



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

Výbor pro regionální rozvoj

2011/0294(COD)

29. 10. 2012

STANOVISKO

Výboru pro regionální rozvoj

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě
(COM(2011)0650/3 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Navrhovatel: Oldřich Vlasák

PA_Legam

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Ukazuje se, že v oblasti TEN-T sítě existuje stále mnoho potřeb, jež je nutné řešit a vyřešit. Návrh nařízení je proto dobrým podkladem pro budoucí financování sítě TEN-T v Evropské unii.

Pozměňovací návrhy se soustředí zejména na zajištění dostatečné flexibility pro členské státy. Například seznam předdefinovaných projektů by neměl být chápán jako definitivní či neměnný, pokud má flexibilně odrážet dopravní toky v Evropské unii. S ohledem na časovou náročnost přípravy projektů takto připravený seznam nereflexuje veškeré koridory, které budou v dlouhodobém horizontu nutné pro podporu ekonomického růstu v Evropě. Měla by proto existovat možnost předkládat další návrhy a umožnit mezi nimi soutěž.

S ohledem na efektivní využívání zdrojů je také nutné umožnit členským státům určitou míru flexibility a formou výjimek zajistit možnost vzít v potaz územní odlišnosti, které v rámci EU panují. Pokud se rigidně stanoví jednotné podmínky pro koridory u maximální délky soupravy, povolené rychlosti nebo zatížení dané trati na celém území EU bez ohledu na územní specifika, nemusí jít o nejefektivnější řešení¹.

V neposlední řadě není možné, aby místní a regionální orgány odpovídaly za projekty, které jdou mimo jejich kompetence. Místní nebo regionální orgány projekty členských států nenavrhují ani nevyjednávají s Evropskou komisí a mají omezené možnosti je ovlivnit. Proto není možné, aby je nařízení zavazovalo k právům a povinnostem.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro regionální rozvoj vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako věcně příslušný výbor, aby do své zprávy začlenil tyto pozměňovací návrhy:

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí

(4) Nárůst dopravy vedl v mezinárodních dopravních koridorech k přetížení. Pro zajištění mezinárodní mobility zboží a cestujících je třeba optimalizovat kapacitu transevropské dopravní sítě i využití této kapacity a případně síť rozšířit odstraněním

Pozměňovací návrh

(4) Nárůst dopravy vedl v mezinárodních dopravních koridorech k přetížení. ***K této situaci přispívá zejména v nových členských státech skutečnost, že není vybudována dostatečná infrastruktura.*** Pro zajištění mezinárodní mobility zboží a

¹ Například obecně může být předpokládána délka nákladní vlakové soupravy v délce 750 m nejefektivnější, nemusí však jít o nejlepší řešení v horských či výrazně členitých oblastech. Tam by takto stanovená délka soupravy mohla znamenat neúměrně vysoké náklady na výstavbu nádraží a překládových terminálů.

kritických míst v infrastruktuře a překlenutím chybějících spojení infrastruktury v jednotlivých členských státech a mezi nimi.

cestujících je třeba optimalizovat kapacitu transevropské dopravní sítě i využití této kapacity a případně síť rozšířit odstraněním kritických míst v infrastruktuře a překlenutím chybějících spojení infrastruktury v jednotlivých členských státech a mezi nimi.

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí

(10) Globální síť by měla být celoevropskou dopravní sítí zajišťující dostupnost všech regionů v Unii, včetně odlehlých a nejvzdálenějších regionů, což je rovněž cílem integrované námořní politiky, a posilující soudržnost mezi nimi. Hlavní směry by měly stanovit požadavky na infrastrukturu globální sítě za účelem dosažení sítě vysoké kvality v celé Unii do roku 2050.

Pozměňovací návrh

(10) Globální síť by měla být celoevropskou dopravní sítí zajišťující dostupnost všech regionů v Unii, včetně odlehlých a nejvzdálenějších regionů, což je rovněž cílem integrované námořní politiky, a posilující soudržnost mezi nimi, ***příčemž je třeba brát v úvahu rozdíly panující mezi jednotlivými regiony, pokud jde o dopravní infrastrukturu.*** Hlavní směry by měly stanovit požadavky na infrastrukturu globální sítě za účelem dosažení sítě vysoké kvality v celé Unii do roku 2050.

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(10a) V nejvzdálenějších regionech je stále ještě naléhavě třeba optimalizovat přístupnost, zejména pokud jde o letecké spojení s evropskou pevninou a přepravu cestujících a zboží po moři, neboť je to jediný způsob, jak se mohou tyto regiony plněji začlenit na vnitřní trh.

