje projekty.

Innym poważnym problemem jest sposób wybierania projektów. Widać obecnie wyraźny brak strategicznego podejścia ukierunkowanego na zintegrowane wprowadzanie w życie dorobku wspólnotowego w dziedzinie ochrony środowiska. Przydział zasobów finansowych powinien faworyzować programy opracowywane na bazie dyrektyw dotyczących ochrony środowiska. Ważne jest, aby dozwolone korekty przydziału z Funduszu Spójności wpływały ewentualnie na zagwarantowanie finansowania zbyt słabo dotowanych sektorów (na przykład gospodarki odpadami ⁽³⁾). Należy pamiętać jednak, że ta metoda nie spełni swojej roli bez odpowiednich regulacji prawnych.

Ponieważ działania interwencyjne Funduszu Spójności w nadchodzącym okresie programowania wprowadzą metodę indywidualnego podejścia do programu, działania mające na celu poprawę procesu wyboru projektów mają tym bardziej duże znaczenie i muszą zostać zintensyfikowane.

Kontakt: andgula@iee.org.pl lub berbekak@ae.krakow.pl

⁽¹⁾ Obliczenie opiera się na niezbędnych inwestycjach miejskich dla sieci kanalizacyjnych, oczyszczania wód i gospodarki odpadami. Obejmuje przewidywane płatności (w tym opóźnienia w absorpcji Funduszy). Dla przyszłego okresu postuluje się utrzymanie poziomu zasobów krajowych i wspólnotowych na poziomie z lat 2004–2006.

⁽²⁾ W ten sposób finansowanie dużych przedsięwzięć w dziedzinie uzdatniania ścieków przemysłowych (osadniki) nie umożliwia przestrzegania faz przejściowych wdrażania dorobku unijnego w dziedzinie środowiska.

⁽³⁾ Berbeka, K., Financial Flows for Implementing EU Environmental Directives in Poland, Lithuania, Latvia and Estonia, Instytut Ekonomii Środowiska, wrzesień 2003.

Cztery lata ISPA: od okresu przedakcesyjnego do spójności

Willem Kuypers ⁽¹⁾

Opracowane na bazie tej samej koncepcji Przedakcesyjny Instrument Polityki Strukturalnej (ISPA) i Fundusz Spójności posiadają wiele cech wspólnych. Od momentu utworzenia w 2000 r. ISPA współfinansował ponad 300 dużych projektów w dziedzinie infrastruktury transportu i ochrony środowiska w krajach kandydujących z Europy Środkowej i Wschodniej.



ISPA jest jednym z trzech instrumentów (z PHARE i SAPARD) stanowiących część strategii przedakcesyjnej przyjętej na lata 2000-2006 w czasie szczytu Rady Europejskiej w Luksemburgu w grudniu 1997 r. Został on utworzony dla udzielenia pomocy dziesięciu krajom kandydującym z Europy Środkowej ⁽²⁾ i Wschodniej dla ułatwienia finansowania projektów z zakresu infrastruktury transportowej i ochrony środowiska w ramach unijnych priorytetów. Jego budżet roczny, przekraczający 1 miliard euro, jest podzielony między kraje w zależności od ich populacji, powierzchni i PKB na mieszkańca. Cztery lata po uruchomieniu ISPA dostarczona pomoc wynosi 7 miliardów euro dla projektów o łącznej wartości 11,6 miliarda euro.

W latach 2000-2003 ISPA wsparł ponad 200 projektów środowiskowych, związanych głównie z zaopatrzeniem w wodę pitną, sieciami kanalizacyjnymi, oczyszczaniem ścieków i gospodarką odpadami. Oprócz wpływu na ochronę środowiska, działania interwencyjne pomogły krajom kandydującym wzmocnić ich przygotowanie i ich potencjał administracyjny przy wprowadzaniu unijnych przepisów dotyczących ochrony środowiska, przyspieszając jednocześnie niezbędne reformy.

W dziedzinie transportu ISPA uczestniczył w rozwoju przyszłej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), wspierał połączenia i współdziałanie sieci krajowych i sieci unijnych. Priorytet uzyskało ponad 100 projektów infrastrukturalnych w ramach paneuropejskich korytarzy – w tym doty-

⁽¹⁾ Sprawozdawca ds. geograficznych, Generalna Dyrekcja ds. Polityki Regionalnej, Komisja Europejska.

⁽²⁾ Bułgaria, Republika Czeska, Estonia, Węgry, Łotwa, Litwa, Polska, Rumunia, Słowacja i Słowenia.

czących wyposażenia granicznego – takich jak linie kolejowe, drogi, lotniska, systemy zarządzania ruchem itd.

Od samego początku środki z ISPA były przydzielane równomiernie między sektorem środowiskowym i transportowym, z preferencyjnym traktowaniem sieci kolejowych uważanych za trwalszy środek transportu w porównaniu z drogami publicznymi.

Oprócz inwestycji w infrastrukturę zostały również sfinansowane różne rodzaje pomocy technicznej na łączną kwotę 200 milionów euro, głównie w tych dziedzinach, gdzie zastosowanie unijnych norm stwarzało szczególne trudności krajom beneficjentom. Działania te wzmocniły potencjał instytucji krajowych do przygotowania i wdrożenia projektów i przestrzegania unijnej polityki środowiskowej. ISPA umożliwił również decentralizację zakupów i sposobu zarządzania finansowego. Wykonano wiele audytów mających na celu ocenę i poprawę systemów zarządzania i kontroli finansowych krajów beneficjentów.

Działania interwencyjne miały ogólnie na celu zapoznanie krajów korzystających z ISPA z zasadami i unijnymi procedurami finansowymi oraz przygotowanie ich do prawidłowego zarządzania instrumentami strukturalnymi po przystąpieniu do Unii, zwłaszcza zapoznanie z funkcjonowaniem Funduszu Spójności.

Programowanie i finansowanie inwestycji

Projekty musiały być zgodne ze strategiami sektorowymi na poziomie krajowym, które określały średnioterminowe priorytety inwestycyjne oraz kryteria wyboru dla każdego z dwóch sektorów.

Każdy projekt musiał posiadać minimalny koszt 5 milionów euro. Grupowanie projektów było dopuszczalne, jeżeli dotyczyły one tego samego celu funkcjonalnego, geograficznego lub gospodarczego. Średni budżet wspieranych projektów wynosił 33 miliony euro. Wśród projektów o dużych rozmiarach znajdują się inwestycje o budżecie 340 milionów euro w dziedzinie elektryfikacji i modernizacji linii kolejowych oraz projekt dotyczący poprawy jakości wody pitnej na kwotę 288 milionów euro, oba projekty realizowane w Polsce.

Komisja oceniała wartości techniczne, ekonomiczne i finansowe każdego wniosku opierając się czasami na ekspertyzcie instytucji trzecich, zwłaszcza międzynarodowych instytucji finansowych, takich jak Europejski Bank Inwestycyjny i Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju, uprzywilejowanych partnerów przydzielających uzupełniających pożyczek na działania interwencyjne w ramach ISPA.

