

Stanovisko Výboru regiónov „Revízia legislatívneho rámca TEN-T“

(2012/C 225/11)

VÝBOR REGIÓNOV

- pripomína, že európska dopravná politika musí podporovať udržateľný rozvoj všetkých regiónov EÚ a ich prístup na vnútorný trh, ako aj hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť európskeho kontinentu;
- súhlasí s regulačným prístupom, ktorý navrhla Európska komisia a ktorý spočíva v dvojitej dopravnej sieti vytvorenej v rámci 10 koridorov a 30 prioritných projektov;
- podporuje uprednostnenie interoperabilnej a intermodálnej dopravy, ako aj chýbajúcich prepojení a kapacitných nedostatkov;
- podporuje zintenzívnenie úsilia v prospech modálneho prechodu k železničnej doprave, vnútrozemskej vodnej doprave a námornej doprave;
- zdôrazňuje, že Európska komisia musí mať rozsiahle právomoci v oblasti riadenia projektov TEN-T a rozhodovania o nich, a žiada, aby sa posilnili právomoci „európskeho koordinátora“;
- kladie dôraz na kompetencie miestnych a regionálnych orgánov v oblasti prijímaniam rozhodnutí, plánovania a financovania;
- požaduje povinnú účasť miestnych a regionálnych orgánov na platformách pre koridor a vyzýva k uzatváraniu „programových zmlúv“ medzi Európskou úniou, každým členským štátom a príslušnými regiónmi;
- podporuje zásadu financovania základnej siete prostredníctvom nového nástroja Únie „Spájame Európu“, a vyzýva k vytvoreniu nových zdrojov financovania zo strany Únie ako napríklad európskych obligácií;
- očakáva zavedenie európskych daňových opatrení v oblasti dopravy na základe internalizácie externých nákladov najviac znečisťujúcich druhov dopravy.

Spravodajca	Bernard SOULAGE (FR/SES), podpredseda regionálnej rady Rhône-Alpes
Referenčný dokument	Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete
	COM (2011) 650 final

I. POLITICKÉ ODPORÚČANIA

VÝBOR REGIÓNOV

Všeobecné pripomienky

1. víta vôľu Európskej komisie **urýchliť zavádzanie** transeurópskej dopravnej siete (TEN-T), ktorej bilancia po 20 rokoch existencie je v súčasnosti zmiešaná vzhľadom na ambiciózne a hlavné ciele, ktoré jej boli vytýčené;

2. súhlasí s **cieľmi európskej dopravnej politiky** a s úlohou prisúdenou TEN-T, ktoré musia predovšetkým podporiť:

— zvyšovanie konkurencieschopnosti a ekonomickej výkonnosti miest a regiónov Európskej únie,

— dostupnosť vnútorného trhu pre všetky regióny EÚ,

— zavádzanie najrozvinutejších technologických a prevádzkových koncepcií [článok 4 ods. 1 písm. c)],

— hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť európskeho kontinentu [článok 4 ods. 1 písm. d)],

— trvalo udržateľný rozvoj, najmä dosiahnutie cieľov znížovania emisií skleníkových plynov [článok 4 ods. 1 písm. b)],

— vyvážený rozvoj všetkých regiónov EÚ vrátane najvzdialenejších regiónov [článok 4 ods. 2 písm. j)];

3. súhlasí s analýzou Európskej komisie, v ktorej sa uvádza, že napriek významnému pokroku dosiahnutom pri vytváraní transeurópskej dopravnej siete je **súčasná infraštruktúra** naďalej príliš **roztrieštená** tak z geografického hľadiska, ako aj z hľadiska rôznych druhov dopravy. Tento problém sa ešte viac prehľbuje v oblastiach, ktoré sú ovplyvnené fyzickými prekážkami, ako sú ostrovy, horské alebo okrajové oblasti;

4. domnieva sa, že navrhovaná dopravná politika by mala výslovnejšie zahrnúť všeobecnejšie ciele stanovené v Európskej únii v rámci **stratégie Európa 2020** a podporovať posilnenie sociálnej a územnej súdržnosti v celej Európskej únii;

5. súhlasí s **aktívnym, multimodálnym a pragmatickým** postojom, ktorý zaujala Európska komisia a ktorý spočíva v plánovaní investícií rozlišujúcich **dvojitú** dopravnú sieť:

— **komplexnú sieť** (*comprehensive network*), ktorá sa má zaviesť najneskôr do 31. decembra 2050,

