

Brusel 28. července 2022
(OR. en)

11657/22

Interinstitucionální spis:
2022/0420(COD)

TRANS 515
CODEC 1187
IA 122

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	27. července 2022
Příjemce:	Generální sekretariát Rady
Č. předchozího dokumentu:	ST 15109/21
Č. dok. Komise:	COM(2022) 384 final
Předmět:	Pozměněný návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a nařízení (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2022) 384 final.

Příloha: COM(2022) 384 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 27.7.2022
COM(2022) 384 final

2021/0420 (COD)

Pozměněný návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a nařízení (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Nařízení (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T)¹ stanoví celoevropskou multimodální síť železnic, vnitrozemských vodních cest, tras pobřežní plavby, které jsou propojeny s městskými uzly, námořními a vnitrozemskými přístavy, letišti a terminály v celé Evropské unii. Síť představuje pevný základ pro vytvoření dopravních podmínek, které jsou nezbytné pro plynulé toky osobní a nákladní dopravy po Evropě.

S cílem pomoci řešit stále větší výzvy naší generace, jako je změna klimatu a potřeba lepší odolnosti dopravní infrastruktury po ochromujících účincích pandemie COVID-19, přijala Komise dne 14. prosince 2021 legislativní návrh, který reviduje nařízení o TEN-T z roku 2013². V souladu s cíli Zelené dohody pro Evropu³ a Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu⁴ se zaměřuje na zvýšení aktivit, které využívají udržitelnější formy dopravy, a poskytuje větší zaměření na multimodalitu a interoperabilitu mezi druhy dopravy a dopravními uzly, jakož i na lepší integraci městských uzlů do TEN-T.

Od přijetí revidovaných pokynů však byla odolnost evropské dopravní sítě znovu vystavena zkoušce v důsledku ničivého dopadu válečné agrese Ruska vůči Ukrajině. Tím se nově vymezilo geopolitické prostředí, které upozornilo na naši zranitelnost vůči nepředvídaným rušivým událostem za hranicemi Unie. Významné dopady na světové trhy, například na celosvětovou potravinovou bezpečnost, zdůraznily skutečnost, že vnitřní trh Unie a její dopravní síť nelze při utváření politiky Unie vnímat izolovaně. Lepší spojení se sousedními partnerskými zeměmi EU je potřebné více než kdy jindy.

Vzhledem k tomuto novému geopolitickému kontextu bylo ve sdělení Komise ze dne 12. května 2022 o „trasách solidarity“⁵ uvedeno několik hlavních výzev v oblasti dopravní infrastruktury, které musí EU a její sousední země vyřešit, aby podpořily ukrajinskou ekonomiku a obnovu země, umožnily zemědělským a dalším výrobkům dostat se na trhy EU a na světové trhy a zajistily, aby se výrazně zlepšilo propojení s Evropou za účelem vývozu i dovozu. V zájmu lepšího propojení s EU bylo ve výše uvedeném sdělení jako jedno z opatření navrženo posoudit rozšíření evropských dopravních koridorů.

Podklady pro rozšíření těchto koridorů již připravila Komise, která dne 14. července 2022 přijala revidované orientační mapy pro transevropské dopravní síť na Ukrajině, a to v rámci své politiky týkající se rozšíření TEN-T do sousedních zemí⁶. Účelem těchto rozšířených map TEN-T je, aby se normy TEN-T uplatňovaly i na sítích třetích zemí a umožnily tak bezproblémové propojení. Mapy tak rovněž poskytují pevný základ pro zahraniční investice v těchto zemích, v souladu s evropskými cíli.

Dalším problémem je rozdílný rozchod kolejí používaný na Ukrajině a ve většině zemí EU, který výrazně omezuje interoperabilitu železnic. Výrobky vyvážené z Ukrajiny po železnici musí být překládány v blízkosti hranic EU, protože vlaky jezdící po ukrajinské síti nemohou jezdit po evropském standardním jmenovitém rozchodu kolejí 1 435 mm. Tento problém

¹ Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1.

² COM(2021) 812 final.

³ COM(2019) 640 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2022) 217 final.

⁶ C(2022) 5056 final.

interoperability železnic v důsledku rozdílných rozchodů kolejí rovněž poukázal na nedostatky železniční sítě na území EU, neboť několik členských států má železniční síť s jinými jmenovitými rozchody kolejí, než je evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí. Legislativní návrh revize nařízení o TEN-T ze dne 14. prosince 2021 se této problematice nevěnoval, ale po nedávném vývoji událostí na Ukrajině se ukázalo, že jde jednoznačně o problém, který je třeba řešit.

Zelená dohoda pro Evropu navíc požaduje, aby se významná část vnitrozemské nákladní přepravy (75 %), kterou dnes zajišťuje silniční síť, přesunula na železnice a vnitrozemské vodní cesty. Časová náročnost a náklady na překládku však negativně ovlivňují konkurenceschopnost železnice a tento cíl komplikují. Masivní nárůst přepravy po železnici by způsobil vážné překážky na hranicích, jak lze dnes vidět na ukrajinských hranicích, a ohrozil by tak i splnění tohoto cíle.

Síť TEN-T zasahuje do řady sousedních třetích zemí, zejména do Ruska a Běloruska. Tato síť představuje základ pro spolupráci mezi EU a třetími zeměmi v oblasti infrastruktury, včetně posílení přeshraničních spojení s EU. Vzhledem k válečné agresi Ruska vůči Ukrajině a postoji, který v tomto konfliktu zaujalo Bělorusko, se taková spolupráce s Ruskem a Běloruskem již nepovažuje za vhodnou a není ani v zájmu EU.

