



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

---

*Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności*

---

**2011/0294(COD)**

15.10.2012

## **OPINIA**

Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego  
i Bezpieczeństwa Żywności

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))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Elena Oana Antonescu

PA\_Legam

## ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

### Wprowadzenie

Transport jest trzonem dobrze funkcjonującej gospodarki oraz podstawą spójności społecznej i integracji w naszym społeczeństwie.

Wady transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T) wywierają znaczny wpływ na swobodny przepływ towarów i osób. Łatwo dostępna i skuteczna infrastruktura transportowa ma zasadnicze znaczenie w kontekście sprawnego świadczenia usług transportowych, swobody poruszania się oraz zdolności wszystkich regionów Unii Europejskiej do utrzymania konkurencyjności w obrębie jednolitego rynku europejskiego. Warunkiem wstępnym dobrze funkcjonującego systemu transportu jest inteligentna infrastruktura. Inwestycje w infrastrukturę zwracają się bardzo długo i, jeśli infrastruktura ta jest właściwie zbudowana i zaprojektowana, przynosi ona korzyści wielu pokoleniom.

### Kluczowe warunki dla lepszych TEN-T

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej zgadza się co do zasady z dualistyczną koncepcją sieci bazowej i sieci kompleksowej, które wzajemnie się uzupełniają. Sieć bazowa w dużym stopniu określa charakter i rodzaj sieci kompleksowej. Jednak biorąc pod uwagę długie okresy realizacji, do 2030 r. i 2050 r., trudno będzie wyjrzeć tak daleko w przyszłość i pracować trzymając się wiążących terminów.

Sprawozdawczyni uważa, że celem wytycznych jest poprawa wzajemnych połączeń, a tym samym funkcjonowania jednolitego rynku, przez umożliwienie wzrostu gospodarczego i mobilności, co ma kluczowe znaczenie dla jakości życia obywateli Europy.

Sprawozdawczyni uważa, że przy wyborze projektu punkty wyjścia w różnych obszarach geograficznych Unii Europejskiej mogą się znacznie różnić. Potrzebne jest zatem rozróżniające wyważone podejście, uwzględniające tę sytuację, przyszłe potrzeby konkretnych regionów i państw członkowskich oraz komplementarny charakter różnych środków transportu. Na przykład kolej i śródlądowe drogi wodne mają z punktu widzenia ochrony środowiska potencjalną przewagę nad transportem drogowym, lecz nigdy nie uda im się dorównać transportowi drogowemu pod względem zagęszczenia sieci. Ten ostatni jest nie do zastąpienia, jeśli punkty dostawy znajdują się w regionach o słabych połączeniach lub na obszarach oddalonych, w przypadku konieczności dowiezienia transportu, który przyplłynął drogą wodną, do punktu docelowego, lecz również w przypadku krótszych dystansów i mniejszego ładunku.

Tradycyjnie w większości środków transportu używa się przede wszystkim paliw kopalnych, lecz powoli zaczyna się to zmieniać. Zielona energia elektryczna, alternatywne paliwa, ciężarówki EURO 5 i 6 z radykalnie zmniejszonym poziomem emisji, lepsza wydajność we wszystkich środkach transportu powinny otworzyć nowe dobre opcje na przyszłość.

Uzupełnienie brakujących elementów, jak połączenia transgraniczne i zlikwidowanie wąskich gardeł, jest wykonalne i stanowiłoby wartość dodaną na poziomie europejskim, ale nie jest to tylko kwestia infrastruktury. Takie zmiany powinno się przeprowadzać równocześnie z

reformami administracyjnymi przyspieszającymi procedury na granicach. Sprawozdawczyni zachęca zatem Komisję do kontynuowania obecnych starań w tym kierunku.

Na obszarach miejskich transport powoduje korki, hałas i zanieczyszczenie powietrza. Ma to negatywny wpływ jakość powietrza i jakość życia w miastach, które według prognoz demograficznych obecnie, ale również w przyszłości, będą przyciągać coraz więcej osób. Cel redukcji poziomu spalin z samochodów pasażerskich oraz pojazdów ciężarowych został osłabiony z powodu zwiększonego popytu na transport, zatem możliwym rozwiązaniem mogłoby być używanie w miastach pojazdów o niskiej lub nawet zerowej emisji. Zapotrzebowanie na transport to bardzo delikatny temat, aby zatem zaprowadzić konieczne zmiany należy zaproponować obywatelom przekonujące alternatywy.