— **základnú sieť** (*core network*), ktorá obsahuje strategicky najvýznamnejšie časti, predstavuje najvyššiu pridanú hodnotu pre Európu a má sa zaviesť do 31. decembra 2030;

6. žela si, aby sa **miestne a regionálne orgány** mohli plne zúčastňovať na príprave a realizácii návrhov opatrení prijatých v rámci plánovania TEN-T;

7. zamýšľa sa nad tým, aké **finančné prostriedky** sa budú môcť skutočne uvoľniť na realizáciu vybraných investícií vzhľadom na výrazné rozpočtové obmedzenia, ktoré v súčasnosti zaťažujú verejné financie členských štátov a územných samospráv, v snahe posilniť súdržnosť a rozvoj na celom európskom území;

Regulačný rámec

8. teší ho, že sa Európska komisia rozhodla **predložiť** priamo uplatniteľné **nariadenie**. Táto možnosť sa javí ako:

— jediná, ktorá umožní koordinovať účasť väčšieho počtu aktérov rôzneho charakteru na fungovaní siete TEN-T, a to členských štátov, regionálnych a miestnych orgánov, manažérov infraštruktúry, prevádzkovateľov dopravy a ďalších verejných a súkromných subjektov (článok 5),

— najvhodnejšia, aby sa zabezpečilo dodržanie prijatého ambiciózneho harmonogramu,

— vhodná na to, aby sa štáty zaviazali dodržiavať harmonogram a podieľali sa na financovaní;

9. schvaľuje, že sa v novom regulačnom rámci uprednostňuje **interoperabilita**, ktorá prináša skutočnú možnosť integrácie európskeho systému dopravy prostredníctvom podpory realizácie postupov a noriem spoločných pre všetkých európskych aktérov. Okrem toho si žela, aby **intermodalita** plnila kľúčovú úlohu pri vytváraní každej dopravnej infraštruktúry, či už ide o nákladnú alebo osobnú dopravu (článok 34) s cieľom čo najviac uľahčiť kontinuitu dopravných tokov a konkretizáciu dopravného reťazca. Zlepšenia možno priniesť v mnohých aspektoch, a to najmä pokiaľ ide o integrovaný predaj lístkov,

zrozumiteľnosť cestovných poriadkov a zladenie prípojov pre cestujúcich, ako aj z hľadiska spoľahlivosti a kvality služieb v nákladnej doprave;

Zásady a štruktúra siete TEN-T

Zásady siete TEN-T

10. podporuje Európsku komisiu v jej rozhodnutí a vôli realizovať sieť TEN-T a zároveň zabezpečiť dosiahnutie súčasných priorit: **30 prioritných projektov a horizontálnych priorit**, ktorých cieľom je vytvoriť nástroje riadenia dopravy v prospech interoperability, a zároveň žiada Európsku komisiu, aby pri projektoch skôr vyhlásených za prioritné vzala do úvahy prácu už vykonanú v teréne, aby sa zachovala kontinuita európskych opatrení;

11. je spokojný s tým, že projekty týkajúce sa infraštruktúry **sa opierajú o existujúce siete**, pričom sa snažia o ich zlepšenie a prepojenie (článok 7). Vďaka prijatým projektom sa tak môže vytvárať nová dopravná infraštruktúra, ale aj udržiavať, obnovovať a modernizovať existujúca dopravná infraštruktúra a podporovať čo možno najracionálnejšie využívanie zdrojov;

12. teší ho, že projekty prijaté v rámci siete TEN-T spočívajúce v **zásade spoločného záujmu** (článok 7):

— sú predmetom sociálno-ekonomickej analýzy nákladov a výnosov, ktorej výsledkom je kladná čistá aktuálna hodnota,

— preukazujú zreteľnú európsku pridanú hodnotu,

— sú v súlade so zásadami, ktorými sa riadi komplexná alebo základná sieť;

13. víta **prierezové opatrenia** vykonávané v prospech inteligentného riadenia dopravy prostredníctvom podpory systému ERTMS pre železničnú dopravu, SESAR pre leteckú dopravu, RIS pre riečnu dopravu, IDS pre cestnú dopravu a európsky systém Galileo pre polohovanie a navigáciu s cieľom podporovať **interoperabilitu**, ktorá je hlavnou podmienkou realizácie rozsiahleho jednotného európskeho dopravného trhu;

