



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Rozwoju Regionalnego

2011/0294(COD)

29.10.2012

OPINIA

Komisji Rozwoju Regionalnego

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej
(COM(2011)0650/3 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Oldřich Vlasák

PA_Legam

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

W transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T nadal występuje wiele kwestii wymagających rozwiązania. Z tego powodu wniosek w sprawie rozporządzenia to dobra podstawa przyszłego finansowania sieci TEN-T w Unii Europejskiej.

W poprawkach skupiono się przede wszystkim na zapewnieniu państwom członkowskim wystarczającej elastyczności. Na przykład listy określonych z góry projektów nie należy traktować jak ostatecznej czy niezmiennej, skoro ma ona elastycznie odzwierciedlać przepływy transportowe w Unii Europejskiej. Ze względu na długi czas niezbędny do przygotowania projektów opracowana w ten sposób lista nie odzwierciedla wszelkich korytarzy, które w dłuższej perspektywie będą potrzebne do stymulowania wzrostu gospodarczego w Europie. Dlatego też należy zezwolić na przedkładanie kolejnych propozycji i umożliwić konkurencję między nimi.

W trosce o wydajne korzystanie z zasobów należy również dać państwom członkowskim pewną elastyczność i w formie wyjątków zapewnić możliwość uwzględnienia różnorodności terytorialnej w UE. Sztywne określanie jednakowych warunków obowiązujących w korytarzach na całym terytorium UE, jeśli chodzi o maksymalną długość pociągu, dozwoloną prędkość czy obciążenie ruchem, bez uwzględniania specyfiki terytorialnej, nie musi być rozwiązaniem najsukuczniejszym¹.

Ponadto organy lokalne i regionalne nie mogą być odpowiedzialne za projekty wykraczające poza ich właściwości. Organy lokalne czy regionalne nie składają w Komisji projektów krajowych i nie negocjują ich, mają też ograniczone możliwości wpływania na ich kształt. Dlatego też rozporządzenie nie może nakładać na nie praw i obowiązków.

POPRAWKI

Komisja Rozwoju Regionalnego zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 4 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4) Wzrost natężenia ruchu powoduje

(4) Wzrost natężenia ruchu powoduje

¹ Można na przykład powszechnie uznać, że najwydajniejsze są pociągi o długości 750 m, nie musi to być jednak najlepsze rozwiązanie na obszarach górskich czy też obszarach o złożonej topografii. Na takich obszarach tak ustalona długość pociągu mogłaby pociągać za sobą nadmierne wydatki na budowę dworców i terminali przeładunkowych.

większe zatłoczenie w międzynarodowych korytarzach transportowych. Aby zapewnić międzynarodową mobilność towarów i osób, należy zoptymalizować przepustowość transeuropejskiej sieci transportowej oraz sposób jej wykorzystywania oraz, w razie konieczności, zwiększyć tę przepustowość poprzez usunięcie wąskich gardeł i brakujących ogniw w infrastrukturze wewnątrz państw członkowskich i pomiędzy nimi.

większe zatłoczenie w międzynarodowych korytarzach transportowych. **Sytuacja ta występuje w szczególności często w nowych państwach członkowskich z powodu słabiej rozwiniętej infrastruktury.** Aby zapewnić międzynarodową mobilność towarów i osób, należy zoptymalizować przepustowość transeuropejskiej sieci transportowej oraz sposób jej wykorzystywania oraz, w razie konieczności, zwiększyć tę przepustowość poprzez usunięcie wąskich gardeł i brakujących ogniw w infrastrukturze wewnątrz państw członkowskich i pomiędzy nimi.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 10 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(10) Sieć kompleksowa powinna być ogólnoeuropejską siecią transportową, zapewniającą dostępność wszystkich regionów w Unii, w tym regionów peryferyjnych i najbardziej oddalonych, co jest również zgodne z celami zintegrowanej polityki morskiej, i wzmacniającą spójność pomiędzy nimi. Wytyczne powinny określać wymogi dla infrastruktury sieci kompleksowej, tak aby utworzyć sieć o wysokiej jakości w całej Unii do roku 2050.