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(11a) Mají-li být ostrovní oblasti Unie plně přístupné a mají-li čerpat výhody plynoucí z růstu podporujícího začlenění a z územní soudržnosti, měla by být za účelem určení hlavní sítě stanovena další kritéria, jako je územní rozloha a počet obyvatel, aby tato síť zahrnovala pro každý ostrov alespoň jeden přístav nebo letiště.

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(14) Projekty společného zájmu by měly *mít jasný přínos* pro Evropu. *Typickým* příkladem *projektu s jasným* přínosem pro Evropu jsou přeshraniční projekty, *kteří však mohou mít menší* přímé ekonomické dopady *ve srovnání s čistě vnitrostátními* projekty.

(14) Projekty společného zájmu by měly *být* pro Evropu *přínosné*. Příkladem *projektů s velkým* přínosem pro Evropu jsou přeshraniční projekty *a* přímé ekonomické dopady *na dané regiony by mohly mít přeshraniční dopravní spoje*.

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(15) Jelikož rozvoj a realizace transevropské dopravní sítě není pouze záležitostí členských států, měla by se při realizaci takových projektů práva a povinnosti stanovené v tomto nařízení, jakož i další příslušná pravidla a postupy členských států nebo Unie vztahovat na všechny realizátory projektů společného zájmu, jako jsou místní a regionální

vypouští se

orgány, provozovatelé infrastruktury nebo další soukromé či veřejné subjekty.

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí

(20) Inteligentní dopravní systémy jsou nezbytné, jelikož představují základ pro optimalizaci dopravy a dopravních operací a pro zlepšení souvisejících služeb.

Pozměňovací návrh

(20) Inteligentní dopravní systémy jsou nezbytné, jelikož představují základ pro optimalizaci dopravy a dopravních operací a pro zlepšení souvisejících služeb **a pomáhají zlepšit bezpečnost provozu a bezpečnost přepravních operací.**

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí

(22) Transevropská dopravní síť by díky svému velkému rozsahu měla poskytnout základnu pro rozsáhlé zavádění nových technologií a inovací, které mohou kupříkladu přispět k posílení celkové účinnosti evropského dopravního odvětví a omezit **jeho** uhlíkovou stopu. To přispěje k naplnění strategie Evropa 2020 a k dosažení cíle stanoveného v bílé knize o dopravě, kterým je 60% snížení emisí skleníkových plynů do roku 2050 (oproti úrovním z roku 1990), a zároveň napomůže realizaci cíle spočívajícího ve zvýšení palivové bezpečnosti pro Unii.

Pozměňovací návrh

(22) Transevropská dopravní síť by díky svému velkému rozsahu měla poskytnout základnu pro rozsáhlé zavádění nových technologií a inovací, které mohou kupříkladu přispět k posílení celkové účinnosti evropského dopravního odvětví, **zvýšit bezpečnost a spolehlivost dopravy a** omezit **její** uhlíkovou stopu. To přispěje k naplnění strategie Evropa 2020 a k dosažení cíle stanoveného v bílé knize o dopravě, kterým je 60% snížení emisí skleníkových plynů do roku 2050 (oproti úrovním z roku 1990), a zároveň napomůže realizaci cíle spočívajícího ve zvýšení palivové bezpečnosti pro Unii.

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí

(24) V zájmu zajištění vysoce kvalitní a účinné dopravní infrastruktury napříč všemi druhy dopravy by hlavní směry měly obsahovat ustanovení, týkající se zabezpečení a bezpečnosti přesunu cestujících a zboží, dopadu změny klimatu a potencionálních přírodních a člověkem způsobených katastrof na infrastrukturu a dostupnost pro všechny uživatele dopravy.

Pozměňovací návrh

(24) V zájmu zajištění vysoce kvalitní a účinné dopravní infrastruktury napříč všemi druhy dopravy by hlavní směry měly obsahovat ustanovení týkající se zabezpečení a bezpečnosti přesunu cestujících a zboží, **hospodářského, sociálního a environmentálního** dopadu **na regiony, v nichž se daná infrastruktura nachází, a** dopadu změny klimatu a potencionálních přírodních a člověkem způsobených katastrof na infrastrukturu a dostupnost pro všechny uživatele dopravy.

Pozměňovací návrh 10

**Návrh nařízení
Bod odůvodnění 24**

Znění navržené Komisí

(24) V zájmu zajištění vysoce kvalitní a účinné dopravní infrastruktury napříč všemi druhy dopravy by hlavní směry měly obsahovat ustanovení, týkající se zabezpečení a bezpečnosti přesunu cestujících a zboží, dopadu změny klimatu a potencionálních přírodních a člověkem způsobených katastrof na infrastrukturu a dostupnost pro všechny uživatele dopravy.