14. naďalej podporuje koncepciu „Blue belt“ a spochybňuje skutočný význam, ktorý Komisia pripisuje zásade **námorných diaľnic** (článok 25), pretože zohrávajú len malú úlohu v rámci desiatich koridorov, a domnieva sa, že námorná doprava sa dostatočne nezohľadňuje v návrhoch usmernení Európskej komisie;

15. zamýšľa sa nad skutočnou vôľou Komisie a členských štátov skôr **zmeniť situáciu, pokiaľ ide o dopyt po mobilite**, než neustále uspokojovať rastúci dopyt po mobilite;

Komplexná sieť

16. podporuje zásadu, podľa ktorej sa má táto sieť stať „**obehovým systémom**“ jednotného trhu umožňujúcim neobmedzený presun osôb a tovaru v celej Únii s cieľom dosiahnuť, aby sa v roku 2050 veľká väčšina podnikov a občanov nachádzala najviac 30 minút cesty od komplexnej siete;

17. podporuje **úsilie vynaložené v prospech železničnej dopravy**; existuje mnoho hospodárskych, finančných a ekologických dôvodov podporujúcich túto prioritu;

18. zamýšľa sa nad **účinnosťou pokrytia celého územia** Európskej únie v súlade so zásadou územnej súdržnosti a nad možnosťou stať sa referenčným nástrojom územného plánovania na európskej úrovni, ktorú otvára vytvorenie komplexnej siete;

19. pripomína, že jedine **udržanie komplexnej siete** umožní **vzdialeným regiónom** bez prioritných projektov využívať služby dopravnej infraštruktúry financovanej Európskou úniou, čím sa zaručí dostupnosť všetkých regiónov;

20. navrhuje, aby sa vynaložilo úsilie na zlepšenie dopravných spojení **do ostrovských, najvzdialenejších alebo horských regiónov a v týchto regiónoch**;

Základná sieť

21. podporuje iniciatívu Komisie, ktorej cieľom je v blízkej budúcnosti (najneskôr v roku 2030) zrealizovať **strategickú sieť vytvárajúcu vysokú európsku pridanú hodnotu**, najmä pokiaľ ide o ciele rastu a zamestnanosti stanovené v stratégii Európa 2020 na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu;

22. víta význam, ktorý sa pripisuje myšlienke „**multimodálnych koridorov**“ ako nástroju na uľahčenie koordinovanej realizácie základnej siete na základe modálnej integrácie, interoperability, koordinovaného a efektívneho riadenia zdrojov (článok 48); vyjadruje poľutovanie nad tým, že námorným diaľniciam sa v rámci navrhovaných koridorov prisudzuje malá úloha;

23. podporuje voľbu Komisie týkajúcu sa **desiatich koridorov** označujúcich prioritné cesty základnej siete, ako aj **metodiky** zvolenú na vymedzenie základnej siete, a podporuje voľbu Komisie sústrediť financovanie na **cezhraničné projekty**, ktoré majú vysokú európsku pridanú hodnotu, aspoň na obdobie 2014 – 2020;

24. schvaľuje, že sa zodpovednosť za každý koridor zverila „**európskemu koordinátorovi**“ (článok 51), ktorý koná v mene a z poverenia Komisie s cieľom presadzovať záujem Spoločenstva prostredníctvom riadenia plánovaných opatrení tak, aby sa dodržiaval stanovený časový plán a stanovené financovanie, a prostredníctvom podávania správ o dosiahnutom pokroku a prípadných ťažkostiach, s ktorými sa stretol, pričom pri svojej práci konzultuje všetky zainteresované strany;

25. víta význam, ktorý sa pripisuje „**uzlom** základnej siete“ (článok 47) v **súvislosti s intermodalitou**, ale navrhuje, aby sa spresnil a lepšie vymedzil pojem „**mestský uzol**“ s cieľom začleniť príslušné logistické a prístavné oblasti [článok 3 písm. o)];

26. domnieva sa však, že do základnej siete by sa mali nielen lepšie začleniť prístavy, ktoré sú dôležité pre vývoz a dovoz členských štátov, no ležia mimo koridorov, ale že táto sieť by mala tiež rozvíjať infraštruktúru slúžiacu na spojenie s tretími krajinami – hlavne s prístupujúcimi krajinami – zlepšovaním synergií medzi pozemnou dopravou a námornými diaľnicami;

Čistá, udržateľná a inteligentná doprava

27. podporuje zintenzívnenie úsilia v prospech **modálneho prechodu k železničnej doprave, vnútrozemskej vodnej doprave a námornej doprave**;