Cílem tohoto pozměněného návrhu je proto zavést do legislativního návrhu ze dne 14. prosince 2021 tyto změny:

- Jako okamžitá reakce na požadované opatření uvedené ve sdělení o „trasách solidarity“ se navrhuje rozšířit čtyři evropské dopravní koridory na Ukrajinu a do Moldavské republiky na základě orientačních map hlavní sítě v těchto dvou zemích. Jedná se zejména o prodloužení Severomořsko-baltského koridoru přes Lvov a Kyjev do Mariupolu, prodloužení koridoru Baltské moře – Černé moře – Egejské moře do Oděsy přes Lvov a přes Kišiněv, jakož i prodloužení koridorů Baltské moře – Jaderské moře a Rýn – Dunaj do Lvova. Tato prodloužení koridorů obnášejí změnu přílohy III návrhu z prosince loňského roku.
- Vzhledem k současnému geopolitickému kontextu již není orientace na transevropskou dopravní síť v Rusku a Bělorusku a její rozšiřování aktuální ani žádoucí. Navrhuje se proto odstranit z přílohy IV orientační mapy transevropské dopravní sítě v Rusku a Bělorusku. V případě přechodu k demokracii v Bělorusku by však budování a modernizace přeshraničních spojení země s EU v souladu s komplexním hospodářským plánem pro demokratické Bělorusko mělo vysokou prioritu, a to i prostřednictvím opětovného začlenění země do nařízení.
- Zlepšení přeshraničního spojení s Ruskem a Běloruskem proto již nemá na území členských států EU vysokou prioritu. V současné době existuje spojení do těchto dvou třetích zemí z Finska, Estonska, Lotyšska, Litvy a Polska. Aby se zohlednila menší priorita budování a modernizace těchto posledních úseků, navrhuje se přeradit úseky posledního kilometru všech přeshraničních spojení, která jsou v současnosti v hlavní síti, do globální sítě, pro kterou je stanoven pouze pozdější termín realizace do roku 2050. V důsledku toho dojde k menší úpravě sladění evropských dopravních koridorů. Tyto změny znamenají změnu příloh I a III.
- V návaznosti na přijetí upravených orientačních map sítě TEN-T na Ukrajině (COM(2022) 5056 final) se navrhuje nahradit příslušné mapy v příloze IV.
- Některé členské státy mají železniční síť s jiným jmenovitým rozchodem kolejí, než je evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí 1 435 mm. Jedná se o Irsko (rozchod 1 600 mm), Finsko (rozchod 1 524 mm), Estonsko, Lotyšsko a Litvu

(rozchod 1 520 mm) a Portugalsko a Španělsko (rozchod 1 668 mm). Tyto rozdíly v rozchodu kolejí značně omezují interoperabilitu železnic v Evropské unii, jak ukázala současná krize na Ukrajině a její problémy s vývozem obilí kvůli odlišnému rozchodu kolejí. Proto se navrhuje, aby všechny členské státy s pozemním železničním spojením s jinými členskými státy zahrnuly požadavek na výstavbu všech nových železničních tratí TEN-T s evropským standardním jmenovitým rozchodem kolejí 1 435 mm a také na vypracování plánu přechodu na tento evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí pro všechny stávající tratě evropských dopravních koridorů. To by se mělo odrazit v požadavcích na infrastrukturu TEN-T, zejména v oddíle 1 (železniční infrastruktura) kapitoly III.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Nařízení o TEN-T, jež je hlavním pilířem politiky EU v oblasti dopravní infrastruktury, funguje jako podpůrný prvek a zároveň závisí na souvisejících politikách. Normy a požadavky stanovené v nařízení o TEN-T jsou přímo spojeny s příslušnými cíli a potřebami v jiných odvětvích/oblastech dopravy, a tedy s dalšími právními předpisy, které jsou více zaměřeny na konkrétní odvětví. To například znamená, že železniční infrastruktura TEN-T – za účelem zajištění plynulé přeshraniční dopravy a mobility – musí být v souladu s právními předpisy o interoperabilitě stanovenými v železniční politice. Změny předložené v tomto návrhu týkající se přechodu na evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí jsou proto plně v souladu se stávajícími právními předpisy v oblasti železnic.

Pokud jde o změny v mapách, ty jsou plně v souladu s opatřeními předloženými ve sdělení Komise ze dne 12. května 2022 o „trasách solidarity“ (COM(2022) 217 final).

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Tento návrh je rovněž v souladu s dalšími politikami Unie, jako jsou odvětvové právní předpisy o železnici, zejména následující dvě nařízení:

Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii, které se vztahuje na různé typy rozchodů kolejí,

Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému, které se použije na síť s rozchody kolejí 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm a 1 668 mm. Nepoužije se však na krátké pohraniční tratě s rozchodem kolejí 1 520 mm, které jsou napojeny na síť třetích zemí.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem navrhovaných změn legislativního návrhu revidovaného nařízení o TEN-T (COM(2021) 812 final) je Smlouva o fungování Evropské unie (SFEU) (články 170–172), která stanoví zřízení a rozvoj transevropských sítí v oblasti dopravních, telekomunikačních a energetických infrastruktur.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Podle SFEU je účelem transevropských sítí umožnit občanům Unie, hospodářským subjektům a regionálním společenstvím plně využívat výhod prostoru bez vnitřních hranic. Síť také zohlední potřebu posilovat hospodářskou, sociální a územní soudržnost Unie a podporovat její celkový harmonický rozvoj. Politika TEN-T je tedy ze své podstaty politikou, která přesahuje

hranice členských států, neboť se zaměřuje na jednotný přeshraniční systém evropské sítě. Celoevropskou síť tohoto druhu samozřejmě nemůže zřídit pouze jeden členský stát.

