

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji „Budowa bazowej sieci transportowej: korytarze sieci bazowej oraz instrument »Łącząc Europę«”

COM(2013) 940 final

(2014/C 311/13)

Sprawozdawca: **Pierre-Jean COULON**

Współsprawozdawca: **Stefan BACK**

Dnia 13 lutego 2014 r. Komisja Europejska, działając na podstawie art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

komunikatu Komisji „Budowa bazowej sieci transportowej: korytarze sieci bazowej oraz instrument »Łącząc Europę«”

COM(2013) 940 final.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 11 kwietnia 2014 r.

Na 498. sesji plenarnej w dniach 29–30 kwietnia 2014 r. (posiedzenie z 29 kwietnia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 209 do 4 – 4 osoby wstrzymały się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 EKES z zadowoleniem przyjmuje komunikat jako ważne i użyteczne wsparcie dla wdrażania korytarzy sieci bazowej oraz wstępnie zidentyfikowanych projektów z nimi związanych, wskazanych w części I załącznika I do rozporządzenia ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” (zwanego dalej rozporządzeniem „Łącząc Europę” (UE) nr 1316/2013), na podstawie kryteriów określonych w rozporządzeniu w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju trans-europejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (zwanego dalej wytycznymi, (UE) nr 1315/2013).

1.2 EKES docenia fakt, że w komunikacie skoncentrowano się na systemie zarządzania jako kluczowym motorze skutecznego wdrażania oraz zapewniono wsparcie dla sporządzania planów prac dla korytarzy sieci bazowej jako krok w kierunku skoordynowanego planowania transgranicznego w ramach korytarzy z myślą o osiągnięciu spójności pod względem przepustowości i uniknięciu wąskich gardeł.

1.3 EKES podkreśla znaczenie harmonijnego i skutecznego dialogu między koordynatorami, których działania będą miały kluczowe znaczenie dla skutecznego wdrożenia, forami ds. korytarzy i ich grupami roboczymi oraz w szczególności publicznymi i prywatnymi zainteresowanymi stronami na różnych poziomach, w tym społeczeństwem obywatelskim.

1.4 EKES odnotowuje, że jasna i spójna koordynacja będzie zadaniem bardzo wymagającym ze względu na zasięg geograficzny korytarzy sieci bazowej oraz konieczność koordynowania ich z innymi inicjatywami – na przykład kolejowymi korytarzami towarowymi utworzonymi na mocy rozporządzenia (UE) nr 913/2010, inicjatywą na rzecz rozwoju śródlądowych dróg wodnych NAIADES II, autostradami morskimi i systemem zarządzania ruchem kolejowym ERTMS – a także konieczność zaangażowania w działania prywatnych i publicznych zainteresowanych stron. Wydaje się jednak, że dostępne są narzędzia, np. grupy robocze, pozwalające rozwiązać ten problem.

1.5 Mając na uwadze rolę EKES-u jako łącznika między instytucjami UE a społeczeństwem obywatelskim oraz inicjatywę nawiązania opartego na uczestnictwie dialogu ze społeczeństwem obywatelskim na temat wdrażania białej księgi w sprawie polityki transportowej z 2011 r. ⁽¹⁾, EKES uważa, że udział jego przedstawiciela w pracach poszczególnych forów ds. korytarzy wniosłby wartość dodaną.

⁽¹⁾ Dz.U. C 299 z 4.10.2012, s. 170.

1.6 W tym kontekście EKES podkreśla, jak ważne jest, by system zarządzania był postrzegany jako zrozumiały i przejrzysty. EKES ufa, że poczynione zostaną odpowiednie wysiłki w celu zapewnienia osiągnięcia tego ważnego celu, tak by zwiększyć zainteresowanie i poparcie społeczeństwa dla realizacji sieci TEN-T.

1.7 EKES zwraca uwagę na potencjalną rolę gruntownych i obiektywnych wstępnych badań projektowych, które mogą okazać się także ważnym elementem ram przejrzystego dialogu. Można byłoby także rozważyć potrzebę stworzenia mechanizmu rozwiązywania konfliktów.