28. domnieva sa, že miestne a regionálne orgány musia spolu s Európskou úniou podporovať druhy **hromadnej dopravy** vo všeobecnosti a verejnú dopravu obzvlášť a zaviesť skutočné **plány mestskej mobility**, aby sa znížilo preťaženie centier miest;

29. okrem toho sa nazdáva, že oddelené riadenie osobnej a nákladnej dopravy, ktoré majú odlišné potreby, by umožnilo zefektívniť fungovanie týchto dvoch druhov dopravy;

30. víta opatrenia v prospech **inteligentného riadenia dopravy** (ERTMS, SESAR, RIS, SafeSeaNet, IDS), ktoré sú nevyhnutné na dosiahnutie integrovaného európskeho dopravného systému;

System riadenia

31. zdôrazňuje, že **Európska komisia** musí mať rozsiahle právomoci v oblasti **riadenia** projektov TEN-T a **rozhodovania** o nich, pretože len ona môže v spolupráci s ostatnými európskymi inštitúciami a orgánmi zaručiť pridanú hodnotu pre Európu a súlad medzi všetkými projektmi na celom európskom kontinente s cieľom vytvoriť skutočne európsku sieť, ktorá prekročí jediné prepojenie národných infraštruktúr;

32. konštatuje, že nariadenie je v súlade so **zásadou subsidiarity** a umožňuje Únii prijať vhodné opatrenia, aby sa realizovalo to, čo nie je možné uspokojivo uskutočniť na vnútroštátnej alebo nižšej úrovni;

33. schvaľuje **nástroj monitorovania** činností uskutočnených každým členským štátom v súvislosti so sieťou TEN-T, prostredníctvom ktorého budú členské štáty neustále informovať Komisiu o pokroku pri realizácii projektov spoločného záujmu a o investíciách vykonaných na tento účel, a zásadu, podľa ktorej Komisia každé dva roky zverejní správu o pokroku predloženú všetkým príslušným orgánom Únie. Schvaľuje tiež skutočnosť, že Komisia má možnosť prijímať delegované akty, aby zohľadnila možné zmeny vyplývajúce z hraničných hodnôt (článok 54);

34. považuje za pokrok **navrhovanú zásadu riadenia koridorov** (článok 52), podľa ktorej sa zodpovednosť zveruje európskemu koordinátorovi, spôsob jeho vymenovania (článok 51 ods. 2), zoznam jeho právomocí (článok 51 ods. 5), ako aj to, že Komisia dostáva možnosť prijímať vykonávacie rozhodnutia pre koridory základnej siete (článok 53 ods. 3);

35. žiada však v záujme zabezpečenia riadneho vývoja projektov zaradených do koridoru, aby sa **posilnili právomoci „európskeho koordinátora“**, ktorý musí mať nielen právomoc sprostredkovateľa v prípade konfliktu, ale aj právo okamžite upovedomiť Komisiu a Parlament, ak sa domnieva, že je blokován riadny vývoj určitého projektu [článok 51 ods. 5 písm. b)];

36. víta vytvorenie **plaforiem pre koridor** a ich úlohu určiť hlavné ciele, pripraviť a kontrolovať opatrenia na rozvoj koridoru (článok 52), prekvapuje ho však, že **miestne a regionálne orgány sa nezúčastňujú na riadení koridorov základnej siete** (článok 52) a žiada, aby sa **ich účasť na platformách pre koridor stala povinnou**. Tento návrh vyplýva z rozsiahlych právomocí pridelených platforme pre koridor a zo samotných právomocí a poslanca miestnych a regionálnych orgánov ako kľúčových aktérov dopravnej politiky, ako často významných spolufinancovateľov a držiteľov demokratickej legitimity, ktorí môžu prispieť k zaručeniu realizácie projektov;

37. trvá na tom, že je potrebné **zaradiť mestá a regióny** do definície transeurópskych dopravných sietí a ich priority tak, aby sa zohľadnila osobitná situácia každého regiónu; okrem toho zdôrazňuje, ako veľmi musí miestna a regionálna úroveň **prispievať k** plánovaným dopravným iniciatívam v **oblasti rozhodovania, plánovania a financovania**, aby sa zabezpečila najmä koordinácia s miestnymi a regionálnymi územnými plánmi;

