

**Opinia Komitetu Regionów „Przegląd ram prawnych dotyczących TEN-T”**

(2012/C 225/11)

## KOMITET REGIONÓW

- Przypomina, że europejska polityka transportowa powinna sprzyjać dostępowi do rynku wewnętrznego oraz zrównoważonemu rozwojowi wszystkich regionów UE, a także spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej na kontynencie europejskim.
- Popiera podejście prawodawcze Komisji Europejskiej dotyczące dwustopniowej sieci transportu zorganizowanej wokół 10 korytarzy i 30 projektów priorytetowych.
- Popiera priorytetowe traktowanie interoperacyjności i intermodalności, a także brakujących ogniw i wąskich gardeł.
- Opowiada się za zwiększeniem wysiłków na rzecz przenoszenia ciężaru transportu na transport kolejowy, rzeczny i morski oraz na rzecz inteligentnego zarządzania ruchem.
- Podkreśla, że Komisja Europejska musi mieć szerokie uprawnienia w dziedzinie zarządzania i podejmowania decyzji w zakresie projektów TEN-T i wzywa do wzmocnienia uprawnień „koordynatora europejskiego”.
- Zwraca uwagę na kompetencje szczebla lokalnego i regionalnego w zakresie podejmowania decyzji, planowania i finansowania.
- Domaga się obowiązkowej obecności władz lokalnych i regionalnych w platformach ds. korytarzy i wzywa do podpisania umów programowych między Unią Europejską, każdym z państw członkowskich i zainteresowanymi regionami.
- Popiera zasadę finansowania sieci bazowej poprzez europejski mechanizm wzajemnych połączeń i apeluje o stworzenie nowych europejskich źródeł finansowania takich jak euroobligacje.
- Pragnie, by wdrożone zostało opodatkowanie w sektorze transportu oparte na zasadzie internalizacji kosztów zewnętrznych środków transportu powodujących największe zanieczyszczenie.

<b>Sprawozdawca</b>	Bernard SOULAGE (FR/PSE), wiceprzewodniczący Rady Regionalnej Rhône-Alpes
<b>Dokument źródłowy</b>	Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej  COM (2011) 650 final

## I. ZALECENIA POLITYCZNE

### KOMITET REGIONÓW

#### Uwagi ogólne

1. Przyjmuje z zadowoleniem gotowość Komisji Europejskiej do **przyspieszenia procesu wdrażania** transeuropejskiej sieci transportu (TEN-T), którego bilans po 20 latach funkcjonowania wydaje się nie całkiem zadowalający w stosunku do ambitnych i niezbędnych celów, które w jego ramach wytyczono.

2. Popiera **cele europejskiej polityki transportowej** i rolę przypisaną TEN-T, które powinny zwłaszcza służyć:

- wzrostowi konkurencyjności i poprawie wyników gospodarczych miast i regionów Unii Europejskiej;
- zapewnieniu dostępu wszystkich regionów UE do rynku wewnętrznego;
- wdrożeniu najbardziej zaawansowanych koncepcji technologicznych i operacyjnych (art. 4 ust. 1 lit. c));
- spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej kontynentu europejskiego (art. 4 ust. 1 lit. d));
- zrównoważonemu rozwojowi, a zwłaszcza realizacji celów obniżenia emisji gazów cieplarnianych (art. 4 ust. 1 lit. b));
- równomiernemu rozwojowi wszystkich regionów UE, w tym regionów najbardziej oddalonych (art. 4 ust. 2 lit. j)).

3. Zgadza się z analizą Komisji Europejskiej, w której zasygnalizowano, że pomimo znacznych postępów w budowie transeuropejskiej sieci transportowej **obecna infrastruktura** jest nadal zbyt **rozcłonkowana**, zarówno pod względem geograficznym, jak i pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu. Problem ten jest szczególnie poważny tam, gdzie istnieją fizyczne ograniczenia, jak w wypadku wysp, obszarów górskich lub peryferyjnych.

4. Uważa, że w proponowanej polityce transportowej należy wyraźniej uwzględnić ogólniejsze cele Unii Europejskiej wytyczone w ramach **strategii „Europa 2020”** i dążyć do większej spójności społecznej i terytorialnej w całej Unii Europejskiej.