Lepší propojení dopravní sítě Unie se sousedními třetími zeměmi, jako je Ukrajina a Moldavská republika, je rovněž účinnější, pokud se provádí na úrovni Unie, a nikoli jednotlivě na vnitrostátní úrovni. Také hodnocení nařízení (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech pro rozvoj transevropské dopravní sítě (SWD(2021) 117 final)⁷ dospělo k závěru, že spolupráce TEN-T se třetími zeměmi, jakožto jedna z oblastí, které byly nově zavedeny v roce 2013, přinesla významnou přidanou hodnotu, které by nebylo možné dosáhnout, kdyby členské státy jednaly samostatně.

Totéž platí pro reakci Unie na válečnou agresi Ruska vůči Ukrajině, která zahrnuje snížení priority dopravního spojení s Ruskem a Běloruskem. To rovněž vyžaduje koordinovaný přístup v celé Unii.

- **Proporcionalita**

Tento pozměněný návrh nepřesahuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení jeho cílů. Stanoví úpravu příložených map, které vymezují transevropskou dopravní síť v rámci EU, a rovněž úpravu orientačních map ve třetích sousedních zemích.

Kromě toho se navrhuje zavázat členské státy k přechodu na evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí 1 435 mm při každé výstavbě nové železniční trati. Tato povinnost existovala již dříve, ale tzv. izolované sítě, tj. sítě s jiným rozchodem kolejí, než je evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí 1 435 mm, byly z tohoto požadavku vyňaty. Požadavek na úseky, které se teprve budou stavět, nepřináší žádné dodatečné náklady, kromě analýzy a řešení, jak tyto nové železniční tratě s evropským standardním jmenovitým rozchodem koleje 1 435 mm efektivně napojit na zbytek vnitrostátní sítě, která může mít jiný rozchod kolejí.

Návrh rovněž obsahuje povinnost členských států převést stávající železniční tratě v rámci evropských dopravních koridorů. Členské státy však mají prostor k uvážení, jednak aby rozhodly o načasování takového převodu, a jednak aby v případě potřeby rozhodly, že na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů není u některých tratí převod odůvodněný.

V neposlední řadě tento návrh zahrnuje také snížení kategorie přeshraničních úseků posledního kilometru s Ruskem a Běloruskem. Toto snížení kategorie se týká pouze velmi omezených úseků z hlediska zeměpisného rozsahu („úseky posledního kilometru“). Snížení kategorie neznamená, že tyto silniční nebo železniční úseky budou vyřazeny ze sítě TEN-T, ale že jejich poslední kilometry směrem k hranicím budou mít pouze nižší prioritu v časovém plánu provádění, tj. členské státy nebudou povinny je dokončit do roku 2030, ale do roku 2050. To je plně v souladu s vnitrostátními plány a programy dotčených členských států, neboť v krátkodobém a střednědobém horizontu neplánují do těchto posledních úseků investovat finanční prostředky.

- **Volba nástroje**

Vzhledem k tomu, že se jedná o návrh na změnu legislativního návrhu, který revidoval stávající nařízení, jeví se jako oprávněné zachovat aktuální status nástroje.

⁷ Hodnocení nařízení (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, SWD(2021) 117 final ze dne 26. května 2021.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Hodnocení nařízení o TEN-T (SWD(2021) 117 final) analyzovalo spolupráci TEN-T se sousedními a třetími zeměmi prostřednictvím vytvoření orientační transevropské dopravní sítě. Došlo k závěru, že tyto orientační mapy pomohou poskytnout referenční bod pro spolupráci při plánování rozvoje dopravní infrastruktury v těchto zemích s cílem zajistit kontinuitu a podpořit dopravní propojení EU. Tyto mapy jsou středem velkého společného zájmu při posilování strategických multimodálních dopravních spojení mezi EU a dotčenými sousedními regiony, jakož i při podpoře hospodářského rozvoje a výměny.

Orientační mapy vycházejí ze stejné metodiky jako mapy TEN-T v rámci EU a zahrnují jak vrstvy hlavní sítě, tak globální sítě. Ačkoli tato orientační rozšíření sítě automaticky neznamenají povinnou použitelnost všech norem a požadavků TEN-T, které byly stanoveny pro členské státy EU, hodnocení dospělo k závěru, že pomohly sdílet metodiku Unie pro zavádění dopravní infrastruktury a pro podporu technických norem Unie, regulačních aspektů a osvědčených postupů v oblasti financování. Dále mezinárodním finančním institucím, příslušným zdrojům financování EU a národním a soukromým investorům napověděly, kam mají nasměrovat své financování a aktivity v těchto regionech. Všechny tyto aspekty budou mít ještě zásadnější význam pro pomoc při obnově a procesu rekonstrukce Ukrajiny a sousední Moldavské republiky, na kterou má situace rovněž dopad.