38. zamýšľa sa nad úlohou, ktorá bola pridelená konzultácii s príslušnými regiónmi pri vymedzovaní projektov pre koridor a odporúča, aby **konzultácia s** regionálnymi zúčastnenými stranami bola súčasťou úloh **plaforiem pre koridory** a aby sa do značnej miery opierala o skúsenosti regionálnych orgánov

v tejto oblasti. Zdá sa preto, že navrhovaná lehota šesť mesiacov na vypracovanie plánov rozvoja koridorov, nie je v súlade s uplatňovaním skutočného postupu konzultácie (článok 53);

39. vyjadruje želanie, aby sa podpísali „**programové zmluvy**“ medzi Európskou úniou, každým členským štátom a príslušnými regiónmi podľa vzoru „územných dohôd“, v ktorých by sa definovali ich vzájomné záväzky v oblasti financovania a harmonogramu realizácie; tieto programové zmluvy by nemali pokrývať iba infraštruktúru, ktorá je súčasťou TEN-T, ale aj sekundárnu infraštruktúru, ktorú štáty a regióny zapájajú do realizácie na zabezpečenie správneho fungovania hlavných sietí;

Nástroje financovania

Zásady financovania siete TEN-T

40. uvedomuje si **strategický význam**, ktorý má sieť TEN-T pre vitalitu Únie, a značné **finančné úsilie**, ktoré vyplýva z jej realizácie; žiada preto, aby sa využila európska pôžička, ktorá by v značnej miere presahovala návrh Európskej komisie vytvoríť dlhopisy na projekty (*project bonds*) financovania dopravnej infraštruktúry EÚ, a ktorá by preto by umožnila masívne investície do európskeho dopravného systému nevyhnutného pre konkurencieschopnosť kontinentu, splnenie cieľov stratégie Európa 2020 (najmä environmentálnych) a na obnovu európskeho hospodárstva v tomto období krízy;

41. znepokojuje ho **miera financovania**, ktorú nakoniec schváli Rada a Európsky parlament v budúcom **viacročnom finančnom rámci Únie**. Súčasná rozpočtová ťažkosť nesmú viesť k tomu, že Únia ustúpi od svojich ambícií v tých projektoch, ktoré sú štruktúrou budúcnosti, pretože v konečnom dôsledku by ju to poškodilo;

42. pripomína, že tieto masívne investície do TEN-T si vyžadujú silnú a stálu **politickú vôľu na najvyššej úrovni**;

43. zdôrazňuje, že chýbajúce prepojenia (najmä cezhraničné) a kapacitné nedostatky musia byť z finančného hľadiska prioritou;

44. víta **mieru európskeho spolufinancovania**, ktorá pre základnú sieť všeobecne predstavuje maximálne 20 % na vykonávanie prác, 40 % na cezhraničné projekty týkajúce sa železníc a vodných ciest, 50 % na náklady na štúdie a prípadne až 50 % na inteligentné dopravné systémy a pre členské štáty v prechodnom období;

45. pripomína **významnú účasť mnohých územných samospráv** na financovaní TEN-T ako doplnok financovania zo strany členských štátov a Európskej únie, čo plne odôvodňuje ich aktívnu účasť na vypracúvaní a zavádzaní projektov v oblasti infraštruktúry;

46. považuje za potrebné, aby pri realizácii veľmi veľkých projektov **prebiehalo uzatváranie zmlúv s európskym prínosom** v rámci plánov globálneho financovania, čo v súčasnosti neumožňujú podmienky pre pridelovanie európskych dotácií, ktoré sú obmedzené na rozpočtové obdobie siedmich rokov (čo je menej ako dĺžka realizácie veľmi veľkých projektov);

47. podporuje princíp financovania základnej siete z fondu pre infraštruktúru a komplexnej siete z iných vnútroštátnych a regionálnych zdrojov vrátane EFRR; pripomína však, že politika súdržnosti sleduje svoje vlastné ciele a že financovanie komplexnej siete v rámci integrovaných stratégií rozvoja definovaných na regionálnej úrovni by v žiadnom prípade nemalo viesť k sektorizácii politiky súdržnosti;

48. **zamýšľa sa nad tým, aký vplyv** by mohlo mať toto nariadenie na regionálne a miestne orgány, najmä na **finančné prostriedky**, ktoré vyčleňujú na spolufinancovanie infraštruktúry TEN-T. Tento vplyv bude potrebné spresniť a vyhodnotiť podľa jednotlivých prípadov;