Poprawka

(10) Sieć kompleksowa powinna być ogólnoeuropejską siecią transportową, zapewniającą dostępność wszystkich regionów w Unii, w tym regionów peryferyjnych i najbardziej oddalonych, co jest również zgodne z celami zintegrowanej polityki morskiej, i wzmacniającą spójność pomiędzy nimi, **przy uwzględnieniu rozbieżności między regionami w zakresie infrastruktury.** Wytyczne powinny określać wymogi dla infrastruktury sieci kompleksowej, tak aby utworzyć sieć o wysokiej jakości w całej Unii do roku 2050.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 10 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10a) W regionach najbardziej oddalonych nadal występuje pilna potrzeba zoptymalizowania dostępności, zwłaszcza jeśli chodzi o połączenia lotnicze z kontynentem europejskim oraz przewóz pasażerów i towarów drogą morską, gdyż jest to jedyny sposób na ich pełniejszą integrację z rynkiem wewnętrznym.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 11 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(11a) W celu zapewnienia regionom wyspiarskim Unii pełnego dostępu i korzyści ze wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu i ze spójności terytorialnej należy ustanowić dodatkowe kryteria, takie jak obszar i liczba mieszkańców, w celu określenia sieci bazowej, tak by włączyć do niej co najmniej jeden port lub lotnisko na każdej wyspie.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 14 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14) Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania powinny przedstawiać **wyraźną** europejską wartość dodaną. Projekty transgraniczne **z reguły mają wysoką europejską wartość dodaną, ale mogą mieć słabsze** bezpośrednie skutki gospodarcze **w porównaniu z projektami wyłącznie krajowymi. Dlatego ich**

(14) Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania powinny przedstawiać europejską wartość dodaną. Projekty transgraniczne **to przykład projektów o wysokiej europejskiej wartości dodanej, a transgraniczne połączenia transportowe mogą przynosić w regionach** bezpośrednie skutki

wdrożenie jest mało prawdopodobne bez interwencji ze strony Unii.

gospodarcze.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 15 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Ponieważ rozwój i wdrażanie transeuropejskiej sieci transportowej to zadania wykonywane nie tylko przez państwa członkowskie, wszystkie podmioty działające na rzecz projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, takie jak władze lokalne lub regionalne, zarządcy infrastruktury lub inne podmioty prywatne lub publiczne, powinny – przy realizacji takich projektów – podlegać prawom i obowiązkom określonym w niniejszym rozporządzeniu, jak również innym odpowiednim przepisom i procedurom unijnym oraz krajowym.

Poprawka

skreślony

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 20 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(20) Inteligentne systemy transportowe są niezbędne do zapewnienia podstaw optymalizacji ruchu i operacji transportowych oraz polepszenia związanych z nimi usług.

Poprawka

(20) Inteligentne systemy transportowe są niezbędne do zapewnienia podstaw optymalizacji ruchu i operacji transportowych oraz polepszenia związanych z nimi usług, **a także przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa ruchu i operacji transportowych.**

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 22 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(22) Dzięki swojej wielkości transeuropejska sieć transportowa powinna zapewniać podstawę do wdrażania nowych technologii i innowacji na dużą skalę, co, na przykład, może poprawić ogólną efektywność europejskiego sektora transportu i zmniejszyć jego ślad węglowy. Przyczyni się to do osiągnięcia celu strategii „Europa 2020” i białej księgi w zakresie transportu, czyli do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych o 60 % do roku 2050 (w odniesieniu do poziomu z 1990 r.), a jednocześnie do zwiększenia bezpieczeństwa paliwowego Unii.