Hodnocení dále dospělo k závěru, že spolupráce třetích zemí v oblasti politiky TEN-T je rovněž vhodná, neboť podporuje vysoké evropské environmentální a sociální normy a finanční udržitelnost pozemních koridorů. Společné plánování sítí se sousedními zeměmi, které vede k orientačnímu rozšíření TEN-T, je žádoucí, protože vytváří stabilní rámec pro soustředěné investice do dopravní infrastruktury podporované ze zdrojů EU a globálních mezinárodních finančních institucí. V hodnocení se dále uvádí, že mezinárodní vývoj (např. pokrok v přístupových jednáních a podpis Smlouvy o Dopravním společenství pro region západního Balkánu) naznačuje, že tento přístup zůstává relevantní i v horizontu roku 2030/2050 a že by mohl být dále rozšířen. V novém geopolitickém kontextu to platí dvojnásob. Rozšíření evropských dopravních koridorů na Ukrajinu a do Moldavské republiky, jak je uváděno v tomto pozměněném návrhu, proto může být velmi cenným nástrojem pomoci při obnově a rekonstrukci těchto zemí.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Dne 29. června 2022 se uskutečnilo interinstitucionální zasedání, kterého se zúčastnilo nejen všech 27 členských států EU, ale také vysocí představitelé Ukrajiny, Moldavské republiky a Gruzie. Zabývalo se otázkou, co nová geopolitická realita spojená s válečnou agresí Ruska vůči Ukrajině znamená konkrétně pro politiku TEN-T a obecněji pro dopravní politiku Unie a jak by se TEN-T měla a mohla přizpůsobit tomuto novému geopolitickému kontextu. Tato diskuse posloužila jako důležitý podklad pro tento pozměněný návrh.

Kromě toho se na dvoustranných jednáních s každým z 27 členských států EU pod vedením francouzského a českého předsednictví, která se uskutečnila ve dnech 8. a 10. června 2022, projednávaly navrhované změny tohoto pozměněného návrhu, zejména přechod tratí s odlišným rozchodem kolejí na evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí 1 435 mm a snížení kategorie posledních kilometrů silničních a železničních úseků hlavní sítě do Ruska a Běloruska.

Nakonec Komise na svých internetových stránkách zveřejnila výzvu k předložení faktických podkladů, v níž popsala problémy, které je třeba řešit, cíle, jichž je třeba dosáhnout, a návrhy

politických opatření. Výzva k předložení faktických podkladů byla otevřena pro zpětnou vazbu od 6. července 2022 do 20. července 2022. Bylo zaregistrováno 22 odpovědí a všechny navrhovaná opatření podpořily. Hlavní připomínky byly tyto:

- Navrhovaná opatření přispějí ke zlepšení železničního spojení s Ukrajinou a Moldavskem prostřednictvím rozšíření evropských dopravních koridorů. Zlepší propojení Ukrajiny a Moldavska s EU, zejména v oblasti nákladní dopravy, a přispějí tak k dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu a Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu.
- Rozšíření evropských dopravních koridorů na Ukrajinu a do Moldavska bude vyžadovat splnění technických, regulačních a administrativních požadavků.
- Mnohá železniční spojení na Ukrajině a mezi Ukrajinou a EU budou vyžadovat značné investice. Je rovněž zapotřebí vybudovat terminály a překladiště.
- Při realizaci rozšířených koridorů by Komise měla věnovat náležitou pozornost zlepšení silničního spojení (dálnic) mezi Rumunskem, Moldavskem a Ukrajinou.
- Řeka Dunaj má velký potenciál pro vývoz a dovoz zboží mezi Ukrajinou a EU.
- Rozvoj spojení mezi Ukrajinou a Moldavskem a modernizace a rekonstrukce dopravní infrastruktury si vyžádají velmi značné investice. To by vyžadovalo navýšení rozpočtu EU určeného na realizaci sítě TEN-T.
- Zavedení tratí s evropským standardním jmenovitým rozchodem kolejí mezi Ukrajinou/Moldavskem a EU, jakož i v rámci EU, má zásadní význam pro zlepšení interoperability železnic. Tím se zvýší efektivita železniční dopravy, zejména zkrácením čekací doby na hraničních přechodech. Je však třeba pečlivě posoudit dopad takového zavádění, zejména dopad na financování a na interoperabilitu se sítí, která je vybavena jiným rozchodem kolejí.

Jedna z odpovědí na výzvu k předložení faktických podkladů vyjadřuje obavy ohledně zařazení řeky Dněpr do sítě TEN-T. Je třeba poznamenat, že zařazení řeky Dněpr do sítě TEN-T bylo předmětem samostatného řízení a bylo přijato aktem Komise v přenesené pravomoci dne 14. července 2022. Tento návrh pouze přebírá mapy TEN-T obsažené ve výše uvedeném aktu v přenesené pravomoci.

• **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Při přípravě tohoto pozměněného návrhu vycházela Komise především ze závěrů interinstitucionálního zasedání členských států EU za účasti Ukrajiny, Moldavské republiky a Gruzie, jakož i z dvoustranných výměn názorů s jednotlivými členskými státy.

• **Posouzení dopadů**

Nové posouzení dopadů nad rámec posouzení, z něhož vycházel původní legislativní návrh ze dne 14. prosince 2021⁸, se považuje za zbytečné, protože hlavní cíle a upřednostňované možnosti se nezměnily a protože hospodářské, environmentální a sociální dopady navrhovaného znění by se neměly výrazně lišit od dopadů, které se očekávaly v souvislosti s podmínkami původního návrhu. Posouzení dopadů původního návrhu navíc zohlednilo dopravní toky ze třetích zemí, ale pouze stylizovaným způsobem, a nezohlednilo přesné uspořádání orientačních sítí sousedních třetích zemí. Vzhledem k tomu, že tento návrh upravuje především mapy sousedních třetích zemí a omezuje spojení na posledních úsecích do těchto zemí na území Unie, neměl by mít vliv na výsledky původního posouzení dopadů.

⁸ SWD(2021) 472 final.