Nové nástroje financovania siete TEN-T

49. podporuje zásadu využívania **nových zdrojov financovania** s cieľom urýchliť realizáciu opatrení v prospech TEN-T, diverzifikovať riziká a zabezpečiť viac súkromných investícií, ale pripomína, že tieto nové možné zdroje financovania nesmú v žiadnom prípade nahradiť tradičné financovanie zo strany Únie, ale musia ho dopĺňať;

50. je do určitej miery priaznivo naklonený rozvíjaniu **verejno-súkromných partnerstiev**, ak podporujú transparentnosť financovania a pomáhajú subjektom dodržiavať lehoty na realizáciu infraštruktúry; pripomína však, že verejno-súkromné partnerstvá nie sú riešením všetkých problémov, a zdôrazňuje, že je potrebné zachovať ostražitosť v otázke vlastníctva infraštruktúr v rámci realizácie prostredníctvom verejno-súkromného partnerstva;

51. vyslovuje sa za rýchle zavedenie **daňových opatrení v oblasti dopravy** na úrovni Únie na základe internalizácie externých nákladov najviac znečisťujúcich druhov dopravy prostredníctvom zosúladeného zdanenia, pričom takto získané prostriedky budú použité na vytvorenie udržateľnejšej dopravnej infraštruktúry (najmä Eurovignette);

52. vyzýva, aby sa nezanedbávala úloha **Európskej investičnej banky**, ktorá každý rok financuje asi 10 miliárdami EUR projekty týkajúce sa dopravy a zostáva pevným zdrojom investícií pre najzložitejšie projekty;

53. podporuje nový nástroj Únie „**Spájame Európu**“, ktorý je určený na financovanie prioritných európskych infraštruktúr, najmä v oblasti dopravy, energetiky a digitálneho širokopásmového pripojenia, a víta jeho silný **pákový efekt**;

II. ODPORÚČANÉ ZMENY A DOPLNENIA

Pozmeňovací návrh 1

Článok 3 písmeno (o)

Zmeniť

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
(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, kde je dopravná infraštruktúra ktorá zahŕňa všetky <u>dopravné infraštruktúry</u> transeurópskej dopravnej siete (<u>prístavy, letiská, logistické platformy, nákladné terminály atď.</u>) <u>nachádzajúce sa v mestských aglomeráciách a ich okolí a spojené</u> s ostatnými časťami tejto infraštruktúry a s infraštruktúrou pre regionálnu a miestnu dopravu;

Zdôvodnenie

Je dôležité, aby rozvoj základnej siete zahŕňal miestne zapojené logistické zariadenia (prístavy, letiská, logistické platformy, nákladné terminály atď.). Cieľom navrhovaného znenia je jasne sformulovať toto prirodzené spojenie.

Pozmeňovací návrh 2

Článok 4 odsek 2

Zmeniť

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
<p>Článok 4</p> <p>Ciele transeurópskej dopravnej siete</p> <p>2. Pri rozvoji infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete sa sledujú tieto ciele:</p> <p>(j) dopravná infraštruktúra, ktorá zohľadňuje konkrétny stav v rôznych častiach Únie a zabezpečuje vyvážené pokrytie európskych regiónov vrátane najvzdialenejších regiónov a ostatných okrajových regiónov;</p>	<p>Článok 4</p> <p>Ciele transeurópskej dopravnej siete</p> <p>2. Pri rozvoji infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete sa sledujú tieto ciele:</p> <p>(j) dopravná infraštruktúra, ktorá zohľadňuje konkrétny stav v rôznych častiach Únie a zabezpečuje vyvážené pokrytie európskych regiónov vrátane najvzdialenejších regiónov a ostatných okrajových <u>a horských</u> regiónov;</p>

Zdôvodnenie

Vzhľadom na problémy s prístupom v horských oblastiach treba zabezpečiť, aby TEN-T tieto oblasti vzala na vedomie spolu s ostatnými zraniteľnými oblasťami, ako sú okrajové a najvzdialenejšie regióny.

Pozmeňovací návrh 3

Článok 9 odsek 3

Doplniť

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
3. Členské štáty zabezpečia, aby komplexná sieť bola hotová a v plnom súlade s príslušnými ustanoveniami tejto kapitoly najneskôr do 31. decembra 2050.	3. Členské štáty zabezpečia, aby komplexná sieť bola hotová a v plnom súlade s príslušnými ustanoveniami tejto kapitoly najneskôr do 31. decembra 2050. <u>Na tento účel by bolo vhodné, aby sa podpísali „programové zmluvy“ medzi Európskou úniou, každým členským štátom a príslušnými regiónmi.</u>

Zdôvodnenie

Napriek tomu, že sú často v práve, regionálne a miestne orgány sú často bezbranné voči členským štátom, ktoré si odmietajú plniť povinnosti, ku ktorým sa zaviazali. Spravodajca navrhuje, aby sa podľa vzoru územných dohôd vytvorili „programové zmluvy“.