Przed podjęciem decyzji o przyznaniu pomocy Komisja konsultowała się z instytucją zarządzającą ISPA, składającą się z przedstawicieli 15 państw członkowskich. Wysokość interwencji była zależna od pewnej ilości warunków i wymagań. Dla pułapu określonego na 75% wydatków kwalifikowalnych średni współczynnik pomocy wynosił około 65%.

Uczyć się pokonując zawilości

Jak dla każdego projektu infrastrukturalnego, jakość jego przygotowania ma wpływ na termin uruchomienia przetargu i wykonania założonych prac. Im staranniejsze są przygotowane projekty, tym szybciej kontrakty zostaną zawarte, a płatności zrealizowane w krótszym czasie i prościej. Jednak doświadczenia w danej dziedzinie nie nabywa się z dnia na dzień, lecz stopniowo. Jest to tym bardziej widoczne w sytuacji, kiedy beneficjenci nie są obcy z międzynarodowymi normami technicznymi ani z zasadami i procedurami rynkowymi gwarantującymi wszystkim równość dostępu, sprawiedliwe traktowanie i przejrzystość procedur oraz przestrzeganie kwalifikowalności instytucji.

Z tych powodów wdrażanie ISPA zostało zapisane w formie dyspozycji prawnej narzucającej wstępne kontrolowanie procedur przetargów i kontraktów (aprobata *ex ante*) przez delegacje Komisji Europejskiej w krajach beneficjentach. Ponieważ przestrzeganie wymagań prawnych dla rynków publicznych było jedną z najważniejszych kwestii, Komisja wprowadziła różne formy pomocy technicznej mające na celu poprawę kompetencji, praktyk i procedur u beneficjentów.

Warunki powodzenia

Stan zaawansowania projektów oraz skuteczność ich zarządzania i wdrażania były kontrolowane i oceniane na różne sposoby: regularne spotkania, raporty instytucji wdrażających, audyty pomocowe i wizyty kontrolne odpowiednich zespołów Komisji. Kontrola formalna miała miejsce podczas spotkań komitetu monitorującego ISPA organizowanych dwa razy do roku na terenie krajów beneficjentów. W ten sposób delegacje Komisji odegrały ważną rolę w monitoringu zarządzania i wdrażania działań interwencyjnych w ramach ISPA.

Można więc stwierdzić na podstawie tych informacji, że większość krajów beneficjentów dokonała konkretnych postępów w dziedzinie zarządzania i wdrażania projektów ISPA. Doprowadziły one stopniowo do lepszego przestrzegania norm i procedur klasycznych instrumentów europejskiej polityki spójności, a mianowicie Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności.

Kraje te włożyły ogromny wysiłek w tworzenie systemów nadzoru i kontroli finansowej unijnej pomocy. Bywa, że stały się one doskonalsze od funkcjonujących w „starych” państwach członkowskich. Fakt ten dowodzi, że działania skierowane do władz zajmujących się programowaniem, wdrażaniem i zarządzaniem oraz kontrolą finansową, które Komisja Europejska przedsięwzięła, przynoszą pomyślne efekty.

Niemniej jednak istnieją nadal słabe punkty, którym należy zaradzić, jeżeli system zarządzania i kontroli ma cechować się rzeczywistą skutecznością i niezawodnością. Niektóre kraje nie przeznaczają jednak ciągle odpowiednich środków finansowych i nie mobilizują wystarczających zasobów ludzkich przygotowanych do planowania i zarządzania działaniami w ramach wspólnotowego finansowania. Na przykład odnotowuje się dużą rotację urzędników w sektorze ochrony środowiska z powodu niskich płac. Kwalifikacje personelu nie zawsze osiągają wymagany po-



Oczyszczalnia ścieków zrealizowana w ramach ISPA w Słowenii

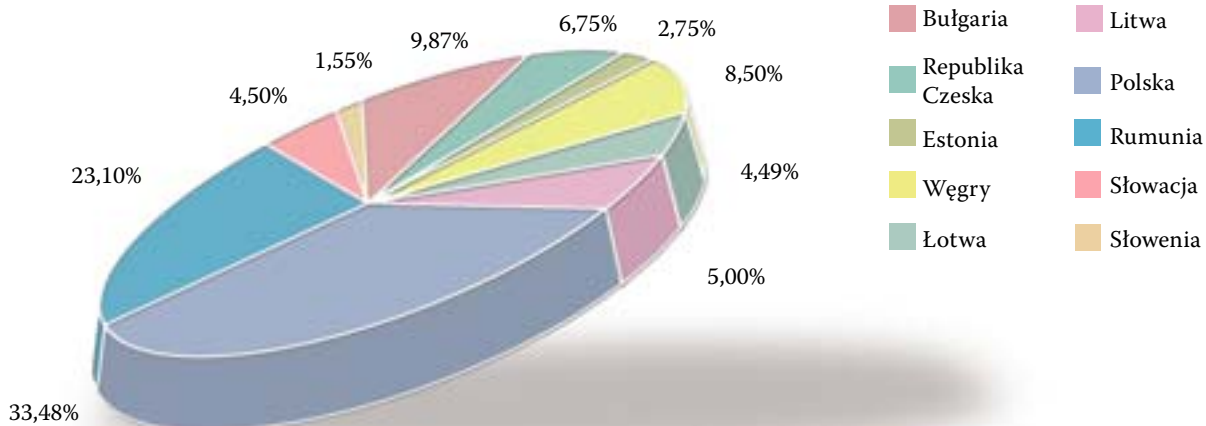
ziom, zwłaszcza w dziedzinie procedur przetargowych i dotyczących przydziałów kontraktów oraz kompleksowych projektów infrastrukturalnych.

Od ISPA do Funduszu Spójności

1 maja 2004 r. ISPA oficjalnie przestał istnieć w ośmiu nowych państwach członkowskich Europy Środkowej i Wschodniej. Ze względu jednak na to, że ich dochód narodowy brutto na mieszkańca nie osiąga 90% średniej unijnej, wszystkie te kraje zostały objęte pomocą z Funduszu Spójności, europejskiego instrumentu polityki spójności, który posłużył jako model do stworzenia ISPA i który wspiera inwestycje w infrastrukturalne w dziedzinie ochrony środowiska i transportu. Niezakończone projekty realizowane w ramach ISPA zostały przeniesione do Funduszu Spójności i zostaną poddane jego zasadom. Zgodnie z decyzją podjętą na szczycie Rady Europejskiej w Kopenhadze w grudniu 2002 r. Bułgaria i Rumunia kontynuują korzystanie z ISPA i otrzymują stopniowo zwiększające się finansowanie do końca 2006 r.