Sprawozdawczyni z zadowoleniem przyjmuje zawartą w art. 5 propozycję Komisji wydajnego pod względem zasobów wykorzystania infrastruktury. Byłoby to opłacalne dla zaangażowanych stron oraz zgodne z propozycjami, które może przyjąć Parlament Europejski w odniesieniu do mapy drogowej dotyczącej wydajności zasobów. Powinno to uwzględniać wykorzystanie inteligentnych systemów transportu, nawigacji satelitarnej, lepszej logistyki (obecnie 25% pojazdów ciężarowych nadal jeździ bez ładunku), sprawną zmianę środków transportu pozwalającą na wykorzystanie zalet każdego środka transportu, oraz dalsze badania i rozwój w tej dziedzinie.

Budowanie infrastruktury, takiej jak tory, autostrady itp., może mieć ogromny wpływ na siedliska przyrodnicze oraz może być zagrożeniem dla przetrwania niektórych gatunków zwierząt. Ochrona bioróżnorodności ma kluczowe znaczenie dla zdolności przetrwania naszych ekosystemów oraz dla korzyści, jakie z nich czerpiemy. Dane na temat szkodliwego działania na bioróżnorodność powinny być zatem w pełni brane pod uwagę przy projektowaniu, budowie i finansowaniu infrastruktury transportowej.

Sprawozdawczyni uważa, że przegląd wdrażania sieci bazowej, który ma być przeprowadzony przez Komisję do dnia 31 grudnia 2023 r., musi brać pod uwagę sytuację gospodarczą i finansową Unii oraz poszczególnych państw członkowskich oraz ocenić we współpracy z państwami członkowskimi, czy sieć bazowa powinna zostać zmieniona z uwzględnieniem zmian w natężeniu ruchu transportowego i krajowego planowania inwestycji.

## **POPRAWKI**

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności 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 3 preambuły**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(3) Te cele szczegółowe należy osiągnąć poprzez ustanowienie wzajemnych połączeń i interoperacyjności pomiędzy krajowymi sieciami transportowymi w zasobooszczędny sposób.

*Poprawka*

(3) Te cele szczegółowe należy osiągnąć poprzez ustanowienie wzajemnych połączeń i interoperacyjności pomiędzy krajowymi sieciami transportowymi w zasobooszczędny sposób.

***Interoperacyjność kolei można wspierać dzięki innowacyjnym rozwiązaniom, które zwiększają zgodność między różnymi systemami, takim jak urządzenia pokładowe i sploty.***

*Uzasadnienie*

*W rozporządzeniu należy wziąć pod uwagę innowacyjne rozwiązania zwiększające interoperacyjność.*

**Poprawka 2**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Punkt 5 a preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(5a) Polityka dotycząca transeuropejskich sieci transportowych musi wносить wkład w cele klimatyczne UE 2050 zgodnie z komunikatem Komisji w sprawie Planu działania prowadzącego do przejścia na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną do 2050 r.. W tym celu odnośne założenia muszą znaleźć konkretne przełożenie na kryteria wdrażania projektów i przydziału środków.***

**Poprawka 3**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Punkt 11 preambuły**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(11) Sieć bazowa powinna zostać zidentyfikowana i wdrożona jako priorytet w ramach sieci kompleksowej do roku 2030. Sieć ta powinna stanowić podstawę rozwoju multimodalnej sieci transportu i stymulować rozwój całej sieci kompleksowej. Powinna umożliwiać koncentrowanie działań unijnych na tych elementach transeuropejskiej sieci transportowej, które mają największą europejską wartość dodaną, w szczególności na odcinkach transgranicznych, brakujących ogniwach, połączeniach multimodalnych i najważniejszych wąskich gardłach.