Pokud jde o nová ustanovení na podporu přechodu na evropský jmenovitý rozchod kolejí, omezuje se tento návrh na omezenou úpravu požadavku podle stávajícího legislativního návrhu, který stanoví, že nové železniční tratě v rámci TEN-T (tj. ty, které budou teprve vybudovány v okamžiku vstupu nařízení v platnost) musí přejít na evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí 1 435 mm. Legislativní návrh z prosince 2021 z tohoto ustanovení vyjímá nové železniční tratě, které jsou „prodloužením v rámci sítě, v níž je rozchod kolejí odlišný, a jsou oddělené od hlavních železničních tratí v Unii“. Tento požadavek není zcela jasný a cílem tohoto návrhu je jeho jasnější výklad a především zajištění toho, aby tzv. izolované sítě, tj. sítě s jiným rozchodem kolejí, než je evropský standardní jmenovitý rozchod 1 435 mm, nebyly z tohoto požadavku automaticky vyňaty.

V každém případě se tento formální požadavek týká pouze nových železničních tratí. Náklady na výstavbu nové železniční tratě s evropským standardním jmenovitým rozchodem kolejí 1 435 mm se v zásadě neliší od nákladů na sítě s jiným rozchodem kolejí. V porovnání s původním posouzením dopadů by tedy neměl být v hospodářských dopadech tohoto opatření žádný zásadní rozdíl.

Několik členských států má v současné době železniční síť s různým rozchodem kolejí. Nejnovější technologie umožňuje provoz na různých rozchodech kolejí s vlaky s proměnlivým rozchodem. Další technologií pro správu různých rozchodů kolejí v síti je takzvaná třetí kolej na kolejích infrastruktury, která umožňuje pohyb různých typů vlaků po infrastruktuře. Například Španělsko rozvíjí vysokorychlostní síť s evropským standardním jmenovitým rozchodem kolejí, konvenční síť s iberským rozchodem a metrický rozchod v některých městských uzlech. Ačkoli to s sebou nese dodatečné náklady, existuje technologie, která zajistí, že postupný přechod železničních tratí na evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí bude mít omezený dopad na železniční systém a neměl by narušit železniční dopravu. Zkušenosti ze Španělska rovněž ukazují, že jakmile je zahájen proces přechodu některých tratí s evropským standardním jmenovitým rozchodem kolejí, spustí se přechod i na dalších částech sítě. Zahájení přechodu na hlavních železničních tratích sítě TEN-T proto bude znamenat pozitivní vývoj.

Na druhé straně tento pozměněný návrh obsahuje ustanovení, které vyzývá členské státy, jejichž železniční síť se liší od evropského standardního jmenovitého rozchodu kolejí 1 435 mm, aby vypracovaly plán přechodu na evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí pro stávající tratě evropských dopravních koridorů. Tento plán přechodu bude obsahovat socioekonomickou analýzu nákladů a přínosů. Hospodářské a sociální dopady by proto byly analyzovány v rámci tohoto plánu přechodu. Pokud z takové analýzy vyplyne negativní analýza nákladů a přínosů, mohou členské státy u některých úseků své sítě upustit od přechodu na evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí.

Celkově se očekává, že přechod na evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí bude mít pozitivní účinky a dopady. Cílem je především lepší interoperabilita železniční dopravy v celé Unii a se sousedními třetími zeměmi. Negativní hospodářské dopady neharmonizovaného rozchodu kolejí v Unii se ukázaly rovněž po zahájení ruské blokády ukrajinských černomořských přístavů, když bylo třeba začít vyvážet zemědělské produkty z Ukrajiny do evropských přístavů. Aby se obilí přepravované ukrajinskými vlaky dostalo do litevského přístavu Klaipėda, musí být překládáno na hranicích mezi Polskem a Ukrajinou (na vlaky s evropským standardním jmenovitým rozchodem kolejí 1 435 mm) a poté opět na hranicích mezi Polskem a Litvou (na vlaky s rozchodem kolejí 1 520 mm). To má za následek vyšší náklady na dopravu a časové ztráty, a představuje tak velmi konkrétní příklad důsledků nedostatečné interoperability železničního systému EU v důsledku rozdílného rozchodu kolejí. Tyto problémy s interoperabilitou rovněž vážně brání vzájemnému doplňování jednotlivých druhů dopravy, zejména v případě krize, jako je blokáda ukrajinských přístavů,

jejíž důsledky ohrožují celosvětovou potravinovou bezpečnost. Environmentální náklady vyvolané tisíci nákladních automobilů, které překračují hranice mezi Francií a Pyrenejským poloostrovem nebo mezi Polskem a pobaltskými zeměmi nebo v poslední době mezi Ukrajinou a Polskem, jsou částečně způsobeny nedostatečnou interoperabilitou železniční sítě.

Kromě problémů s interoperabilitou vyjádřil Evropský účetní dvůr (EÚD) obavy plynoucí z nedostatečné hospodářské soutěže příslušných vnitrostátních železničních sítí kvůli rozdílnému rozchodu kolejí. Zpráva Účetního dvora o železniční nákladní přepravě zveřejněná v roce 2016⁹ například uvádí, že neexistence standardního rozchodu kolejí v EU není pouze technickým omezením provozu vlaků, které brání interoperabilitě. Různé rozchody kolejí v rámci jedné země nebo v rámci Unie rovněž brání dynamice hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty na trhu. Omezení interoperability kolejových vozidel i úspor z rozsahu, kterých lze na otevřeném trhu dosáhnout, může bránit vstupu nových provozovatelů na trh. Kromě toho vede k většímu výskytu dalších překážek vstupu na trh, zmenšuje počet výrobců kolejových vozidel a zvyšuje náklady na údržbu.