Poprawka

(22) Dzięki swojej wielkości transeuropejska sieć transportowa powinna zapewniać podstawę do wdrażania nowych technologii i innowacji na dużą skalę, co, na przykład, może poprawić ogólną efektywność europejskiego sektora transportu, **zwiększyć pewność i bezpieczeństwo transportu** i zmniejszyć jego ślad węglowy. Przyczyni się to do osiągnięcia celu strategii „Europa 2020” i białej księgi w zakresie transportu, czyli do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych o 60 % do roku 2050 (w odniesieniu do poziomu z 1990 r.), a jednocześnie do zwiększenia bezpieczeństwa paliwowego Unii.

Poprawka 9

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Punkt 24 preambuły**

Tekst proponowany przez Komisję

(24) Aby stworzyć wydajną infrastrukturę o wysokiej jakości dla wszystkich rodzajów transportu, wytyczne powinny zawierać przepisy dotyczące ochrony i bezpieczeństwa pasażerów i przepływu towarów, wpływu zmiany klimatu oraz potencjalnych klęsk żywiołowych lub katastrof spowodowanych przez człowieka na infrastrukturę oraz dostępności dla wszystkich użytkowników transportu.

Poprawka

(24) Aby stworzyć wydajną infrastrukturę o wysokiej jakości dla wszystkich rodzajów transportu, wytyczne powinny zawierać przepisy dotyczące ochrony i bezpieczeństwa pasażerów i przepływu towarów, wpływu **ekonomicznego, społecznego i środowiskowego na regiony realizujące poszczególne projekty infrastrukturalne** oraz wpływu zmiany klimatu oraz potencjalnych klęsk żywiołowych lub katastrof spowodowanych przez człowieka na infrastrukturę oraz dostępności dla wszystkich użytkowników transportu.

Poprawka 10

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Punkt 24 preambuły**

Tekst proponowany przez Komisję

(24) Aby stworzyć wydajną infrastrukturę o wysokiej jakości dla wszystkich rodzajów transportu, wytyczne powinny zawierać przepisy dotyczące ochrony i bezpieczeństwa pasażerów i przepływu towarów, wpływu zmiany klimatu oraz potencjalnych klęsk żywiołowych lub katastrof spowodowanych przez człowieka na infrastrukturę **oraz** dostępności dla wszystkich użytkowników transportu.

Poprawka

(24) Aby stworzyć wydajną infrastrukturę o wysokiej jakości dla wszystkich rodzajów transportu, wytyczne powinny zawierać przepisy dotyczące ochrony i bezpieczeństwa pasażerów i przepływu towarów, wpływu zmiany klimatu oraz potencjalnych klęsk żywiołowych lub katastrof spowodowanych przez człowieka na infrastrukturę, **poprzez wyznaczenie alternatywnych bezpiecznych dróg i ich połączenie na szczeblu regionalnym, a także poprzez poprawę** dostępności dla wszystkich użytkowników transportu.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 25 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(25) Sieć bazowa powinna stanowić podzestaw nałożony na sieć kompleksową. Sieć ta powinna obejmować strategicznie najważniejsze węzły i połączenia transeuropejskiej sieci transportowej zgodnie z potrzebami transportowymi. Powinna być multimodalna, tj. obejmować wszystkie rodzaje transportu i ich połączenia oraz odpowiednie systemy zarządzania ruchem i informacjami.

Poprawka

(25) Sieć bazowa powinna stanowić podzestaw nałożony na sieć kompleksową. Sieć ta powinna obejmować strategicznie najważniejsze węzły i połączenia transeuropejskiej sieci transportowej zgodnie z potrzebami transportowymi, **gospodarczymi i społecznymi regionów i państw, do których należą.** Powinna być multimodalna, tj. obejmować wszystkie rodzaje transportu i ich połączenia oraz odpowiednie systemy zarządzania ruchem i informacjami.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 27 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(27) Korytarze sieci bazowej powinny również pomóc w osiągnięciu

Poprawka

(27) Korytarze sieci bazowej powinny również pomóc w osiągnięciu

ogólniejszych celów polityki transportowej oraz ułatwić integrację modalną i operacje multimodalne. ***Powinno to pozwolić na utworzenie specjalnych korytarzy, które będą zoptymalizowane pod względem wykorzystania energii i emisji, minimalizując tym samym wpływ na środowisko, oraz atrakcyjne ze względu na swoją niezawodność, małe zatłoczenie i niskie koszty operacyjne i administracyjne.*** Wstępna lista korytarzy powinna zostać zawarta rozporządzeniu (UE) XXX/2012 [instrument „Łącząc Europę”], ***ale*** mieć charakter modyfikowalny w celu uwzględniania zmian w przepływach ruchu.

ogólniejszych celów polityki transportowej oraz ułatwić integrację modalną i operacje multimodalne. Wstępna lista korytarzy powinna zostać zawarta w rozporządzeniu (UE) XXX/2012 [instrument „Łącząc Europę”] ***jako lista orientacyjna i*** mieć charakter modyfikowalny w celu uwzględniania zmian w przepływach ruchu.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 28 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(28) Projektowanie właściwej struktury zarządzania oraz identyfikowanie źródeł finansowania złożonych projektów transgranicznych będą łatwiejsze, jeżeli zostaną utworzone platformy ds. korytarzy dotyczące odpowiednich korytarzy sieci bazowej. Koordynatorzy europejscy powinni ułatwiać skoordynowane wdrażanie korytarzy sieci bazowej.

Poprawka

(28) Projektowanie właściwej struktury zarządzania oraz identyfikowanie źródeł finansowania złożonych projektów transgranicznych ***poprzez inwestycje publiczne i pozyskanie kapitału prywatnego*** będą łatwiejsze, jeżeli zostaną utworzone platformy ds. korytarzy dotyczące odpowiednich korytarzy sieci bazowej. Koordynatorzy europejscy powinni ułatwiać skoordynowane wdrażanie korytarzy sieci bazowej.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera d)

Tekst proponowany przez Komisję

d) zapewniają odpowiednią dostępność wszystkich regionów Unii, wspierając tym samym spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną oraz rozwój sprzyjający

Poprawka

d) zapewniają odpowiednią dostępność wszystkich regionów Unii, wspierając tym samym spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną oraz rozwój sprzyjający

włączeniu społecznemu.

włączeniu społecznemu, *między innymi poprzez zmniejszenie rozbieżności między regionami w infrastrukturze transportowej.*

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2 – litera j)

Tekst proponowany przez Komisję

j) stworzenie infrastruktury transportowej, która odzwierciedla szczególne warunki w różnych częściach Unii i obejmuje równomiernie europejskie regiony, w tym regiony najbardziej oddalone i *inne regiony peryferyjne*;

Poprawka

j) stworzenie infrastruktury transportowej, która odzwierciedla szczególne warunki w różnych częściach Unii i obejmuje *oraz łączy* równomiernie *wszystkie* europejskie regiony, w tym regiony *nowych państw członkowskich, regiony górskie, oddalone i* najbardziej oddalone *oraz wyspiarskie*;

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 1 – litera c)

Tekst proponowany przez Komisję

c) ulepszanie i utrzymywanie istniejącej infrastruktury transportowej;

Poprawka

c) ulepszanie i utrzymywanie istniejącej infrastruktury transportowej *oraz odbudowa uszkodzonej infrastruktury transportowej*;

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Unia, państwa członkowskie, zarządcy infrastruktury i inni promotorzy projektów, rozwijając sieć kompleksową, uwzględniają w szczególności środki, które są niezbędne do:

Poprawka

Unia, państwa członkowskie, *regiony i władze lokalne na obszarach przebiegu sieci TEN*, zarządcy infrastruktury i inni promotorzy projektów, rozwijając sieć kompleksową, uwzględniają w szczególności środki, które są niezbędne

do:

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 1 – litera b)

Tekst proponowany przez Komisję

b) usuwania brakujących ogniów i wąskich gardeł, w szczególności na odcinkach transgranicznych;

Poprawka

b) usunięcia brakujących ogniów i wąskich gardeł, w szczególności na odcinkach transgranicznych **i na obszarach miejskich**;

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie, operatorzy portów i zarządcy infrastruktury dopilnowują, w zakresie swoich obowiązków, aby porty śródlądowe były połączone z infrastrukturą drogową lub kolejową sieci kompleksowej.