#### **Poprawka 4**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 23 a preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(11) Sieć bazowa powinna zostać zidentyfikowana i wdrożona jako priorytet w ramach sieci kompleksowej do roku 2030. Sieć ta powinna stanowić podstawę rozwoju multimodalnej sieci transportu i stymulować rozwój całej sieci kompleksowej. Powinna umożliwiać koncentrowanie działań unijnych na tych elementach transeuropejskiej sieci transportowej, które mają największą europejską wartość dodaną, ***służą realizacji celu, jakim jest zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu***, w szczególności na odcinkach transgranicznych, brakujących ogniwach, połączeniach multimodalnych i najważniejszych wąskich gardłach.

*Poprawka*

***(23a) Unijne ustawodawstwo dotyczące wytycznych TEN-T powinno gwarantować, że projekty infrastrukturalne w Unii należycie wezmą pod uwagę również aspekt ochrony środowiska i aspekt bioróżnorodności, podejmując jednocześnie wymierne działania na rzecz niskoemisyjnej, odpornej na zmianę klimatu oraz zasobooszczędnej gospodarki; Transeuropejskie sieci transportowe powinny przyczyniać się do osiągnięcia celów strategii Europa 2020 oraz sprzyjać przejściu na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną.***

#### **Poprawka 5**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – litera e**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(e) „europejska wartość dodana” oznacza, w odniesieniu do projektu, wartość wynikającą z interwencji Unii, która jest dodatkowa w stosunku do wartości, jaka powstałaby w wyniku działania samego państwa członkowskiego;

*Poprawka*

(e) „europejska wartość dodana” oznacza, w odniesieniu do projektu, wartość wynikającą z interwencji Unii, która jest dodatkowa w stosunku do wartości, jaka powstałaby w wyniku działania samego państwa członkowskiego; ***ta wartość dodana przyczynia się do realizacji celów strategii Europa 2020 i Planu działania prowadzącego do przejścia na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną do 2050 r.***;

**Poprawka 6**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 1 – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Transeuropejska sieć transportowa umożliwia usługi i działania transportowe, które:

*Poprawka*

1. Transeuropejska sieć transportowa ***zwiększa spójność terytorialną Unii, przyczynia się do pełnej realizacji jednolitego rynku europejskiego oraz*** umożliwia usługi i działania transportowe, które:

**Poprawka 7**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 1 – litera a)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) spełniają potrzeby użytkowników w zakresie mobilności i transportu w obrębie Unii oraz w relacjach z państwami trzecimi, przyczyniając się tym samym do dalszego rozwoju gospodarczego i konkurencyjności;

*Poprawka*

a) spełniają potrzeby użytkowników w zakresie mobilności i transportu w obrębie Unii oraz w relacjach z państwami trzecimi, przyczyniając się tym samym do dalszego rozwoju gospodarczego i konkurencyjności ***Unii w perspektywie globalnej***;

## Poprawka 8

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera a a) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*aa) zwiększają swobodny przepływ towarów i osób w obrębie wewnętrznego rynku oraz oferują wysokiej jakości usługi w zakresie mobilności przy oszczędniejszym gospodarowaniu zasobami;*

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera b)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

b) są efektywne pod względem ekonomicznym, przyczyniają się do niskoemisyjnego i czystego transportu, bezpieczeństwa paliwowego i ochrony środowiska oraz zapewniają bezpieczeństwo, ochronę i wysokie normy jakościowe, zarówno w przewozie osób, jak i towarów;

b) są efektywne pod względem ekonomicznym, przyczyniają się do niskoemisyjnego i czystego transportu, **redukują poziom gazów cieplarnianych zgodnie z celami klimatycznymi UE 2050 i Planem działania prowadzącym do przejścia na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną do 2050 r.**, bezpieczeństwa paliwowego i ochrony środowiska oraz zapewniają bezpieczeństwo, ochronę i wysokie normy jakościowe, zarówno w przewozie osób, jak i towarów;

## Poprawka 10

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera c)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

c) promują najbardziej zaawansowane koncepcje technologiczne i operacyjne;

c) promują najbardziej zaawansowane koncepcje technologiczne i operacyjne w



*odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu;*

### **Poprawka 11**

#### **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 włączeniu społecznemu.

*Poprawka*

d) zapewniają odpowiednią dostępność *i wzajemne połączenia pomiędzy wszystkimi regionami* Unii, wspierając tym samym spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną oraz rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu.