5. Popiera **dobrowolne, multimodalne i pragmatyczne** podejście przyjęte przez Komisję Europejską, które opiera się na planowaniu inwestycji w sposób rozróżniający **podwójną sieć** transportową:

- **sieć kompleksową** (comprehensive network), która powinna zostać stworzona najpóźniej do 31 grudnia 2050 r.;
- **sieć bazową** (core network) obejmującą najbardziej strategiczne osie i wnoszącą najwyższą europejską wartość dodaną, która ma zostać stworzona do 31 grudnia 2030 r.

6. Pragnie, by **władze lokalne i regionalne** mogły w pełni uczestniczyć w przygotowaniu i realizacji projektów działań przyjętych w programie TEN-T.

7. Zastanawia się nad **środkami finansowymi**, które można by faktycznie przeznaczyć na realizację wybranych inwestycji – w związku z obecnymi dużymi ograniczeniami budżetowymi finansów publicznych państw członkowskich i samorządów terytorialnych – w taki sposób, by wzmocnić spójność i rozwój całego obszaru UE.

#### Ramy prawne

8. Przyjmuje z zadowoleniem fakt, że Komisja Europejska postanowiła **zapropionować rozporządzenie**, które może zostać bezpośrednio zastosowane. Jest to wariant, który:

- jako jedyny może skoordynować udział wielu podmiotów wszelkiego rodzaju w funkcjonowaniu sieci TEN-T, czyli „państw członkowskich oraz (...) władz regionalnych i lokalnych, zarządców infrastruktury, operatorów transportu, a także innych podmiotów publicznych i prywatnych” (art. 5);
- najlepiej nadaje się do tego, by zapewnić przestrzeganie ambitnego harmonogramu;
- może posłużyć do zobowiązania państw członkowskich do przestrzegania harmonogramu i zasady współfinansowania.

9. Popiera nadanie w nowych ramach prawnych pierwszoplanowego znaczenia **interoperacyjności**. Stwarza ona rzeczywistą możliwość integracji europejskiego systemu transportu poprzez wsparcie wdrażania procedur i standardów wspólnych dla wszystkich podmiotów europejskich. Ponadto Komitet pragnie, by **intermodalność** miała kluczowe znaczenie w budowie wszelkiej infrastruktury transportu, zarówno towarowego, jak i pasażerskiego (art. 34), tak by jak najbardziej ułatwić ciągłość

przepływów ruchu, a także wprowadzenie w życie pojęcia łańcucha transportu. Możliwych jest wiele ulepszeń; dla podróży, jeżeli chodzi o zintegrowane bilety, czytelność rozkładów jazdy oraz koordynację połączeń, oraz w ruchu towarowym, jeżeli chodzi o niezawodność i jakość usług.

## Zasady i struktura sieci TEN-T

### Zasady sieci TEN-T

10. Popiera decyzję i wolę Komisji, by stworzyć sieć TEN-T, zapewniając jednocześnie realizację obecnych pierwszorzędných celów: **trzydziestu priorytetowych projektów i priorytetów horyzontalnych**, które są ukierunkowane na rozwinięcie narzędzi zarządzania ruchem z myślą o interoperacyjności. Wzywa ponadto Komisję, by w odniesieniu do projektów wcześniej uznawanych za priorytetowe odpowiednio wziąć pod uwagę już wykonane prace w terenie, aby utrzymać ciągłość działań europejskich.

11. Wyraża zadowolenie, że projekty infrastrukturalne **opierają się na istniejących już sieciach**, przy czym dąży się do ich poprawy i wzajemnego połączenia (art. 7). Przyjęte projekty mogą zatem doprowadzić do stworzenia nowej infrastruktury transportowej, a także przyczynić się do utrzymywania, rehabilitacji i modernizacji istniejącej infrastruktury transportowej oraz do propagowania jak najbardziej racjonalnego wykorzystania zasobów.

12. Wyraża zadowolenie, że projekty przyjęte w ramach sieci TEN-T opierają się na **zasadzie wspólnego interesu** (art. 7):

— przechodzą pozytywnie społeczno-ekonomiczną analizę kosztów i korzyści, wykazując dodatnią wartość bieżącą netto;

— wykazują wyraźną europejską wartość dodaną;

— są zgodne z zasadami sieci kompleksowej lub bazowej.

13. Wyraża zadowolenie z **działań horyzontalnych** mających na celu inteligentne zarządzanie ruchem poprzez promowanie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR), usług informacji rzecznej (RIS) oraz inteligentnych systemów transportowych (ITS) dla transportu drogowego, a także europejskiego systemu pozycjonowania i nawigacji Galileo, by wesprzeć **interoperacyjność**, która jest niezbędnym warunkiem stworzenia dużego jednolitego rynku transportu europejskiego.