Pozměňovací návrh

(24) V zájmu zajištění vysoce kvalitní a účinné dopravní infrastruktury napříč všemi druhy dopravy by hlavní směry měly obsahovat ustanovení týkající se zabezpečení a bezpečnosti přesunu cestujících a zboží, dopadu změny klimatu a potencionálních přírodních a člověkem způsobených katastrof na infrastrukturu **vybudováním alternativních bezpečných cest a jejich propojení na regionální úrovni a větší** dostupnost pro všechny uživatele dopravy.

Pozměňovací návrh 11

**Návrh nařízení
Bod odůvodnění 25**

Znění navržené Komisí

(25) Hlavní síť by měla být podskupinou globální sítě, která prvně uvedenou síť překrývá. Měla by představovat strategicky

Pozměňovací návrh

(25) Hlavní síť by měla být podskupinou globální sítě, která prvně uvedenou síť překrývá. Měla by představovat strategicky

nejvýznamnější uzly a spoje transevropské dopravní sítě podle potřeb dopravy. Měla by být multimodální, tj. zahrnovat všechny druhy dopravy a jejich spojení, jakož i příslušné dopravní systémy a systémy pro řízení informací.

nejvýznamnější uzly a spoje transevropské dopravní sítě podle potřeb dopravy **a podle hospodářských a sociálních potřeb regionů a zemí, v nichž se tato síť nachází**. Měla by být multimodální, tj. zahrnovat všechny druhy dopravy a jejich spojení, jakož i příslušné dopravní systémy a systémy pro řízení informací.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení Bod odůvodnění 27

Znění navržené Komisí

(27) Koridory hlavní sítě by rovněž měly zohledňovat širší cíle dopravní politiky a podpořit integraci různých druhů dopravy a multimodální operace. ***Tento přístup umožní vznik speciálně vyvinutých koridorů, které budou optimalizovány z hlediska využívání energie a z hlediska emisí, čímž se minimalizuje dopad na životní prostředí, a které budou rovněž atraktivní díky své spolehlivosti, omezené dopravní přetíženosti a nízkým provozním a správním nákladům.*** Výchozí seznam koridorů by měl být uveden v nařízení (EU) XXX/2012 [nástroj pro propojení Evropy], ***ale*** měl by být adaptabilní, aby bylo možné zohlednit změny v dopravních tocích.

Pozměňovací návrh

(27) Koridory hlavní sítě by rovněž měly zohledňovat širší cíle dopravní politiky a podpořit integraci různých druhů dopravy a multimodální operace. Výchozí seznam koridorů by měl být uveden v nařízení (EU) XXX/2012 [nástroj pro propojení Evropy] **a** měl by být ***orientační a*** adaptabilní, aby bylo možné zohlednit změny v dopravních tocích.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí

(28) Plánování vhodné struktury řízení a určení zdrojů financování pro komplexní přeshraniční projekty se usnadní prostřednictvím zřízení platformy koridorů pro takové koridory hlavní sítě.

Pozměňovací návrh

(28) Plánování vhodné struktury řízení a určení zdrojů financování pro komplexní přeshraniční projekty, ***které by měly být zajištěny prostřednictvím veřejných investic a přilákáním soukromého***

Koordinovanou *realizaci* koridorů hlavní sítě by měli podpořit evropští koordinátoři.

kapitálu, se usnadní prostřednictvím zřízení platformy koridorů pro takové koridory hlavní sítě. Koordinovanou *realizaci* koridorů hlavní sítě by měli podpořit evropští koordinátoři.

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1 – písm. d

Znění navržené Komisí

d) zajišťují přiměřenou dostupnost všech regionů Unie, a tím podporují sociální, hospodářskou a územní soudržnost a napomáhají růstu podporujícímu začlenění.

Pozměňovací návrh

d) zajišťují přiměřenou dostupnost všech regionů Unie, a tím podporují sociální, hospodářskou a územní soudržnost a napomáhají růstu podporujícímu začlenění, **a to i tím, že odstraňují rozdíly v dopravní infrastruktuře mezi jednotlivými regiony.**

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – písm. j

Znění navržené Komisí

j) dopravní infrastrukturu, která odráží specifické situace v různých částech Unie a zajišťuje vyvážené pokrytí evropských regionů, včetně nejdlejších regionů **a dalších okrajových regionů;**