### **Poprawka 12**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera d a) (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*da) zmniejszają wpływ na środowisko oraz na podstawowe zasoby naturalne, takie jak woda, grunty i ekosystemy;*

### **Poprawka 13**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2 – litera a)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) wzajemne połączenia oraz interoperacyjność krajowych sieci transportowych;

*Poprawka*

a) wzajemne połączenia oraz interoperacyjność krajowych sieci transportowych *oraz transgranicznych dróg komunikacyjnych;*

### **Poprawka 14**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2 – litera c)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) rozwój wszystkich rodzajów transportu w sposób zgodny z zapewnieniem zrównoważonego i ekonomicznie efektywnego transportu w perspektywie długoterminowej;

*Poprawka*

c) rozwój wszystkich rodzajów transportu w sposób zgodny **zarówno z celami klimatycznymi UE, jak i** z zapewnieniem zrównoważonego i ekonomicznie efektywnego transportu w perspektywie długoterminowej;

## **Poprawka 15**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2 – litera e)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

e) efektywne wykorzystywanie infrastruktury;

*Poprawka*

e) efektywne **i adekwatne** wykorzystywanie **nowoczesnej** infrastruktury;

## **Poprawka 16**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2 – litera f)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

f) **promowanie powszechnego korzystania z transportu najbardziej neutralnego pod względem emisji dwutlenku węgla;**

*Poprawka*

f) **potrzeba promowania szerszego wykorzystania możliwie najlepszych bezemisyjnych środków transportu;**

## **Poprawka 17**

### **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

*Poprawka*

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

peryferyjne;

peryferyjne;

### *Uzasadnienie*

*Należy wymienić obszary górskie, które są trudno dostępne, a często również podatne na zagrożenia środowiskowe, przez co wymagają szczególnej uwagi. Istnieją też obszary odizolowane, które nie znajdują się co prawda na peryferiach, ale są peryferyjne w szerszym znaczeniu tego słowa i napotykają szczególne problemy, co należy wyraźnie zaznaczyć.*

### **Poprawka 18**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2 – litera k a) (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***ka) rozwój infrastruktury uwzględniającej potrzebę ochrony obszarów o wartości ekologicznej i bioróżnorodności.***

### **Poprawka 19**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2 a) (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***2a. Te cele znajdują konkretne przełożenie na kryteria wdrażania projektów i przydziału środków.***

### **Poprawka 20**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Państwa członkowskie oraz, w stosownych przypadkach, władze regionalne i lokalne, zarządcy infrastruktury, operatorzy transportu, a także inne podmioty publiczne i prywatne, planują, rozwijają i eksploatują transeuropejską sieć transportową w zasobooszczędny sposób,

Państwa członkowskie oraz, w stosownych przypadkach, władze regionalne i lokalne, zarządcy infrastruktury, operatorzy transportu, a także inne podmioty publiczne i prywatne, planują, rozwijają i eksploatują transeuropejską sieć transportową w zasobooszczędny *i*

poprzez:

*zrównoważony* sposób, poprzez:

### **Poprawka 21**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – litera b)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) powszechne wdrażanie nowych technologii i ITS;

*Poprawka*

b) powszechne wdrażanie nowych technologii i zastosowań ITS *w celu wspierania oszczędnej jazdy, na przykład przez wyeliminowanie korków i wąskich gardeł w pobliżu obszarów miejskich i przejść granicznych;*

### **Poprawka 22**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – litera g a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ga) promowanie programów na rzecz bezpieczeństwa oraz redukcji ryzyka oraz występowania wypadków;*

### **Poprawka 23**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera c)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) usuwania barier administracyjnych i technicznych, w szczególności barier utrudniających interoperacyjność sieci i konkurencję;

*Poprawka*

c) usuwania barier administracyjnych i technicznych, w szczególności barier utrudniających interoperacyjność *i wzajemne połączenia* w sieci i konkurencję – *krok w stronę pełnej realizacji jednolitego rynku europejskiego;*