Z tytułu Funduszu Spójności nowe państwa członkowskie Europy Środkowej i Wschodniej będą otrzymywać trzykrotnie większe dofinansowanie: zamiast kwoty 0,75 miliarda euro rocznie w ramach ISPA państwa te dostaną 2,8 miliarda rocznie na lata 2004-2006. Zobowiązania dotyczące realizowanych projektów z ISPA zatwierdzonych jeszcze przed styczniem 2004 r. stanowią dużą część tego zwiększonego budżetu. Należy również zidentyfikować i przygotować nowe inwestycje, aby dysponować rezerwą projektów zdolnych do absorpcji budżetu Funduszu. Zwrócono się z podobną prośbą także do Bułgarii i Rumunii.

ISPA: podział według państw (zobowiązania na lata 2000-2003)



Ochrona środowiska i transport: przyszłe wyzwania

ISPA przyspieszyła reformy sektorowe i wdrażanie podstawowych infrastruktur ochrony środowiska i transportu. Jednak nadal należy przeprowadzić poważne inwestycje w celu uzyskania rzeczywistej konwergencji z unijnymi normami.

Nie ma najmniejszych wątpliwości, że nastąpił znaczny postęp w ochronie środowiska we wszystkich krajach kandydujących, zarówno w nowych państwach członkowskich, jak i w Bułgarii i Rumunii. W ciągu dziesięciu lat stan środowiska poprawił się, zwłaszcza jeśli chodzi o jakość powietrza i zanieczyszczenie wód. Podstawowe czynniki zanieczyszczające powietrze obniżyły się o 60-80%, toksyczne metale ciężkie o 50%, a zanieczyszczenie wód substancjami organicznymi spadło o 80%. Proporcja lokali mieszkalnych i zakładów korzystających z oczyszczalni ścieków podwoiła się od początku lat dziewięćdziesiątych. Ocenia się jednak, że dla pełnego przejęcia dorobku wspólnotowego w zakresie ochrony środowiska, nowe państwa członkowskie muszą średnio przeznaczyć w najbliższych latach od 2 do 3% ich PKB. Ponieważ aktualnie przeznaczane środki finansowe plasują się często poniżej tego pułapu, Fundusz Spójności i EFRR mogą odegrać znaczącą rolę w wypełnieniu tej luki. Ocenia się, że do końca okresu budżetowego w 2006 r. zwiększona pomoc unijna w dziedzinie ochrony środowiska – mniej więcej 8 miliardów euro – będzie stanowić około 10% wszystkich niezbędnych inwestycji.

Jeśli chodzi o transport, Rada i Parlament zatwierdziły w kwietniu 2004 r. nowe wytyczne dotyczące transeuropejskiej sieci transportowej (wytyczne TEN-T) w rozszerzonej Europie. Wytyczne te przewidują listę 30 priorytetowych projektów o wymiarze europejskim (w tym dziewięciu dla korytarzy transportowych obejmujących nowe państwa członkowskie), które powinny zostać zakończone w 2020 r. Projekty dążą do zapewnienia trwałych środków i struktur transportu poprzez uprzywilejowanie inwestycji w sieci kolejowe i szlaki żeglugowe. Biorąc pod uwagę trudności we wdrażaniu, jakie napotykają projekty transgraniczne, są one również faworyzowane.

Koszt tych projektów jest oceniany na około 225 miliardów euro. Łączny koszt budowy całej transeuropejskiej sieci transportowej (w tym projekty nieuznane za projekty priorytetowe) jest oceniany na 600 miliardów euro. Wymagane inwestycje w dziedzinie infrastruktury transportowych w nowych państwach członkowskich wyniosłyby 90 miliardów euro do 2015 r. Instrumenty polityki spójności odegrają kluczową rolę w finansowaniu tych infrastruktur.



Obserwacja klarowania wody w oczyszczalni ścieków finansowanej przez ISPA

WĘGRY

Obwodnica kolejowa Zalaegerszeg



Łączny koszt: 7 687 000 euro
Udział UE: 3 843 500 euro

„80 kilometrów sieci kolejowej między Zalaalövő i Bóba jest obecnie modyfikowanych z zamiarem przedłużenia połączenia między Węgrami a Słowenią zrealizowanego w 2001 r. Pierwsza faza projektu ISPA zakończyła się w połowie 2003 r. wraz z zakończeniem obwodnicy Zalaegerszeg. W skład nowego odcinka o długości 2,1 km wchodzi stalowy most kolejowy (140 m) umożliwiający pokonanie rzeki Zala. Czas przejazdu pociągów omijających dworzec Zalaegerszeg został skrócony o 10 minut. Dzięki obwodnicy, która przyczyniła się do zmniejszenia ilości szkodliwych czynników dla środowiska, poprawiła się jakość życia lokalnej społeczności oraz bezpieczeństwo i punktualność”.

Katalin Pásztóy, Koleje Węgierskie
pasztoky@mav.hu

RUMUNIA

Zintegrowana gospodarka odpadami w Ramnicu Valcea



Łączny koszt kwalifikowalny: 14 673 100 euro
Udział UE: 11 004 825 euro

„W środkowo-południowej Rumunii Ramnicu Valcea (120 000 mieszkańców) nie posiada jeszcze globalnego systemu przetwarzania odpadów. Są one składowane na wysypisku pod gołym niebem, dwanaście kilometrów od centrum miasta w pobliżu rzeki Olt. Co najmniej 20% mieszkańców nie korzysta z usług wywozu śmieci komunalnych. Z tego powodu w 1997 r. przy pomocy GTZ, Niemieckiej Agencji dla Kooperacji, miasto uruchomiło zintegrowany program gospodarki odpadami. W listopadzie 2001 r. Unia Europejska przydzieliła środki dla tego projektu w ramach ISPA w celu udoskonalenia systemu wywozu śmieci komunalnych, zamknięcia obecnego wysypiska, budowy wysypiska ekologicznego i nowoczesnej stacji kompostowania”.

Diana Dumitru, Dyrektor ds. Ochrony Środowiska, miasto Ramnicu Valcea
dianad@primariavl.ro (www.primariavl.ro)

SŁOWENIA

Ochrona zasobów wodnych płaskowyżu Trnovsko-Banjski



Łączny koszt: 6 543 464 euro
Udział UE: 2 561 084 euro

„Region Gora na płaskowyżu Trnovsko-Banjskim stanowi więź ciśnień miasta Ajdovščina i jego aglomeracji (20 000 mieszkańców). Do niedawna pojawiały się braki wody pitnej w najmniejszych okresach suszy. ISPA umożliwił nam uzyskanie środków do zapewnienia trwałych dostaw wody pitnej i ochrony zasobów wodnych zgodnie z Dyrektywą stanowiącą ramy dla polityki wspólnotowej w dziedzinie zasobów wodnych. Projekt polegał najpierw na wybudowaniu odpowiednich wodociągów, oczyszczalni ścieków i kanalizacji we wszystkich miejscowościach usytuowanych w pobliżu punktu czerpania wody. Budowa 40 km wodociągu i 900 m³ nowych zbiorników została zakończona w kwietniu 2004 r. Sieć kanalizacji o długości 10 km umożliwi 3 500 mieszkańcom regionu bezpośrednie podłączenie do już działającej oczyszczalni ścieków w Ajdovščina. Druga oczyszczalnia będzie gotowa w lipcu 2005 r.”