14. Popiera pomysł „błękitnego pasa” i wyraża wątpliwości co do faktycznego znaczenia, jakie Komisja przypisuje zasadzie **autostrad morskich** (art. 25), ze względu na ich słabą rolę w ramach dziesięciu korytarzy, i uważa, że transport morski nie został wystarczająco uwzględniony w projektach wytycznych Komisji Europejskiej.

15. Zastanawia się nad rzeczywistą wolą Komisji i państw członkowskich, by raczej **zmienić sytuację w zakresie zapotrzebowania na mobilność** niż bez końca wspierać wzrost tego zapotrzebowania.

### Sieć kompleksowa

16. Popiera zasadę, zgodnie z którą sieć ta ma stać się „**krwiobieg**” jednolitego rynku, umożliwiając płynne przemieszczanie się osób i towarów po całej UE, tak by w 2050 r. przeważająca większość przedsiębiorstw i obywateli znajdowała się w odległości nie większej niż 30 minut drogi od sieci kompleksowej.

17. Zachęca do **podejmowania wysiłków na rzecz transportu kolejowego**, gdyż szereg argumentów gospodarczych, finansowych i ekologicznych przemawia za tym priorytetem.

18. Zastanawia się nad **skutecznością pokrycia całego terytorium** Unii Europejskiej zgodnie z zasadą spójności terytorialnej oraz nad możliwością, by stworzenie sieci kompleksowej stało się punktem odniesienia w zagospodarowaniu przestrzennym na szczeblu europejskim.

19. Przypomina, że **utrzymanie sieci kompleksowej** jest jedynym sposobem, by **regiony peryferyjne** pozbawione projektów priorytetowych mogły korzystać z usług oferowanych w ramach infrastruktury transportowej finansowanych przez Unię Europejską, co gwarantuje dostępność wszystkich regionów.

20. Proponuje, by poczyniono starania w celu poprawy połączeń transportowych z **regionami wyspiarskimi, najbardziej oddalonymi lub górskimi, a także w ich obrębie**.

### Sieć bazowa

21. Popiera inicjatywę Komisji, by w niedalekiej przyszłości (najpóźniej do 2030 r.) stworzyć **sieć strategiczną o dużej europejskiej wartości dodanej**, zwłaszcza jeżeli chodzi o cele wzrostu i zatrudnienia wytyczone w ramach strategii „Europa 2020: inteligentny i zrównoważony rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu”.

22. Przyjmuje z zadowoleniem wagę przypisywaną **korytarzom multimodalnym** jako instrumentowi ułatwiającemu skoordynowane wdrażanie sieci bazowej w oparciu o zasadę integracji modalnej, interoperacyjności oraz skoordynowanego i skutecznego gospodarowania zasobami (art. 48). Wyraża żal z powodu mało znaczącej roli, jaką w ramach zaproponowanych korytarzy przypisano autostradom morskim.

23. Popiera decyzję Komisji, by **dziesięć korytarzy** wyznaczało priorytetowe trasy sieci bazowej, a także przyjętą **metodę** określenia sieci bazowej, i wyraża uznanie dla decyzji Komisji, by skoncentrować środki finansowe na **projektach transgranicznych** o dużej europejskiej wartości dodanej, przynajmniej w okresie 2014–2020.

24. Popiera zasadę powierzenia odpowiedzialności za każdy korytarz **koordynatorowi europejskiemu** (art. 51), który działa w imieniu i na rzecz Komisji w celu nadania pierwszeństwa interesowi wspólnotowemu, kierując zaprogramowanymi działaniami, tak by przestrzegać ustalonych terminów i zasad finansowania, zdając sprawozdanie z poczynionych postępów i ewentualnych trudności, a także pracując w oparciu o konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami.

25. Przyjmuje z zadowoleniem znaczenie przypisywane „węzłom sieci bazowej” (art. 47) z punktu widzenia **intermodalności**, lecz stawia sobie za cel doprecyzowanie i szersze zdefiniowanie **pojęcia „węzła miejskiego”** w celu zintegrowania odpowiednich stref logistycznych i portowych (art. 3 lit. o)).

26. Uważa jednak, że nie tylko sieć bazowa powinna być lepiej połączona z portami, które są ważne dla eksportu i importu z i do państw członkowskich, a które nie leżą w obrębie korytarzy, ale że także w ramach tej sieci należy rozbudować infrastrukturę dla połączeń z krajami trzecimi – zwłaszcza krajami przystępującymi – dzięki poprawie synergii połączeń lądowych i autostrad morskich.