Pozměňovací návrh

j) dopravní infrastrukturu, která odráží specifické situace v různých částech Unie a zajišťuje vyvážené pokrytí **a propojení všech** evropských regionů, včetně **regionů nových členských států, horských, nejdlejších, vzdálených a ostrovních** regionů;

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) zlepšování a udržování stávající dopravní infrastruktury;

Pozměňovací návrh

c) zlepšování a udržování stávající dopravní infrastruktury **nebo obnovení**

poškozené dopravní infrastruktury;

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 1 – návětí

Znění navržené Komisí

Při budování globální sítě Unie členské státy, provozovatelé infrastruktury a jiní navrhovatelé projektů věnují obzvláštní pozornost opatřením, která jsou nezbytná pro:

Pozměňovací návrh

Při budování globální sítě Unie členské státy, **regiony a místní orgány nacházející se na transevropských sítích**, provozovatelé infrastruktury a jiní navrhovatelé projektů věnují obzvláštní pozornost opatřením, která jsou nezbytná pro:

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) doplnění chybějících spojení a odstranění míst s nedostatečnou propustností, zejména v přeshraničních úsecích;

Pozměňovací návrh

b) doplnění chybějících spojení a odstranění míst s nedostatečnou propustností, zejména v přeshraničních úsecích **a v městských oblastech**;

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení

Čl. 17 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Členské státy, provozovatelé přístavů a provozovatelé infrastruktury v rámci své odpovědnosti zajišťují, aby vnitrozemské přístavy byly propojeny se silniční nebo železniční infrastrukturou globální sítě.

Pozměňovací návrh

1. *(Netýká se českého znění.)*

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 3 – písm. b – návěť

Znění navržené Komisí

b) Rychlostní komunikace je silnice **vyhrazená** pro provoz motorových vozidel, přístupná **pouze** z mimoúrovňových křižovatek nebo křižovatek se světelnou signalizací,

Pozměňovací návrh

b) Rychlostní komunikace je silnice **projektovaná** pro provoz motorových vozidel, přístupná **především** z mimoúrovňových křižovatek nebo křižovatek se světelnou signalizací,

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 3 – písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ba) Konvenční strategická silnice je silnice, která není dálnicí ani rychlostní komunikací, ale která je stále silnicí vysoké kvality ve smyslu odstavců 1 a 2. Konvenční strategické silnice jsou spravovány a financovány v souladu se specifickými podmínkami jednotlivých členských států.

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení

Čl. 31 – odst. 1 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) podpoře rozvoje regionálních letišť s cílem zlepšit propojenost, odlehčit osobní letecké dopravě a rozšířit škálu letových destinací.

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení

Čl. 35 – odst. 1 – písm. c b (nové)

cb) zajištění toho, aby všechny aspekty – hospodářské, sociální a environmentální – byly zohledněny při stanovování priorit mezi nákladní a osobní dopravou v rámci transevropské dopravní sítě.

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení

Čl. 45 – odst. 2 – písm. b – odrážka 1

Znění navržené Komisí

– dostupnost alternativních čistých paliv;

Pozměňovací návrh

– dostupnost alternativních čistých paliv.

Některé části infrastruktury vnitrozemské plavby a hlavní sítě nemusí splňovat všechny požadavky stanovené v tomto článku, jsou-li příslušné vnitrozemské vodní cesty zapsány na seznam Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN).

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení

Čl. 45 – odst. 2 – návěti

Znění navržené Komisí

2. Infrastruktura hlavní sítě musí splňovat **bez výjimky** veškeré požadavky stanovené v kapitole II. Kromě toho musí infrastruktura hlavní sítě splňovat také tyto požadavky:

Pozměňovací návrh

2. Infrastruktura hlavní sítě musí splňovat veškeré požadavky stanovené v kapitole II. Kromě toho musí infrastruktura hlavní sítě splňovat také tyto požadavky:

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení

Čl. 45 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. V případě železniční dopravní infrastruktury může Komise na žádost členského státu udělit v řádně odůvodněných případech výjimku postupem podle čl. 55 odst. 2, pokud by z hospodářských důvodů nebo v případě izolovaných sítí nebylo možné určité normy splnit. Může se to týkat např. délky vlaku, systému ERTMS, zatížení nápravy, elektrifikace, rychlosti vlaků apod.