## Poprawka 24

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera d)

*Tekst proponowany przez Komisję*

d) zapewnienia optymalnej integracji rodzajów transportu;

*Poprawka*

d) zapewnienia optymalnej integracji rodzajów transportu **zgodnie z warunkami i potrzebami w terenie;**

## Poprawka 25

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera f)

*Tekst proponowany przez Komisję*

f) polepszenia lub utrzymania jakości infrastruktury pod względem skuteczności, bezpieczeństwa, ochrony, odporności na klimat oraz (w stosownych przypadkach) na klęski i katastrofy, ekologiczności, warunków społecznych, dostępności dla wszystkich użytkowników, zapewnienia jakości usług i ciągłości przepływów ruchu;

*Poprawka*

f) **zmniejszenia oddziaływania na klimat,** polepszenia lub utrzymania jakości infrastruktury pod względem skuteczności, bezpieczeństwa, ochrony, odporności na klimat oraz (w stosownych przypadkach) na klęski i katastrofy, ekologiczności, warunków społecznych, dostępności dla wszystkich użytkowników, zapewnienia jakości usług i ciągłości przepływów ruchu;

## Poprawka 26

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 3 – litera a)

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) rzeki, kanały i jeziora spełniały wymogi minimalne dla dróg wodnych klasy IV, określone w europejskiej umowie o głównych śródlądowych drogach wodnych o międzynarodowym znaczeniu (AGN) dotyczącej nowej klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, i zapewniają ciągłe światło mostu;

*Poprawka*

a) rzeki, kanały i jeziora spełniały wymogi minimalne dla dróg wodnych klasy IV, określone w europejskiej umowie o głównych śródlądowych drogach wodnych o międzynarodowym znaczeniu (AGN) dotyczącej nowej klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, i zapewniają ciągłe światło mostu **w stosownych przypadkach, nie uniemożliwiając realizacji celów środowiskowych co**

*najmniej dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej\*\* oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa\*\*\*;*

---

*\*Dz.U. L 206 z 22.7.1992, s. 7.*

---

*\*\* Dz.U. L 327 z 22.12.2000, s. 1.*

---

*\*\*\*Dz.U. L 20 z 26.01.10, s. 7.*

## Poprawka 27

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – litera a)

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) w przypadku istniejących śródlądowych dróg wodnych: wdrażanie środków niezbędnych do osiągnięcia standardów śródlądowych dróg wodnych klasy IV;

*Poprawka*

a) w przypadku istniejących śródlądowych dróg wodnych: wdrażanie środków niezbędnych do osiągnięcia standardów śródlądowych dróg wodnych klasy IV **w stosownych przypadkach, nie uniemożliwiając realizacji celów środowiskowych co najmniej dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory\*, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej\*\* oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa\*\*\*;**

---

*\*Dz.U. L 206 z 22.7.1992, s. 7.*

---

*\*\* Dz.U. L 327 z 22.12.2000, s. 1.*

---

*\*\*\*Dz.U. L 20 z 26.01.10, s. 7.*

## Poprawka 28

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – litera b)

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) w razie potrzeby, osiągnięcie wyższych standardów niż standardy dla śródlądowych dróg wodnych klasy IV, *tak aby spełnić potrzeby rynku;*

*Poprawka*

b) w razie potrzeby, ***aby spełnić potrzeby rynku***, osiągnięcie wyższych standardów niż standardy dla śródlądowych dróg wodnych klasy IV, ***nie uniemożliwiając realizacji celów środowiskowych co najmniej dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory\****, ***dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej\*\* oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa\*\*\*;***

---

*\*Dz.U. L 206 z 22.7.1992, s. 7.*

---

*\*\* Dz.U. L 327 z 22.12.2000, s. 1.*

---

*\*\*\*Dz.U. L 20 z 26.01.10, s. 7.*

## Poprawka 29

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 18 – ustęp 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***1a. Państwa członkowskie i inni projektodawcy stosują zintegrowane podejście przy planowaniu projektów w dziedzinie żeglugi śródlądowej, zwłaszcza przy składaniu wniosków o (współ)finansowanie w ramach programów UE.***