Použití jiného rozchodu kolejí, než je evropský standardní jmenovitý rozchod, komplikuje možnosti pronájmu evropských kolejových vozidel pro provoz na konvenčních tratích. To znamená, že aby noví účastníci na trhu dokázali konkurovat na tratích s jiným rozchodem kolejí, musí pořídit vhodná kolejová vozidla. Vzhledem k tomu, že trh s výrobou tohoto materiálu je vnitrostátní, může se to potenciálně projevit ve vyšších cenách z důvodu chybějící mezinárodní konkurence.

Zavedení evropského standardního jmenovitého rozchodu kolejí proto přispěje ke zlepšení fungování vnitřního trhu. Otevření trhu spolu s rozvojem vysoce kvalitní standardní železniční sítě (ERTMS, délka vlaku 740 m, elektrifikace atd.), která je plně interoperabilní, přispěje ke zvýšení aktivity v železniční dopravě snížením nákladů na infrastrukturu a nákladů na kolejová vozidla. Usnadní také vstup nových účastníků na trh, přičemž trh s kolejovými vozidly bude interoperabilní v celé síti.

Cílem plánu je zajistit hladký přechod. Jsou k dispozici technologie, které zajistí, aby mezi evropským standardním jmenovitým rozchodem kolejí a stávajícími vnitrostátními sítěmi nedošlo k přerušení sítě. Tyto technologie by však měly být vnímány jako přechodné, neboť dlouhodobým cílem je vytvoření jednotné evropské sítě. Hybridní systém by v dlouhodobém horizontu zachoval současnou situaci, která kromě problémů s interoperabilitou představuje zátěž pro nové subjekty na trhu, které nemají jinou možnost než zakoupit specifická kolejová vozidla pro tratě s jiným než evropským standardním jmenovitým rozchodem kolejí.

Zjednodušeně řečeno, dodatečné náklady způsobené nedostatečnou interoperabilitou znamenají, že železniční doprava není konkurenceschopná. V krizové situaci není zajištěna schopnost nahradit jeden druh dopravy jiným, což ohrožuje dobré fungování vnitřního trhu.

• Účelnost právních předpisů a zjednodušení

Původní iniciativa návrhu byla součástí pracovního programu Komise na rok 2021 podle přílohy I (nové iniciativy), nikoliv součástí přílohy II (iniciativy REFIT).

Pozměněný návrh dále zlepšuje fungování železniční politiky TEN-T tím, že řeší otázku interoperability různých rozchodů kolejí v síti TEN-T.

⁹ Evropský účetní dvůr (2016): Zvláštní zpráva č. 08/2016: Železniční nákladní doprava v EU: stále není na správné cestě.

- **Základní práva**

Stanovením jednotného požadavku na rozchod kolejí v síti TEN-T pozměněný návrh dále posílí přístupnost železniční sítě TEN-T pro všechny uživatele.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Tento pozměněný návrh nemá žádné další důsledky pro rozpočet Unie ve srovnání s důsledky, které již byly uvedeny v původním legislativním návrhu ze dne 14. prosince 2021.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Jak je uvedeno v původním návrhu z prosince 2021, bude Komise rovněž sledovat pokrok, dopady a výsledky této iniciativy prostřednictvím souboru nástrojů správy založených na správě TEN-T, jako je například posílená úloha evropských koordinátorů a jejich pracovních plánů.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Změny v bodech 1 až 5 se týkají začlenění nových bodů odůvodnění, které se budou zabývat novým geopolitickým rozměrem a souvislostmi, jimiž se bude muset TEN-T zabývat a kterým bude muset čelit.

Změny v bodech 6 až 9 se zavádějí s cílem klást větší důraz na potřebu přechodu na evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí, zejména pokud jde o všechny nové železniční tratě, které mají být vybudovány od vstupu tohoto nařízení v platnost, ale také pokud jde o řádný plán přechodu pro stávající železniční úseky na evropských dopravních koridorech.

Změna v bodě 10 zohledňuje zvláštní situaci Irska, které je kvůli své ostrovní poloze odděleno od evropského železničního systému a jako takové je vyňato z požadavků na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1 435 mm.

Změny v bodech 11 až 14 zahrnují všechny změny týkající se map připojených k nařízení o TEN-T, zejména odstranění map Běloruska a Ruska, zahrnutí nově přijatých orientačních map pro Ukrajinu, snížení kategorie úseků posledního kilometru všech železničních a silničních přeshraničních úseků do Ruska a Běloruska z hlavní sítě na globální síť a rozšíření evropských dopravních koridorů na Ukrajinu a do Moldavské republiky.

- **Změny oproti původnímu legislativnímu návrhu (COM(2021) 812 final)**

Změny provedené v tomto pozměněném návrhu oproti návrhu ze dne 14. prosince 2021 (COM(2021) 812 final) jsou tyto:

BODY ODŮVODNĚNÍ

1) Vkládá se nový 39. bod odůvodnění, který zní:

„(39) Odolnost evropské dopravní sítě byla zpochybněna a podrobena zkoušce v důsledku ničivého dopadu válečné agrese Ruska vůči Ukrajině. Touto agresí se nově vymezilo geopolitické prostředí, které upozornilo na zranitelnost Unie vůči nepředvídaným rušivým událostem za jejími hranicemi. Významné dopady na světové trhy, například na celosvětovou potravinovou bezpečnost, zdůraznily skutečnost, že vnitřní trh Unie a její dopravní síť nelze při utváření politiky Unie vnímat izolovaně.