1.8 Niemniej EKES dostrzega istotne słabe punkty, jeśli chodzi o skuteczność systemu zarządzania, który na każdym etapie podejmowania decyzji jest całkowicie uzależniony od zgody państw członkowskich i któremu nie towarzyszy silny system egzekwowania zobowiązań na wypadek, gdyby cele wyznaczone w wytycznych lub rozporządzeniu „Łącząc Europę” nie były właściwie realizowane.

1.9 Ponieważ system zarządzania – oparty na konsensusie państw członkowskich i właścicieli infrastruktury jako koniecznym warunku wstępnym podejmowania podstawowych decyzji dotyczących rozwoju i budowy infrastruktury – ma charakter prawa miękkiego, szczególnie ważne staje się współfinansowanie ze strony UE. Zdaniem EKES-u współfinansowanie ze strony UE należy konsekwentnie wykorzystywać jako środek umożliwiający zawieranie uzgodnionych umów budowlanych i ich terminową realizację. Odnosi się do tego także poniższy punkt 4.7.

1.10 Podobnie EKES jest zaniepokojony niewielkimi zasobami budżetowymi dostępnymi na poziomie UE oraz wolnym tempem i brakiem jasności w zakresie rozwoju alternatywnych mechanizmów finansowania, takich jak obligacje projektowe i partnerstwa publiczno-prywatne.

2. Wprowadzenie

2.1 W grudniu 2013 r. Parlament Europejski i Rada przyjęły wytyczne oraz rozporządzenie „Łącząc Europę”.

2.2 Wytyczne zapewniają nowe ramy tworzenia multimodalnej sieci infrastruktury transgranicznej z myślą o ułatwieniu zasobooszczędnej i zrównoważonej mobilności osób i towarów w UE, tak by poprawić dostępność i konkurencyjność w UE w perspektywie roku 2030/2050.

2.3 Współfinansowanie przez UE projektów z zakresu infrastruktury transportowej oraz powiązane priorytety na lata 2014–2020 objęte wieloletnimi ramami finansowymi zostały określone w rozporządzeniu „Łącząc Europę”.

2.4 Wytyczne oraz rozporządzenie „Łącząc Europę” są ważnym elementem realizacji celów białej księgi w sprawie polityki transportowej z 2011 r.

2.5 Główne cele komunikatu Komisji „Budowa bazowej sieci transportowej: korytarze sieci bazowej oraz instrument »Łącząc Europę«” (COM(2013) 940) (zwanego dalej komunikatem) to:

- wyjaśnienie, w jaki sposób Komisja zamierza wspierać tworzenie korytarzy sieci bazowej oraz ich struktury zarządzania;
- dostarczenie informacji na temat dostępnego budżetu, rozwoju instrumentów finansowych i priorytetów w zakresie finansowania;
- zapewnienie potencjalnym wnioskodawcom/beneficjentom wytycznych dotyczących zarządzania projektami oraz oczekiwań Komisji.

2.6 Komunikatowi towarzyszy dokument roboczy służb Komisji przedstawiający metodę planowania zastosowaną do zdefiniowania sieci bazowej i kompleksowej, o których mowa w wytycznych (SWD(2013) 542).

3. Główne elementy komunikatu

3.1 W komunikacie wyjaśniono rolę i funkcjonowanie korytarzy sieci bazowej. Podkreślono rolę koordynatorów europejskich oraz forum ds. korytarza, uzupełnianego ewentualnie przez grupy robocze, jako organu konsultacyjnego i łącznika między koordynatorem a państwami członkowskimi UE, władzami wszystkich szczebli i innymi zainteresowanymi stronami.

3.2 W komunikacie opisano rolę koordynatora i forum polegającą na sporządzeniu planu prac dla każdego korytarza do grudnia 2014 r., a także decydującą rolę zainteresowanych państw członkowskich w całym procesie wdrażania, w tym jeśli chodzi o skład forum i zatwierdzenie planu prac. Plan prac ma zostać poddany przeglądowi w 2017 r., w tym samym czasie co plan działania opracowany przez Komisję w celu wdrożenia rozporządzenia „Łącząc Europę”, oraz ponownie w 2023 r. Plan prac będzie zawierał analizę aktualnej sytuacji korytarza, wskazującą w szczególności występujące w nim wąskie gardła i problemy dotyczące interoperacyjności, w tym administracyjne i podobne bariery dla optymalnych i zrównoważonych usług transportu multimodalnego; zaproponowane zostaną w nim dostępne rozwiązania, w tym w zakresie finansowania.