**Poprawka 30**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 29 – ustęp 2 – litera a) – podpunkt (ii a) (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(ii a) port lotniczy ma strategiczne znaczenie dla obsługiwanego regionu;***

*Uzasadnienie*

*Wszystkie porty lotnicze o strategicznym znaczeniu dla danych regionów należy włączyć do wytycznych, a przynajmniej do sieci kompleksowej.*

**Poprawka 31**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 39 – litera e a) (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***ea) wspieranie działań służących ograniczaniu hałasu u źródła;***



## Poprawka 32

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 40

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie i inni promotorzy projektów w należyty sposób dopilnowują, aby infrastruktura transportowa zapewniała wysoki poziom bezpieczeństwa i ochrony w odniesieniu do przepływu osób i towarów.

*Poprawka*

Państwa członkowskie i inni promotorzy projektów w należyty sposób dopilnowują, aby infrastruktura transportowa zapewniała wysoki poziom bezpieczeństwa i ochrony w odniesieniu do przepływu osób i towarów. ***Bezpieczeństwo transportu powinno zostać dodatkowo skonsolidowane i zwiększone dzięki współpracy między państwami członkowskimi oraz z głównymi podmiotami na arenie międzynarodowej.***

## Poprawka 33

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 41 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Podczas planowania infrastruktury państwa członkowskie i inni promotorzy projektów w należyty sposób uwzględniają oceny ryzyka i środki dostosowujące, które odpowiednio zwiększają odporność infrastruktury na zmiany klimatu, w szczególności w odniesieniu do opadów, powodzi, burz, wysokiej temperatury i fal ciepła, suszy, rosnącego poziomu morza i przyptywów przybrzeżnych, zgodnie z wszelkimi wymogami, jakie mogą zostać ustanowione w odpowiednich przepisach unijnych.

*Poprawka*

Podczas planowania infrastruktury państwa członkowskie i inni promotorzy projektów w należyty sposób uwzględniają oceny ryzyka i środki dostosowujące, które odpowiednio zwiększają odporność infrastruktury na ekstremalne zjawiska pogodowe, w szczególności w odniesieniu do opadów, powodzi, burz, wysokiej ***lub niskiej*** temperatury i fal ciepła ***lub zimna***, suszy, rosnącego poziomu morza i przyptywów przybrzeżnych, zgodnie z wszelkimi wymogami, jakie mogą zostać ustanowione w odpowiednich przepisach unijnych.

## Poprawka 34

## Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 42

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie i inni promotorzy projektów wykonują oceny środowiskowe planów i projektów, w szczególności jak określono w dyrektywach Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne oraz 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, a także w dyrektywach Parlamentu Europejskiego i Rady: dyrektywie 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej, dyrektywie 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko oraz dyrektywie 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa, tak aby wyeliminować lub, jeżeli jest to niemożliwe, zmniejszyć lub zrekompensować negatywny wpływ na środowisko, polegający na przykład na fragmentacji krajobrazu, zasklepieniu gleby, zanieczyszczeniu powietrza i wody czy zanieczyszczeniu hałasem, oraz skutecznie chronić bioróżnorodność.

*Poprawka*

Państwa członkowskie i inni promotorzy projektów wykonują oceny środowiskowe planów i projektów, w szczególności jak określono w dyrektywach Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne oraz 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, a także w dyrektywach Parlamentu Europejskiego i Rady: dyrektywie 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej, dyrektywie 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko oraz dyrektywie 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa, tak aby wyeliminować lub, jeżeli jest to niemożliwe, zmniejszyć lub zrekompensować negatywny wpływ na środowisko, polegający na przykład na fragmentacji krajobrazu, ***zmniejszeniu liczby naturalnych siedlisk, istnieniu barier migracyjnych, wypadkach samochodowych z udziałem zwierząt,*** zasklepieniu gleby, zanieczyszczeniu powietrza i wody czy zanieczyszczeniu hałasem, oraz skutecznie chronić bioróżnorodność.