#### Czysty, zrównoważony i inteligentny transport

27. Popiera wzmoczenie wysiłków na rzecz **przesunięcia modalnego w stronę transportu kolejowego, rzeczno i morskiego**.

28. Uważa, że władze lokalne i regionalne w porozumieniu z Unią Europejską powinny wspierać ogólnie **zbiorowe środki transportu**, a w szczególności – transport publiczny, i wprowadzić prawdziwe **plany mobilności miejskiej** w celu zmniejszenia korków w centrach miast.

29. Uważa ponadto, że niezależne zarządzanie transportem osób i transportem towarów, które to rodzaje transportu mają różne potrzeby, umożliwi ich skuteczniejsze funkcjonowanie.

30. Popiera działania na rzecz **inteligentnego zarządzania ruchem** (ERTMS, SESAR, RIS, SafeSeaNet, ITS) o kluczowym znaczeniu dla stworzenia zintegrowanego europejskiego systemu transportu.

#### System zarządzania

31. Podkreśla, że **Komisja Europejska** powinna mieć szerokie kompetencje **zarządcze i decyzyjne** w ramach projektów TEN-T, gdyż jedynie ona może zagwarantować – w porozumieniu z innymi instytucjami i organami europejskimi – europejską wartość dodaną i spójność wszystkich projektów na całym kontynencie europejskim, tak by stworzyć prawdziwą europejską sieć, wykraczającą poza samo połączenie infrastruktury krajowej.

32. Odnotowuje, że rozporządzenie jest zgodne z **zasadą pomocniczości** i umożliwia UE przedsięwzięcie odpowiednich

środków w celu zrealizowania tego, czego nie można dokonać w zadowalający sposób na szczeblu krajowym i na szczeblach niższych niż krajowy.

33. Popiera **mechanizm monitorowania** działań podejmowanych przez wszystkie państwa członkowskie w ramach TEN-T, umożliwiający Komisji uzyskiwanie od państw członkowskich stałych informacji na temat przebiegu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz inwestycji zatwierdzonych w tym celu, a także zgadza się z zasadą publikowania co dwa lata przez Komisję sprawozdania na temat postępów przedkładanego wszystkim właściwym organom europejskim. Popiera również uprawnienie Komisji do przyjmowania aktów delegowanych w celu uwzględnienia ewentualnych zmian wynikających z progów ilościowych (art. 54).

34. Pozytywnie ocenia **zasadę zarządzania przyjętą w odniesieniu do korytarzy** (art. 52), zgodnie z którą odpowiedzialność powierza się europejskiemu koordynatorowi, sposób jego wybierania (art. 51 ust. 2), listę jego zadań (art. 51 ust. 5), a także umożliwienie Komisji przyjmowania decyzji wykonawczych dotyczących korytarzy sieci bazowej (art. 53 ust. 3).

35. By zadbać o prawidłowy rozwój projektów należących do korytarza, apeluje jednak o **zwiększenie uprawnień koordynatora europejskiego**, który powinien mieć prawo nie tylko do prowadzenia mediacji w razie konfliktu, lecz również do ostrzeżenia Komisji i Parlamentu, jeżeli uważa, że na drodze do odpowiednich postępów w realizacji projektu stoi jakaś przeszkoda (art. 51 ust. 5 lit. b)).

36. Z zadowoleniem przyjmuje utworzenie **platform ds. korytarzy** i ich zadanie wytyczenia celów ogólnych, opracowania i nadzorowania środków mających na celu rozmieszczenie korytarza (art. 52), lecz wyraża zdziwienie z powodu nieuwzględnienia **władz lokalnych i regionalnych** w zarządzaniu korytarzami sieci bazowej (art. 52) i zaleca **nadanie obowiązkowego charakteru ich udziałowi w platformach ds. korytarzy**. Propozycję tę można umotywić szerokimi kompetencjami przyznanymi platformie ds. korytarzy, a także samymi kompetencjami i zadaniami władz lokalnych i regionalnych, które są kluczowymi podmiotami polityki transportowej, często wnoszą duży wkład we współfinansowanie, a także dysponują legitymacją demokratyczną, która może się przyczynić do zagwarantowania realizacji projektów.