3.3 W komunikacie wspomina się także krótko o dwóch koordynatorach horyzontalnych, odpowiedzialnych za autostrady morskie i europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS).

3.4 W komunikacie podkreślono także znaczenie współpracy między projektem korytarzy sieci bazowej a dziewięcioma kolejowymi korytarzami towarowymi ustanowionymi na mocy rozporządzenia (WE) nr 913/2010, które powinny być reprezentowane w forum ds. korytarzy sieci bazowej. W komunikacie wspomina się także o innych projektach i wyrażono nadzieję, że podmioty w nie zaangażowane zainteresują się pracami forów ds. korytarzy i wniosą wkład w plany pracy ds. korytarzy.

3.5 Inicjatywa Marco Polo będzie w dalszym ciągu realizowana, ale będzie finansowana w ramach rozporządzenia „Łącząc Europę” jako powiązana z wytycznymi inicjatywa z zakresu innowacyjnych i zrównoważonych usług transportu towarowego.

3.6 Pozostała część komunikatu dotyczy priorytetów instrumentu „Łącząc Europę” w zakresie finansowania, gdzie pierwszeństwo będą miały projekty dotyczące korytarzy (projekty transgraniczne, projekty związane z wąskimi gardłami i projekty multimodalne). Przedstawiono także rozłożenie priorytetów w zakresie finansowania nie dotyczących korytarzy, w tym niewielką kwotę na projekty realizowane w ramach sieci kompleksowej.

3.7 W komunikacie wskazano zasady zarządzania dotacjami oraz oczekiwania co do projektów. Odnotowano, że Komisja zachowa uprawnienie do przyznania częściowego finansowania na rzecz projektu, jeżeli będzie on zawierał elementy niezgodne z priorytetami. Opóźnienia lub złe zarządzanie projektami mogą doprowadzić do zmniejszenia, wycofania lub realokacji środków finansowych. Wysokość finansowania robót w ramach limitów określonych w rozporządzeniu „Łącząc Europę” będzie zasadniczo uzależniona od oceny kosztów i korzyści oraz zgodności robót z planami prac dotyczącymi korytarzy.

3.8 Z łącznej kwoty 26,3 mld EUR dostępnej na TEN-T w latach 2014–2020 dla państw uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności zarezerwowano 11,3 mld EUR. Środki te zostaną w całości przeznaczone na wstępnie zidentyfikowane projekty związane z siecią bazową w tych państwach, wskazane w załączniku I do rozporządzenia „Łącząc Europę”. Zostaną rozdzielone zgodnie z zasadami dotyczącymi Funduszu Spójności z zachowaniem krajowych przydziałów na lata 2014–2016. Udział finansowania będzie wyższy niż zwykłe limity dla TEN-T, gdyż obowiązywać będą zasady Funduszu Spójności. Poza tym wyjątkiem zasady kierowania i zarządzania będą takie same. Poczynione zostaną szczególne wysiłki w celu wspierania działań realizowanych w ramach programów w państwach uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności.

3.9 Wreszcie w komunikacie zawarto krótki opis planów rozwoju i zasobów zarezerwowanych na rozwój instrumentów finansowych. Wysłano wniosek, że wysokość środków zarezerwowanych na ten projekt będzie uzależniona od powodzenia tych instrumentów na rynku.

4. Uwagi ogólne

4.1 EKES z zadowoleniem przyjmuje komunikat jako cenną pomoc dla podmiotów zainteresowanych rozwojem sieci TEN-T. Choć największą wartość dodaną może on przynieść podmiotom zainteresowanym jednym ze wstępnie zidentyfikowanych projektów z załącznika I do rozporządzenia „Łącząc Europę”, które zajmują się korytarzem sieci bazowej lub uczestniczą w pracach nad takim korytarzem, jest on także interesujący dla innych podmiotów.