Pozmeňovací návrh 4

Článok 45 odsek 1

Zmeniť

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
<p>Článok 45</p> <p>Požiadavky</p> <p>1. Základná sieť odzrkadľuje vyvíjajúci sa dopyt po doprave a potrebu multimodálnej dopravy. Najmodernejšie technológie a regulačné a riadiace opatrenia na účely riadenia využívania infraštruktúry sa zohľadňujú s cieľom zabezpečiť zdrojovo efektívne využívanie dopravnej infraštruktúry a poskytovať dostatočnú kapacitu.</p>	<p>Článok 45</p> <p>Požiadavky</p> <p>1. Základná sieť odzrkadľuje vyvíjajúci sa dopyt po doprave a potrebu multimodálnej dopravy. Najmodernejšie technológie a regulačné a riadiace opatrenia na účely riadenia využívania infraštruktúry sa zohľadňujú s cieľom zabezpečiť zdrojovo efektívne využívanie dopravnej infraštruktúry a poskytovať dostatočnú kapacitu <u>pre osobnú, ako aj nákladnú dopravu, v prípade potreby aj prostredníctvom vyhradených trás.</u></p>

Zdôvodnenie

Je potrebné, aby nákladná doprava mohla využívať infraštruktúry s dostatočnou kapacitou a aby mala prioritu pred cestujúcimi, vďaka čomu bude efektívna.

Pozmeňovací návrh 5

Článok 46 odsek 3

Doplniť

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
<p>3. Bez toho, aby bol dotknutý článok 47 ods. 2 a 3 členské štáty zabezpečia, aby sa najneskôr do 31. decembra 2030 základná sieť dokončila a bola v súlade s príslušnými ustanoveniami tejto kapitoly.</p>	<p>3. Bez toho, aby bol dotknutý článok 47 ods. 2 a 3 členské štáty zabezpečia, aby sa najneskôr do 31. decembra 2030 základná sieť dokončila a bola v súlade s príslušnými ustanoveniami tejto kapitoly. <u>Na tento účel by bolo vhodné, aby sa podpísali „programové zmluvy“ medzi Európskou úniou, každým členským štátom a príslušnými regiónmi.</u></p>

Zdôvodnenie

Napriek tomu, že sú často v práve, regionálne a miestne orgány sú často bezbranné voči členským štátom, ktoré si odmietajú plniť povinnosti, ku ktorým sa zaviazali. Spravodajca navrhuje, aby sa podľa vzoru územných dohôd vytvorili „programové zmluvy“.

Pozmeňovací návrh 6

Článok 47

Zmeniť

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
<p>Článok 47</p> <p>Uzly základnej siete</p> <p>1. Uzly základnej siete sú stanovené v prílohe II a zahŕňajú:</p> <p>— mestské uzly vrátane ich prístavov a letísk;</p>	<p>Článok 47</p> <p>Uzly základnej siete</p> <p>1. Uzly základnej siete sú stanovené v prílohe II a zahŕňajú:</p> <p>— mestské uzly vrátane ich prístavov, a letísk, <u>logistických</u> <u>plaforiem</u> a <u>nákladných terminálov;</u></p>

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
<ul style="list-style-type: none"> — námorné prístavy; — hraničné priechody do susedných krajín. 	<ul style="list-style-type: none"> — námorné prístavy; — hraničné priechody do susedných krajín.

Zdôvodnenie

Považujeme za dôležité, aby mestské uzly základnej siete (v súlade s definíciou navrhnutou spravodajcom – pozmeňovací návrh 1 návrhu stanoviska k článku 3 návrhu Európskej komisie, v ktorej sa definuje „mestský uzol“) zahŕňali všetky miestne logistické zariadenia pre efektívnu osobnú a nákladnú dopravu (prístavy, letiská, logistické platformy, nákladné terminály atď.).