37. Podkreśla potrzebę **włączenia miast i regionów** do wytyczania transeuropejskich sieci transportu i ich priorytetów, by uwzględnić specyficzną sytuację każdego z regionów. Zwraca ponadto uwagę, w jakim stopniu władze lokalne i regionalne muszą się **przyczynić** do realizacji inicjatyw przewidzianych w sektorze transportu w zakresie **podejmowania decyzji, planowania i finansowania**, by zapewnić zwłaszcza koordynację z lokalnymi i regionalnymi planami zagospodarowania przestrzennego.

38. Zastanawia się, czy nadano odpowiednie znaczenie prowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi regionami dotyczącymi opracowywania projektów korytarzy, i zaleca, by **konsultacje** z zainteresowanymi podmiotami regionalnymi

należały do zadań **platform ds. korytarzy** i by w dużym stopniu opierały się na wiedzy fachowej władz regionalnych w tym zakresie. Zatem termin sześciu miesięcy przewidziany na sporządzenie planów rozwoju korytarza nie wydaje się zgodny z dążeniem do prawdziwego procesu konsultacji (art. 53).

39. Usilnie nawołuje do podpisania **umów programowych** między Unią Europejską, każdym z państw członkowskich i zainteresowanymi regionami na wzór paktów terytorialnych, określających ich wzajemne zobowiązania w zakresie finansowania i harmonogramu realizacji. Umowy programowe powinny obejmować nie tylko infrastrukturę należącą do TEN-T, lecz również infrastrukturę lokalną, którą państwa i regiony zobowiązałyby się stworzyć w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania głównych sieci.

### Instrumenty finansowe

#### Zasady finansowania sieci TEN-T

40. Jest świadomy **znaczenia strategicznego** sieci TEN-T dla dynamiki UE oraz dużego **wysiłku finansowego** związanego z budową tej sieci. W związku z tym apeluje o zaciągnięcie pożyczki europejskiej, która – wychodząc znacznie poza propozycję Komisji Europejskiej dotyczącą stworzenia obligacji projektowych do finansowania infrastruktury transportowej UE – umożliwiłaby dokonanie dużych inwestycji w europejski system transportu niezbędny dla konkurencyjności kontynentu, realizacji celów strategii „Europa 2020” (zwłaszcza w dziedzinie ochrony środowiska) oraz ożywienia gospodarki europejskiej w czasie kryzysu.

41. Jest zaniepokojony **poziomem finansowania**, który zostanie ostatecznie przyjęty przez Radę i Parlament Europejski w przyszłych **wieloletnich ramach finansowych UE**. Obecne trudności budżetowe nie powinny prowadzić do rezygnacji z ambicji UE związanych z realizacją tych projektów określających przyszłość, gdyż w ostatecznym rozrachunku byłoby to niekorzystne.

42. Przypomina, w jakim stopniu te ogromne inwestycje w TEN-T wymagają silnej i stałej **woli politycznej na najwyższym szczeblu**.

43. Podkreśla potrzebę nadania priorytetu finansowego brakującym ogniwoom (zwłaszcza transgranicznym) i wąskim gardłom.

44. Przyjmuje z zadowoleniem **poziom współfinansowania europejskiego**, który zazwyczaj wynosi maksymalnie 20 % w wypadku prac nad siecią bazową, 40 % w wypadku projektów transgranicznych w zakresie kolei i dróg wodnych, 50 % kosztów badań i najwyżej 50 % kosztów w wypadku inteligentnych systemów transportu oraz państw członkowskich w okresie przejściowym.

45. Przypomina **znaczny udział wielu samorządów terytorialnych** w finansowaniu TEN-T, który stanowi uzupełnienie finansowania przez państwa członkowskie i Unię Europejską i w pełni uzasadnia ich czynne uczestnictwo w sporządzaniu i wdrażaniu projektów infrastrukturalnych.

46. Uważa, że do realizacji bardzo dużych projektów niezbędne jest nadanie **charakteru kontraktowego europejskiemu udziałowi** w ramach ogólnych planów finansowania projektów, na co nie pozwala obecny tryb przyznawania subwencji europejskich ograniczonych do siedmioletniego okresu budżetowego (krótszego niż okres realizacji bardzo dużych projektów).

47. Popiera zasadę finansowania sieci bazowej z funduszu infrastrukturalnego, a sieci kompleksowej z innych środków krajowych i regionalnych, w tym z EFRR. Przypomina niemniej, że w ramach polityki spójności realizuje się jej własne cele i że finansowanie ogólnej sieci transportu w ramach zintegrowanych strategii rozwoju opracowanych na szczeblu regionalnym nie może w żadnym razie prowadzić do sektoryzacji polityki spójności.

48. **Zastanawia się nad wpływem**, jaki to rozporządzenie może wywrzeć na władze lokalne i regionalne, a zwłaszcza na ich **udział** we współfinansowaniu infrastruktury TEN-T. Wpływ ten należy jeszcze uściślić i ocenić dla każdego przypadku z osobna.

#### Nowe instrumenty finansowania sieci TEN-T

49. Popiera zasadę wykorzystania **nowych źródeł finansowania** do przyspieszenia realizacji działań na rzecz TEN-T, zróżnicowania czynników ryzyka i większego włączenia inwestycji prywatnych, lecz przypomina, że te nowe potencjalne źródła finansowania nie powinny w żaden sposób zastępować tradycyjnego finansowania UE, a tylko je uzupełniać.

50. W pewnym stopniu popiera rozwój **partnerstw publiczno-prywatnych**, gdyż ich zaletą jest to, że przyczyniają się do przejrzystości finansowania i pomagają podmiotom w dotrzymaniu terminów budowy infrastruktury. Przypomina niemniej, że nie są one rozwiązaniem wszystkich problemów i podkreśla potrzebę zachowania ostrożności w kwestii własności infrastruktury w kontekście partnerstwa publiczno-prywatnego.

51. Opowiada się za szybkim wprowadzeniem na szczeblu UE **opodatkowania w sektorze transportu** w oparciu o zasadę internalizacji zewnętrznych kosztów środków transportu powodujących największe zanieczyszczenie, poprzez zharmonizowane opodatkowanie, z którego dochody zostaną następnie przekazane na budowę bardziej zrównoważonej infrastruktury transportowej (w szczególności chodzi tu o eurowinieć).

52. Apeluje, by nie zaniedbywano roli **Europejskiego Banku Inwestycyjnego**, który co roku finansuje projekty w dziedzinie transportu o wartości około 10 mld euro i który jest nadal źródłem stałego finansowania najbardziej złożonych projektów.

53. Popiera nowy instrument finansowy UE **„Łącząc Europę”** przeznaczony na finansowanie priorytetowej infrastruktury europejskiej, zwłaszcza transportowej, energetycznej i cyfrowej szerokopasmowej, i przyjmuje z zadowoleniem jego **efekt stymulujący**.

## II. ZALECANE POPRAWKI

**Poprawka 1**

Artykuł 3 lit. o)

Zmienić

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
o) „węzeł miejski” oznacza obszar miejski, gdzie infrastruktura transportowa transeuropejskiej sieci transportowej jest połączona z innymi częściami tej infrastruktury oraz z infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego;	o) „węzeł miejski” oznacza obszar miejski, <del>gdzie infrastruktura transportowa</del> <u>obejmujący całą infrastrukturę transportową</u> transeuropejskiej sieci transportowej ( <u>porty, porty lotnicze, platformy logistyczne, terminale towarowe itd.</u> ) <u>znajdująca się w aglomeracji miejskiej oraz wokół niej i połączona jest</u> <del>połączona</del> z innymi częściami tej infrastruktury oraz z infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego;

**Uzasadnienie**

Rozwój głównej sieci powinien obejmować powiązaną z nią infrastrukturę logistyczną na szczeblu lokalnym (porty, porty lotnicze, platformy logistyczne, terminale towarowe itd.). Celem poprawki jest wyjaśnienie tego naturalnego powiązania.

**Poprawka 2**

Artykuł 4 ust. 2

Zmienić

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Artykuł 4</p> <p><b>Cele transeuropejskiej sieci transportowej</b></p> <p>2. W ramach rozwoju infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej realizowane są następujące cele:</p> <p>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;</p>	<p>Artykuł 4</p> <p><b>Cele transeuropejskiej sieci transportowej</b></p> <p>2. W ramach rozwoju infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej realizowane są następujące cele:</p> <p>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 <u>oraz obszary górskie;</u></p>

**Uzasadnienie**

Ze względu na problemy z dostępem do obszarów górskich należy zagwarantować, by uwzględniono je w ramach TEN-T, tak jak inne obszary znajdujące się w trudnej sytuacji, czyli regiony najbardziej oddalone i peryferyjne.