4.2 W szeregu kwestii komunikat wychodzi poza tekst wytycznych i rozporządzenia „Łącząc Europę” oraz zwiększa możliwości zainteresowanych podmiotów do proaktywności i optymalizacji planowania. EKES zauważa, że szereg kwestii poruszonych w komunikacie zostało już wskazanych przez EKES w opiniach w sprawie wniosku dotyczącego wytycznych⁽²⁾ i wniosku dotyczącego rozporządzenia „Łącząc Europę”⁽³⁾.

4.3 EKES jest zdania, że komunikat ma niezbędne cechy, by być użytecznym narzędziem wspierającym wdrażanie wytycznych TEN-T, a także by sprzyjać sposobom postępowania, które poprawią współpracę transgraniczną między zainteresowanymi podmiotami, oraz pojawianiu się efektów synergii między poszczególnymi programami wskazanymi w komunikacie.

4.4 Niemniej EKES chciałby poczynić szereg uwag, aby wyjaśnić niektóre kwestie, dzięki czemu komunikat Komisji jeszcze skuteczniej wypełni swe zadanie.

4.5 Struktura zarządzania, obejmująca koordynatora, forum ds. korytarza oraz plan prac dla każdego korytarza sieci bazowej, może przyspieszyć realizację korytarzy sieci bazowej oraz przewidzianych w nich wstępnie zidentyfikowanych projektów. Dlatego ważne jest, by struktura ta została ustanowiona i zaczęła funkcjonować najszybciej, jak to możliwe. EKES z zadowoleniem przyjmuje zatem przewidziane w komunikacie wysiłki, jeśli chodzi o planowanie zainicjowania działania systemu zarządzania oraz sporządzenie planu prac.

4.6 Przy tej okazji EKES chciałby jednak wyrazić ubolewanie nad tym, że system zarządzania pierwotnie proponowany w odniesieniu do korytarzy sieci bazowej został poniekąd osłabiony w porównaniu z tym przedstawionym we wniosku Komisji dotyczącym wytycznych (COM(2011) 650 final/2 – 2011/0294 (COD)). Zdaniem Komitetu odpowiednia kontrola wdrażania ma kluczowe znaczenie.

4.7 W tej sytuacji EKES podkreśla szczególnie znaczenie sztywnego planowania prac budowlanych, skoordynowanego i uzgodnionego między Komisją Europejską, państwami członkowskimi i właścicielami infrastruktury. Będzie to decydującym czynnikiem powodzenia wysiłków mających na celu ulepszenie TEN-T. Zdaniem EKES-u jednym z głównym zadań koordynatorów powinno być udzielanie pomocy w zakresie procedur koordynacji i sprawienie, by zostały one przekształcone w wiążące porozumienia, a także wywieranie wpływu w celu zapewnienia wcielenia tych porozumień w życie. Za narzędzie gwarantujące zarówno zawieranie takich porozumień, jak i ich wdrażanie mogłyby posłużyć wypłaty środków UE.

4.8 Z drugiej strony EKES z zadowoleniem przyjmuje zawarte w art. 50 wytycznych zapisy dotyczące zaangażowania zainteresowanych stron publicznych i prywatnych jako podstawę tworzenia kultury dialogu, która znajduje odzwierciedlenie także w komunikacie⁽⁴⁾. EKES zauważa, że ważne jest, by dialog, także z ogółem społeczeństwa, został nawiązany wcześniej, tak by zapewnić przejrzystość i zdobyć zaufanie.

4.9 W odniesieniu do działalności koordynatora EKES podkreśla znaczenie nieodłącznie związanych z tą funkcją obowiązków i możliwości, jeśli chodzi o rozwiązywanie problemów i przyczynianie się do postępów prac dotyczących danego korytarza. Ważnym zadaniem koordynatorów jest także zapewnienie, by rozwój korytarzy ogólnie w harmonijny sposób stawał się elementem budowy jednolitego, technicznie interoperacyjnego, zrównoważonego i wydajnego europejskiego obszaru transportu. Aby tak się stało, niezbędne jest zapewnienie koordynatorom odpowiednich zasobów z zakresu obsługi sekretarskiej.