Lepší spojení se sousedními partnerskými zeměmi Unie je zapotřebí více než kdy jindy.“

- 2) Vkládá se nový 40. bod odůvodnění, který zní:

„(40) Vzhledem k tomuto novému geopolitickému kontextu je ve sdělení Komise ze dne 12. května 2022 o „trasách solidarity“¹⁰ uvedeno několik hlavních výzev v oblasti dopravní infrastruktury, které musí Unie a její sousední země vyřešit, aby podpořily ukrajinskou ekonomiku a obnovu země, umožnily zemědělským a jiným výrobkům dostat se do Unie a na světové trhy a zajistily, aby se výrazně zlepšilo propojení s Uníí jak pro vývoz, tak pro dovoz. V zájmu lepšího propojení s Uníí navrhla Komise posoudit rozšíření evropských dopravních koridorů na Ukrajinu a do Moldavské republiky“.

- 3) Vkládá se nový 41. bod odůvodnění, který zní:

„(41) Vzhledem k válečné agresi Ruska vůči Ukrajině a postoji, který Bělorusko v tomto konfliktu zaujalo, není spolupráce mezi Uníí a Ruskem a Běloruskem v oblasti politiky TEN-T vhodná ani v zájmu Unie. Proto by měla být síť TEN-T v těchto dvou třetích zemích zrušena. Zlepšení přeshraničního spojení s Ruskem a Běloruskem proto již nemá na území členských států vysokou prioritu. V současné době existuje spojení do těchto dvou třetích zemí z Finska, Estonska, Lotyšska, Litvy a Polska. Aby se zohlednila menší priorita budování a modernizace těchto spojení, měly by být poslední kilometry všech přeshraničních spojení s Ruskem a Běloruskem, které jsou v současnosti zahrnuty do hlavní sítě, přerazeny z hlavní sítě do globální sítě, pro kterou je stanoven pouze pozdější termín realizace do roku 2050. V případě přechodu k demokracii v Bělorusku by však budování a modernizace přeshraničních spojení země s EU v souladu s komplexním hospodářským plánem pro demokratické Bělorusko mělo vysokou prioritu, a to i prostřednictvím opětovného začlenění země do nařízení.“

- 4) Vkládá se nový 42. bod odůvodnění, který zní:

„(42) Nový geopolitický kontext také ukázal, jak důležité je bezproblémové dopravní spojení na území Unie a se sousedními třetími zeměmi. Jiný rozchod kolejí než evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí 1 435 mm vážně narušuje interoperabilitu železničních sítí v celé Unii a dokonce ovlivňuje konkurenceschopnost těchto izolovaných železničních sítí. Nové železniční tratě by proto měly být budovány pouze v evropském standardním jmenovitém rozchodu kolejí 1 435 mm. Členské státy s odlišným rozchodem kolejí by navíc měly posoudit přechod stávajících tratí evropských dopravních koridorů. Tato povinnost by se neměla vztahovat na Irsko, neboť jeho dopravní síť je vzhledem k ostrovní poloze zcela oddělena od veškerého pozemního spojení na území Unie.“

- 5) 39. bod odůvodnění a všechny následující body odůvodnění se přechísľují na 43. bod odůvodnění a následující čísla;

KAPITOLA III: ZVLÁŠTNÍ USTANOVENÍ

Oddíl 1: Železniční dopravní infrastruktura

- 6) v článku 15 (Požadavky na dopravní infrastrukturu globální sítě) se zavádějí tyto změny:

¹⁰ COM(2022) 217 final.

- a) v odstavci 2 se zrušuje písmeno b);
- b) v odstavci 2 se písmena c), d) a e) označují jako písmena b), c) a d);
- c) v odstavci 3 se písmeno a) nahrazuje tímto:
„izolované sítě jsou vyňaty z požadavků podle odst. 2 písm. a) až d)“;

7) v článku 16 (Požadavky na dopravní infrastrukturu hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě) se zavádějí tyto změny:

- a) v odstavci 2 se písmeno a) nahrazuje tímto:
„splňovala požadavky stanovené v čl. 15 odst. 2 písm. a) až d) a požadavek na minimální provozní rychlost nákladních vlaků 100 km/h na tratích pro nákladní dopravu v rozšířené hlavní síti“;
- b) v odstavci 2 se písmeno b) nahrazuje tímto:
„splňovala požadavky stanovené v čl. 15 odst. 2 písm. a) na tratě pro přepravu cestujících v rámci rozšířené hlavní sítě“;
- c) v odstavci 3 se písmeno a) nahrazuje tímto:
„splňovala požadavky stanovené v čl. 15 odst. 2 písm. a), b) a c) a požadavek na běžnou minimální provozní rychlost nákladních vlaků 100 km/h na tratích pro nákladní dopravu v hlavní síti“;
- d) v odstavci 3 se písmeno b) nahrazuje tímto:
„splňovala požadavky stanovené v čl. 15 odst. 2 písm. a) na tratě pro přepravu cestujících v hlavní síti“;
- e) v odstavci 4 se písmeno a) nahrazuje tímto:
„splňovala požadavek čl. 15 odst. 2 písm. d) na tratích nákladní dopravy v hlavní síti“;
- f) v odstavci 4 se písmeno b) nahrazuje tímto:
„splňovala požadavek odst. 2 písm. b) na tratě pro přepravu cestujících v hlavní síti.“;

8) vkládá se nový článek 16a, který zní:

„Článek 16a

Evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí pro železnice

1. Členské státy zajistí, aby každá nová železniční infrastruktura globální sítě, rozšířené sítě a hlavní sítě, včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), měla evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1 435 mm. Tento požadavek se považuje za splněný, pokud mohou po infrastruktuře jezdit vlaky o rozchodu 1 435 mm. Pro účely tohoto článku se novou železniční infrastrukturou rozumí jakákoli infrastruktura, jejíž stavební práce nebyly zahájeny ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost.
2. Členské státy, které mají železniční síť nebo její část s jiným rozchodem kolejí, než je evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1 435 mm, vypracují nejpozději do dvou let ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost plán přechodu stávajících železničních tratí nacházejících se na evropských dopravních koridorech na evropský

standardní jmenovitý rozchod koleje 1 435 mm. Tento plán přechodu bude koordinován se sousedními členskými státy, kterých se přechod týká.

3. Členské státy mohou v plánu přechodu určit železniční tratě, které nebudou převedeny na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1 435 mm. Plán přechodu musí obsahovat socioekonomickou analýzu nákladů a přínosů, která odůvodňuje rozhodnutí nepřevést železniční tratě na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1 435 mm, a posouzení dopadu na interoperabilitu.
4. Priority pro plánování infrastruktury a investic související s plánem přechodu jsou zahrnuty do prvního pracovního plánu evropského koordinátora pro evropský dopravní koridor, jehož součástí jsou železniční tratě pro nákladní dopravu s rozchodem koleje odlišným od evropského standardního jmenovitého rozchodu koleje v souladu s článkem 53.“;
- 9) v článku 19 (Další priority rozvoje železniční infrastruktury) se zavádějí tyto změny:
 - a) doplňuje se nové písmeno a), které zní:
„a) přechod na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje (1 435 mm)“;
 - b) písmena a) až g) se označí jako písmena b) až h).;

KAPITOLA VI: SPOLEČNÁ USTANOVENÍ

- 10) v článku 63 (Výjimky) se doplňuje nový druhý pododstavec, který zní:
„Ustanovení článku 16a se nevztahují na Irsko.“;

PŘÍLOHA I

- 11) mapy zobrazené v PŘÍLOZE I – ČÁSTI 1/23, ČÁSTI 2/23, ČÁSTI 3/23, ČÁSTI 4/23, ČÁSTI 5/23, ČÁSTI 14/23 a ČÁSTI 15/23 dokumentu COM(2021) 812 final se nahrazují částmi uvedenými v částech 1 až 6 PŘÍLOHY I tohoto pozměněného návrhu takto:
 - a) PŘÍLOHA I – ČÁST 1/23 se nahrazuje PŘÍLOHOU I – ČÁSTÍ 1/6;
 - b) PŘÍLOHA I – ČÁST 2/23 se nahrazuje PŘÍLOHOU I – ČÁSTÍ 1/6;
 - c) PŘÍLOHA I – ČÁST 3/23 se nahrazuje PŘÍLOHOU I – ČÁSTÍ 2/6;
 - d) PŘÍLOHA I – ČÁST 4/23 se nahrazuje PŘÍLOHOU I – ČÁSTÍ 3/6;
 - e) PŘÍLOHA I – ČÁST 5/23 se nahrazuje PŘÍLOHOU I – ČÁSTÍ 4/6;
 - f) PŘÍLOHA I – ČÁST 14/23 se nahrazuje PŘÍLOHOU I – ČÁSTÍ 5/6;
 - g) PŘÍLOHA I – ČÁST 15/23 se nahrazuje PŘÍLOHOU I – ČÁSTÍ 6/6.;

PŘÍLOHA III

- 12) mapy zobrazené v PŘÍLOZE III – ČÁSTI 1/14, ČÁSTI 4/14, ČÁSTI 5/14, ČÁSTI 6/14, ČÁSTI 7/14, ČÁSTI 8/14, ČÁSTI 9/14, ČÁSTI 10/14, ČÁSTI 13/14 a ČÁSTI 14/14 dokumentu COM(2021) 812 final se nahrazují mapami v PŘÍLOZE II částech 1 až 8 tohoto pozměněného návrhu takto:
 - a) PŘÍLOHA III – ČÁST 1/14 se nahrazuje PŘÍLOHOU II – ČÁSTÍ 1/8;

- b) PŘÍLOHA III – ČÁST 4/14, druhá mapa se nahrazuje druhou mapou, PŘÍLOHA II – ČÁST 1/8;*
- c) PŘÍLOHA III – ČÁST 5/14 se nahrazuje PŘÍLOHOU II – ČÁSTÍ 2/8;*
- d) PŘÍLOHA III – ČÁST 6/14 se nahrazuje PŘÍLOHOU II – ČÁSTÍ 3/8;*
- e) PŘÍLOHA III – ČÁST 7/14 se nahrazuje PŘÍLOHOU II – ČÁSTÍ 4/8;*
- f) PŘÍLOHA III – ČÁST 8/14 se nahrazuje PŘÍLOHOU II – ČÁSTÍ 5/8;*
- g) PŘÍLOHA III – ČÁST 9/14 se nahrazuje PŘÍLOHOU II – ČÁSTÍ 6/8;*
- h) v PŘÍLOZE III – ČÁSTI 10/14 se první mapa nahrazuje první mapou v PŘÍLOZE II – ČÁSTI 7/8;*
- i) v PŘÍLOZE III – ČÁSTI 13/14 se druhá mapa nahrazuje druhou mapou v PŘÍLOZE II – ČÁSTI 7/8;*
- j) PŘÍLOHA III – ČÁST 14/14 se nahrazuje PŘÍLOHOU II – ČÁSTÍ 8/8.;*

PŘÍLOHA IV

- 13) mapy v PŘÍLOZE IV – ČÁSTI 1/12 a ČÁSTI 8/12 dokumentu COM(2021) 812 v final se nahrazují mapami v části 1 a 2 PŘÍLOHY III tohoto pozměněného návrhu;
- 14) mapy v příloze IV – ČÁSTI 12/12 dokumentu COM(2021) 812 final se zrušují.