**Poprawka 3**

Artykuł 9 ust. 3

Zmienić

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
3. Państwa członkowskie dopilnowują, aby sieć kompleksowa została ukończona i była w pełni zgodna z odpowiednimi przepisami niniejszego rozdziału najpóźniej do dnia 31 grudnia 2050 r.	3. Państwa członkowskie dopilnowują, aby sieć kompleksowa została ukończona i była w pełni zgodna z odpowiednimi przepisami niniejszego rozdziału najpóźniej do dnia 31 grudnia 2050 r. <u>Mając to na względzie, pożądane byłoby podpisanie umów programowych między Unią Europejską, każdym z państw członkowskich i zainteresowanymi regionami.</u>

**Uzasadnienie**

Chociaż racje są często po ich stronie, władze lokalne i regionalne są w wielu wypadkach niezdolne do stawienia czoła państwom, które odmawiają wypełnienia podjętych przez siebie zobowiązań. Sprawozdawca proponuje zwrócenie się o zawarcie umów programowych na wzór paktów terytorialnych.

**Poprawka 4**

Artykuł 45 ust. 1

Zmienić

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Artykuł 45</p> <p><b>Wymogi</b></p> <p>1. Sieć bazowa odzwierciedla zmieniające się potrzeby transportowe oraz zapotrzebowanie na transport multimodalny. W odniesieniu do zarządzania użytkowaniem infrastruktury uwzględnia się najnowsze technologie i środki regulacyjne, tak aby zapewnić zasobooszczędne korzystanie z infrastruktury transportowej i wystarczającą przepustowość.</p>	<p>Artykuł 45</p> <p><b>Wymogi</b></p> <p>1. Sieć bazowa odzwierciedla zmieniające się potrzeby transportowe oraz zapotrzebowanie na transport multimodalny. W odniesieniu do zarządzania użytkowaniem infrastruktury uwzględnia się najnowsze technologie i środki regulacyjne, tak aby zapewnić zasobooszczędne korzystanie z infrastruktury transportowej i wystarczającą przepustowość <u>zarówno dla przewozu osób, jak i dla transportu towarowego, w tym, w razie potrzeby, za pomocą osobnych linii.</u></p>

**Uzasadnienie**

W imię skuteczności transport towarowy musi korzystać z infrastruktury o wystarczającej przepustowości i należy go traktować priorytetowo w stosunku do przewozu osób.

**Poprawka 5**

Artykuł 46 ust. 3

Zmienić

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>3. Nie naruszając przepisów art. 47 ust. 2 i 3, państwa członkowskie dopilnowują, aby sieć bazowa została ukończona i spełniała wymogi przepisów niniejszego rozdziału najpóźniej do dnia 31 grudnia 2030 r.</p>	<p>3. Nie naruszając przepisów art. 47 ust. 2 i 3, państwa członkowskie dopilnowują, aby sieć bazowa została ukończona i spełniała wymogi przepisów niniejszego rozdziału najpóźniej do dnia 31 grudnia 2030 r. <u>Mając to na względzie, pożądane byłoby podpisanie umów programowych między Unią Europejską, każdym z państw członkowskich i zainteresowanymi regionami.</u></p>

**Uzasadnienie**

Chociaż racje są często po ich stronie, władze lokalne i regionalne są w wielu wypadkach niezdolne do stawienia czoła państwom, które odmawiają wypełnienia podjętych przez siebie zobowiązań. Sprawozdawca proponuje zwrócenie się o zawarcie umów programowych na wzór paktów terytorialnych.

**Poprawka 6**

Artykuł 47

Zmienić

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Artykuł 47</p> <p><b>Węzły sieci bazowej</b></p> <p>1. Węzły sieci bazowej zostały określone w załączniku II i obejmują:</p> <p>— węzły miejskie, w tym ich porty i porty lotnicze;</p>	<p>Artykuł 47</p> <p><b>Węzły sieci bazowej</b></p> <p>1. Węzły sieci bazowej zostały określone w załączniku II i obejmują:</p> <p>— węzły miejskie, w tym ich porty i porty lotnicze, <u>platformy logistyczne i terminale przeładunkowe;</u></p>

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
— porty morskie; — przejścia graniczne z państwami sąsiadującymi.	— porty morskie; — przejścia graniczne z państwami sąsiadującymi.

### Uzasadnienie

Zgodnie z definicją zaproponowaną przez sprawozdawcę (poprawka 1 w projekcie opinii dotycząca art. 3 wniosku KE i definicji „węzła miejskiego”), istotne jest, by węzły miejskie sieci bazowej obejmowały wszystkie lokalne instalacje logistyczne na rzecz skutecznego transportu pasażerskiego i towarowego (zarówno porty, jak i porty lotnicze, platformy logistyczne, terminale przeładunkowe itd.).

### Poprawka 7

Art. 51 ust.5 lit. b)

Zmienić

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
5. Koordynator europejski (...):  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;	5. Koordynator europejski (...):  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; <u>może również ostrzec Komisję, jeżeli uważa, że na drodze do sprawnej realizacji projektu stoi poważna przeszkoda, tak by mogła ona jak najszybciej wdrożyć postanowienia art. 59;</u>

### Uzasadnienie

Sprawozdawca proponuje wzmocnienie (lub wyjaśnienie) uprawnień przyznanych koordynatorowi europejskiemu w celu zapewnienia sprawnej realizacji projektów zawartych w korytarzach. W wypadku opóźnienia w realizacji harmonogramu koordynator mógłby ostrzec Komisję, by ta z kolei zażądała od państw, których to dotyczy, wyjaśnienia powodów opóźnienia i podjęcia decyzji o przyjęciu odpowiednich środków, przy poszanowaniu zasady proporcjonalności.

### Poprawka 8

Artykuł 52 ust. 1

Zmienić

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
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.	1) W odniesieniu do każdego korytarza sieci bazowej <u>wyznaczony koordynator europejski wraz z zainteresowanymi państwami członkowskimi wspólnie zainteresowane państwa członkowskie</u> ustanawiają platformę ds. korytarza, <u>przy pomocy której określane są ogólne cele</u> <del>odpowiedzialną za określenie ogólnych celów</del> korytarza sieci bazowej oraz <u>przygotowywane i nadzorowane są środki</u> <del>przygotowanie i nadzorowanie środków</del> , o których mowa w art. 53 ust. 1.

### Uzasadnienie

Ze względu na planowane powołanie europejskiego koordynatora oraz wzmocnienie jego uprawnień uważa się, że wskazane jest, by był on odpowiedzialny za ustanowienie platformy ds. korytarza, gdyż w ten sposób uniknie się uciążliwego procesu dochodzenia do porozumienia przez państwa członkowskie.

**Poprawka 9**

Artykuł 52 ust. 2

Zmienić

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>2. W skład platformy ds. korytarza wchodzi przedstawiciele zainteresowanych państw członkowskich oraz, w razie potrzeby, innych podmiotów publicznych i 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 <sup>(1)</sup>.</p>	<p>2. W skład platformy ds. korytarza wchodzi przedstawiciele zainteresowanych państw członkowskich i <u>regionów</u> oraz, w razie potrzeby, innych podmiotów publicznych i 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 <sup>(1)</sup>.</p>
<p><sup>(1)</sup> Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29.</p>	<p><sup>(1)</sup> Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29.</p>

**Uzasadnienie**

Jako istotne podmioty współfinansujące sieci transportowe regiony powinny automatycznie uczestniczyć w platformach zarządzających korytarzami sieci bazowej.

**Poprawka 10**

Artykuł 53 ust. 1

Zmienić

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>W odniesieniu do każdego korytarza sieci bazowej zainteresowane państwa członkowskie, we współpracy z platformą ds. korytarza, sporządzają wspólnie i zgłaszają do Komisji plan rozwoju korytarza w terminie sześciu miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.</p>	<p>W odniesieniu do każdego korytarza sieci bazowej zainteresowane państwa członkowskie, we współpracy z platformą ds. korytarza, sporządzają wspólnie i zgłaszają do Komisji plan rozwoju korytarza w terminie <u>sześciu miesięcy zgodnym z przepisami, które regulują konsultacje z zainteresowaną ludnością. Termin ten nie może przekroczyć 18 miesięcy</u> od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.</p>

**Uzasadnienie**

Przewidziany okres sześciu miesięcy na sporządzenie planów rozwoju korytarza nie wydaje się zgodny z prowadzeniem prawdziwego procesu konsultacji (art. 53.1). W wielu państwach członkowskich UE prawo pozwala na włączanie obywateli w podejmowanie decyzji dotyczących infrastruktury publicznej. Etap konsultacji jest tutaj długi i na ogół trwa więcej niż 6 miesięcy. W proponowanym tekście należy wyznaczyć termin zgodny z organizacją etapów konsultacji przewidzianych w przepisach krajowych.

Bruksela, 3 maja 2012 r.

Przewodnicząca  
Komitetu Regionów  
Mercedes BRESSO