⁽²⁾ Dz.U. C 143 z 22.5.2012, s. 130.

⁽³⁾ Dz.U. C 143 z 22.5.2012, s. 134.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 299 z 4.10.2012, s. 170.

4.10 EKES podkreśla, że z myślą o zachowaniu wiarygodności i uzyskaniu jak największego użytecznego wkładu forum ds. korytarza powinno obejmować przedstawicieli wszystkich grup zainteresowanych stron, w tym władz krajowych, regionalnych i lokalnych, podmiotów rynkowych, pracowników z odpowiednich sektorów, partnerów społecznych i użytkowników.

4.11 EKES podkreśla znaczenie spójności między planami prac dla poszczególnych korytarzy a wieloletnim planem prac, o którym zgodnie z rozporządzeniem „Łącząc Europę” decyduje Komisja. EKES zakłada jednak, że nie będzie to stanowiło problemu z uwagi na wspólne priorytety wskazane w komunikacie oraz wykaz wstępnie zidentyfikowanych projektów zawarty w załączniku I do rozporządzenia „Łącząc Europę”. Ponieważ wydaje się, że poszczególne plany będą sporządzane jednocześnie, EKES podkreśla znaczenie zawartych w komunikacie instrukcji dotyczących tej kwestii, opartych na zapisach wytycznych i rozporządzenia „Łącząc Europę”.

4.12 EKES z zadowoleniem przyjmuje znaczenie, jakie słusznie przypisano w komunikacie koordynacji działań dotyczących korytarzy oraz działań dotyczących kolejowych korytarzy towarowych (rozporządzenie (UE) nr 913/2010), programu NAIADES II dotyczącego śródlądowych dróg wodnych (COM(2013) 623 final), inicjatywy dotyczącej portów mającej na celu poprawę ich wydajności (COM(2013) 295 final) oraz projektów dotyczących zrównoważonego rozwoju, co ma pozwolić uniknąć powielania prac i stworzyć synergii. EKES ubolewa nad tym, że nie ma systemu ani przepisów prawnych dotyczących takiej koordynacji, z wyjątkiem zapisanego w wytycznych obowiązku współpracy w zakresie korytarzy sieci bazowej i kolejowych korytarzy towarowych; wytyczne te przewidują także, że w forum ds. korytarza powinny być reprezentowane odpowiednie korytarze kolejowe. EKES zastanawia się, czy nie byłoby użyteczne zapewnienie choćby reprezentowania w forum ds. korytarza innych projektów czy programów obejmujących projekty powiązane z poszczególnymi korytarzami. Przykładem takiego projektu może być „Swiftly Green” – projekt transgraniczny dotyczący zielonego korytarza, który ze względu na swój zasięg geograficzny byłby istotny w kontekście skandynawsko-śroziemnomorskiego korytarza sieci bazowej. Ze względu na znaczenie, jakie przywiązuje się w komunikacie do autostrad morskich, to samo dotyczyłoby także realizowanych obecnie projektów dotyczących autostrad morskich mających powiązania z danym korytarzem. W każdym razie EKES sądzi, że trzeba mieć na uwadze już przeprowadzone prace i na ile to możliwe wykorzystywać już istniejącą infrastrukturę.

4.13 Podobne kwestie jak na styku różnych rodzajów korytarzy i projektów mogą pojawić się tam, gdzie krzyżują się ze sobą lub nakładają się na siebie korytarze sieci bazowej. EKES podkreśla, że ważne jest, by znaleźć sposoby radzenia sobie z takimi sytuacjami w przejrzysty i zasobooszczędny sposób.

4.14 EKES odnotowuje nieodłączny dualizm między strukturą zarządzania korytarza a decyzjami co do finansowania, które są podejmowane przez Komisję zgodnie z określonymi kryteriami i niezależnie od struktury zarządzania korytarza. W tym kontekście EKES docenia to, że w komunikacie uznaje się znaczenie planów prac dotyczących korytarzy dla podejmowania decyzji co do finansowania.