Poprawka

1. nie dotyczy polskiej wersji językowej

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 20 – ustęp 3 – litera b) – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

b) Droga ekspresowa to droga **zarezerwowana** dla ruchu samochodowego i dostępna **jedynie** przez węzły drogowe lub skrzyżowania z regulacją ruchu, na której:

Poprawka

b) Droga ekspresowa to droga **zaprojektowana** dla ruchu samochodowego i dostępna **głównie** przez węzły drogowe lub skrzyżowania z regulacją ruchu, na której:

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 20 – ustęp 3 – litera b a) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) Konwencjonalna droga o znaczeniu strategicznym to droga niebędąca autostradą ani drogą ekspresową, ale która jest mimo to drogą o wysokiej jakości, o której mowa w ust. 1 i 2. Konwencjonalnymi drogami o znaczeniu strategicznym zarządza się oraz finansuje się je zgodnie ze specyfiką poszczególnych państw członkowskich.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 31 – ustęp 1 – litera c a) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) wsparcie dla budowy lotnisk regionalnych w celu zwiększenia sieci połączeń, zmniejszenia nadmiernego obciążenia pasażerskiego ruchu lotniczego oraz urozmaicenia oferty lotów;

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 35 – ustęp 1 – litera c b) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

cb) potrzebę wzięcia pod uwagę wszystkich aspektów (gospodarczych, społecznych i środowiskowych), kiedy podejmuje się decyzje dotyczące priorytetów w zakresie transportu towarowego i pasażerskiego w ramach sieci TEN-T.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 45 – ustęp 2 – litera b) – tiret pierwsze

Tekst proponowany przez Komisję

– dostępność alternatywnych paliw ekologicznych;

Poprawka

– dostępność alternatywnych paliw ekologicznych.

Wybrane części składowe infrastruktury żeglugi śródlądowej i sieci bazowej nie muszą spełniać wszystkich wymogów opisanych w niniejszym artykule, jeżeli określona śródlądowa droga wodna znajduje się na liście Europejskiego Porozumienia odnośnie Głównych Dróg Śródlądowych o Międzynarodowym Znaczeniu (AGN).

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 45 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

2. Infrastruktura sieci bazowej spełnia **bez wyjątku** wszystkie wymogi określone w rozdziale II. Infrastruktura sieci bazowej spełnia ponadto następujące wymogi:

Poprawka

2. Infrastruktura sieci bazowej spełnia wszystkie wymogi określone w rozdziale II. Infrastruktura sieci bazowej spełnia ponadto następujące wymogi:

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 45 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Na wniosek danego państwa członkowskiego dotyczący infrastruktury transportu kolejowego w należycie uzasadnionych przypadkach Komisja może przyznać odstępstwa zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 55 ust. 2, jeżeli spełnienie niektórych norm nie byłoby możliwe z przyczyn gospodarczych lub w przypadku sieci odizolowanych. Może to dotyczyć długości pociągu,

europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym, nacisku osi, elektryfikacji, prędkości linii itd.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 48 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. ***Korytarze*** sieci bazowej są instrumentem ułatwiającym skoordynowane wdrażanie sieci bazowej. ***Korytarze sieci bazowej opierają się na integracji modalnej, interoperacyjności oraz skoordynowanym rozwoju infrastruktury i zarządzaniu nią, tak aby doprowadzić do zasobooszczędnego transportu multimodalnego.***

Poprawka

1. ***Bez uszczerbku dla krajowych właściwości państw członkowskich w zakresie planowania infrastruktury korytarze*** sieci bazowej są instrumentem ułatwiającym skoordynowane wdrażanie sieci bazowej. ***Aby przyczynić się do zasobooszczędnego transportu multimodalnego, w przypadku korytarzy sieci bazowej skupiono się na:***