Pozmeňovací návrh 7

Článok 51 odsek 5 písmeno (b)

Doplniť

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
<p>5. Európsky koordinátor: [...]</p> <p>(b) oznamuje členským štátom, Komisii a podľa potreby všetkým ostatným subjektom priamo zapojeným do rozvoja koridoru základnej siete všetky ťažkosti, s ktorými sa stretne a prispieva k hľadaniu vhodných riešení;</p>	<p>5. Európsky koordinátor: [...]</p> <p>(b) oznamuje členským štátom, Komisii a podľa potreby všetkým ostatným subjektom priamo zapojeným do rozvoja koridoru základnej siete všetky ťažkosti, s ktorými sa stretne a prispieva k hľadaniu vhodných riešení <u>a tiež môže okamžite upovedomiť Komisiu, ak sa domnieva, že je blokovaný riadny vývoj určitého projektu, aby mohla čo najskôr uplatniť ustanovenia uvedené v článku 59;</u></p>

Zdôvodnenie

V záujme zaručenia riadneho vývoja projektov týkajúcich sa koridorov spravodajca navrhuje, aby sa posilnili (alebo výslovne uviedli) právomoci udelené európskemu koordinátorovi. V prípade oneskorenia oproti harmonogramu koordinátor bude môcť okamžite upovedomiť Komisiu, aby táto mohla od príslušných štátov vyžiadať odôvodnenia oneskorenia a aby v súlade so zásadou proporcionality rozhodla prijať primerané opatrenia.

Pozmeňovací návrh 8

Článok 52 odsek 1

Zmeniť

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
<p>(1) Pri každom koridore základnej siete zriadia príslušné členské štáty platformu pre koridor zodpovednú za určenie všeobecných cieľov koridoru základnej siete a za prípravu a kontrolu opatrení uvedených v článku 53 ods. 1;</p>	<p>(1) Pri každom koridore základnej siete zriadia vymeno-<u>vý</u> európsky koordinátor spolu s príslušnými<u>vaný európsky koordinátor spolu s príslušnými</u> členskými štátmi platformu pre koridor, s pomocou ktorej sa majú zodpovednú za určenie všeobecných cieľov koridoru základnej siete a za prípravu pripraví a kontrolo-<u>vať</u> opatrení uvedených v článku 53 ods. 1; s pomocou ktorej sa majú zodpovednú za určenie všeobecných cieľov koridoru základnej siete a za prípravu pripraví a kontrolovať opatrení uvedených v článku 53 ods. 1;</p>

Zdôvodnenie

Na základe plánovaného vymenovania a posilnenia právomocí európskych koordinátorov považujeme za zmysluplné, aby takýto koordinátor prevzal zodpovednosť za vytvorenie platformy pre koridor, pretože tým môže odpadnúť inak náročné dosahovanie vzájomného súladu medzi členskými štátmi.

Pozmeňovací návrh 9

Článok 52 odsek 2

Doplniť

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
<p>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 ⁽¹⁾.</p> <p>⁽¹⁾ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29.</p>	<p>2. Platforma pre koridor pozostáva zo zástupcov príslušných členských štátov a <u>regiónov</u> 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 ⁽¹⁾.</p> <p>⁽¹⁾ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29.</p>

Zdôvodnenie

Regióny ako významní spolufinancovatelia dopravných sietí musia byť automaticky zúčastnenými stranami v platformách riadiacich koridory základnej siete.

Pozmeňovací návrh 10

Článok 53 odsek 1

Zmeniť

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
<p>Pri každom koridore základnej siete príslušné členské štáty v spolupráci s platformou pre koridor spoločne vypracujú a oznámia Komisii plán rozvoja koridoru do šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.</p>	<p>Pri každom koridore základnej siete príslušné členské štáty v spolupráci s platformou pre koridor spoločne vypracujú a oznámia Komisii plán rozvoja koridoru <u>do šiestich v lehote, ktorá je v súlade s prípadnými právnymi predpismi riadiacimi konzultácie s príslušnými skupinami obyvateľstva. Táto lehota neprekročí 18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.</u></p>

Zdôvodnenie

Zdá sa, že navrhovaná lehota 6 mesiacov na vypracovanie plánov rozvoja koridorov, nie je v súlade s uplatňovaním skutočného postupu konzultácie (článok 53 ods. 1). Vo viacerých krajinách Únie právne predpisy umožňujú zapojiť obyvateľov do rozhodovania o verejných infraštruktúrach. Tieto konzultačné fázy sú dlhé a všeobecne presahujú 6 mesiacov. Je dôležité, aby navrhované znenie ponúklo lehoty v súlade s organizáciou konzultačných fáz stanovených vnútroštátnymi právnymi predpismi.

V Bruseli 3. mája 2012

Predsedníčka
Výboru regiónov
Mercedes BRESSO