Metka Gorišek, Słoweńskie Ministerstwo Ochrony Środowiska, Zagospodarowania Przestrzennego i Energii
meta.gorisek@gov.si

BUŁGARIA

Przebudowa wielkich szlaków drogowych



Łączny koszt: 100 000 000 euro
Udział UE: 30 000 000 euro

„Ten pierwszy projekt drogowy w Bułgarii w ramach ISPA należy do trzeciego programu remontu tras tranzytowych, który obejmuje modernizację ponad 700 km dróg i autostrad. Chodzi głównie o poprawę bezpieczeństwa i ochronę środowiska oraz o zmniejszenie czasu przejazdu poprzez naprawę i dostosowanie do międzynarodowych norm głównej sieci drogowej na odcinku 260 km. Przewiduje się przede wszystkim poprawę nawierzchni i eliminowanie zjawiska aquaplaningu (poślizgu wodnego), modernizację sygnalizacji i oznakowania poziomego, zabezpieczenie dostępu i montaż barier bezpieczeństwa. Poprawa głównej sieci drogowej dostosuje infrastrukturę transportu bułgarskiego do poziomu krajów Unii Europejskiej”.

Dobrinka Krasteva, Dyrektor Jednostki Koordynacyjnej ISPA
D.Krasteva@minfin.bg

Hiszpania: Galicja między nadrabianiem zaległości a awangardą ekologiczną

Niepowodzenie z odpadami

W wyniku kilku katastrof ekologicznych, w celu spełnienia wymogów europejskich norm w zakresie ochrony środowiska oraz w celu zapewnienia trwałego rozwoju swojej gospodarki Galicja podjęła szeroki program zarządzania gospodarką wodno-ściekową i odpadami stałymi. Fundusz Spójności finansuje dużą część niezbędnych inwestycji.



Odbiór odpadów komunalnych w zakładzie Nostián (La Coruna)

Juan Maneiro to człowiek bardzo zajęty: jest już prawie godzina 19, kiedy otrzymuje informację o konieczności podpisania dekretów dotyczących tymczasowego zamknięcia dwóch hodowlanych stref morskich na północnym wschodzie Galicji. „Prewencyjnie” – wyjaśnia dyrektor Centrum Kontroli Jakości Środowiska Morskiego (CCCMM), pokazując te obszary na mapie. – „Nie jest to związane z zanieczyszczeniem produktami ropopochodnymi, ale z biotoksycznym ryzykiem, które wykryliśmy w pobranych próbkach wody. Jeżeli jutrzejsze, bardziej dokładne testy okażą się ujemne, ponownie otworzymy te obszary. Czekając na wyniki powiadomimy hodowców o decyzji”. I natychmiast Centrum uruchamia informację telefoniczną, wysyłając SMS-y alarmowe do około setki hodowców małży.

W Galicji nie igra się z morzem. To właśnie ono ukształtowało charakter kraju i jego mieszkańców. Wiele gałęzi gospodarki regionu ciągle jeszcze bezpośrednio zależnych jest od morza: „Małże stanowią

nasz produkcyjny „numer jeden”. 250 000 ton zbieranych każdego roku przynosi 120 milionów euro i zapewnia 10 000 miejsc pracy. Nie ma mowy o poddaniu się” – podkreśla Juan Maneiro. Szczególnie uważnie kontroluje się „rias”, te typowe w Hiszpanii lejkowate ujścia rzeczne rozszerzające się ku morzu, w których koncentruje się hodowla małży, ostryg i innych mięczaków przynoszących renomę Galicji.

Na południu regionu ujście rzeki Vigo jest jednym z najpiękniejszych i najbardziej produktywnych. Miejscami w całości pokryte jest tysiącami tratw na małże. Ale brzegi rzeki, najbardziej uprzemysłowione w tej części Hiszpanii, są również miejscem zamieszkania miliona ludzi (jedna trzecia populacji Galicji), którym leży na sercu ochrona tego wrażliwego środowiska. Po wejściu w życie unijnej dyrektywy dotyczącej hodowli mięczaków⁽¹⁾ rozpoczęła się w 1993 r. na szeroką skalę operacja nazwana *Integralne oczyszczanie ujścia rzeki Vigo*. Koszt inwestycji? 90 milionów euro, finansowa-

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 91/492/EWG z dnia 15 lipca 1991, regulująca zasady sanitarne produkcji i sprzedaży żywych mięczaków blaskoskrzelnych.

nych w 80% przez Fundusz Spójności. W ciągu dziesięciu lat oprócz 10 oczyszczalni wokół ujścia zbudowano również liczne stacje przetwarzające papier, plastik i inne odpady nie-
płynne, których oczyszczalnie nie są w stanie przetwarzać. „Dawniej wszystkie ścieki spływały do morza bez uzdatniania” – wyjaśnia Ignacio Niño Taboada, inżynier w rządzie Galicji. – „Dzisiaj odprowadzane wody są oczyszczane w 95%”. – Ignacio zachęca do podziwiania czerwonych rybek pływających w idealnie czystej wodzie ostatniego zbiornika działającej od 2002 r. najnowszej oczyszczalni w Moaña.

Właśnie w momencie, w którym poprawiała się jakość wód w Galicji dzięki prowadzonym działaniom na wielką skalę, 13 listopada 2002 r. tankowiec *Prestige* uległ uszkodzeniu na wysokości La Coruna, co spowodowało wyciek większości 77 000 ton transportowanego oleju i powstanie największej plamy ropy w historii. Mimo że operacja oczyszczania uznana została za skazaną na niewielkie powodzenie, doskonała mobilizacja umożliwiła na szczęście ograniczenie szkód. „Głównie zostały dotknięte północne wybrzeża i prowincja La Coruna” – objaśnia Juan Maneiro. – „Tutaj, na południowym wybrzeżu, duże ilości słodkiej wody dostarczane przez rzeki zapobiegły przedostaniu się ropy w głąb kraju”. Jak podsumowuje działania dyrektor CCCMM w lipcu 2004 r.? „Półtora roku po katastrofie, krótko- i średnioterminowe skutki praktycznie wszędzie ustąpiły. Nie wiemy jednak, jakie będą konsekwencje tej katastrofy za pięć, dziesięć lub dwadzieścia lat...”

Na lądzie jak na morzu

Galicyski wysiłek włożony w oczyszczanie zasobów wodnych jest równie znaczący jak ten, włożony w usprawnienie gospodarki odpadami komunalnymi. W 1997 r. region posiadał na swoim terytorium 300 niekontrolowanych składowisk i 3 000 nielegalnych wysypisk. Aby zaradzić tej sytuacji do 2005 r., władze regionalne zdecydowały się na uruchomienie „Plan de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos de Galicia” (Plan dotyczący gospodarki stałymi odpadami komunalnymi w Galicji), przekazanie jego wdrożenia Sogama („Sociedade Galega do Medio Ambiente” – Galicyjskiej Spółce dla Ochrony Środowiska) oraz wyposażenie w zakład utylizacji odpadów o dużej wydajności.

Zbudowany w latach 1998-2000 „Zakład Utylizacji Odpadów Komunalnych Cerceda” może przetwarzać ponad 1 500 ton odpadów dziennie. 221 gmin na 315 istniejących w Galicji skorzystało z jego usług, a 57 przygotowuje się do tego. Odpady komunalne dwóch milionów mieszkańców są zbierane i sortowane w 37 stacjach przejściowych rozmieszczonych w całym regionie i przewożone koleją lub ciężarówkami do kompleksu Cerceda, usytuowanego między Saint-Jacques-de-Compostelle i La Coruna. 15% tych odpadów jest poddawanych utylizacji, a 85% jest spalanych dla uzyskania 515 milionów kW/h elektryczności rocznie. „Jest to prawdopodobnie najnowocześniejsza spalarnia w Europie” – stwierdza Esther Campos Mosquera, rzecznik prasowy. – „Nasz piec stanowi referencję w skali międzynarodowej: działa w systemie piaskowym nazywanym „obiegowym złożem fluidalnym”, dzięki któremu nie ma potrzeby ciągłego korzystania z gazu dla podtrzymania spalania”. Łączny koszt inwestycji wyniósł 270 milionów euro, z czego 72,21 miliona do-



Kontrola jakości mały w rzece Arousa

starczył Fundusz Spójności. Oprócz skutecznego zarządzania odpadami, kompleks Cerceda jest głównym pracodawcą lokalnym: jak mówi José Manuel Palias Reguro, dyrektor personalny Cerceda: „Utworzono 375 bezpośrednich stanowisk pracy, które ofiarowują pełny zakres kwalifikacji, od najmniej do najbardziej poszukiwanych”.

10 września

W dziedzinie gospodarki odpadami to właśnie katastrofa ekologiczna popchnęła władze Galicji do przejścia na szybsze obroty: 10 września 1996 r. największe miasto Galicji, La Coruna (450 000 mieszkańców), było świadkiem wysypiania się do morza 200 000 ton śmieci po obsunięciu się głównego wysypiska umieszczonego bezpośrednio wzdłuż wybrzeża. „Łącznie do morza dostało się 1,3 miliona ton odpadów! Prawdziwe trzęsienie ziemi!” – opowiada Mark Guscín, rzecznik prasowy miasta. – „Katastrofa była elementem dopingującym do uwzględnienia problemu ochrony środowiska w skali aglomeracji i regionu. Od tego momentu rada miejska wpisała gospodarkę odpadami na początek listy priorytetów krótko-, średnio- i długoterminowych. Z nową filozofią: trwałość.”

Rozpoczęto od oczyszczania skażonej strefy, tytanicznej pracy, do której wiele lokalnych firm przystąpiło spontanicznie. W maju 1997 r., osiem miesięcy po katastrofie, plan gospodarki odpadami komunalnymi został przyjęty przez osiem gmin korzystających z wysypiska. Przewidywał następujące kierunki działań interwencyjnych: zamknięcie i zabezpieczenie wysypiska, regenerację terenu i przekształcenie go w teren rekreacyjny, opracowanie systemu selektywnej zbiórki odpadów i ich recykling.

Ekologiczna regeneracja terenu i przekształcenie dla celów rekreacyjnych rozpoczęły się w 1998 r. Operacja składała się z czterech etapów: pozbycie się odpadów i zamknięcie wysypiska, odkażenie terenu, przekształcenie go w park (kształtowanie krajobrazu, zasadzenie drzew itp.) oraz budowa ścieżek i dróg dojazdowych. Nowy park Bens został otwarty w czerwcu 2001 r. Łącząc przyjemne z pożytecznym, park o powierzchni 60 ha wpisuje się w program pielęgnacji krajobrazu miasta prowadzony przez La Coruna od wielu lat.

Oprócz inwestycji w te działania (15,3 miliona euro, z czego 10,4 miliona dostarczył EFRR), zamknięcie wysypiska wymagało zastosowania różnych odpowiednich skomplikowanych technik: konieczne było przemieszczenie i ucieczenie 750 000 m³ ziemi, zapewnienie nieprzepuszczalności na powierzchni 21 ha, umieszczenie 14 km drenażu, zainstalowanie 76 czujników połączonych 4,5 km przewodów umożliwiających usuwanie gazów produkowanych w dalszym ciągu przez odpady. *„Wszystko to było utrudnione równoległą koniecznością zarządzania 185 000 ton odpadów komunalnych, które po zamknięciu wysypiska nadchodziły nieprzerwanie do momentu uruchomienia przetwórci we wrześniu 2000 r.* – podkreśla Luis Fernando Roade Rodríguez, dyrektor ds. ochrony środowiska miasta La Coruna.

Pozostawał jeszcze inny etap projektu: budowa zakładu utylizacji odpadów, która trwała od października 1998 r. do grudnia 2003 r. w przylegającej do parku dolinie. Zakład Nostián charakteryzuje się tym, że do rocznej produkcji 6 megawatów elektryczności wykorzystuje jako materiał palny metan wytwarzany przez 40% otrzymywanych odpadów organicznych, jak również gaz pochodzący z podziemnej części parku. 60% pozostałych odpadów organicznych jest kompostowanych. Koszt tego przedsięwzięcia wyniósł 59,5 milionów euro, z czego 10,5 miliona pokrył Fundusz Spójności.



Park Bens w trakcie i po zakończeniu prac

Łączenie działań

W tej chwili nie istnieje już w Galicji żadne niekontrolowane wysypisko. Z ponad połową odpadów przetwarzanych lub utylizowanych nasz region jest liderem w Hiszpanii. Osiągnęliśmy poziom porównywalny z takimi krajami, jak Niemcy. Oto konkretny przykład działalności Funduszu Spójności! – oświadcza Daniel Otero, dyrektor zakładu. – *Naszym celem jest zwaloryzowanie 65% zbieranych odpadów, ale niestety, nie istnieje jeszcze żadna metoda przetwarzania odpadów, która umożliwiłaby uzyskanie „zera odpadów”. Rozwiązania tego problemu należy szukać na*

etapie wcześniejszym, w postępowaniu: każdy powinien starać się zmniejszyć ilość produkowanych odpadów.

Tak jak Sogama, która organizuje cotygodniowe audycje radiowe na ten temat, zakład Nostián stale angażuje się w działania uświadamiające i realizację edukacji ekologicznej. Służby ochrony środowiska La Coruna posiadają „Eco-bus”, który porusza się po mieście. 20 000 uczniów jest regularnymi odbiorcami tych kampanii informacyjnych. *Rozpoczęto również dystrybucję pojemników ułatwiających sortowanie śmieci. Należy łączyć działania* – zauważa Javier Ramirez, pełnomocnik ds. środowiska miasta.