***Nowe programy w zakresie infrastruktury i pojedyncze projekty muszą być zgodne z ustawodawstwem Unii dotyczącym ochrony środowiska, hałasu, wody oraz ochrony flory i fauny, a planowanie infrastruktury powinno być się poprawić przez wskazywanie potencjalnego wpływu na sieć Natura 2000, w szczególności wykorzystując komisyjny system informacji na temat transeuropejskiej***

*infrastruktury transportowej (TENtec)  
oraz na temat sieci Natura 2000;*

*Właściwe władze w państwach  
członkowskich i inni promotorzy  
projektów zapewniają, że odnośne  
prawodawstwo jest stosowane na szczeblu  
transgranicznym.*

*Komisja stymuluje efektywny dialog i  
współpracę pomiędzy właściwymi  
władzami w państwach członkowskich,  
aczkolwiek bez zwiększania obciążeń  
administracyjnych.*

### **Poprawka 35**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 43**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Infrastruktura transportowa zapewnia płynne przemieszczanie się i dostępność dla wszystkich użytkowników, w szczególności dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych.

*Poprawka*

Infrastruktura transportowa zapewnia płynne przemieszczanie się i dostępność dla wszystkich użytkowników, w szczególności dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych. **Państwa członkowskie i projektodawcy zwracają należytą uwagę na zagwarantowanie dostępności infrastruktury transportowej dla wszystkich użytkowników.**

*Uzasadnienie*

*Należy wyraźnie stwierdzić, że to państwa członkowskie i projektodawcy powinni czuwać nad dostępnością infrastruktury transportowej dla wszystkich użytkowników, zwłaszcza dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej.*

### **Poprawka 36**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 45 – ustęp 2 – litera c) – tiret pierwsze**

*Tekst proponowany przez Komisję*

– stworzenie postojów na autostradach co

*Poprawka*

– stworzenie postojów na autostradach co

ok. 50 km, aby zapewnić, między innymi, wystarczające miejsce do parkowania dla komercyjnych użytkowników dróg przy odpowiednim poziomie bezpieczeństwa i ochrony;

ok. 50 km lub mniej, **w zależności od potrzeb**, aby **zwiększyć bezpieczeństwo na drogach i** zapewnić, między innymi, wystarczające miejsce do parkowania dla komercyjnych użytkowników dróg przy odpowiednim poziomie bezpieczeństwa i ochrony;

## Poprawka 37

### 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 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.

*Poprawka*

2. W skład platformy ds. korytarza wchodzi przedstawiciele **właściwych władz** 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.

## Poprawka 38

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 53 – ustęp 1 – litera e) – tiret trzecie a (nowe)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**– środki mające określać procedury konsultacji publicznych na temat prowadzenia w korytarzu przedsięwzięć będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, zwłaszcza mających wpływ na odcinki transgraniczne; koordynator zapewnia przeprowadzenie w ramach planowania nowej infrastruktury**

**rozległych konsultacji publicznych ze  
wszystkimi zainteresowanymi stronami i  
ze społeczeństwem obywatelskim;**

*Uzasadnienie*

*W przeszłości w niektórych przedsięwzięciach występowały opóźnienia i protesty, ponieważ nie poddano ich wcześniej rozległej procedurze informacji i konsultacji publicznych. Należy w związku z tym skorzystać z utworzenia funkcji koordynatora korytarza, by wspierał on przede wszystkim rozległe konsultacje ze społeczeństwem obywatelskim i mógł z perspektywy ponadnarodowej przewycięzać przeszkody w realizacji przedsięwzięć będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.*



## PROCEDURA

<b>Tytuł</b>	Rozwój transeuropejskiej sieci transportowej
<b>Odsyłacze</b>	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 15.11.2011
<b>Opinia wydana przez</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 15.11.2011
<b>Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej</b> Data powołania	Elena Oana Antonescu 15.12.2011
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	21.6.2012
<b>Data przyjęcia</b>	10.10.2012
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 57 –: 0 0: 2
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Martina Anderson, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Milan Cabrnoch, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groot, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andres Perello Rodriguez, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Sabine Wils
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Adam Gierek, Julie Girling, Esther Herranz García, Romana Jordan, Csaba Sándor Tabajdi, Vladimir Urutchev, Anna Záborská, Andrea Zanoni