- intermodalności,***
- interoperacyjności oraz***
- skoordynowanym rozwoju infrastruktury na obszarach transgranicznych. Infrastrukturę korytarzy sieci bazowej rozwija się w sposób umożliwiający korzystanie z niej zarówno w granicach poszczególnych krajów, jak i w połączeniach transgranicznych bez powodowania zatorów, a także w sposób prowadzący do trwałej poprawy sytuacji w zakresie środowiska naturalnego.***

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 48 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Sporządzenia wstępnej listy tych korytarzy nie uznaje się za automatyczny wymóg niezbędny do uzyskania wsparcia z EFRR, Funduszu Spójności czy

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 51 – ustęp 5 – litera b)

Tekst proponowany przez Komisję

b) informuje państwa członkowskie, Komisję oraz, **w razie potrzeby, wszystkie inne** podmioty bezpośrednio zaangażowane w rozwój korytarza sieci bazowej o wszelkich napotkanych trudnościach i pomaga znaleźć odpowiednie rozwiązania;

Poprawka

b) informuje państwa członkowskie, **Parlament Europejski**, Komisję oraz **pozostałe** podmioty bezpośrednio zaangażowane w rozwój korytarza sieci bazowej o wszelkich napotkanych trudnościach i pomaga znaleźć odpowiednie rozwiązania;

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 52 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. W odniesieniu do każdego korytarza sieci bazowej zainteresowane państwa członkowskie ustanawiają platformę ds. korytarza odpowiedzialną za określenie ogólnych celów korytarza sieci bazowej oraz przygotowanie i nadzorowanie środków, o których mowa w art. 53 ust. 1.

Poprawka

1. W odniesieniu do każdego korytarza sieci bazowej zainteresowane państwa członkowskie, **regiony i władze lokalne na obszarach przebiegu sieci TEN wspólnie** ustanawiają platformę ds. korytarza odpowiedzialną za określenie ogólnych celów korytarza sieci bazowej oraz przygotowanie i nadzorowanie środków, o których mowa w art. 53 ust. 1.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 52 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W skład platformy ds. korytarza wchodzi przedstawiciele zainteresowanych państw członkowskich oraz, w razie potrzeby, innych podmiotów publicznych i

Poprawka

2. W skład platformy ds. korytarza wchodzi przedstawiciele zainteresowanych państw członkowskich, **regionów i władz lokalnych** oraz, w razie potrzeby, innych

prywatnych. W każdym przypadku w platformie ds. korytarza uczestniczą odpowiedni zarządcy infrastruktury określani w dyrektywie 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa.

podmiotów publicznych i prywatnych, **a w przypadku projektów transgranicznych również przedstawiciele krajów trzecich.** W każdym przypadku w platformie ds. korytarza uczestniczą odpowiedni zarządcy infrastruktury określani w dyrektywie 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 53 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W celu wspierania wdrażania korytarzy sieci bazowej Komisja może przyjmować decyzje wykonawcze dotyczące korytarzy sieci bazowej. Decyzje te mogą:

a) zawierać plan inwestycyjny, powiązane koszty i harmonogram wdrażania, określone jako niezbędne do wdrożenia korytarzy sieci bazowej zgodnie z celami niniejszego rozporządzenia;

b) określać wszystkie środki mające na celu zmniejszenie kosztów zewnętrznych, w szczególności emisji gazów cieplarnianych i hałasu, oraz mające na celu promowanie wprowadzania nowych technologii w zarządzaniu ruchem i przepustowością;

c) ustanawiać inne środki, które są niezbędne do realizacji planu rozwoju korytarza oraz do efektywnego wykorzystywania infrastruktury korytarza sieci bazowej.

Akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 55 ust. 2.

Poprawka

skreślony

PROCEDURA

Tytuł	Rozwój transeuropejskiej sieci transportowej
Odsyłacze	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 15.11.2011
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	REGI 15.11.2011
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Oldřich Vlasák 23.11.2011
Data przyjęcia	10.10.2012
Wynik głosowania końcowego	+: 27 –: 2 0: 5
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	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
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska