



EURÓPSKY PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Výbor pre dopravu a cestovný ruch*

---

**2011/0294(COD)**

19.7.2012

**\*\*\*I**  
**NÁVRH SPRÁVY**

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o usmerneniach Únie pre  
rozvoj transeurópskej dopravnej siete  
(COM(2011)0650/3 – C7-0375/2012 – 2011/0294(COD))

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajcovia: Georgios Koumoutsakos, Ismail Ertug

### ***Označenie postupov***

- \* Konzultácia
- \*\*\* Súhlas
- \*\*\*I Riadny legislatívny postup (prvé čítanie)
- \*\*\*II Riadny legislatívny postup (druhé čítanie)
- \*\*\*III Riadny legislatívny postup (tretie čítanie)

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého v návrhu aktu.)

### ***Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy k návrhu aktu***

V pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhoch Európskeho parlamentu je zmenený a doplnený text označený **hrubou kurzívou**. *Štandardná kurzíva* označuje príslušným oddeleniam tie časti návrhu aktu, ku ktorým sa navrhuje oprava pri príprave konečného znenia textu (napríklad zrejmé chyby alebo vynechaný text v konkrétnej jazykovej verzii). Navrhované opravy tohto typu musia byť schválené príslušnými oddeleniami.

V záhlaví každého pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu týkajúceho sa platného aktu, ktorý sa má návrhom aktu zmeniť, sa v treťom riadku uvádza platný akt a vo štvrtom riadku príslušné ustanovenie tohto aktu. Časti prevzaté z ustanovenia platného aktu, ktoré chce Európsky parlament zmeniť a doplniť, ktoré sa však návrhom aktu nezmenili, sa označujú **tučným písmom**. Prípadné vypustenia týkajúce sa takýchto častí textu sa označujú takto: [...].

## OBSAH

|  | <b>strana</b> |
|--|---------------|
| NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU ..... | 5             |
| DÔVODOVÁ SPRÁVA .....                                      | 50            |



## NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete  
(COM(2011)0650/3 – C7-0375/2012 – 2011/0294(COD))

(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)

*Európsky parlament,*

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2011)0650/3),
  - so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 172 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C7-0375/2012),
  - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>1</sup>,
  - so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>2</sup>,
  - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
  - so zreteľom na odôvodnené stanovisko predložené v rámci protokolu č. 2 o uplatňovaní zásad subsidiarity a proporcionality francúzskym senátom, ktorý sa domnieva, že návrh legislatívneho aktu nie je v súlade so zásadou subsidiarity,
  - so zreteľom na článok 55 rokovacieho poriadku,
  - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a stanoviská Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín, Výboru pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa a Výboru pre regionálny rozvoj (A7-0000/2012),
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní;
  2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh alebo ho nahradiť iným textom;
  3. poveruje svojho predsedu, aby postúpil túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 1**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 2**

*Text predložený Komisiou*

(2) Plánovanie, rozvoj a prevádzka

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(2) Plánovanie, rozvoj a prevádzka

<sup>1</sup> Ú. v. EÚ C 143, 22.5.2012, s. 130.

<sup>2</sup> Zatiaľ neuvyverejnené v úradnom vestníku.

transeurópskych dopravných sietí **prispievajú** k dosiahnutiu hlavných cieľov Únie, ako sú hladké fungovanie vnútorného trhu a posilnenie hospodárskej a sociálnej súdržnosti, pričom ich cieľom je aj umožnenie bezproblémovej a udržateľnej mobility osôb a tovaru a zabezpečenie dostupnosti pre všetky regióny Únie.

transeurópskych dopravných sietí **by mali byť v súlade s prioritami stanovenými v bielej knihe o doprave (Plán jednotného európskeho dopravného priestoru) a so Stratégiou Európa 2020 a prispievať** k dosiahnutiu hlavných cieľov Únie, ako sú hladké fungovanie vnútorného trhu a posilnenie hospodárskej a sociálnej súdržnosti, pričom ich osobitným cieľom je aj umožnenie plynulej, **bezpečnej** a udržateľnej mobility osôb a tovaru a zabezpečenie dostupnosti pre všetky regióny Únie.

Or. en

#### *Odôvodnenie*

*Realizáciou siete TEN-T sa určí, do akej miery je možné plniť ciele stratégie Európa 2020 a bielej knihy o doprave. Preto by sa malo zdôrazniť jasné prepojenie medzi nimi.*

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 2** **Návrh nariadenia** **Odôvodnenie 9**

##### *Text predložený Komisiou*

(9) Transeurópska dopravná sieť by sa mala **najlepšie** rozvíjať prostredníctvom dvojúrovňového prístupu, pričom bude pozostávať z komplexnej siete a základnej siete, teda tieto dve úrovne budú najvyššou úrovňou plánovania infraštruktúry v rámci EÚ.

##### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(9) Transeurópska dopravná sieť by sa mala rozvíjať prostredníctvom dvojúrovňového prístupu, pričom bude pozostávať z komplexnej siete a základnej siete, teda tieto dve úrovne budú najvyššou úrovňou plánovania infraštruktúry v rámci EÚ **a budú vychádzať z harmonizovanej a spoločnej metodiky.**

Or. en

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 3** **Návrh nariadenia** **Odôvodnenie 10**

*Text predložený Komisiou*

(10) Komplexná sieť by mala byť celoeurópskou dopravnou sieťou *zabezpečujúcou* dostupnosť všetkých regiónov v Únii vrátane *vzdialených* a *najodľahlejších* regiónov, čo je tiež cieľom integrovanej námornej politiky<sup>1</sup>, *a posilňujúcou* súdržnosť medzi nimi. Usmernenia by mali stanoviť požiadavky pre infraštruktúru komplexnej siete s cieľom dosiahnuť kvalitnú sieť v celej EÚ do roku 2050.

---

<sup>1</sup> COM(2007) 575 final.

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(10) Komplexná sieť by mala byť celoeurópskou dopravnou sieťou, *ktorá by zabezpečovala* dostupnosť všetkých regiónov v Únii vrátane *odľahlých*, **ostrovných** a *najvzdialenejších* regiónov, čo je tiež cieľom integrovanej námornej politiky<sup>1</sup>, *a ktorá by medzi nimi posilňovala sociálnu a hospodársku* súdržnosť. Usmernenia by mali stanoviť požiadavky pre infraštruktúru komplexnej siete s cieľom dosiahnuť kvalitnú sieť v celej EÚ do roku 2050.

---

<sup>1</sup> Nariadenie (EÚ) č. 1255/2011 (Ú. v. EÚ L 321, 5.12.11, s. 1)

Or. en

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 4**  
**Návrh nariadenia**  
**Odôvodnenie 11**

*Text predložený Komisiou*

(11) Základná sieť by sa mala identifikovať a realizovať prioritne v hraniciach rámca komplexnej siete do roku 2030. Mala by tvoriť základnú kostru rozvoja multimodálnej dopravnej siete a stimulovať rozvoj celej komplexnej siete. Mala by umožniť, aby sa opatrenia Únie zameriavali na tie komponenty transeurópskej dopravnej siete, ktoré majú pre Európu najvyššiu pridanú hodnotu, najmä cezhraničné oblasti, chýbajúce prepojenia, multimodálne spojovacie body a hlavné *kapacitné nedostatky*.

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(11) Základná sieť by sa mala identifikovať a realizovať prioritne v hraniciach rámca komplexnej siete do roku 2030. Mala by tvoriť základnú kostru rozvoja multimodálnej dopravnej siete a stimulovať rozvoj celej komplexnej siete. Mala by umožniť, aby sa opatrenia Únie zameriavali na tie komponenty transeurópskej dopravnej siete, ktoré majú pre Európu najvyššiu pridanú hodnotu, najmä cezhraničné oblasti, chýbajúce prepojenia, multimodálne spojovacie body a hlavné *úzke miesta, a ktoré prispievajú k cieľu zníženia skleníkových plynov v doprave o 60 % do roku 2050 v porovnaní s úrovňou v roku 1990.*

Or. en

## *Odôvodnenie*

*Znižovanie emisií skleníkových plynov, najmä v oblasti dopravy, je hlavným cieľom EÚ a mal by sa v tomto odôvodnení zdôrazniť.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 5 Návrh nariadenia Odôvodnenie 11a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***(11a) Vo fáze plánovania a budovania projektu by sa mali príslušne zohľadňovať záujmy regionálnych a miestnych orgánov, ako aj záujmy občianskej spoločnosti, ktorej sa projekt spoločného záujmu týka.***

Or. en

## *Odôvodnenie*

*S cieľom zabrániť a predísť budúcim konfliktom týkajúcim sa niektorých projektov a plánov je nevyhnutné, aby sa konzultovalo s organizáciami občianskej spoločnosti a s orgánmi, ktoré majú miestne/regionálne odborné znalosti.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 6 Návrh nariadenia Odôvodnenie 13**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(13) Je potrebné identifikovať projekty spoločného záujmu, ktoré prispievajú k vytvoreniu transeurópskej dopravnej siete a ktoré zodpovedajú prioritám stanoveným v usmerneniach.

(13) Je potrebné identifikovať projekty spoločného záujmu, ktoré prispievajú k vytvoreniu transeurópskej dopravnej siete a ktoré ***prispievajú k cieľom a*** zodpovedajú prioritám stanoveným v usmerneniach.

Or. en

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 7 Návrh nariadenia Odôvodnenie 14a (nové)**



*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**(14a) Na projekty spoločného záujmu by sa mala tiež vzťahovať sociálno-ekonomická analýza nákladov a prínosov, ktorá by bola prispôbená transeurópskym dopravným siet'ám a zohľadňovala by všetky sociálne, ekonomické a environmentálne prínosy a náklady. Výsledky tejto analýzy by mali preukázať kladnú čistú aktuálnu hodnotu.**

Or. en

*Odôvodnenie*

*Sociálno-ekonomická analýza nákladov a prínosov, ktorú v článku 7 navrhuje Komisia, by sa mala v odôvodnení uviesť.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 8**  
**Návrh nariadenia**  
**Odôvodnenie 14b (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**(14b) Aby sa prispelo k cieľu v oblasti klímy stanovenému v bielej knihe o doprave, ktorým je 60 % zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2050 v porovnaní s úrovňou v roku 1990, mali by sa vyhodnotiť vplyvy projektov spoločného záujmu vo forme nových, rozšírených alebo zmodernizovaných dopravných infraštruktúr na emisie skleníkových plynov.**

Or. en

*Odôvodnenie*

*Treba vyhodnotiť vplyv niektorých projektov infraštruktúry na klímu, pretože investície do transeurópskej dopravnej infraštruktúry výrazne ovplyvnia využívanie dopravy a určia emisie CO2 do roku 2050 a po ňom. Rozvoj a modernizácia dopravnej infraštruktúry môže mať*

výrazný vplyv na dekarbonizáciu dopravy. Niektoré typy infraštruktúry prinášajú riziko zablokovania sa v uhlíkovo intenzívnej technológii alebo spôsoboch dopravy, iné projekty však môžu prispievať k znižovaniu skleníkových plynov.

## **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 9**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 22**

##### *Text predložený Komisiou*

(22) Transeurópska dopravná sieť by vďaka svojej veľkosti mala poskytovať základ pre rozsiahle zavádzanie nových technológií a inovácie, čo môže pomôcť napríklad podporiť celkovú efektivitu európskeho dopravného sektora a obmedziť emisie uhlíka. ***To prispeje k dosiahnutiu stratégie Európa 2020 a cieľa 60 % zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2050 (na základe úrovni z roku 1990) stanoveného v bielej knihe o doprave a súčasne prispeje k cieľu zvýšenia palivovej bezpečnosti pre Úniu.***

##### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(22) Transeurópska dopravná sieť by vďaka svojej veľkosti mala poskytovať základ pre rozsiahle zavádzanie nových technológií a inovácie, čo môže pomôcť napríklad podporiť celkovú efektivitu európskeho dopravného sektora a obmedziť emisie uhlíka.

Or. en

##### *Odôvodnenie*

*Druhá časť tohto odôvodnenia bola prevzatá do iných recitálov, napr. do odôvodnenia 14b.*

## **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 10**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 24**

##### *Text predložený Komisiou*

(24) Na dosiahnutie kvalitnej a efektívnej dopravnej infraštruktúry v rámci všetkých spôsobov dopravy by mali usmernenia obsahovať ustanovenia týkajúce sa bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany cestujúcich a nákladu, vplyvu ***zmeny klímy*** a potenciálnych prírodných a človekom spôsobených katastrof na infraštruktúru a dostupnosť pre všetkých používateľov

##### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(24) Na dosiahnutie kvalitnej a efektívnej dopravnej infraštruktúry v rámci všetkých spôsobov dopravy by mali usmernenia obsahovať ustanovenia týkajúce sa bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany cestujúcich a nákladu, vplyvu ***na zmenu klímy*** a vplyvu potenciálnych prírodných a človekom spôsobených katastrof na infraštruktúru a dostupnosť pre všetkých

dopravy.

používateľov dopravy *vrátane starších osôb, osôb so zníženou mobilitou a cestujúcich so zdravotným postihnutím.*

Or. en

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 11**  
**Návrh nariadenia**  
**Odôvodnenie 25a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

*(25a) Základná sieť sa určila na základe objektívnej plánovacej metodiky. Touto metodikou sa určili najdôležitejšie mestské uzly, prístavy, letiská, ako aj hraničné priechody. Tieto uzly sú spojené multimodálnymi spojeniami všade, kde je to možné, a sú ekonomicky funkčné, environmentálne udržateľné a realizovateľné do roku 2030. Metodikou sa zabezpečilo spojenie všetkých členských štátov a integrácia hlavných ostrovov do základnej siete.*

Or. en

*Odôvodnenie*

*Zdá sa byť vhodné spomenúť v právnom texte spoločnú metodiku, pretože je základom definície základnej a komplexnej siete.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 12**  
**Návrh nariadenia**  
**Odôvodnenie 27**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(27) Koridory základnej siete by mali riešiť aj širšie ciele dopravnej politiky a mali by uľahčovať modálnu integráciu a multimodálnu dopravu. To by malo umožňovať špeciálne vyvinuté koridory, ktoré sú optimalizované z hľadiska

(27) Koridory základnej siete by mali riešiť aj širšie ciele dopravnej politiky a mali by uľahčovať modálnu integráciu a multimodálnu dopravu. To by malo umožňovať špeciálne vyvinuté koridory, ktoré sú optimalizované z hľadiska

využívania energie a z hľadiska emisií, čím by sa minimalizoval vplyv na životné prostredie, zároveň sú však atraktívne vďaka svojej spoľahlivosti, nízkemu dopravnému zaťaženiu a nízkym prevádzkovým a administratívnym nákladom. Východiskový zoznam koridorov by sa mal uviesť v nariadení (EÚ) č. XXX/2012 [nástroj „*Spájame Európu*“], ale mal by byť prispôsobiteľný tak, aby mohol prihliadať na zmeny dopravných tokov.

využívania energie a z hľadiska emisií, čím by sa minimalizoval vplyv na životné prostredie, zároveň sú však atraktívne vďaka svojej spoľahlivosti, nízkemu dopravnému zaťaženiu a nízkym prevádzkovým a administratívnym nákladom. Východiskový zoznam koridorov by sa mal uviesť v nariadení (EÚ) č. XXX/2012 [nástroj *na prepojenie Európy*], ale mal by byť prispôsobiteľný tak, aby mohol prihliadať na zmeny dopravných tokov. ***Na základe tohto zoznamu by sa mali koridory základnej siete zobraziť na mape uvedenej v Prílohe I k tomuto nariadeniu.***

Or. en

#### *Odôvodnenie*

*Na účely transparentnosti a ilustrácie by mali usmernenia poskytnúť aj mapu koridorov základnej siete, ktoré sa určia v nariadení o nástroji na prepojenie Európy.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 13** **Návrh nariadenia** **Odôvodnenie 29**

#### *Text predložený Komisiou*

(29) Pri rozvoji koridorov základnej siete by sa mala venovať náležitá pozornosť koridorom železničnej nákladnej dopravy vybudovaným v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu, ako aj európskemu plánu rozvoja ERTMS ustanovenému v rozhodnutí Komisie 2009/561/ES z 22. júla 2009, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie 2006/679/ES, pokiaľ ide o vykonanie technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy.

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(29) Pri rozvoji koridorov základnej siete by sa mala venovať náležitá pozornosť koridorom železničnej nákladnej dopravy vybudovaným v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu, ako aj európskemu plánu rozvoja ERTMS ustanovenému v rozhodnutí Komisie 2009/561/ES z 22. júla 2009, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie 2006/679/ES, pokiaľ ide o vykonanie technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy. ***Existujúce štruktúry***

*spolupráce v rámci týchto právnych aktov by sa mali zachovať a práca vykonaná na základe týchto štruktúr by mala prejsť do práce multimodálnych koridorov základnej siete.*

Or. en

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 14**  
**Návrh nariadenia**  
**Odôvodnenie 30a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

*(30a) Aby sa zabezpečilo vykonávanie finančnej politiky všetkých finančných programov v súlade s cieľmi a prioritami usmernení TEN-T, mali by sa pravidelne zbierať, spracúvať a zverejňovať podrobné štatistické údaje o každej príslušnej finančnej pomoci vo forme grantov, pôžičiek alebo iných finančných nástrojov použitých pri každom projekte spoločného záujmu a pri každom druhu dopravy v základnej aj v komplexnej sieti na európskej úrovni a na úrovni príslušného členského štátu.*

Or. en

*Odôvodnenie*

*Zdá sa, že je nevyhnutné v budúcom rozpočtovom období výrazne zlepšiť transparentnosť, podrobnosť a pravidelnosť informácií v oblasti TEN-T vzhľadom na predchádzajúce skúsenosti s niektorými príslušnými zdrojmi financovania TEN-T.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 15**  
**Návrh nariadenia**  
**Odôvodnenie 31**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(31) S cieľom aktualizovať prílohy a najmä mapy, ktoré by mali zohľadňovať možné

(31) S cieľom aktualizovať prílohy a najmä mapy, ktoré by mali zohľadňovať možné

zmeny vyplývajúce zo skutočného využívania určitých prvkov dopravnej infraštruktúry v porovnaní s vopred stanovenými kvantitatívnymi prahovými hodnotami, by sa Komisia mala poveriť prijímaním aktov v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmeny a doplnenia príloh. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas svojich prípravných prác uskutočňovala náležité konzultácie aj na odbornej úrovni. Komisia by pri príprave a tvorbe delegovaných aktov mala zaistiť súčasné, včasné a náležité postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.

zmeny vyplývajúce zo skutočného využívania určitých prvkov dopravnej infraštruktúry v porovnaní s vopred stanovenými kvantitatívnymi prahovými hodnotami, by sa Komisia mala poveriť prijímaním aktov v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmeny a doplnenia príloh. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas svojich prípravných prác uskutočňovala náležité konzultácie aj na odbornej úrovni **a s občianskou spoločnosťou s miestnymi odbornými znalosťami**. Komisia by pri príprave a tvorbe delegovaných aktov mala zaistiť súčasné, včasné a náležité postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.

Or. en

#### *Odôvodnenie*

*S cieľom zabrániť a predísť budúcim konfliktom týkajúcim sa niektorých projektov a plánov, ktoré by mohli spôsobiť nákladné omeškanie projektu, je nevyhnutné, aby sa konzultovalo s organizáciami občianskej spoločnosti, ktoré majú miestne/regionálne odborné znalosti.*

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 16** **Návrh nariadenia** **Článok 1 – odsek 4**

##### *Text predložený Komisiou*

4. Usmernenia zabezpečujú opatrenia na realizáciu transeurópskej dopravnej siete.

##### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

4. Usmernenia zabezpečujú opatrenia **a lehoty** na realizáciu transeurópskej dopravnej siete.

Or. en

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 17** **Návrh nariadenia** **Článok 3 – písmeno a**

*Text predložený Komisiou*

(a) „projekt spoločného záujmu“ znamená každú časť plánovanej dopravnej infraštruktúry, existujúcej dopravnej infraštruktúry alebo každú zmenu existujúcej dopravnej infraštruktúry, ktorá je v súlade s ustanoveniami kapitoly 2 a všetky opatrenia poskytujúce efektívne riadenie a používanie takejto infraštruktúry;

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(a) „projekt spoločného záujmu“ znamená každú časť plánovanej dopravnej infraštruktúry, existujúcej dopravnej infraštruktúry alebo každú zmenu existujúcej dopravnej infraštruktúry, ktorá je v súlade s ustanoveniami kapitoly 2 a všetky opatrenia poskytujúce efektívne riadenie a používanie takejto infraštruktúry **v súlade s týmto nariadením**;

Or. en

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 18**

**Návrh nariadenia**

**Článok 3 – písmeno e**

*Text predložený Komisiou*

(e) „európska pridaná hodnota“ znamená v súvislosti s projektom hodnotu vyplývajúcu **zo zásahu Únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak svojou činnosťou vytvárali len členské štáty**;

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(e) „európska pridaná hodnota“ znamená v súvislosti s projektom hodnotu vyplývajúcu z **politického výberu Únie alebo členských štátov a/alebo z finančného zásahu, ktorý okrem samotnej potenciálnej hodnoty príslušného členského štátu vedie k výraznému a merateľnému zlepšeniu v oblasti dopravných spojení a dopravných tokov medzi členskými štátmi, so zreteľom na udržateľnosť, efektívnosť a súdržnosť, v súlade s cieľmi TEN-T stanovenými v článku 4**;

Or. en

*Odôvodnenie*

*Vymedzenie „európskej pridanej hodnoty“ by sa malo zdokonaľiť a prispôsobiť rozsahu, cieľom a prioritám usmernení.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 19**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 3 – písmeno g**

*Text predložený Komisiou*

(g) „inteligentné dopravné systémy (IDS)“ znamenajú systémy využívajúce informačné, komunikačné, navigačné a polohovacie/lokalizačné technológie na riadenie mobility a dopravy v transeurópskej dopravnej sieti a na poskytovanie služieb s pridanou hodnotou občanom a hospodárskym subjektom vrátane bezpečného, zabezpečeného, ekologického a kapacitne efektívneho používania siete. Môžu zahŕňať aj palubné zariadenia za predpokladu, že tvoria nedeliteľný systém so zodpovedajúcimi zložkami infraštruktúry. Patria k nim systémy, technológie a služby uvedené v písmenách h) až l);

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(g) „inteligentné dopravné systémy (IDS)“ znamenajú systémy využívajúce informačné, komunikačné, navigačné a polohovacie/lokalizačné technológie na **účinné** riadenie mobility a dopravy v transeurópskej dopravnej sieti a na poskytovanie služieb s pridanou hodnotou občanom a hospodárskym subjektom vrátane bezpečného, zabezpečeného, ekologického a kapacitne efektívneho používania siete. Môžu zahŕňať aj palubné zariadenia za predpokladu, že tvoria nedeliteľný systém so zodpovedajúcimi zložkami infraštruktúry. Patria k nim systémy, technológie a služby uvedené v písmenách h) až l);

Or. en

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 20**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 3 – písmeno i**

*Text predložený Komisiou*

(i) „monitorovacie a informačné systémy pre lodnú dopravu“ (VTMIS) znamenajú systémy zavedené na monitorovanie a riadenie lodnej dopravy a námornej dopravy pomocou informácií zo systému automatickej identifikácie lodí (AIS), systému identifikácie a sledovania lodí na veľkú vzdialenosť (LRIT), pobrežných radarových systémov a rádiovkej komunikácie podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu a zrušuje smernica Rady 93/75/EHS;

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(i) „monitorovacie a informačné systémy pre lodnú dopravu“ (VTMIS) znamenajú systémy zavedené na monitorovanie a riadenie lodnej dopravy a námornej dopravy pomocou informácií zo systému automatickej identifikácie lodí (AIS), systému identifikácie a sledovania lodí na veľkú vzdialenosť (LRIT), pobrežných radarových systémov a rádiovkej komunikácie podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu a zrušuje smernica Rady 93/75/EHS, **vrátane**



*začlenenia vnútroštátneho systému  
SafeSeaNet;*

Or. en

*Odôvodnenie*

*Safe Sea Net je základný systém platformy pre výmenu námorných informácií na úrovni EÚ a na vnútroštátnej úrovni a je kľúčovým technickým prvkom pre námornú bezpečnosť, ktorý zahŕňa VTMISS v zmysle smernice 2002/59.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 21**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 3 – písmeno k**

*Text predložený Komisiou*

(k) „elektronické námorné služby“ znamenajú služby využívajúce pokročilé a interoperabilné informačné technológie v sektore námornej dopravy na uľahčenie prepravy nákladu na mori a v prístavných oblastiach;

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(k) „elektronické námorné služby“ znamenajú služby využívajúce pokročilé a interoperabilné informačné technológie v sektore námornej dopravy **na zjednodušenie administratívnych postupov** a na uľahčenie prepravy nákladu na mori a v prístavných oblastiach **vrátane služieb jednotného kontaktného miesta ako integrované námorné kontaktné miesto, ako sa ustanovuje v smernici 2010/65/EÚ, prístavné systémy spoločenstva a príslušné colné informačné systémy;**

Or. en

*Odôvodnenie*

*Cieľom iniciatívy elektronické námorné služby EÚ je propagovať premyslené, transparentné, efektívne a zjednodušené riešenia založené na vyspelých informačných technológiách. Jasnejší odkaz na jej jednotlivé služby a systémy sa považuje za potrebný.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 22**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 3 – písmeno na (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**(na) „interoperabilita“ znamená schopnosť určitého druhu dopravy umožniť bezpečnú a neprerušenú prevádzku svojich vozidiel s cieľom dosiahnuť požadované úrovne výkonu. Táto schopnosť závisí od všetkých technických, operačných a regulačných podmienok, za ktorých príslušný druh dopravy funguje;**

Or. en

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 23**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 3 – písmeno nb (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**(nb) „vzájomné prepojenie druhov dopravy“ znamená fyzické spojenie jedného druhu dopravy a/alebo jeho siete s vybavením alebo zariadením patriacim inému druhu dopravy alebo siete;**

Or. en

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 24**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 3 – písmeno nc (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**(nc) „integrácia rôznych druhov dopravy“ znamená kombinovanie viacerých druhov dopravy logickým spôsobom s cieľom dosiahnuť plynulé a účinné spojenia medzi nimi;**

Or. en

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 25**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 3 – písmeno nd (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

*(nd) „cezhraničný úsek“ znamená úsek, ktorým sa zabezpečuje kontinuita projektu spoločného záujmu medzi aspoň dvoma členskými štátmi alebo medzi členským štátom a susednou krajinou;*

Or. en

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 26**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 3 – písmeno o**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(o) „mestský uzol“ znamená mestskú oblasť, *kde je dopravná infraštruktúra* transeurópskej dopravnej siete spojená s ostatnými časťami tejto infraštruktúry a s infraštruktúrou pre regionálnu a miestnu dopravu;

(o) „mestský uzol“ znamená mestskú oblasť, *vrátane dopravnej infraštruktúry* transeurópskej dopravnej siete, *ako sú prístavy, letiská, logistické platformy a terminály nákladnej dopravy umiestnené v mestskej oblasti a v jej okolí*, spojenej s ostatnými časťami tejto infraštruktúry a s infraštruktúrou pre regionálnu a miestnu dopravu;

Or. en

*Odôvodnenie*

*Pre rozvoj základnej siete je dôležité zahrnúť s miestom spojené logistické zariadenia (prístavy, letiská, logistické platformy, terminály nákladnej dopravy, atď.). Účelom tohto navrhovaného znenia je objasniť toto prirodzené spojenie.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 27**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 3 – písmeno ra (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**(ra) „sociálno-ekonomická analýza nákladov a prínosov“ znamená kvantifikované vyčíslenie hodnoty projektu alebo programu ex ante na základe harmonizovanej metodiky vrátane hodnotenia vplyvu v oblasti klímy, pričom sa zohľadnia všetky sociálne, ekonomické a environmentálne prínosy a náklady, a ktoré slúži ako ukazovateľ príspevku k blahobytu;**

Or. en

#### *Odôvodnenie*

*Malo by existovať vymedzenie sociálno-ekonomickej analýzy nákladov a prínosov uvedenej v článku 7 ako významný prvok pre hodnotenie projektov spoločného záujmu. Je nevyhnutné zabezpečiť, aby projekty vo všeobecnosti pozitívne prispievali k blahobytu, keď sa posudzujú všetky prínosy a náklady vrátane environmentálnych.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 28** **Návrh nariadenia** **Článok 3 – písmeno rb (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**(rb) „posúdenie vplyvu na klímu“ znamená hodnotenie absolútnych a relatívnych emisií skleníkových plynov novej, rozšírenej a zmodernizovanej dopravnej infraštruktúry ex ante na základe harmonizovanej metodiky zahŕňajúcej:**

- 1. zmeny emisií skleníkových plynov z dopravy;**
- 2. zmeny emisií skleníkových plynov z prevádzky, udržiavania a riadenia infraštruktúry;**
- 3. emisie skleníkových plynov z procesov budovania, rozvoja a ukončenia životnosti infraštruktúry;**

#### 4. nepriame vplyvy na iné sektory.

Or. en

#### Odôvodnenie

Vplyvy a emisie skleníkových plynov nie sú v súčasnosti do hodnotenia projektov dopravnej infraštruktúry dobre začlenené. Posúdenie vplyvu na klímu na základe harmonizovanej metodiky by tento problém riešilo tým, že by pri posudzovaní projektov infraštruktúry výslovne zohľadňovala vplyvy emisií skleníkových plynov. S ohľadom na ambiciózne ciele EÚ v oblasti znižovania emisií uhlíka v odvetví dopravy sú tieto posúdenia nevyhnutné.

#### Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 29

#### Návrh nariadenia

#### Článok 4 – odseky 1 a 2

##### *Text predložený Komisiou*

1. Transeurópska dopravná sieť **umožňuje dopravné služby a operácie, ktoré:**

**(a) splňajú potreby mobility a dopravy svojich používateľov v rámci Únie a vo vzťahu k tretím krajinám, čím prispievajú k ďalšiemu hospodárskemu rastu a konkurencieschopnosti;**

##### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

1. Transeurópska dopravná sieť **prispieva k cieľom stanoveným v týchto štyroch kategóriách:**

**(a) účinnosť prostredníctvom:**

**(i) odstránenia úsekov s obmedzenou priepustnosťou a premostenie chýbajúcich prepojení v rámci dopravných infraštruktúr, ako aj v miestach ich prepojenia, na území členských štátov a na hraničných priechodoch medzi nimi;**

**(ii) pri osobnej aj nákladnej doprave plynulého prepojenia medzi dopravnou infraštruktúrou diaľkovej dopravy na jednej strane a regionálnou a miestnou dopravou na druhej strane;**

**(iii) prepojenia a interoperability vnútroštátnych dopravných sietí;**

**(iv) podpory ekonomicky efektívnej interoperabilnej a vysoko kvalitnej dopravy, ktorá prispieva k ďalšiemu hospodárskemu rastu a ku**

*(b) sú ekonomicky efektívne, prispievajú k dosiahnutiu cieľov nízkouhlíkovej a ekologickej dopravy, palivovej bezpečnosti a ochrany životného prostredia, sú bezpečné a zabezpečené a splňajú vysoké kvalitatívne normy, v zmysle dopravy cestujúcich aj nákladnej dopravy;*

*(c) podporujú najrozvinutejšie technologické a prevádzkové koncepcie;*

*(d) zabezpečujú primeranú dostupnosť všetkých regiónov Únie, čím podporujú sociálnu, hospodársku a územnú súdržnosť a podporujú inkluzívny rast.*

*konkurencieschopnosti;*

*(v) optimálnej integrácie a vzájomného prepojenia všetkých druhov dopravy;*

*(vi) najrozvinutejších technologických a prevádzkových koncepcií;*

*(b) udržateľnosť prostredníctvom:*

*(i) podpory udržateľnej nízkouhlíkovej a energeticky účinnej dopravy s cieľom znížiť emisie CO<sub>2</sub> z odvetvia dopravy Únie o 60 % v porovnaní s úrovňou v roku 1990;*

*(ii) zníženia všetkých druhov znečistenia z dopravy podporovaním čistej dopravy;*

*(iii) dôslednej a koordinovanej ochrany životného prostredia;*

*(c) zvýšenie prínosov pre všetkých užívateľov prostredníctvom:*

*(i) naplnenia potreby mobility a dopravy všetkých jej používateľov v rámci Únie a vo vzťahu k tretím krajinám;*

*(ii) vysoko kvalitných služieb pre prepravu cestujúcich, ktoré sú cenovo dostupné pre všetkých občanov vrátane starších osôb, osôb so zníženou mobilitou a osôb so zdravotným postihnutím;*

*(iii) vysoko kvalitných nákladných služieb;*

*(iv) bezpečných a vysoko kvalitných dopravných riešení;*

*(d) súdržnosť prostredníctvom:*

*(i) prispievania k primeranej dostupnosti a prepojenosti všetkých regiónov Únie vrátane najvzdialenejších, ostrovných,*

*okrajových a horských regiónov, čím sa podporuje sociálna, hospodárska a územná súdržnosť a inkluzívny rast.*

**2. Pri rozvoji infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete sa sledujú tieto ciele:**

- (a) prepojenie a interoperabilita vnútroštátnych dopravných sietí;**
- (b) odstránenie kapacitných nedostatkov a premostenie chýbajúcich prepojení, v rámci dopravných infraštruktúr, ako aj v miestach ich prepojenia, na území členských štátov a na hraničných priechodoch medzi nimi;**
- (c) rozvoj všetkých druhov dopravy spôsobom, ktorý je v súlade so zabezpečením udržateľnej a ekonomicky efektívnej dopravy z dlhodobého hľadiska;**
- (d) optimálna integrácia a vzájomné prepojenie všetkých druhov dopravy;**
- (e) efektívne využívanie infraštruktúry;**
- (f) podpora širokého využívania dopravy, ktorá je najneutrálnejšia z hľadiska CO<sub>2</sub>;**
- (g) prepojenia dopravnej infraštruktúry medzi transeurópskou dopravnou sieťou a sieťami dopravnej infraštruktúry susedných krajín a propagácia ich interoperability;**
- (h) stanovenie požiadaviek na infraštruktúru, najmä v oblasti interoperability, bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany, ktorými sa určia štandardy kvality, efektivity a udržateľnosti dopravných služieb;**
- (i) pri osobnej aj nákladnej doprave plynulé prepojenia medzi dopravnou infraštruktúrou diaľkovej dopravy na jednej strane a regionálnou a miestnou dopravou na druhej strane;**
- (j) dopravná infraštruktúra, ktorá zohľadňuje konkrétny stav v rôznych častiach Únie a zabezpečuje vyvážené**

*pokrytie európskych regiónov vrátane najvzdialenejších regiónov a ostatných okrajových regiónov;*

*(k) prístupnosť pre starších ľudí, osoby so zníženou mobilitou a pre zdravotne postihnutých cestujúcich.*

Or. en

#### *Odôvodnenie*

*Ciele uvedené v tomto článku by mali byť lepšie štruktúrované. Túto novú štruktúru treba posúdiť spolu s pozmeňujúcim a doplňujúcim návrhom (PDN) 31 o miernom zúžení kritérií spôsobilosti v článku 7.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 30** **Návrh nariadenia** **Článok 6 – odsek 1**

#### *Text predložený Komisiou*

1. Postupný rozvoj transeurópskej dopravnej siete sa dosiahne najmä realizáciou dvojúrovňovej štruktúry pre túto sieť, ktorá pozostáva z komplexnej siete a základnej siete.

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

1. Postupný rozvoj transeurópskej dopravnej siete sa dosiahne najmä realizáciou dvojúrovňovej štruktúry tejto siete, ktorá pozostáva z komplexnej siete a základnej siete, **na základe súvislého metodického prístupu.**

Or. en

#### *Odôvodnenie*

*Spoločnú metodiku ako základ pre mapy a prvky základnej a komplexnej siete treba uviesť v právnom texte.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 31** **Návrh nariadenia** **Článok 7 – odsek 2 – písmeno a**

#### *Text predložený Komisiou*

(a) prispieva k **cieľom uvedeným** v článku 4,

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(a) prispieva k **plneniu cieľov, ktoré patria aspoň do troch zo štyroch kategórií uvedených** v článku 4;



*Odôvodnenie*

*Spravodajcovia navrhujú mierne zúžiť kritéria spôsobilosti, aby projekty spoločného záujmu lepšie plnili ciele TEN-T uvedené v článku 4 a v súvisiacom PDN 29.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 32**

**Návrh nariadenia**

**Článok 8 – odsek 1 – písmeno da (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***(da) podporovať námornú dopravu a námorné diaľnice bez poskytovania finančnej podpory prístavom tretích krajín;***

Or. en

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 33**

**Návrh nariadenia**

**Článok 8 – odsek 2 – písmeno db (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***(db) uľahčiť dopravu s tretími krajinami po vnútrozemských vodných cestách.***

Or. en

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 34**

**Návrh nariadenia**

**Článok 9 – odsek 2 – písmeno dc (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***(dc) zohľadniť fyzické obmedzenia a topografické osobitosti dopravných infraštruktúr členských štátov uvedené v technických špecifikáciách pre interoperabilitu.***

## Odôvodnenie

*Treba uznať skutočnosť, že existujú geografické obmedzenia, aby sa zaistila realizovateľnosť globálnej siete.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 35**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 10**

*Text predložený Komisiou*

Únia, členské štáty, manažéri infraštruktúry a ďalší navrhovatelia projektov *pri rozvoji komplexnej siete kladú osobitný dôraz na* opatrenia potrebné na:

(a) realizáciu a zavádzanie inteligentných dopravných systémov *vrátane opatrení, ktoré umožňujú riadenie dopravy, multimodálne cestovné poriadky a informačné služby, multimodálne zisťovanie pohybu a sledovanie, plánovanie kapacít a on-line rezervácie a integrované služby týkajúce sa cestovných lístkov;*

(b) premostenie chýbajúcich prepojení a odstránenie nedostatkov, najmä v cezhraničných oblastiach;

(c) *odstránenie administratívnych a technických prekážok, najmä prekážok pre interoperabilitu siete a konkurencieschopnosť;*

(d) zabezpečenie *optimálnej integrácie jednotlivých druhov dopravy;*

(e) *zabezpečenie vhodnej dostupnosti pre všetky regióny Únie;*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

*1. Pri rozvoji komplexnej siete Únia, členské štáty, manažéri infraštruktúry a ďalší navrhovatelia projektov uprednostnia* opatrenia potrebné na:

(a) realizáciu a zavádzanie inteligentných dopravných systémov;

(b) premostenie chýbajúcich prepojení a odstránenie nedostatkov, najmä v cezhraničných oblastiach;

(c) *zabezpečenie optimálnej integrácie a interoperability jednotlivých druhov dopravy;*

(ca) *prispievajú k cieľom znížiť emisie CO<sub>2</sub> z odvetvia dopravy do roku 2050 o 60 % v porovnaní s úrovňou v roku 1990;*

(d) zabezpečenie *vhodnej dostupnosti a prepojenosti pre všetky regióny Únie;*

*2. S cieľom doplniť opatrenia stanovené v odseku 1 treba venovať osobitnú*

(f) zvýšenie alebo zachovanie kvality infraštruktúry v zmysle efektivity, bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, odolnosti voči zmene klímy a prípadne voči katastrofám, ekologickosti, sociálnych podmienok, dostupnosti pre všetkých používateľov, kvality služieb a kontinuity dopravných tokov;

(g) podporu najmodernejších technologických trendov;

(h) zaručenie palivovej bezpečnosti umožnením používania alternatívnych energetických zdrojov a najmä energetických zdrojov a pohonných systémov s nízkym alebo nulovým obsahom uhlíka;

(i) obídenie mestských oblastí pri nákladnej železničnej doprave.

***pozornosť opatreniam, ktoré sú potrebné na:***

(a) zvýšenie alebo zachovanie kvality infraštruktúry v zmysle efektivity, bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, odolnosti voči zmene klímy a prípadne voči katastrofám, ekologickosti, sociálnych podmienok, dostupnosti pre všetkých používateľov, kvality služieb a kontinuity dopravných tokov;

(b) podporu najmodernejších technologických trendov;

(c) zaručenie palivovej bezpečnosti umožnením používania alternatívnych energetických zdrojov a najmä energetických zdrojov a pohonných systémov s nízkym alebo nulovým obsahom uhlíka;

(d) *obchvat* mestských oblastí pri nákladnej železničnej doprave;

***(da) odstránenie administratívnych a technických prekážok, najmä prekážok pre interoperabilitu siete a konkurencieschopnosť.***

Or. en

### *Odôvodnenie*

*Priority siete TEN-T uvedené v tomto článku by mali byť lepšie štruktúrované, aby bolo možné rozlíšiť kľúčové priority a ostatné dôležité opatrenia, ktoré tieto kľúčové priority dopĺňajú.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 36**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 12 – odsek 2 – písmeno a – bod iia (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***(iia) špeciálne modernizované vysokorýchlostné trate, ktoré majú osobitné vlastnosti v dôsledku topografických, reliéfnych alebo urbanistických stavebných prekážok,***

*ktorým sa musí rýchlosť podľa jednotlivých prípadov prispôsobovať. Do tejto kategórie patria aj prepájacie trate medzi vysokorýchlostnými a konvenčnými sieťami, trate prechádzajúce stanicami, prístupy k terminálom, depám atď., ktoré k premávke využívajú „vysokorýchlostné“ železničné koľajové vozidlá konvenčnou rýchlosťou.*

Or. en

#### *Odôvodnenie*

*Nariadenie o TEN-T musí byť v súlade s existujúcim vymedzením vysokorýchlostných tratí. Je preto dôležité odkázať na tretiu kategóriu vysokorýchlostných tratí uvedenú v smernici 2008/57.*

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 37** **Návrh nariadenia** **Článok 13 – odsek 1**

##### *Text predložený Komisiou*

1. Prevádzkovatelia terminálov nákladnej dopravy zabezpečia, aby **každý terminál nákladnej dopravy bol otvorený** pre **všetkých** prevádzkovateľov.

*Prevádzkovatelia logistických platforiem poskytujú minimálne jeden terminál otvorený pre všetkých prevádzkovateľov.*

*Prevádzkovatelia terminálov nákladnej dopravy a logistickej platformy tento prístup poskytujú nediskriminačným spôsobom a uplatňujú transparentné poplatky.*

##### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

1. Prevádzkovatelia terminálov nákladnej dopravy zabezpečia, aby **boli nákladné terminály, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, prístupné** pre prevádzkovateľov **dopravy v súlade so smernicou XXXX.... [Prepracované znenie prvého železničného balíka].**

Or. en

## Odôvodnenie

Ustanovenia týkajúce sa dobrého prístupu k nákladným terminálom boli preskúmané v rámci prepracovaného prvého železničného balíka a očakáva sa, že budú začlenené do nadchádzajúceho štvrtého železničného balíka. Preto by hlavné smery TEN-T nemali rozvíjať iný prístup.

### Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 38

#### Návrh nariadenia

#### Článok 13 – odsek 3 – písmeno c – bod 3

##### *Text predložený Komisiou*

(3) trate, ktoré používajú vlaky konvenčnej nákladnej dopravy: zaťaženie nápravy 25 t a dĺžka vlaku 750 m;

##### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(3) trate, ktoré používajú vlaky konvenčnej nákladnej dopravy: zaťaženie nápravy 22,5 t a dĺžka vlaku 750 m **vrátane 10 m bezpečnostného rozpätia;**

Or. en

### Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 39

#### Návrh nariadenia

#### Článok 14 – písmeno b

##### *Text predložený Komisiou*

(b) **zmiernovanie** vplyvu **hluku** spôsobeného železničnou dopravou;

##### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(b) **predchádzanie hluku a zmiernovanie jeho** vplyvu spôsobeného železničnou dopravou **prostredníctvom opatrení zameraných na infraštruktúru a koľajové vozidlá;**

Or. en

## Odôvodnenie

S cieľom splniť ciele EÚ v oblasti zmiernenia hluku spôsobeného nákladnou železničnou dopravou sa treba dôkladne zamerať na opatrenia týkajúce sa infraštruktúry a koľajových vozidiel, ktorých cieľom je predchádzať hluku a zmierniť ho. Spravodajcovia sa domnievajú, že je dôležité najmä zamerať sa na vplyv hluku spôsobeného nákladnou železničnou dopravou v husto obývaných regiónoch.

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 40**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 14 – písmeno ca (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**(ca) zlepšenie bezpečnosti úrovňových priecestí alebo ich nahradenie mostmi alebo podjazdmi.**

Or. en

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 41**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 16 – odsek 3**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

3. Vybavenie súvisiace s prístavmi umožňuje najmä pohonné a prevádzkové systémy, ktoré znižujú znečistenie, spotrebu energie a intenzitu CO<sub>2</sub>. K vybaveniu patria aj zberné zariadenia na odpad.

3. Vybavenie súvisiace s prístavmi umožňuje najmä pohonné a prevádzkové systémy, ktoré znižujú znečistenie, spotrebu energie a intenzitu CO<sub>2</sub>. K vybaveniu patria aj zberné zariadenia na odpad **a zariadenie na lámanie ľadu, hydrologické prieskumy a zariadenia na bagrovanie a údržbu prístavu a vstupu do prístavu.**

Or. en

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 42**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 17 – odsek 2**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

2. **Prevádzkovatelia prístavov zabezpečia**, aby každý vnútrozemský prístav poskytoval aspoň jeden terminál nákladnej dopravy otvorený pre všetkých prevádzkovateľov nediskriminačným spôsobom a aby uplatňoval transparentné poplatky.

2. **Orgán riadiaci vnútrozemský prístav zabezpečí**, aby každý vnútrozemský prístav poskytoval aspoň jeden terminál nákladnej dopravy otvorený pre všetkých prevádzkovateľov nediskriminačným spôsobom a aby uplatňoval transparentné poplatky.

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 43**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 17 – odsek 3 – úvodná časť**

*Text predložený Komisiou*

3. V rozsahu svojej zodpovednosti členské štáty a manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby:

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

3. V rozsahu svojej zodpovednosti členské štáty, **prístavné orgány** a manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby:

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 44**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 17 – odsek 3 – písmeno a**

*Text predložený Komisiou*

(a) rieky, kanály a jazerá boli v súlade s minimálnymi požiadavkami na vodné cesty triedy IV, ako sa ustanovuje v Európskej dohode o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) o novej klasifikácii vnútrozemských vodných ciest a aby zabezpečovali nepretržitú priechodnosť pod *mostami*.

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(a) rieky, kanály a jazerá boli v súlade s minimálnymi požiadavkami na vodné cesty triedy IV, ako sa ustanovuje v Európskej dohode o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) o novej klasifikácii vnútrozemských vodných ciest a aby zabezpečovali nepretržitú priechodnosť pod *mostmi*.

***Nevzťahuje sa to na oblasti osobitného významu pre flóru a faunu, ako sú takmer nedotknuté, voľne tečúce rieky, oblasti zaradené do siete Natura 2000 alebo oblasti, ktoré sa snažia o zaradenie medzi oblasti chránené smernicou o ochrane biotopov (92/43/EHS) alebo smernicou o vtákoch (2009/147/ES). Navyše tým nie je dotknutý súlad so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva.***

## Odôvodnenie

*Aby bolo možné dosiahnuť ciele bielej knihy o doprave, pokiaľ ide o znižovanie emisií CO<sub>2</sub> z dopravy, je dôležité uznať a posilniť úlohu infraštruktúry vodných ciest v Európe. K rozvoju tejto infraštruktúry by však nemalo dochádzať na úkor oblastí s riečnymi systémami, infraštruktúra by mala naopak uznávať a rešpektovať ekologické požiadavky. Takmer nedotknuté rieky hrajú dôležitú úlohu pri dosahovaní odolnosti klímy. V týchto oblastiach je preto kľúčové prispôbiť lode riekam, a nie rieky lodiam.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 45**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 18 – písmeno d**

##### *Text predložený Komisiou*

(d) spojenie infraštruktúry vnútrozemského prístavu s infraštruktúrou železničnej dopravy.

##### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(d) spojenie infraštruktúry vnútrozemského prístavu s infraštruktúrou železničnej **a cestnej** dopravy.

Or. en

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 46**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 20 – odsek 2**

##### *Text predložený Komisiou*

2. Cesty vysokej kvality uvedené v ods. 1 písm. a) sú tie cesty, ktoré zohrávajú významnú úlohu v diaľkovej nákladnej a osobnej doprave, integrujú hlavné mestské a hospodárske centrá, vzájomne sa prepájajú s ostatnými druhmi dopravy a spájajú odrezané a okrajové regióny NUTS 2 s centrálnymi regiónmi Únie.

##### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

2. Cesty vysokej kvality uvedené v ods. 1 písm. a) sú tie cesty, ktoré zohrávajú významnú úlohu v diaľkovej nákladnej a osobnej doprave, integrujú hlavné mestské a hospodárske centrá, vzájomne sa prepájajú s ostatnými druhmi dopravy a spájajú **horské, odľahlé**, odrezané a okrajové regióny NUTS 2 s centrálnymi regiónmi Únie.

Or. en

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 47**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 24 – odsek 1 – písmeno a**



*Text predložený Komisiou*

(a) námorný priestor;

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(a) námorný priestor **vrátane hrádzí, plavebných komôr a dokov;**

Or. en

*Odôvodnenie*

*Treba jasne vymedziť prvky infraštruktúry pre všetky druhy dopravy.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 48**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 25 – odsek 1 – písmeno b**

*Text predložený Komisiou*

(b) prístavné zariadenia, informačné a komunikačné technológie (IKT), ako sú elektronické systémy riadenia logistiky, bezpečnostné, administratívne, colné postupy a postupy zabezpečenia ochrany minimálne v jednom členskom štáte;

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(b) prístavné zariadenia, **nákladné strediská umiestnené mimo prístavu, ale napojené na prevádzku prístavu**, informačné a komunikačné technológie (IKT), ako sú elektronické systémy riadenia logistiky, bezpečnostné, administratívne, colné postupy a postupy zabezpečenia ochrany minimálne v jednom členskom štáte;

Or. en

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 49**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 25 – odsek 3a (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**3a. Do 1. decembra 2013 predloží Komisia aktualizovaný a podrobný koncept námorných diaľnic založený na doterajších skúsenostiach a zohľadňujúci súčasný rozvoj námornej dopravy v Únii, ako aj predpokladanú premávku na námorných diaľniciach. Ďalej predloží štúdiu vplyvu zameranú na rozvoj**

*námorných diaľnic, v ktorej sa uvedú náklady a prínosy, spolu s posúdením vplyvu na životné prostredie.*

Or. en

#### *Odôvodnenie*

*Spravodajcovia sa domnievajú, že námorné diaľnice sú kľúčovým prvkom siete TEN-T. Koncept námorných diaľnic treba teda ďalej rozvíjať.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 50** **Návrh nariadenia** **Článok 36 – písmeno d**

#### *Text predložený Komisiou*

(d) bezproblémové prepojenie medzi infraštruktúrou komplexnej siete a infraštruktúrou pre regionálnu a miestnu dopravu vrátane logistickej konsolidácie a distribučných centier;

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

(d) bezproblémové prepojenie medzi infraštruktúrou komplexnej siete a infraštruktúrou pre regionálnu a miestnu dopravu **a mestské nákladné dodávky** vrátane logistickej konsolidácie a distribučných centier;

Or. en

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 51** **Návrh nariadenia** **Článok 37 – odsek 1**

#### *Text predložený Komisiou*

1. Inteligentné dopravné systémy (IDS) IDS umožní riadenie dopravy a výmenu informácií v rámci jednotlivých druhov dopravy a medzi nimi v prípade multimodálnych dopravných činnostiach a dopravných službách s pridanou hodnotou, pričom sa zlepší bezpečnosť, bezpečnostná ochrana a ochrana životného prostredia.

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

1. Inteligentné dopravné systémy (IDS) IDS umožní riadenie dopravy a výmenu informácií v rámci jednotlivých druhov dopravy a medzi nimi v prípade multimodálnych dopravných činnostiach a dopravných službách s pridanou hodnotou, pričom sa zlepší bezpečnosť, bezpečnostná ochrana a ochrana životného prostredia **a zjednodušia sa administratívne postupy.**

Or. en

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 52**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 37 – odsek 3 – zarážka 4**

*Text predložený Komisiou*

v prípade námornej dopravy: VTMIS  
a elektronické námorné služby;

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

v prípade námornej dopravy: VTMIS  
a elektronické námorné služby **vrátane  
služieb jednotného kontaktného miesta,  
ako je integrované námorné kontaktné  
miesto, prístavné systémy spoločenstva a  
príslušné colné informačné systémy;**

Or. en

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 53**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 45 – odsek 2**

*Text predložený Komisiou*

2. Infraštruktúra základnej siete musí bez výnimky spĺňať všetky požiadavky stanovené v kapitole II. Infraštruktúra základnej siete musí okrem toho spĺňať aj tieto požiadavky:

(a) v prípade železničnej dopravnej infraštruktúry:

kompletná elektrifikácia železničných tratí;

trate s pravidelnou nákladnou dopravou: zaťaženie nápravy minimálne 22,5 t, rýchlosť na trati 100 km/h a dĺžka vlaku 750 m.

(b) v prípade infraštruktúry vnútrozemskej navigácie a námornej dopravy:

dostupnosť alternatívnych ekologických palív.

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

2. Infraštruktúra základnej siete musí bez výnimky spĺňať všetky požiadavky stanovené v kapitole II. Infraštruktúra základnej siete musí okrem toho spĺňať aj tieto požiadavky:

(a) v prípade železničnej dopravnej infraštruktúry:

kompletná elektrifikácia železničných tratí;

trate s pravidelnou nákladnou dopravou: zaťaženie nápravy minimálne 22,5 t, rýchlosť na trati 100 km/h a dĺžka vlaku 750 m **vrátane 10 m bezpečnostného rozpätia; ktoré by bolo možné predĺžiť až na 1500 m, najmä pri koridoroch základnej siete, pokiaľ existuje jasný sociálno-ekonomický prínos a operačné a technické podmienky to umožňujú;**

v prípade infraštruktúry vnútrozemskej navigácie a námornej dopravy:

dostupnosť alternatívnych ekologických palív.

(c) v prípade cestnej dopravnej infraštruktúry:

vybudovanie odpočívadiel *približne každých 50 kilometrov* na diaľniciach s cieľom poskytnúť okrem iného dostatočnú kapacitu parkovacích miest pre komerčných používateľov ciest s primeranou úrovňou bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany;

dostupnosť alternatívnych ekologických palív.

(d) v prípade leteckej dopravnej infraštruktúry:

schopnosť sprístupniť alternatívne ekologické palivá.

(b) v prípade cestnej dopravnej infraštruktúry:

vybudovanie odpočívadiel na diaľniciach *každých 100 km alebo menej*, v súlade so spoločenskými a trhovými potrebami a ekologickými obmedzeniami, s cieľom poskytnúť okrem iného dostatočnú kapacitu parkovacích miest pre komerčných používateľov ciest s primeranou úrovňou bezpečnosti, *pohodlia* a bezpečnostnej ochrany;

dostupnosť alternatívnych ekologických palív.

(c) v prípade leteckej dopravnej infraštruktúry:

schopnosť sprístupniť alternatívne ekologické palivá.

Or. en

#### *Odôvodnenie*

*Tam, kde je to možné, by sa mali členské štáty podporovať, aby dĺžku vlakov v základnej sieti (a najmä v koridoroch) na modernizovaných a nových tratiach pre nákladné vlaky predĺžovali až na 1500 m, pokiaľ by to zvýšilo produktivitu a malo sociálno-ekonomický prínos. Budovanie odpočívadiel by malo byť dostatočne flexibilné, aby odrážalo spoločenské a trhové potreby a ekologické obmedzenia a aby boli zároveň splnené platné právne predpisy EÚ.*

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 54 Návrh nariadenia Článok 47 – odsek 1 – zarážka 2a (nová)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

*vnútrozemské prístavy, železničné/cestné terminály, nákladné letiská;*

Or. en

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 55 Návrh nariadenia Článok 47 – odsek 2**

*Text predložený Komisiou*

2. Námorné prístavy uvedené v časti 2 prílohy II sa najneskôr do 31. decembra 2030 prepoja so železničnou a cestnou dopravnou infraštruktúrou transeurópskej dopravnej siete, s výnimkou náležite opodstatnených prípadov.

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

2. Námorné prístavy uvedené v časti 2 prílohy II sa najneskôr do 31. decembra 2030 prepoja so železničnou a cestnou, **prípadne vnútrozemskou vodnou** dopravnou infraštruktúrou transeurópskej dopravnej siete, s výnimkou náležite opodstatnených prípadov.

Or. en

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 56**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 49 – odsek 3a (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**3a. Koridory základnej siete zahŕňajú existujúcu štruktúru spolupráce železničných nákladných koridorov stanovenú v súlade s nariadením (EÚ) č. 913/2010, ktorej činnosť sa začlení do činnosti koridorov základnej siete. Harmonizácia koridorov železničnej nákladnej dopravy sa prispôsobí tak, aby zodpovedala harmonizácii koridorov základnej siete.**

Or. en

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 57**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 50 – odsek 2a (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**2a. Na základe prílohy I k nariadeniu (EÚ) č. XXX/2012 [nástroj na prepojenie Európy] sú koridory základnej siete zobrazené na mape v prílohe I k tomuto nariadeniu.**

*Odôvodnenie*

*Na účely transparentnosti a ilustrácie by mali TEN-T usmernenia poskytnúť aj mapu koridorov základnej siete, ktoré sa určia v nariadení o nástroji Na prepojenie Európy.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 58**

**Návrh nariadenia**

**Článok 51 – odsek 1**

*Text predložený Komisiou*

1. Na uľahčenie koordinovanej realizácie koridorov základnej siete Komisia po konzultácii s príslušnými členskými štátmi a **po konzultácii** s Európskym parlamentom vymenuje osoby do funkcie „európskeho koordinátora“.

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

1. Na uľahčenie koordinovanej realizácie koridorov základnej siete **vymenuje** Komisia s Európskym parlamentom po konzultácii s príslušnými členskými štátmi osoby do funkcie „európskeho koordinátora“.

Or. en

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 59**

**Návrh nariadenia**

**Článok 51 – odsek 6**

*Text predložený Komisiou*

6. Príslušné členské štáty spolupracujú s európskym koordinátorom a poskytujú mu informácie potrebné na plnenie úloh uvedených v odseku 5.

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

6. Príslušné členské štáty spolupracujú s európskym koordinátorom a poskytujú mu informácie potrebné na plnenie úloh uvedených v odseku 5 **vrátane toho, akým spôsobom ich vnútroštátne plány pre infraštruktúru zohľadňujú rozvoj koridorov.**

Or. en

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 60**

**Návrh nariadenia**

**Článok 52 – odsek 2**

*Text predložený Komisiou*

2. Platforma pre koridor pozostáva zo zástupcov príslušných členských štátov a **prípadne** z ďalších verejných a súkromných subjektov. V každom prípade sa na platforme pre koridor zúčastňujú manažéri infraštruktúry vymedzení v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii.

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

2. Platforma pre koridor pozostáva zo zástupcov príslušných členských štátov a v **zásade** z ďalších verejných a súkromných subjektov, **ako sú príslušné regionálne a miestne orgány**. V každom prípade sa na platforme pre koridor zúčastňujú manažéri infraštruktúry vymedzení v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii, **ako aj zástupcovia orgánov námorných a vnútrozemských prístavov**.

**Koridory železničnej nákladnej dopravy stanovené v nariadení (EÚ) č. 913/2010 prípadne slúžia ako základ pre rozmer železnice platformy koridoru.**

Or. en

*Odôvodnenie*

*Je potrebné začleniť regionálne a miestne orgány do platformy koridoru, pretože sa ich priamo týka. To platí aj pre príslušné orgány námorných a vnútrozemských prístavov.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 61**

**Návrh nariadenia**

**Článok 53 – odsek 1 – písmeno e – zarážka 5a (nová)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**– opatrení na zapojenie príslušnej regionálnej a miestnej občianskej spoločnosti.**

Or. en

*Odôvodnenie*

*Opatrenia na zapojenie miestnej a regionálnej občianskej spoločnosti by mali byť súčasťou*

plánu rozvoja koridoru.

## **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 62**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 53 – odsek 1a (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***1a. Plán rozvoja koridoru zohľadní doteraz vynaložené úsilie členských štátov a príslušných manažérov infraštruktúry pri vykonávaní nariadenia č. 913/2010, ako aj skúsenosti a výsledky existujúcich spoločností prevádzkujúcich koridory železničnej nákladnej dopravy.***

Or. en

## **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 63**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 53 – odsek 3**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

3. Na podporu realizácie koridorov základnej siete Komisia ***môže prijať*** vykonávacie rozhodnutia pre koridory základnej siete. Tieto rozhodnutia môžu:

(a) zahŕňať plánovanie investícií, príslušné náklady a harmonogram realizácie, ktoré sa považujú za potrebné na realizáciu koridorov základnej siete v súlade s cieľmi tohto nariadenia;

(b) vymedzovať všetky opatrenia zamerané na zníženie externých nákladov, najmä emisií skleníkových plynov a hluku, ako aj na podporu zavádzania nových technológií v systémoch riadenia dopravy a kapacít;

***(c) zabezpečovať ďalšie opatrenia, ktoré sú potrebné na vykonávanie viacročného plánu rozvoja koridoru a efektívne využívanie infraštruktúry koridorov základnej siete.***

3. Na podporu realizácie koridorov základnej siete Komisia ***prijme*** vykonávacie rozhodnutia pre koridory základnej siete. Tieto rozhodnutia môžu:

(a) zahŕňať plánovanie investícií, príslušné náklady a harmonogram realizácie, ktoré sa považujú za potrebné na realizáciu koridorov základnej siete v súlade s cieľmi tohto nariadenia;

(b) vymedzovať všetky opatrenia zamerané na zníženie externých nákladov, najmä emisií skleníkových plynov a hluku, ako aj na podporu zavádzania nových technológií v systémoch riadenia dopravy a kapacít;



## Odôvodnenie

*Písmeno c) zachádza na vykonávací akt príliš ďaleko a mal by sa vypustiť.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 64**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 54 – odsek 1**

*Text predložený Komisiou*

Členské štáty priebežne informujú Komisiu prostredníctvom interaktívneho geografického a technického informačného systému pre transeurópsku dopravnú sieť (TENtec) o pokroku pri realizácii projektov spoločného záujmu a o investíciách vykonaných na tento účel.

*Členské štáty priebežne informujú Komisiu prostredníctvom interaktívneho geografického a technického informačného systému pre transeurópsku dopravnú sieť (TENtec) o pokroku pri realizácii projektov spoločného záujmu a o investíciách vykonaných na tento účel. Členské štáty pošlú jednotlivé vnútroštátne plány a programy po prijatí Komisii na informačné účely.*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

Členské štáty priebežne informujú Komisiu prostredníctvom interaktívneho geografického a technického informačného systému pre transeurópsku dopravnú sieť (TENtec) o pokroku pri realizácii projektov spoločného záujmu a o investíciách vykonaných na tento účel. **Zahrňa to podrobné štatistické údaje o každej príslušnej finančnej pomoci vo forme grantov, pôžičiek alebo iných finančných nástrojov použitých pre každý projekt spoločného záujmu a každý druh dopravy v základnej aj komplexnej sieti na európskej úrovni a na úrovni príslušného členského štátu. Formy finančnej pomoci, ktoré treba v tejto správe zohľadniť, sú najmä:**

- finančná pomoc v rámci nariadenia XXXX [nástroj na prepojenie Európy];*
- finančná pomoc v rámci nariadenia XXXX a XXXX [Kohézny fond, EFRV];*
- finančná pomoc v rámci nariadenia*

*XXXX [Horizont 2020];*

*– finančná pomoc vo forme pôžičiek a finančných nástrojov poskytnutých Európskou investičnou bankou.*

Or. en

#### *Odôvodnenie*

*Mala by sa posilniť oznamovacia povinnosť členských štátov s cieľom zlepšiť súčasnú neuspokojivú situáciu týkajúcu sa dostupných údajov o projektoch financovaných z niektorých príslušných zdrojov financovania.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 65**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 54 – odsek 2**

##### *Text predložený Komisiou*

2. Každé dva roky od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia a po konzultácii s výborom podľa článku 54 Komisia zverejní správu o pokroku pri vykonávaní usmernení, ktorú bude poskytovať Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov.

##### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

2. Každé dva roky od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia a po konzultácii s výborom podľa článku 54 Komisia zverejní správu o pokroku pri vykonávaní usmernení, ktorú bude poskytovať Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov. ***Správa obsahuje podrobné štatistické údaje o využívaní rôznych foriem finančnej pomoci uvedených v odseku 1 na rôzne druhy dopravy a ďalšie prvky základnej a komplexnej siete v súlade s kapitolami II a III na úrovni EÚ, ako aj za každý členský štát.***

##### ***Správa zároveň:***

***– odráža a popisuje dynamický a rozvíjajúci sa charakter transeurópskej dopravnej siete, pokiaľ ide o dokončené projekty spoločného záujmu, ktorých výsledkom sú prípadné zmeny tokov cestujúcich a nákladnej dopravy a zmeny vo využívaní druhov dopravy;***

***– poskytuje podrobné informácie o tom, ako Komisia interne koordinuje všetky***

*formy finančnej pomoci uvedené v odseku 1 s cieľom zabezpečiť súdržné uplatňovanie usmernení TEN-T v súlade s ich cieľmi a prioritami.*

Or. en

*Odôvodnenie*

*Správa o pokroku, ktorú ma pripraviť Komisia, by mala obsahovať podrobnejšie údaje a dodatočné prvky. Mala by odrážať a popisovať rozvoj siete TEN-T a poskytovať podrobné informácie o tom, ako Komisia interne koordinuje všetky formy finančnej pomoci pre sieť TEN-T.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 66**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 54 – odsek 3 – písmeno ca (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

*(ca) upraví mapu koridorov základnej siete, keď sa zoznam koridorov základnej siete uvedený v prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. XXXX/2012 [nástroj na prepojenie Európy] zmení.*

Or. en

*Odôvodnenie*

*Pre úpravu mapy koridorov základnej siete sa musí plánovať delegovaný akt.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 67**  
**Návrh nariadenia**  
**Článok 54a (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**Článok 54a**

**Zapojenie regionálnych a miestnych orgánov a občianskej spoločnosti**

**Členské štáty zabezpečia príslušné zohľadňovanie záujmov regionálnych a miestnych orgánov, ako aj záujmov**

*občianskej spoločnosti, ktorej sa projekt spoločného záujmu týka vo fáze plánovania a budovania projektu. Do 1. decembra 2013 Komisia na tento účel predloží usmernenia a príručku najlepších postupov.*

Or. en

#### *Odôvodnenie*

*Komisia by mala vypracovať usmernenia a príručku najlepších postupov, aby sa do projektov TEN-T dostatočne zapojila miestna a regionálna občianska spoločnosť a mala by tieto projekty vypracúvať s nimi, a nie proti nim. Týmto by bolo možné zabrániť dlhým a nákladným omeškaniam projektov.*

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 68** **Návrh nariadenia** **Článok 54b (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

#### **Článok 54b**

*Metodiky pre sociálno-ekonomickú analýzu nákladov a prínosov, európska pridaná hodnota a posúdenie vplyvu na klímu*

*Na základe definícií v článku 3 Komisia vypracuje podrobné metodiky pre:*

- sociálno-ekonomickú analýzu nákladov a prínosov;*
- posúdenie európskej pridanej hodnoty;*
- posúdenie vplyvu na klímu;*

*Tieto metodiky sa použijú na posúdenie projektov spoločného záujmu, ako sa ustanovuje v článku 7.*

*Tieto metodiky sa prijmu delegovanými aktmi najneskôr do 31. januára 2014 v súlade s postupom uvedeným v článku 56.*

Or. en

## Odôvodnenie

*Je dôležité vypracovať metodiky na posúdenie projektov spoločného záujmu. Prácu by mala vykonať Komisia po prijatí tohto nariadenia. Forma delegovaného aktu zaručí, že do postupu bude zapojený Parlament.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 69** **Návrh nariadenia** **Článok 57**

#### *Text predložený Komisiou*

Najneskôr do 31. decembra 2023 vykoná Komisia preskúmanie realizácie základnej siete, pričom vyhodnotí súlad s ustanoveniami stanovenými v tomto nariadení **a** pokrok v realizácii.

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

Najneskôr do 31. decembra 2023 vykoná Komisia preskúmanie realizácie základnej siete, pričom vyhodnotí :

*(a)* súlad s ustanoveniami stanovenými v tomto nariadení;

*(b)* pokrok v realizácii;

*(c)* zmeny tokov cestujúcich a nákladnej dopravy;

*(d)* prípadnú potrebu zmien v tomto nariadení.

Or. en

## Odôvodnenie

*Preskúmanie by malo obsahovať viac prvkov ako sa navrhuje v texte Komisie. Pri tejto príležitosti treba najmä prerokovať otázku prípadnej úpravy nariadenia.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 70** **Návrh nariadenia** **Článok 59 – odsek 2**

#### *Text predložený Komisiou*

**2. Komisia môže v rámci svojho aktívneho monitorovania realizácie základnej siete a s ohľadom na zásadu proporcionality a subsidiarity rozhodnúť o prijatí vhodných opatrení.**

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

**vypúšťa sa**

Or. en

### *Odôvodnenie*

*Komisia by nemala mať právo rozhodovať o týchto opatreniach jednostranne. Tento odsek by sa preto mal vypustiť.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 71**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Príloha I – časť 07/33**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***pridať k základnej sieti letisko  
Nottingham East Midlands***

Or. en

### *Odôvodnenie*

*Nákladné letiská presahujúce 1 % ročného objemu prekládky tovaru v nákladnej leteckej doprave EÚ by sa mali začleniť do základnej siete. Je to v súlade s metodikou, ktorá predpokladá prah 1 % z celkového objemu prekládky tovaru v prístavoch. Týmto PDN sa letisko Nottingham East Midlands stane súčasťou základnej siete. Toto kritérium spĺňa viacero ďalších letísk, tie sú však súčasťou hlavnej siete vďaka preprave cestujúcich.*

### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 72**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Príloha I – časť 11/33**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***pridať k základnej sieti letisko Liège-  
Bierset***

Or. en

### *Odôvodnenie*

*Nákladné letiská presahujúce 1 % ročného objemu prekládky tovaru v nákladnej leteckej doprave EÚ by sa mali začleniť do základnej siete. Je to v súlade s metodikou, ktorá predpokladá prah 1 % z celkového objemu prekládky tovaru v prístavoch. Týmto PDN sa letisko Liège stane súčasťou základnej siete. Toto kritérium spĺňa viacero ďalších letísk, tie sú však súčasťou hlavnej siete vďaka preprave cestujúcich.*

## **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 73**

### **Návrh nariadenia**

#### **Príloha I – časť 17/33**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***pridať k základnej sieti letisko v Las Palmas***

Or. en

#### *Odôvodnenie*

*Na ostrovoch s viac ako 1 miliónom obyvateľov alebo v ostrovných oblastiach NUTS 1 s viac ako 1 miliónom obyvateľov treba vybudovať mestské uzly. Je to v súlade s metodikou, ktorá predpokladá prah 1 milióna obyvateľov na to, aby sa veľké mestské zóny mohli stať mestskými uzlami a ktorá zahŕňa aspoň jeden prístav napojený na základnú sieť v každom regióne NUTS 1 s prístupom k mori. Týmto PDN sa Las Palmas na Gran Canarii (NUTS 1 s 2,12 milióna obyvateľov) stalo mestským uzlom a jeho letisko by sa stalo súčasťou základnej siete.*

## **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 74**

### **Návrh nariadenia**

#### **Príloha I – časť 18/33**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***pridať k základnej sieti prístav Cagliari***

Or. en

#### *Odôvodnenie*

*Na ostrovoch s viac ako 1 miliónom obyvateľov alebo v ostrovných oblastiach NUTS 1 s viac ako 1 miliónom obyvateľov treba vybudovať mestské uzly. Je to v súlade s metodikou, ktorá predpokladá prah 1 milióna obyvateľov na to, aby sa veľké mestské zóny mohli stať mestskými uzlami a ktorá zahŕňa aspoň jeden prístav napojený na základnú sieť v každom regióne NUTS 1 s prístupom k mori. Týmto PDN by sa Cagliari na Sardínii (1,68 milióna obyvateľov) stalo mestským uzlom a jeho letisko by sa stalo súčasťou základnej siete.*

## **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 75**

### **Návrh nariadenia**

#### **Príloha I – časť 19/33**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh  
pridať k základnej sieti letisko Cagliari*

Or. en

#### *Odôvodnenie*

*Pozri odôvodnenie k pozmeňujúcemu a doplňujúcemu návrhu 74.*

## **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 76**

### **Návrh nariadenia**

#### **Príloha I – časť 22/33**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh  
pridať k základnej sieti prístav Heraklion*

Or. en

#### *Odôvodnenie*

*Na ostrovoch s viac ako 1 miliónom obyvateľov alebo v ostrovných oblastiach NUTS 1 s viac ako 1 miliónom obyvateľov treba vybudovať mestské uzly. Je to v súlade s metodikou, ktorá predpokladá prah 1 milióna obyvateľov na to, aby sa veľké mestské zóny mohli stať mestskými uzlami a ktorá zahŕňa aspoň jeden prístav napojený na základnú sieť v každom regióne NUTS 1 s prístupom k mori. Týmto PDN by sa Heraklion na Kréte (NUTS 1 s 1,11 milióna obyvateľov) stalo mestským uzlom a jeho letisko by sa stalo súčasťou základnej siete.*

## **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 77**

### **Návrh nariadenia**

#### **Príloha I – časť 23/32**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh  
pridať k základnej sieti letisko Heraklion*

Or. en



*Odôvodnenie*

*Pozri odôvodnenie k pozmeňujúcemu a doplňujúcemu návrhu 76.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 78**

**Návrh nariadenia**

**Príloha II – oddiel 1a**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***pridať Cagliari (IT), Heraklion (EL) a  
Las Palmas (ES)***

Or. en

*Odôvodnenie*

*Pozri odôvodnenia k pozmeňujúcim a doplňujúcim návrhom 73, 74 a 76.*

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 79**

**Návrh nariadenia**

**Príloha II – oddiel 2**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*

***pridať Cagliari (IT) a Heraklion (EL)***

Or. en

*Odôvodnenie*

*Pozri odôvodnenia k pozmeňujúcim a doplňujúcim návrhom 74 a 76. V návrhu Komisie je prístav Las Palmas už klasifikovaný ako prístav základnej siete.*

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

Transeurópska dopravná sieť (TEN-T) je jedným z kľúčových projektov Európskej únie. Je základnou súčasťou spoločného trhu nevyhnutnou pre mobilitu občanov EÚ, pre hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť a pre tvorbu hospodárskeho rastu a pracovných miest.

Súčasnú výzvu týkajúcu sa realizácie siete TEN-T sú dobre známe: výrazné omeškanie pri realizácii mnohých projektov TEN-T, ťažkosti s financovaním projektov v období hospodárskej krízy, nedostatočná koordinácia medzi jednotlivými centrálnou a decentralizovane riadenými finančnými nástrojmi, ako aj nedostatok informácií a štatistík týkajúcich sa financovania projektov, najmä pokiaľ ide o finančnú pomoc zo štrukturálnych fondov, z Kohézneho fondu a z EIB.

Komisia mala vo svojom návrhu v úmysle riešiť tieto výzvy prostredníctvom významným zmien existujúcej politiky TEN-T:

### **Metodika a dvojúrovňová štruktúra:**

Predbežné určenie projektov spoločného záujmu zobrazených v mapách v prílohe sa teraz zakladá na metodike so spoločnými kritériami pre celú sieť a pre všetky jej druhy dopravy. Metodiku Komisia vysvetlila pri vypočutí týkajúcom sa usmernení TEN-T 8. mája 2012 a aj v súvisiacich dokumentoch, ktoré boli distribuované.

Pre spravodajcov bola táto nová metodika zásadným prvkom novej politiky TEN-T. Pomáha pochopiť štruktúru TENT a podporuje strategické a koncepčné plánovanie na rovné začlenenie všetkých regiónov a v závislosti od potrieb v oblasti dopravy. Pomôže aj predchádzať náhodným rozhodnutiam. Práve európsky rozmer by mal byť pre sieť TENT najdôležitejší, a nie vyslovene národné, regionálne alebo miestne „zoznamy želaní“. Podľa spravodajcov je hlavná metodika navrhovaná Komisiou rozumná a vyvážená.

Táto metodika vedie k dvojúrovňovej štruktúre: komplexnej a základnej sieti. Predstavuje základ pre určovanie projektov spoločného záujmu a spravodajcovia tento dvojúrovňový prístup plne podporujú. To isté platí pre prílohy k tomuto nariadeniu, ktoré popisujú potenciálne projekty spoločného záujmu vyplývajúce z uplatnenej metodiky. Spravodajcovia navrhujú len dve drobné úpravy v súlade s metodikou a v plnom súlade s jej logikou:

1) začlenenie nákladných letísk, ktoré presahujú 1 % ročného objemu leteckej nákladnej dopravy do základnej siete, takže by sa jej súčasťou stali letiská v Liège a East Midlands;

2) začlenenie mestských uzlov na veľkých európskych ostrovoch. Cagliari na Sardínii (1,68 milióna obyvateľov), Heraklion na Kréte (NUTS1 s 1,11 milióna obyvateľov) a Las Palmas na Gran Canarii (NUTS 1 s 2,12 milióna obyvateľov) by sa tak stali mestskými uzlami a ich letiská a prístavy by sa stali súčasťou základnej siete.

## **Stanovenie priorít a pridaná hodnota EÚ**

Jednou z kľúčových priorít siete TEN-T by mala byť maximalizácia pridanej hodnoty EÚ a dosiahnutie čo najväčšieho pokroku s obmedzenými finančnými zdrojmi. Na splnenie tohto cieľa navrhuje Komisia prísnejšie stanovenie priorít. Existuje jasné zameranie sa na najdôležitejšie prvky siete TEN-T (najmä úzke miesta, chýbajúce prepojenia a cezhraničné projekty), ako aj na udržateľné druhy dopravy a doplňujúce prvky, ako je ITS. Spravodajcovia súhlasia s týmto prístupom. Navrhujú však ísť ešte o krok ďalej za návrh Komisie. Predovšetkým treba stanoviť niektoré prísnejšie kritéria pre projekty spoločného záujmu tým, že budú lepšie štruktúrované články 4 (ciele) a 10 (priority) a že sa mierne zúžia kritériá spôsobilosti v článku 7.

V návrhu Komisie je európska pridaná hodnota skôr vágnou koncepciou. Zdá sa, že má pre rôzne zainteresované strany rôzny význam. Podľa názoru spravodajcov je potrebné zaviesť vymedzenie prispôbené sieti TEN-T. To isté platí pre sociálno-ekonomickú analýzu nákladov a prínosov.

Podrobné metodik, ktoré sa budú využívať na hodnotenie projektov spoločného záujmu, by po prijatí tohto nariadenia mala vypracovať Komisia. Forma delegovaného aktu by zaručila, aby bol do postupu zapojený Parlament.

Spravodajcovia súhlasia s názorom Komisie, že by mali existovať záväzné lehoty na dokončenie základnej (2030) aj komplexnej siete (2050). Tie pomôžu vytvoriť potrebný tlak pre sieť TEN-T.

### **TEN-T a udržateľný rast:**

Ďalej treba pevnejšie prepojiť ciele a priority siete TEN-T na jednej strane a stratégiu EU 2020 na druhej strane, aby bolo možné lepšie zohľadniť očakávané výzvy.

Vzhľadom na dlhodobý vplyv dopravnej infraštruktúry na klímu sa zdá nevyhnutné, aby sa pre nové alebo modernizované projekty infraštruktúry vykonávali posúdenia vplyvu na klímu. Je to ešte viac potrebné vzhľadom na mimoriadnu výzvu, ktorou je pre politiku v oblasti dopravy zníženie emisií uhlíka a z toho vyplývajúce ambiciózne ciele uvedené v bielej knihe o doprave. Posúdenie vplyvu na klímu treba preto začleniť do sociálno-ekonomickej analýzy nákladov a prínosov stanovenej v článku 7.

### **Koordinácia a vykonávacie nástroje:**

V kapitole IV navrhuje Komisia multimodálny prístup ku koridorom základnej siete. Desať navrhovaných koridorov základnej siete pokrýva najdôležitejšie diaľkové pohraničné toky. Slúžia ako kľúčový nástroj na koordinovanú realizáciu základnej siete. Tieto koridory sa v zásade týkajú troch druhov dopravy a prechádzajú najmenej tromi členskými štátmi, pričom obyčajne vytvárajú spojenie s námorným prístavom.

Komisia navrhuje, aby boli na koordináciu a správu koridorov základnej siete (článok 51) menovaní európski koordinátori. Platformy koridorov pod vedením príslušného európskeho

koordinátora by mali uľahčiť správu týchto koridorov (článok 52) Platforma sa môže zriadiť ako stály subjekt s právnou subjektivitou, akým je Európske zoskupenie hospodárskych záujmov. Členské štáty v spolupráci s platformou koridorov spoločne navrhnu plány rozvoja koridorov.

Spravodajcovia tento prístup podporujú. Lepšia koordinácia je totiž ďalším pilierom novej politiky TEN-T. Skúsenosti s koordinátormi pre niektoré súčasné prioritné projekty TEN-T sú doteraz prevažne pozitívne. Ich novú úlohu treba ešte objasniť a posilniť. Vďaka platforme koridorov a plánu rozvoja koridorov sa budú môcť oprieť o harmonizovanú štruktúru. Spravodajcovia to považujú za správny prístup. Bolo však pridaných niekoľko prvkov. V štruktúre správy koridorov by mali byť lepšie zohľadnené aj ďalšie prístupy ku koridorom (napríklad koridory nákladnej železničnej dopravy). Malo by sa tiež zlepšiť zapojenie príslušných regionálnych a miestnych orgánov, ako aj zástupcov námorných a vnútrozemských prístavov.

### **Pripomienky ku konkrétnym druhom dopravy:**

Spravodajcovia vítajú zámer Komisie posilniť námorné prístavy ako brány k rôznym druhom dopravy a zároveň zdôrazňujú, že koncepcia „námorných diaľnic“ je aj naďalej dosť nejasná. Ich význam bol navyše v porovnaní s takmer prominentnou úlohou v súčasných usmerneniach TENT znížený. Z tohto dôvodu a s cieľom zdôrazniť ich strategický význam spravodajcovia navrhujú, aby sa žiadala aktualizáciu projektu námorných diaľnic.

Pokiaľ ide o vnútrozemské vodné cesty, spravodajcovia vítajú zameranie na tento druh dopravy, najmä v súvislosti s nástrojom na prepojenie Európy. Niektoré oblasti osobitného významu pre flóru a faunu, ako sú takmer nedotknuté, voľne tečúce rieky a oblasti zaradené do siete Natura 2000, by však mali byť z požiadaviek na vnútrozemské vodné cesty vyňaté, najmä pokiaľ ide o požiadavky triedy 4 v článku 17. V tomto prípade by sa lode mali prispôbiť riekam, a nie opačne.

### **Obavy miestnej občianskej spoločnosti a omeškania projektu:**

Komisia sa nevenovala jednej otázke, ktorá je stále dôležitejšia: ako je možné zaistiť pri procese plánovania vhodné konzultácie a účasť občanov, ktorých sa určitý projekt týka (hluk zo železničnej dopravy, znečistenie a pod.). Je to nevyhnutné na to, aby bolo možné vplyv kontroverzných projektov zmierniť a aby sa predišlo dlhodobým konfliktom na miestnej alebo regionálnej úrovni, ktoré majú často za následok výrazné omeškanie projektov. V súčasnosti čelí množstvo kľúčových projektov silnej opozícii zo strany miestnych obyvateľov (napr. tunel na úpätí Lyon-Turin, Stuttgart 21). Komisia by mala byť preto požiadaná, aby vypracovala usmernenia s cieľom dostatočne zapojiť do projektov TEN-T miestne/regionálne orgány a občiansku spoločnosť a vypracúvať tieto projekty s nimi, a nie proti nim.

### **Transparentnosť, monitorovanie a predkladanie správ a vnútorná koordinácia:**

Podľa článku 54 ods. 1 návrhu usmernení TEN-T členské štáty pravidelne informujú Komisiu prostredníctvom interaktívneho geografického a technického informačného systému pre transeurópsku dopravnú sieť (TENtec) o pokroku pri realizácii projektov spoločného záujmu a o investíciách vykonaných na tento účel.

Tento systém má veľký potenciál na zlepšenie súčasnej neuspokojivej situácie, pokiaľ ide o dostupnosť informácií o všetkých jednotlivých typoch financovania projektov spoločného záujmu. Výbor TRAN v minulosti kritizoval najmä nedostatočnú transparentnosť a informovanosť o projektoch TEN-T financovaných zo štrukturálnych a kohéznych fondov.

Podľa návrhu Komisie však nie je celkom jasné, či členské štáty budú musieť do systému TENtec vkladať údaje o všetkých jednotlivých nástrojoch financovania. Spravodajcovia sa rozhodli túto otázku objasniť a pridať aj údaje o pôžičkách z Európskej investičnej banky (EIB). Posilniť by sa navyše nemali len oznamovacie povinnosti členských štátov. Dvojročná správa o pokroku, ktorú ma pripraviť Komisia, by mala obsahovať podrobnejšie údaje a dodatočné prvky. Mala by odrážať a popisovať rozvoj siete TEN-T a poskytovať podrobné informácie o tom, ako Komisia interne koordinuje všetky formy finančnej pomoci pre sieť TEN-T. Je to veľmi dôležité pre to, aby mal Európsky parlament prehľad o tom, či sa politika financovania všetkých finančných programov vykonáva v súlade s usmerneniami TEN-T.