4.15 Dostrzegając, praktyczne i formalne, znaczenie korytarzy sieci bazowej i ich struktury zarządzania oraz ukierunkowania na nie zarówno zasobów administracyjnych, jak i finansowania, EKES chciałby ponownie postawić pytanie, które zawarł już w swej opinii w sprawie wniosku dotyczącego wytycznych, o to, czy korytarze sieci bazowej nie są de facto trzecią i najważniejszą kategorią w sieci TEN-T⁽⁵⁾.

4.16 EKES zgadza się z priorytetami przedstawionymi w komunikacie i odnotowuje, że dużą wagę przypisano do połączeń kolejowych i autostradami morskimi, w szczególności między wyspami czy półwyspami a kontynentem, oraz do rozwiązań służących ograniczeniu śladu węglowego transportu. W tym kontekście EKES zwraca uwagę na połączenia morskie na Bałtyku, na Morzu Północnym przez Zatokę Biskajską oraz pomiędzy szeregiem portów śródziemnomorskich – one wszystkie skracają odległości transportu na lądzie lub służą rozwojowi transportu kombinowanego.

4.17 EKES jest zaniepokojony niedostateczną wysokością dostępnych środków budżetowych UE oraz znakami zapytania co do możliwości korzystania z alternatywnych mechanizmów finansowania, w tym obligacji projektowych i partnerstw publiczno-prywatnych.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 143 z 22.5.2012, s. 130.

5. Uwagi szczegółowe

5.1 EKES odnotowuje, że suma kwot zaproponowanych na współfinansowanie przez UE realizacji priorytetów wskazanych w komunikacie wydaje się większa od kwoty dostępnej na finansowanie. Nic nie świadczy o tym, czy i w jakim zakresie wzięto pod uwagę możliwości wykorzystywania instrumentów finansowych.

5.2 W komunikacie znaczną wagę przywiązano do oceny kosztów i korzyści jako narzędzia oceny projektów. Jeśli chodzi o projekty w państwach uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności, w komunikacie odniesiono się do specjalnej metody obliczania kosztów i korzyści stosowanej w przypadku wykorzystywania środków polityki spójności. W przypadku państw nieuprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności nie odsyła się do tej metody, ale wzywa się do stosowania uznanej metodyki. EKES zastanawia się, czy nie można byłoby zaproponować jednej lub kilku uznanych metod, na przykład w chwili publikacji zaproszeń. Mogłoby to zwiększyć przejrzystość i stworzyć równe warunki działania. Oznaczałoby to pójście o krok dalej niż publikacja zasad oceny kosztów i korzyści i europejskiej wartości dodanej, o których mowa w art. 51 wytycznych.

5.3 W tym kontekście EKES przypomina, że zgodnie ze strategią „Europa 2020” podczas analizy projektów trzeba wziąć pod uwagę aspekty społeczne, ekologiczne i gospodarcze. Obejmuje to dbałość o to, by planowana infrastruktura odpowiadała faktycznym potrzebom i była odpowiednio użytkowana.

5.4 W komunikacie bardzo krótko wspomniano o przewidzianej w rozporządzeniu „Łącząc Europę” możliwości zwiększenia wykorzystywania innowacyjnych instrumentów finansowych do finansowania TEN-T. Głównym problemem poruszonym w tym kontekście jest kwestia uznania na rynku, która jak na razie wydaje się pytaniem, na które nie ma jeszcze odpowiedzi. EKES przyjmuje to do wiadomości i odsyła do uwag, jakie poczynił we wspomnianych wyżej opiniach w sprawie wytycznych i rozporządzenia „Łącząc Europę” oraz w opinii w sprawie obligacji projektowych⁽⁶⁾. W tym kontekście zwraca także uwagę na pozytywne przyjęcie na rynku projektów rozpoczętych na etapie testowania obligacji projektowych oraz na zbliżającą się ocenę tego okresu próbnego.

Bruksela, 29 kwietnia 2014 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Henri MALOSSE

⁽⁶⁾ Dz.U. C 143 z 22.5.2012, s. 134.