Łączenie działań to również opinia Covadonga Salgado, wicedyrektora Centrum Kontroli Środowiska Morskiego Galicji. *Uświadamianie społeczeństwa musi iść w parze z budową wielkich infrastruktur w dziedzinie ochrony środowiska, takich na przykład, które wspiera Fundusz Spójności. Ale można je połączyć ze skromniejszymi projektami europejskimi, które mają również pokazową rolę. Myślę o projekcie programu LIFE – utylizacji odpadów rybnych, w którym uczestniczymy w Vilagarcia de Arousa. Ten projekt ma większe znaczenie pedagogiczne niż ekologiczne: uczy nas, że gospodarka odpadami to przede wszystkim zmniejszanie ich produkcji.*

Hiszpański plan gospodarki odpadami

Krajowy plan gospodarki odpadami został zatwierdzony przez rząd hiszpański 7 stycznia 2000 r. w porozumieniu z autonomicznymi gminami odpowiedzialnymi za gospodarkę odpadami na ich terenie.

Celami planu są: prewencja, selektywna zbiórka odpadów, odzyskiwanie i utylizacja, waloryzacja substancji organicznych oraz zakopywanie odpadów na wysypiskach kontrolowanych. Plan jest współfinansowany przez Fundusz Spójności. Fundusz dostarczył Hiszpanii w latach 2000-2003 ponad 1,1 miliarda euro na realizację planu krajowego i planów regionalnych dotyczących przetwarzania odpadów. Uprzywilejowano projekty dotyczące gospodarki stałymi odpadami komunalnymi na bazie selektywnej zbiórki, zakładów kompostujących i utylizujących, zbiórki zużytych opon oraz instalacji sortujących.



Irlandia

„Troska o ujście rzeki Shannon”

Seamus Ryan, główny inżynier Limerick Main Drainage



Miasto Limerick jest położone w środkowo-zachodniej Irlandii, około 80 km od ujścia rzeki Shannon. Wpływ pływów morza jest odczuwalny aż do punktu położonego nieznacznie powyżej miasta. Od założenia miasta przez wikingów

ścieki są bezpośrednio odprowadzane do rzeki Shannon, największej rzeki Irlandii, której ogromne natężenie przepływu wody umożliwia ich dobre rozcieńczenie i minimalizuje wpływ na jakość wody. Populacja Limerick i jego okolic, wynosząca około 100 000 mieszkańców, wrasta w tempie 1,7% rocznie. Miasto zamierzało już od jakiegoś czasu zająć się tym problemem, jednak budowa oczyszczalni ścieków i zbiorczej sieci kanalizacyjnej dla pięćdziesięciu kanałów odpływowych ścieków wydawała się wyjątkowo kosztowna i złożona. Dyrektywa 97/271/EWG, narzucająca miastom o rozmiarach Limerick położonych u ujścia rzeki przetwarzanie odpadów, oraz finansowanie w ramach polityki spójności stanowiły niezbędny bodziec do podjęcia prac.

Oprócz zapewnienia zgodności z dyrektywą 97/271/EWG, działania są częścią *Shannon Estuary Water Quality Plan*, obejmującego całe ujście rzeki oraz określającego kryteria i normy jakości wody, których przestrzeganie ma na celu ochronę różnego typu sposobów wykorzystania ujścia rzeki Shannon. Projekt uwzględnia również przyszły rozwój osiedleńczy, handlowy i przemysłowy miasta i jego okolic.

W związku z tym, że projekt obejmuje dużą część sąsiadujących terytoriów administrowanych przez hrabstwo Limerick i Clare, trzy samorządy współpracowały przy tworzeniu projektu pod przewodnictwem miasta Limerick.



Oczyszczalnia ścieków Bunlicky

Począwszy od fazy planowania, promotorzy zobowiązali się do podjęcia wszelkich starań dla zachowania lokalnego dziedzictwa oraz domostw mogących się znaleźć w pobliżu inwestycji. Prace wykopaliskowe przeprowadzone przed rozpoczęciem

budowy umożliwiły odkrycie 10 000 przedmiotów, z których najpiękniejsze są wystawione w muzeum miejskim w Limerick.

Shannon i przylegające tereny wilgotne zostały uznane za naturalne tereny o wymiarze europejskim. Z tego względu projekt przyczyni się do poprawy jakości zasobów wodnych rzeki i do ochrony licznych gatunków ptactwa, ryb i bezkręgowców. Osoby kierujące projektem podjęły również specjalne środki mające na celu ochronę domostw usytuowanych w niewrażliwym miejscu na peryferiach miasta oraz dwóch rzadkich gatunków roślin. Jeden z tych gatunków, *Triangular Club Rush*, istnieje tylko w jednym egzemplarzu na wyspach brytyjskich i jest zagrożony wyginięciem. Zmieniono kierunek odprowadzania ścieków w taki sposób, aby nie zakłócać rozwoju rośliny, a punkty wypływowe oczyszczalni Bunlicky zostały przemieszczone poniżej stanowiska rośliny dla zapewnienia jej maksymalnej ochrony. Dodatkowo powiększono niektóre tereny wilgotne dla poprawy ekologicznej równowagi regionu.

Oczyszczalnia posiada nominalną wydajność odprowadzania ścieków 130 000 WM⁽¹⁾ z dziennym przepływem 29,250 m³ i maksymalną zdolnością oczyszczania 865 l/s. Może przetwarzać osad organiczny w ilości 7 800 kg BZT/dziennie⁽²⁾. Osady powstałe po wstępnym oczyszczaniu biologicznym są odwadniane i suszone przez odwirowanie gorącym powietrzem. Temperatura powietrza dołotowego wynosi około 545°C, a powstały osad przyjmuje postać granulatu o temperaturze 80°C. Połączenie wskaźników czasu i temperatury umożliwia eliminację szkodliwych drobnoustrojów i uzyskanie sterylnego produktu, który można wykorzystać na trawnikach, w ogrodach, ogrodnictwie, rolnictwie lub leśnictwie. Projekt przewiduje budowę 48 km kanalizacji, w tym kanałów o przekroju 2,7 m i przepompowni o mocy 11 800 l/s (w tym odpływy burzowe). Punkt odpływowy umieszczony na dnie Abbey River został zalany betonem i posłużył do zbudowania zapory przelewowej. Zapora Limerick umożliwia odtąd nawigację na rzece Shannon na całej jej długości. Decyzja o połączeniu budowy kanalizacji z budową zapory pozwoliła na spore zmniejszenie łącznego kosztu.

Przekroczy on nieznacznie 200 milionów euro, przy udziale Funduszu Spójności w wysokości 85% dla oczyszczalni, przepompowni i kilku odcinków kanalizacji. Pozostałe wydatki zostaną pokryte przez Irlandzkie Ministerstwo Finansów w ramach narodowego planu rozwoju na lata 2000-2006.

Kontakt: sjryan@limerickcity.ieWeb: www.lmdpo.com

(1) WM (współczynnik na mieszkańca): jednostka miary odpowiadająca dziennej produkcji ścieków na jednego mieszkańca lub jej odpowiednik w przypadku przedsiębiorstw i innych społeczności.

(2) BZT (Biochemiczne zapotrzebowanie tlenu): jednostka miary jakości wody i uzyskanego oczyszczenia w różnych stadiach biologicznego oczyszczania ścieków.

Madera (Portugalia)

**„Fundusz Spójności
dźwignią trwałego rozwoju
regionów ultraperyferyjnych”***João Reis, prezes władz portowych Autonomicznego Regionu Madera*

Trwały rozwój gospodarczy wyspowych regionów ultraperyferyjnych Unii Europejskiej, wśród nich autonomicznego regionu Madera (ARM),

jest silnie uzależniony od ich dostępności. Unia, świadoma tego faktu, wprowadziła dotacje finansowe przeznaczone na budowę i modernizację ich infrastruktury. Fundusz Spójności odgrywa w tej dziedzinie oczywistą rolę, a za jeden z przykładów może posłużyć niedawne powiększenie międzynarodowego lotniska na Maderze.

W regionie peryferyjnym i wyspowym, takim jak Madera, ważne miejsce zajmuje również infrastruktura portowa. Przede wszystkim jest ona platformą dla regularnych przewozów towarów, ale także czynnikiem rozwoju sektora turystycznego, zwłaszcza dla statków rejsowych i dla działalności z tym związanej.

Główna infrastruktura portowa Madery, port Funchal, przez cały czas swojego istnienia spełniał w wystarczającym stopniu swoją rolę zarówno dla ruchu towarowego, jak i dla przewozów pasażerskich. Jednak globalny rozwój regionu w ciągu ostatnich dziesięcioleci spowodował wzrost natężenia ruchu morskiego, towarowego i pasażerskiego, co ze względu na fizyczne możliwości portu spowodowało przepełnienie ruchu portowego, konflikty między różnymi rodzajami ruchu i ogólnie spadek jakości i konkurencyjności usług. Władze regionalne postanowiły opracować w ramach zintegrowanego planu rozwoju infrastruktury portowych ARM działania mające na celu z jednej strony natychmiastowe rozwiązanie obecnych problemów, a z drugiej przygotowanie regionu do stawienia czoła długoterminowym przyszłym wyzwaniom.

Przyjęta opcja polega na wykorzystaniu już zrealizowanych inwestycji w istniejącej infrastrukturze portu w Caniçal początkowo przeznaczonym dla strefy przemysłowej. Pomysł polega na transformacji portu w nowy port handlowy Madery w ramach programu zakupu wyposażenia, budowy nabrzeży

i nasypów taki sposób, aby był w stanie obsłużyć obecny i przyszły ruch. Jednocześnie chodzi o odciążenie portu Funchal w celu przeznaczenia go dla ruchu wycieczkowego i działalności turystycznej. Władze portowe przedstawiły Komisji Europejskiej projekt budowy portu handlowego Caniçal o łącznym koszcie 73,5 miliona euro, dla którego dofinansowanie z Funduszu Spójności wyniesie 42,6 miliona euro.

Obecnie władze krajowe analizują jeszcze trzy inne projekty stanowiące integralną część planu rozwojowego, o którym wcześniej była mowa. Przewidywane działania interwencyjne w tych trzech projektach obejmują utworzenie strefy wsparcia logistycznego dla Porto Novo, przekształcenie portu Funchal w port turystyczny przeznaczony dla statków rejsowych i turystyki wodnej (zgodnie z zaleceniami planu rozwoju turystycznego ARM) przygotowanie portu na wyspie Porto Santo dla stworzenia korzystnych warunków dla ruchu turystycznego oraz uprawiania sportów wodnych.

Konkretyzacja tych projektów umożliwi wyposażenie Madery w optymalną sieć logistyczną transportu, która będzie odpowiednio zintegrowana, realizując w ten sposób jeden z podstawowych celów Unii: wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej z korzyścią dla mieszkańców.

Kontakt: joaoreis@apram.pt

Web: <http://www.portosdamadeira.com>

*Port Caniçal*

GRECJA

Obwodnica Patras



Łączny koszt: 68 810 508 euro
Koszt kwalifikowalny: 48 580 218 euro
Fundusz Spójności: 41 293 186 euro

„Odcinek 'PATHE' autostrady Patras-Ateny-Tessaloniki, nowa obwodnica Patras, jest błogosławieństwem dla miasta i podróżujących. Dawna trasa prowadząca przez miasto powodowała korki i blokowała dostęp do portu. Trzecie pod względem wielkości miasto Grecji zostało uwolnione od ruchu tranzytowego (15 000 samochodów dziennie), a obecnie wystarczy 15 minut na ominięcie miasta. Dawniej przejazd przez aglomerację zajmował godzinę. Na długości 18,5 km (z czego połowa sfinansowana przez Fundusz Spójności) obwodnica posiada 12 tuneli, osiem wiaduktów, dziewięć mostów i pięć skrzyżowań bezkolizyjnych. Bezpieczeństwo i ochrona środowiska zostały obdarzone największą troską: sadzenie drzew i inne działania pielęgnacyjne, zabezpieczenie stanowisk archeologicznych, przekształcenie starego wysypiska Patras w teren rekreacyjny...”

Dimitrios Tassiopoulos, dział planowania, menedżer, EYDE Motorway PATHE
pathe@tee.gr

IRLANDIA

Dworzec Heuston i południowo-zachodnia trasa kolejowa



Łączny koszt (etap 1): 135 800 000 euro
Udział UE (etap 1): 75 000 000 euro

„Modernizacja dworca Heuston i trasy kolejowej południe – zachód jest jednym z uprzywilejowanych projektów mających na celu poprawę jakości sieci kolejowej wokół Dublin. Ułatwi on również użytkownikom odróżnienie pociągów podmiejskich od pociągów Intercity łączących Dublin i Cork. Pierwszy etap projektu objął następujące prace w Heuston: budowę przejścia dla pieszych, powiększenie galerii handlowej. Drugi etap będzie dotyczył uruchomienia dodatkowej linii między Inchicore i Cherry Orchard oraz dwóch uzupełniających torów między Cherry Orchard i Hazelhatch wzdłuż południowo-zachodniej trasy. Zakończony w lutym 2004 r. zgodnie z planem i przewidywanym budżetem terminal Heuston jest już w pełni sprawny.”

Tom Finn, dyrektor ds. planowania, Iarnrod Eireann
tom.finn@irishrail.ie

HISZPANIA

Usuwanie lindanu



Łączny koszt: 47 692 231 euro
Udział UE: 38 153 785 euro

„Z upływem czasu odpady produkcyjne fabryki lindanu (HCH), silnego środka owadobójczego, spowodowały znaczne powierzchniowe zanieczyszczenie lewego brzegu Nervión-Ibaizabal, zagrażając mieszkańcom aglomeracji Bilbao. Aby rozwiązać ten problem, rząd baskijski zdecydował się na przeniesienie ziemi skażonej przez lindan i metale ciężkie do wysypiska o wysokim poziomie bezpieczeństwa i wybudowanie tam odpowiedniej oczyszczalni eliminującej HCH. Zbudowany dzięki zainwestowaniu 12,5 miliona euro zakład przetworzył 3 200 ton lindanu w latach 1999-2001, umożliwiając oczyszczenie i odzyskanie 191 480 m² terenu.”

José Luis Aurrecoechea Urquijo, dyrektor generalny, IHOBE, Publiczna Spółka Zarządzania Środowiskiem Rządu Baskijskiego
dgeneral@ihobe.net

PORTUGALIA

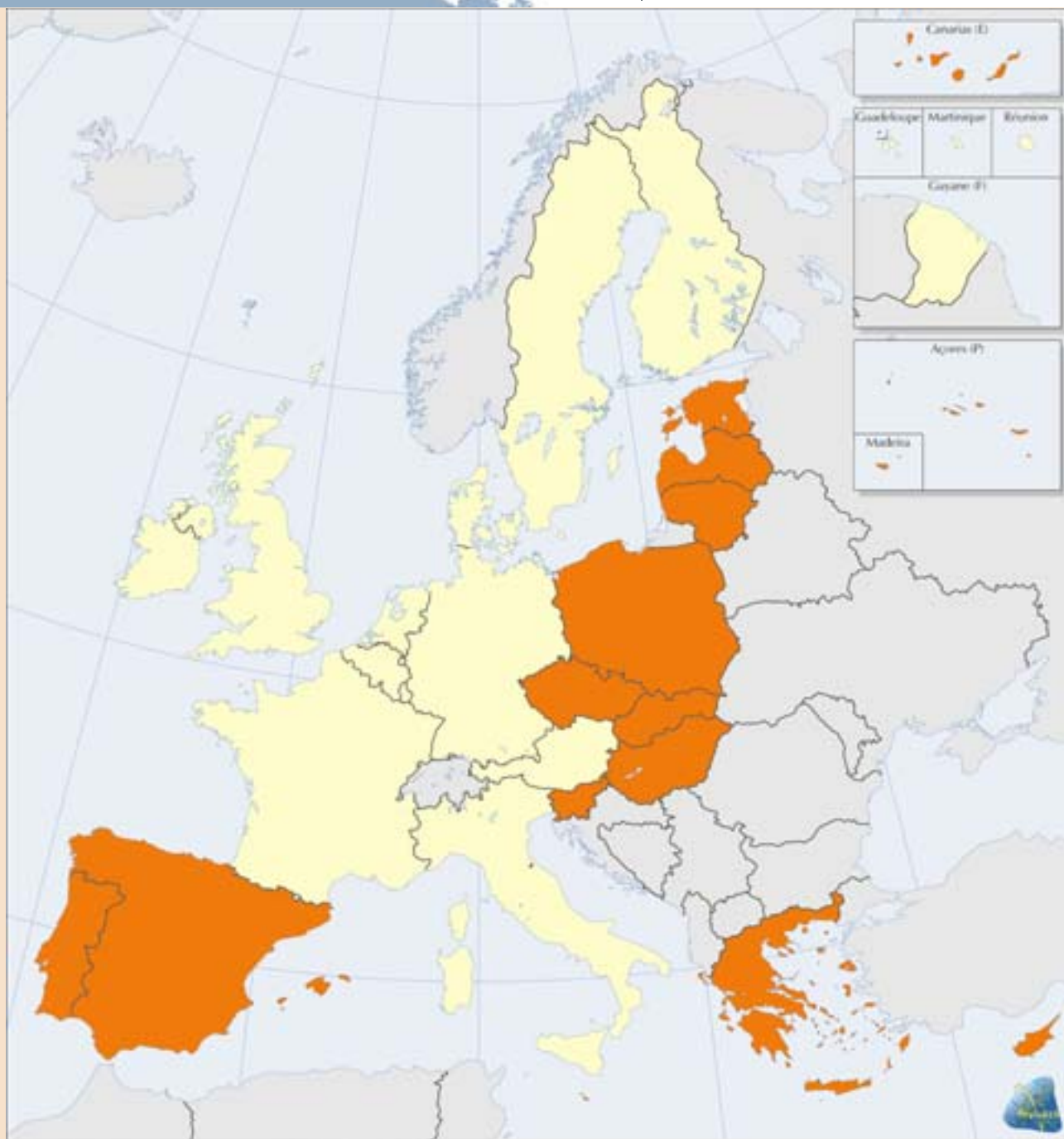
Zaopatrzenie w wodę i kanalizacja Alto Zêzere e Côa





Łączny koszt: 178 403 880 euro
Udział UE: 112 394 450 euro

„Regionalny system zaopatrzenia w wodę i kanalizacji w Alto Zêzere e Côa funkcjonuje w regionie Guarda i częściowo w regionie Castelo Branco (Beira Interior, Region Centralny). Ten projekt Funduszu Spójności ma na celu odpowiedzieć ilościowo, jak i jakościowo, na publiczne zapotrzebowanie na wodę na tym obszarze i rozwiązać problemy związane z odprowadzaniem ścieków, zwłaszcza przemysłowych. Zapewniając trwale zarządzanie i stosując optymalne rozwiązania w tych dziedzinach, projekt pomoże w poprawie stanu środowiska i jakości życia społeczności oraz będzie sprzyjał rozwojowi socjo-gospodarczemu regionu. Należy szczególnie podkreślić udział projektu w zmniejszaniu emisji zanieczyszczeń przemysłowych i w ochronie ekosystemów.”

Arménio de Figueiredo, inżynier, prezes rady administracyjnej Águas do Zêzere e Côa S.A.
a.figueiredo@adp.pt



Kraje spójności (2004-2006)

-  Kraje beneficjenci Funduszu Spójności
-  Kraje członkowskie – beneficjenci Funduszu Spójności

Strona internetowa Info regio

Strona Info regio zapewnia pełny przegląd europejskiej polityki regionalnej. Najnowsze informacje można znaleźć w dziale „Newsroom”:

http://europa.eu.int/comm/regional_policy/newsroom/index_en.htm

Komisja europejska
Generalna Dyrekcja ds. Polityki Regionalnej
Jednostka 01 – „Informacja i komunikacja”
Thierry Daman
41, avenue de Tervuren, B-1040 Bruksela
Fax: (32-2) 296 60 03
E-mail: regio-info@cec.eu.int
http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_en.htm

Informacje o pomocy regionalnej Unii Europejskiej
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1725-8243

© Wspólnoty Europejskie, 2004
Powielanie materiałów dozwolone pod warunkiem podania źródła.



Urząd Publikacji
Publications.eu.int