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení

Čl. 48 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Koridory hlavní sítě jsou nástrojem, který má usnadnit **koordinovanou realizaci** hlavní sítě. Koridory hlavní sítě **jsou založeny na integraci různých druhů dopravy, interoperabilitě a na koordinovaném rozvoji a řízení infrastruktury s cílem dospět k multimodální dopravě účinně využívající zdroje.**

1. **Aniž jsou tímto dotčeny pravomoci členských států pro plánování vlastních infrastruktur**, koridory hlavní sítě jsou nástrojem, který má usnadnit **koordinované provádění** hlavní sítě. **V zájmu dosažení multimodální dopravy, která účinně využívá zdroje, se koridory hlavní sítě zaměří na:**

– **intermodalitu,**

– **interoperabilitu, jakož i na**

– **koordinovaný rozvoj infrastruktury v přeshraničních oblastech.**

Infrastruktura koridorů hlavní sítě je budována takovým způsobem, aby jejich kapacita umožňovala bezproblémový vnitrostátní i přeshraniční dopravní provoz a aby bylo dosahováno zlepšení z hlediska udržitelného životního prostředí.

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení

Čl. 48 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. Sestavením výchozího seznamu těchto koridorů nevzniká automaticky nárok na podporu z EFRR, Fondu soudržnosti nebo nástroje pro propojení Evropy.

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení

Čl. 51 – odst. 5 – písm. b

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

b) informuje členské státy, Komisi a **případně** všechny ostatní subjekty, které se přímo podílejí na rozvoji daného koridoru hlavní sítě, o všech vzniklých potížích a přispívá k nalezení vhodných řešení;

b) informuje členské státy, **Evropský parlament**, Komisi a všechny ostatní subjekty, které se přímo podílejí na rozvoji daného koridoru hlavní sítě, o všech vzniklých potížích a přispívá k nalezení vhodných řešení;

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení

Čl. 52 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Pro každý koridor hlavní sítě dotčené členské státy vytvoří platformu koridoru, která je odpovědná za stanovení hlavních cílů koridoru hlavní sítě a za přípravu opatření podle čl. 53 odst. 1 a dohled nad jejich plněním.

1. Pro každý koridor hlavní sítě dotčené členské státy, **regiony a místní orgány nacházející se na transevropských sítích** vytvoří **společně** platformu koridoru, která je odpovědná za stanovení hlavních cílů koridoru hlavní sítě a za přípravu opatření podle čl. 53 odst. 1 a dohled nad jejich plněním.

Pozměňovací návrh 31

Návrh nařízení
Čl. 52 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Platforma koridoru bude složena z představitelů dotčených členských států a případně dalších veřejných a soukromých subjektů. V každém případě se budou na platformě koridoru účastnit příslušní provozovatelé infrastruktury podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury.

Pozměňovací návrh

2. Platforma koridoru bude složena z představitelů dotčených členských států, **regionů a místních orgánů a** případně dalších veřejných a soukromých subjektů, **v případě přeshraničních projektů bude složena také z představitelů třetích zemí.** V každém případě se budou na platformě koridoru účastnit příslušní provozovatelé infrastruktury podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury.

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení
Čl. 53 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. S cílem podpořit realizaci koridorů hlavní sítě může Komise přijmout prováděcí rozhodnutí ohledně koridorů hlavní sítě. Tato rozhodnutí mohou:

a) zahrnovat investiční plánování, s tím související náklady a termín provedení, které jsou odhadovány jako nezbytné pro vybudování koridorů hlavní sítě v souladu s cíli tohoto nařízení;

b) definovat veškerá opatření zaměřená na snížení vnějších nákladů, zejména emisí skleníkových plynů a hluku, a zaměřená na podporu zavádění nových technologií v dopravě a řízení kapacit;

c) stanovit další opatření nezbytná pro splnění plánu rozvoje koridorů a pro účinné využití infrastruktury koridorů hlavní sítě.

Tyto prováděcí akty jsou přijímány

Pozměňovací návrh

vypouští se

*v souladu s poradním postupem podle
čl. 55 odst. 2.*

POSTUP

Název	Rozvoj transevropské dopravní sítě
Referenční údaje	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)
Příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	TRAN 15.11.2011
Výbor, který vypracoval stanovisko Datum oznámení na zasedání	REGI 15.11.2011
Navrhovatel(ka) Datum jmenování	Oldřich Vlasák 23.11.2011
Datum přijetí	10.10.2012
Výsledek konečného hlasování	+: 27 –: 2 0: 5
Členové přítomní při konečném hlasování	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Charalampos Angourakis, Jean-Jacob Bicep, Victor Boştinaru, John Bufton, Alain Cadec, Salvatore Caronna, Nikos Chrysogelos, Francesco De Angelis, Rosa Estaràs Ferragut, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Vincenzo Iovine, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Vladimír Maňka, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Miroslav Mikolášik, Ana Miranda, Jan Olbrycht, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Ewald Stadler, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování	Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska