Rada
Evropské unie

Brusel 6. prosince 2022
(OR. en)

15664/22

Interinstitucionální spis:
2021/0420(COD)

TRANS 772
CODEC 1934

VÝSLEDEK JEDNÁNÍ

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Delegace
Č. předchozího dokumentu:	15058/22 + Addenda
Č. dok. Komise:	ST 15109/21 + ADD 1 - 55
Předmět:	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 – obecný přístup

Delegace naleznou v příloze znění, na jehož základě Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku na zasedání dne 5. prosince 2022 dosáhla obecného přístupu k výše uvedenému návrhu.

Obecný přístup zahrnuje rovněž přílohy uvedené v dodatcích k dokumentu ST 15058/22, jejichž znění zůstává nezměněno.

PŘÍLOHA

2021/0420 (COD)

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)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 172 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[1],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[2],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

[1] Úř. věst. C […].
[2] Úř. věst. C […].

(1) Sdělení Komise „Zelená dohoda pro Evropu“[3] z prosince 2019 stanoví cíl klimatické neutrality, kterého má Unie dosáhnout do roku 2050, jakož i jasný cíl snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů nejméně o 55 % ve srovnání s úrovněmi roku 1990. Tyto cíle jsou stanoveny v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2021/1119[4].

(2) Emise z dopravy představují přibližně 25 % celkových emisí skleníkových plynů v Unii a v posledních letech se zvýšily. Zelená dohoda pro Evropu proto požaduje 90% snížení emisí skleníkových plynů z dopravy, aby se Unie stala do roku 2050 klimaticky neutrální ekonomikou, a zároveň usiluje o dosažení cíle nulového znečištění[5].

(3) Ve sdělení Komise o strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu[6] jsou stanoveny milníky, které mají ukázat cestu evropského dopravního systému k dosažení cílů udržitelné, inteligentní a odolné mobility. Předpokládá, že železniční nákladní doprava by měla do roku 2030 zvýšit svůj podíl na trhu o 50 % a do roku 2050 jej zdvojnásobit; v případě dopravy po vnitrozemských vodních cestách a pobřežní plavby by měl jejich podíl na trhu vzrůst do roku 2030 o 25 % a do roku 2050 o 50 %; provoz na vysokorychlostní železnici by se měl do roku 2030 zdvojnásobit a do roku 2050 ztrojnásobit; na pozemních komunikacích Unie by mělo být do roku 2030 v provozu nejméně 30 milionů automobilů s nulovými emisemi a 80 000 nákladních vozidel s nulovými emisemi a téměř všechny osobní automobily, dodávky a autobusy a nová těžká nákladní vozidla by měly mít do roku 2050 nulové emise; pravidelná hromadná doprava v rámci Unie na vzdálenosti kratší než 500 km by měla být do roku 2030 uhlíkově neutrální; do roku 2030 by v Evropě mělo být nejméně sto klimaticky neutrálních měst.

---

3 Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Zelená dohoda pro Evropu, COM(2019) 640 final.

4 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a (EU) 2018/1999 (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

5 Sdělení Komise „Cesta ke zdravé planetě pro všechny, Akční plán EU: Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“ ze dne 12. května 2021, COM(2021) 400 final.

6 Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“, COM(2020) 789 final.

(4) Provádění transevropské dopravní sítě vytváří příznivé podmínky ve smyslu základní infrastruktury, která umožní, aby všechny druhy dopravy byly udržitelnější, cenově dostupnější a inkluzivnější, aby byly udržitelné alternativy široce dostupné v multimodálním dopravním systému a aby byly zavedeny správné pobídky na podporu transformace, zejména zajištěním spravedlivé transformace, a to v souladu s cíli uvedenými v doporučení Rady (EU) […] ze dne 16. června 2022 o zajištění spravedlivé transformace na klimatickou neutralitu[7].

(5) Plánování, rozvoj a provoz transevropské dopravní sítě by měl umožnit udržitelné formy dopravy, zajistit lepší multimodální a interoperabilní dopravní řešení a posílit intermodální integraci celého logistického řetězce, a přispět tak k hladkému fungování vnitřního trhu vytvořením podmínek, které jsou nezbytné pro plynulé toky osobní a nákladní dopravy v celé Unii. Kromě toho by se síť měla zaměřit na posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti zajištěním přístupnosti a propojení všech regionů Unie, včetně lepšího propojení nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, venkovských, ostrovních, okrajových a horských regionů, jakož i řídce osídlených oblastí. Rozvoj transevropské dopravní sítě by měl rovněž umožnit bezproblémovou, bezpečnou a udržitelnou mobilitu zboží a osob v celé jejich rozmanitosti a přispět k dalšímu hospodářskému růstu a konkurenceschopnosti z globálního hlediska tím, že vytvoří propojení a interoperabilitu mezi vnitrostátními dopravními sítěmi udržitelným způsobem účinně využívajícím zdroje.

(6) Nárůstem provozu dochází ke kongescím v mezinárodní dopravě. Pro zajištění mezinárodní mobility zboží a cestujících je třeba optimalizovat kapacitu transevropské dopravní sítě i využití této kapacity a případně je rozšířit odstraněním úzkých míst v infrastruktuře a doplněním chybějících spojení infrastruktury v jednotlivých členských státech a mezi nimi, případně i se sousedními zeměmi, a s ohledem na probíhající jednání s kandidátskými a potenciálními kandidátskými zeměmi.

[7] [ST 9107/22], (Úř. věst. C 243, 27.6.2022, s. 35).

(7) Transevropská dopravní síť sestává ve značné míře ze stávající infrastruktury. V zájmu plného dosažení cílů nové politiky transevropské dopravní sítě by měly být stanoveny jednotné požadavky na infrastrukturu.

(8) Projekty společného zájmu by měly přispívat k rozvoji transevropské dopravní sítě budováním nové dopravní infrastruktury, údržbou a modernizací stávající infrastruktury a opatřeními na podporu jejího využívání způsobem účinně využívajícím zdroje. Projekty společného zájmu by měly prokázat evropskou přidanou hodnotu. A měly by být také ekonomicky životaschopné. Projekty v řídce osídlených oblastech, u kterých může být obtížné prokázat hospodářskou životaschopnost, ale jejich přínosy v oblasti sociální a územní soudržnosti mohou být vyšší hodnoty, by měly mít alespoň pozitivní přínos k rozvoji sítě na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů s přihlédnutím ke zvláštním charakteristikám a omezením dané oblasti.

(9) Při realizaci projektů společného zájmu by se měla věnovat náležitá pozornost zvláštním okolnostem každého jednotlivého dotčeného projektu. Pokud je to možné, měly by se využívat synergie s dalšími politikami, například s aspekty cestovního ruchu, a to začleněním infrastruktury cyklistických stezek, včetně tras EuroVelo, do inženýrských staveb, jako jsou mosty nebo tunely, nebo s bezpečnostními aspekty začleněním nových technologií, jako jsou senzory v mostech.

(10) V zájmu dosažení vysoce kvalitní a účinné dopravní infrastruktury u všech druhů dopravy by se při rozvoji transevropské dopravní sítě mělo přihlížet k zabezpečení a bezpečnosti pohybu cestujících a zboží, přínosu z hlediska změny klimatu a dopadu změny klimatu a potenciálních přírodních rizik a člověkem způsobených katastrof na infrastrukturu a dostupnost pro všechny uživatele dopravy, zejména v regionech, které jsou obzvláště postiženy negativními dopady změny klimatu.

(11) Vypouští se.

(12) Členské státy a jiní navrhovatelé projektů by při plánování infrastruktury měli řádně zohledňovat posouzení rizik a adaptační opatření, jejichž cílem je zlepšit odolnost, například vůči změně klimatu, přírodním rizikům a katastrofám způsobeným člověkem. Provádění transevropské dopravní sítě podpoří zásadu „významně nepoškozovat“ ve smyslu článku 17 nařízení o taxonomii[8] tím, že poskytne další pobídky k rozvoji udržitelných forem dopravy a zavede vysoké standardy pro ekologickou dopravní infrastrukturu.

(13) Vzhledem k vývoji potřeb infrastruktury Unie a cílům dekarbonizace a k závěrům Evropské rady z července 2020, podle nichž by výdaje Unie měly být v souladu s cíli Pařížské dohody a zásadou „významně nepoškozovat“, by projekty společného zájmu měly být posuzovány s cílem zajistit, aby politika TEN-T byla v souladu s cíli politiky Unie v oblasti dopravy, životního prostředí a klimatu. Členské státy a jiní předkladatelé projektů by měli provádět posouzení vlivů plánů a projektů na životní prostředí, jejichž součástí by u projektů, u kterých ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost ještě nebyl zahájen proces zadávání veřejných zakázek v rámci posouzení vlivů na životní prostředí, mělo být posouzení souladu se zásadou „významně nepoškozovat“ na základě nejnovějších dostupných pokynů a osvědčených postupů.

[8] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. června 2020 o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088 (Text s významem pro EHP) (Úř. věst. L 198, 22.6.2020, s. 13).

(14) Projekty infrastruktury v rámci nařízení o TEN-T by měly být odolné vůči potenciálním nepříznivým dopadům změny klimatu prostřednictvím posouzení klimatické zranitelnosti a rizik, mimo jiné prostřednictvím příslušných adaptačních opatření. Projekty, u nichž musí být provedeno posouzení vlivů na životní prostředí, by měly podléhat prověření z hlediska klimatického dopadu a analýza jejich nákladů a přínosů by měla zahrnovat náklady emisí skleníkových plynů a pozitivní účinky opatření ke zmírnění změny klimatu. Prověřování z hlediska klimatického dopadu by se mělo provádět na základě nejnovějších dostupných osvědčených postupů a pokynů. Přispěje se tím k tomu, aby se při investičních rozhodnutích Unie a jejím rozpočtovém plánování přihlíželo k posouzením rizik souvisejících se změnou klimatu, jakož i zranitelnosti vůči změně klimatu a adaptace na ni. Aniž by byla dotčena ustanovení jiných aktů EU, zejména prováděcích aktů týkajících se podmínek přidělování finanční podpory Unie na projekty společného zájmu v rámci nařízení (EU) 2021/1153, požadavek identifikace a minimalizace rizik z hlediska změny klimatu by se měl vztahovat pouze na projekty, u kterých ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost ještě nebyl zahájen proces posouzení vlivů na životní prostředí.

(15) Členské státy a jiní předkladatelé projektů by měli provádět posouzení vlivů plánů a projektů na životní prostředí v souladu s příslušnými právními předpisy, aby se zabránilo negativním dopadům na životní prostředí, jako je fragmentace krajiny, utužení půdy a znečištění ovzduší a vody, jakož i hluková zátěž, nebo aby se tyto dopady zmírnily nebo kompenzovaly a aby byla účinně chráněna biologická rozmanitost.

(16) Při plánování a výstavbě projektů společného zájmu je třeba dostatečně zohlednit zájmy regionálních a místních orgánů jakož i veřejnosti, jíž se projekt týká.

(17) Definice transevropské dopravní sítě by měla vycházet ze společné a transparentní metodiky a měla by představovat nejvyšší úroveň plánování infrastruktury v rámci Unie. Měla by být multimodální, tedy zahrnovat všechny druhy dopravy a jejich propojení i příslušné systémy správy informací o dopravě a cestování.

(18) Transevropská dopravní síť by měla být postupně rozvíjena ve třech etapách s celkovým cílem vytvořit multimodální a interoperabilní celoevropskou síť splňující normy vysoké kvality při současném dodržení celkových cílů Unie v oblasti klimatické neutrality a životního prostředí: dokončení hlavní sítě do roku 2030, rozšířené hlavní sítě do roku 2040 a globální sítě do roku 2050, není-li v tomto nařízení stanoveno jinak.

(19) Kromě lhůt pro roky 2030 a 2050, které již byly zavedeny podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013[9], by pro rozšířenou hlavní síť, která je součástí evropských dopravních koridorů, měla být doplněna přechodná lhůta do roku 2040 k zajištění souladu sítě s tímto nařízením. Stejná přechodná lhůta by se měla vztahovat i na nové normy týkající se hlavní sítě, které byly zavedeny nad rámec požadavků nařízení (EU) č. 1315/2013, aby bylo možné včas provést nezbytné investice. Provádění požadavků, zejména těch, které vyplývají z nově zavedených norem pro železniční infrastrukturu, může vyžadovat značné finanční investice.

(20) Transevropská dopravní síť by měla být celoevropskou dopravní sítí, která bude zajišťovat dostupnost a propojení všech regionů v Unii, včetně nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, venkovských, ostrovních, okrajových a horských regionů, jakož i řídce osídlených oblastí, a posilovat sociální, hospodářskou a územní soudržnost mezi nimi. Měly by být stanoveny požadavky na infrastrukturu transevropské dopravní sítě s cílem podpořit rozvoj vysoce kvalitní sítě v celé Unii.

---

[9] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

(21) Transevropská dopravní síť by měla být dostatečně vybavena infrastrukturou pro alternativní paliva, aby mohla účinně podpořit přechod na mobilitu s nulovými emisemi v souladu se lhůtami stanovenými v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) […] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva][10].

(22) Kromě hlavní sítě by měla být vymezena rozšířená hlavní síť vycházející z prioritních úseků globální sítě, které jsou součástí evropských dopravních koridorů.

(23) Hlavní síť byla vytyčena na základě objektivní metodiky plánování. Tato metodika určila nejvýznamnější městské uzly, přístavy a letiště, jakož i hraniční přechody. Tam, kde je to ekonomicky možné a proveditelné, jsou tyto uzly pokud možno všude propojeny železniční nebo silniční transevropskou dopravní sítí. Použitá metodika zajistila propojení všech členských států a začlenění nejvýznamnějších ostrovů do hlavní sítě.

(24) Hlavní síť se lhůtou do roku 2030 a rozšířená hlavní síť se lhůtou do roku 2040, není-li v tomto nařízení stanoveno jinak, by měly tvořit základ udržitelné multimodální dopravní sítě, která představuje strategicky nejdůležitější uzly a spojení transevropské dopravní sítě v souladu s dopravními potřebami. Měly by podporovat rozvoj celé globální sítě a umožnit, aby se činnost Unie soustředila na ty části transevropské dopravní sítě s nejvyšší evropskou přidanou hodnotou, zejména na přeshraniční úseky, chybějící spojení, multimodální spojovací body a nejzávažnější úzká místa.

(25) Některé stávající normy hlavní sítě by měly být rozšířeny na rozšířenou hlavní a globální síť, aby bylo možné plně využívat výhod sítě, zvýšit interoperabilitu mezi typy sítí a umožnit větší provoz prostřednictvím udržitelnějších forem dopravy, mimo jiné prostřednictvím vyšší míry digitalizace a dalších technologických řešení.

---

[10] Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne […] o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU (Úř. věst. L […]).

(26) Výjimky z požadavků na infrastrukturu, které se vztahují na hlavní, rozšířenou hlavní a globální síť, by měly být možné pouze v řádně odůvodněných případech a za určitých podmínek. Ty by měly zahrnovat případy, kdy investice nelze odůvodnit nebo kdy existují zvláštní zeměpisná či značná fyzická omezení, například v nejvzdálenějších regionech a jiných odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionech nebo v řídce osídlených oblastech, či v hustě osídlených oblastech.

(26a) Izolovanou sítí by se pro účely tohoto nařízení měla rozumět železniční síť členského státu nebo její část s rozchodem kolejí odlišným od evropského standardního jmenovitého rozchodu kolejí. Uplatňování některých norem a požadavků podle tohoto nařízení na tyto sítě nebo jejich části by nebylo z hlediska hospodářských nákladů a přínosů vzhledem ke specifickým rysům těchto sítí vyplývajícím z jejich zeměpisného oddělení od ostatních sítí s odlišným rozchodem kolejí odůvodněné. Na tyto sítě by se proto některé železniční normy a požadavky neměly vztahovat.

(27) Síť pozemní infrastruktury vytvořená prostřednictvím hlavní sítě, rozšířené hlavní sítě a globální sítě by měla být integrována s námořním rozměrem transevropské dopravní sítě. Za tímto účelem by měl být v úzké spolupráci s evropskými makroregionálními strategiemi a strategiemi pro přímořské oblasti vytvořen skutečně udržitelný, inteligentní, bezproblémový a odolný evropský námořní prostor, který by měl zahrnovat dřívější „mořské dálnice“. Měl by zahrnovat všechny složky námořní infrastruktury transevropské dopravní sítě.

(28) Vypouští se.

(29) Koridory pro železniční nákladní dopravu zřízené na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010[11] a koridory hlavní sítě vymezené v nařízení (EU) č. 1315/2013 jsou doplňkovými politickými nástroji, které sledují úzce související cíle, zejména s cílem podpořit udržitelné, účinné a bezpečné dopravní služby. Ačkoli spolupráce byla v mnoha ohledech přínosná, v některých případech bylo zjištěno překrývání činností a potřeba lepší výměny informací. Koridory pro železniční nákladní dopravu a koridory hlavní sítě navíc nejsou zcela geograficky sladěny, což omezuje možnost koordinace, například v otázkách, jako je provádění požadavků na infrastrukturu transevropské dopravní sítě nebo zlepšování kvality železničních služeb. Existuje proto významný nevyužitý potenciál pro zefektivnění, větší účinnost a součinnost.

[11] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22).

(30) Jak je uvedeno ve sdělení Komise o Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, koridory hlavní sítě a koridory pro železniční nákladní dopravu je třeba začlenit do „evropských dopravních koridorů“, aby se zvýšila součinnost mezi plánováním infrastruktury a provozem dopravy. V souladu s tímto cílem se Komise vyzývá, aby v případě potřeby včas přijala návrh na revizi pravidel pro přidělování kapacity železniční dopravy, která jsou v současnosti stanovena v nařízení č. 913/2010, s cílem zajistit hladké fungování nákladní dopravy v rámci koridorů. Evropské dopravní koridory by se měly stát nástrojem pro rozvoj udržitelných a multimodálních toků nákladní a osobní dopravy v Evropě a pro rozvoj interoperabilní vysoce kvalitní infrastruktury a provozní výkonnosti. Jako takové by měly být rovněž nástrojem k realizaci vize vytvoření vysoce konkurenceschopné železniční sítě v celé Unii.

(30a) V zájmu zajištění vysoké kvality služeb by měly být na koridory pro železniční nákladní dopravu uplatňovány nové provozní požadavky. Členské státy by zejména měly vynaložit veškeré možné úsilí o zajištění toho, aby doba prodlevy u nákladních vlaků překračujících hranici mezi dvěma členskými státy nepřekročila průměrně 25 minut a aby většina vlaků překračujících alespoň jednu hranici koridoru pro nákladní dopravu dorazila do svého místa určení nebo na vnější hranici Unie v čase podle jízdního řádu nebo se zpožděním kratším než 30 minut. Stanovená délka doby prodlevy by neměla být uplatňována v případech, kdy dochází ke změně rozchodu kolejí. Tato délka doby prodlevy by neměla být uplatňována ani na hranicích mezi dvěma členskými státy, na kterých ještě nebyly zrušeny kontroly podle nařízení (EU) 2016/399, jež ukládá zejména povinnost provádět kontroly cestujících i zaměstnanců železnic v osobních a nákladních vlacích překračujících vnější hranice, a kde kontroly prováděné ve vlacích podle uvedeného nařízení neumožňují, aby byla stanovená délka prodlevy dodržena. Uvedené změny rozchodu kolejí a kontroly ve vlacích mohou vést k přetížení dopravy a delší čekací době na hranicích. Měla by být také zohledněna zpoždění, k nimž došlo ve třetích zemích, kterými nákladní vlaky projíždějí, nebo za něž nesou takové třetí země odpovědnost.

(30b) Podle nařízení (EU) č. 913/2010 v jeho původním znění neměly členské státy se železniční sítí s rozchodem kolejí odlišným od rozchodu hlavní železniční sítě v rámci Unie povinnost podílet se na zřízení koridorů pro nákladní dopravu nebo prodloužení již existujících koridorů podle uvedeného nařízení. Tyto členské státům by měly mít po přechodnou dobu nejvýše 10 let možnost rozhodnout, že provozovatel(é) infrastruktury odpovídající za železniční infrastrukturu na jejich území se neúčastní činnosti správní rady koridoru pro nákladní dopravu na jejich území.

(30c) Cílem nařízení (EU) č. 913/2010 je zejména organizace a řízení mezinárodních železničních koridorů pro konkurenceschopnou nákladní železniční dopravu. Vzhledem ke své ostrovní povaze není Irsko propojeno železnicí s jinými členskými státy. Podle uvedeného nařízení v jeho původním znění navíc neměly členské státy se železniční sítí s rozchodem kolejí odlišným od rozchodu hlavní železniční sítě v rámci Unie povinnost účastnit se zřízení koridorů pro nákladní dopravu nebo prodloužení již existujících koridorů podle uvedeného nařízení. Irsko této možnosti využilo. V souladu s tím nebyl na území Irska žádný železniční koridor pro nákladní dopravu podle nařízení (EU) č. 913/2010 v jeho původním znění zřízen. Za těchto okolností a vzhledem k tomu, jak malou přidanou hodnotu má pro irské orgány a jejich provozovatele infrastruktury účast na správě nákladních koridorů podle nařízení (EU) č. 913/2010, by Irsko mělo mít možnost rozhodnout, že zástupci jeho orgánů a provozovatel(é) infrastruktury odpovídající za železniční infrastrukturu na jeho území se neúčastní činnosti výkonné rady nebo správní rady pro nákladní koridory na jeho území.

(31) Evropské dopravní koridory by měly pokrývat nejdůležitější dálkové dopravní toky, měly by se skládat z klíčové evropské multimodální osy založené na částech transevropské dopravní sítě, měly by být přeshraniční, multimodální a otevřené zahrnutí všech druhů dopravy, na něž se vztahuje toto nařízení.

(32) Má-li být transevropská dopravní síť vytvořena koordinovaně a včas, což umožní maximalizovat její účinky, měly by dotčené členské státy zajistit přijetí vhodných opatření za účelem dokončení projektů společného zájmu hlavní sítě do roku 2030, rozšířené hlavní sítě do roku 2040 a globální sítě do roku 2050, není-li v tomto nařízení stanoveno jinak. Členské státy by proto měly zajistit soudržnost vnitrostátních dopravních a investičních plánů s prioritami stanovenými v tomto nařízení. Měly by také zohlednit mimo jiné priority stanovené v pracovních plánech evropských koordinátorů. Oblast působnosti, metodika nebo časový rámec vnitrostátních plánů a programů však zůstává zcela v pravomoci členských států.

(33) Je třeba určit projekty společného zájmu, které přispějí k dokončení transevropské dopravní sítě, přispívají k dosažení cílů a odpovídají prioritám stanoveným v tomto nařízení. Realizace projektů společného zájmu by měla záviset na jejich stupni vyzrálosti, jejich souladu s unijními a vnitrostátními právními postupy a dostupnosti finančních prostředků, aniž by tím byly dotčeny finanční závazky členského státu nebo Unie.

(34) Projekty společného zájmu na rozvoj transevropské dopravní sítě v souladu s požadavky stanovenými v tomto nařízení mají evropskou přidanou hodnotu, neboť přispívají k vysoce kvalitní, interoperabilní a multimodální evropské síti, zvyšují udržitelnost, soudržnost a účinnost nebo přínosy pro uživatele. Evropská přidaná hodnota se zvyšuje, pokud kromě potenciální hodnoty pro daný členský stát vede k významnému zlepšení dopravních spojení nebo dopravních toků mezi členskými státy nebo mezi členským státem a třetí zemí. Těmto přeshraničním projektům by se mělo dostat přednostního zájmu ze strany Unie s cílem zajistit jejich realizaci.

(35) Členské státy a jiní navrhovatelé projektů by měli zajistit, aby posouzení projektů společného zájmu byla prováděna účinně bez zbytečných odkladů.

(36) Vypouští se.

(37) Vypouští se.

(38) Spolupráce se třetími zeměmi, včetně sousedních zemí, je nezbytná k zajištění propojení a interoperability mezi sítěmi infrastruktury Unie a daných zemí. Unie by měla v případě potřeby prosazovat projekty společného zájmu s uvedenými zeměmi a zajistit, aby byly cíle transevropské dopravní sítě a její požadavky na interoperabilitu dodržovány. Takové projekty by měly být rovněž v souladu s cílem dosažení klimatické neutrality v EU do roku 2050, a měly by zajišťovat rovné podmínky v odvětví dopravy, zejména předcházením únikům uhlíku.

(38a) Přesunuto z bodu odůvodnění 39a:

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.

(38b) Přesunuto z bodu odůvodnění 39b:

Vzhledem k tomuto novému geopolitickému kontextu je ve sdělení Komise ze dne 12. května 2022 o „trasách solidarity“[12] 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 Unií jak pro vývoz, tak pro dovoz. V zájmu lepšího propojení s Unií navrhla Komise posoudit rozšíření evropských dopravních koridorů na Ukrajinu a do Moldavské republiky.

[12] COM(2022) 217 final.

(38c) Přesunuto z bodu odůvodnění 39c:

Vzhledem k válečné agresi Ruska vůči Ukrajině a postoji, který Bělorusko v tomto konfliktu zaujalo, není spolupráce mezi Unií 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, přeřazeny na mapách uvedených v tomto nařízení z hlavní sítě do globální sítě, pro kterou je stanoven až 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.

(38d) Přesunuto z bodu odůvodnění 39a:

Nový geopolitický kontext, který nastal v důsledku válečné agrese Ruska vůči Ukrajině, ukázal, jak důležité je bezproblémové dopravní spojení na území Unie a se sousedními třetími zeměmi. Jiný rozchod kolejí než evropský standardní rozchod kolejí 1 435 mm vážně narušuje interoperabilitu železničních sítí v celé Unii a dokonce ovlivňuje konkurenceschopnost těchto izolovaných železničních sítí. Nové železniční tratě hlavní nebo rozšířené hlavní sítě by proto měly být budovány 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 ostrovní a nejvzdálenější regiony, neboť s ohledem na jejich zeměpisnou situaci je jejich síť zcela oddělena od veškerého pozemního spojení na území Unie.

(39) Aby se dosáhlo transformace odvětví dopravy na skutečně multimodální systém udržitelných a inteligentních služeb mobility, měla by Unie vybudovat vysoce kvalitní dopravní síť s tratěmi navrženými pro rychlost nejméně 100 km/h. Konkurenceschopná osobní železniční doprava má velký potenciál při dekarbonizaci dopravy. Je třeba vytvořit soudržnou a interoperabilní evropskou vysokorychlostní železniční síť spojující hlavní a velká města. Doplnění stávajících vysokorychlostních tratí o tratě navržené pro rychlost nejméně 160 km/h by mělo vést k síťovým účinkům, soudržnější síti a většímu počtu cestujících na železnici. Tyto požadavky na navrženou traťovou rychlost by však měly být omezeny na určitý procentní podíl dotčených železničních úseků, aby se zohlednila potřeba flexibility na železničních úsecích se zvláštními charakteristikami v důsledku topografických, terénních nebo urbanistických omezení, jimž je třeba rychlost v každém případě přizpůsobit, mimo jiné včetně propojení tratí, tratí projíždějících stanicemi, přístupů k terminálům a zařízením služeb nebo dep.“ Komise by měla na návrh příslušného členského státu udělovat výjimky s cílem umožnit další flexibilitu nad rámec konkrétních procentních hodnot stanovených v tomto nařízení, je-li to potřebné a odůvodněné. Členské státy se vyzývají, aby při modernizaci infrastruktury prozkoumaly možnosti návrhů umožňujících vyšší rychlost, jak je stanoveno v příloze I směrnice 2016/797.

(39a) Přesunuto do bodu odůvodnění 38d.

(40) Měla by být vytvořena udržitelnější, odolnější a spolehlivější síť železniční nákladní dopravy v celé Evropě, která by přispěla ke konkurenceschopnosti kombinované dopravy. Infrastruktura pro kombinovanou železniční dopravu a terminály by měla být modernizována, aby se zajistilo, že intermodální doprava bude probíhat především po železnici, vnitrozemských vodních cestách nebo pobřežní plavbou a že všechny počáteční nebo konečné úseky vedené po pozemních komunikacích budou co nejkratší.

(40a) Intermodální doprava představuje přibližně polovinu železničních nákladních tunokilometrů v Evropě a její podíl se zvyšuje. Aby bylo dosaženo cílů stanovených ve sdělení Komise o Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu zdvojnásobit podíl nákladní dopravy po železnici, je třeba věnovat zvláštní pozornost dopravě, která kombinuje železnici po hlavní část cesty a nákladní automobil pro první a poslední kilometr. S cílem přispět ke zvýšení podílu intermodální dopravy by infrastruktura měla umožňovat provoz nákladních vlaků přepravujících standardní návěsy o výšce až 4 metry na vagonech o výšce nejméně 27 centimetrů. Vyhovět tomuto požadavku však znamená četné a často nákladné úpravy. Je proto důležité přistupovat k tomuto požadavku vyváženým způsobem a zajistit, aby jeho provádění bylo nákladově efektivní. V tomto ohledu by členské státy měly zajistit, aby byl tento požadavek prováděn způsobem, který zajistí alespoň jednu vnitrostátní přímou trať, jedno přímé spojení po nákladní železniční trati se sousedním členským státem (sousedními členskými státy) a jedno spojení s alespoň jedním kombinovaným terminálem železniční a silniční dopravy nebo jedním terminálem multimodální nákladní přepravy nacházejícím se v námořním přístavu, který je součástí evropského dopravního koridoru, nebo v jeho blízkosti na území členského státu. Pokud se dále nachází jeden nebo více koncových bodů koridoru na území členského státu, měla by existovat alespoň jedna přímá trať splňující uvedený požadavek alespoň do jednoho z těchto koncových bodů. Při výběru příslušných tratí by členské státy měly zohlednit stávající a budoucí dopravní toky v oblasti železniční nákladní dopravy. Při posuzování žádostí o výjimky z požadavku týkajícího se přepravy návěsů stanoveného v tomto nařízení by Komise měla vzít v úvahu zejména výsledky socioekonomické analýzy nákladů a přínosů, jakož i možné narušení služeb způsobené nezbytnými pracemi potřebnými ke splnění této normy. Kromě toho by Komise při posuzování žádostí o výjimky z požadavků vztahujících se na železniční infrastrukturu rozšířené hlavní sítě měla vzít v úvahu zejména veškeré významné investice uskutečněné dotčeným členským státem na paralelní trati v těsné blízkosti nově vybudovaných tratí.

(41) Vypouští se.

(42) Členské státy by měly zajistit, aby byl evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) zaveden na globální síti do roku 2050, na rozšířené hlavní síti do roku 2040 a na hlavní síti do roku 2030. Při zavádění systému ERTMS do globální sítě by měly být z hlediska načasování upřednostněny tratě, které mohou přispět k bezpečné a efektivní přeshraniční mezinárodní železniční dopravě. Vzhledem k tomu, že zavedení rádiového systému ERTMS dále přispívá k odstranění vnitrostátních pravidel ovlivňujících provoz, měly by členské státy zajistit, aby byl od roku 2030 zaveden na nových tratích pouze rádiový systém ERTMS a aby do roku 2050 byla celá transevropská dopravní síť vybavená rádiovým systémem ERTMS.

(43) Přesunuto do 42. bodu odůvodnění (poslední věta).

(44) Vyřazování systémů třídy B z provozu přináší provozovatelům infrastruktury značné úspory při údržbě vzhledem k nákladům a složitosti zavádění systému ERTMS a dlouhodobého udržování dalších traťových systémů. Členské státy by měly tam, kde je to na místě, usilovat o vyřazení systémů třídy B z provozu do roku 2050.

(45) Vnitrozemské vodní cesty v Evropě se vyznačují heterogenní hydromorfologií, která brání soudržné výkonnosti všech úseků vodních cest. Vnitrozemské vodní cesty, zejména volně tekoucí úseky, mohou být silně ovlivněny klimatickými a povětrnostními podmínkami. V zájmu zajištění spolehlivé mezinárodní dopravy a při současném respektování hydromorfologie a platných právních předpisů v oblasti životního prostředí by požadavky TEN-T měly zohledňovat specifickou hydromorfologii jednotlivých vodních cest (například volně tekoucí nebo regulované řeky), jakož i cíle politik v oblasti životního prostředí a biologické rozmanitosti. Pro tento účel by měla být stanovena referenční hladina vod pro každý evropský dopravní koridor a pro každou vodní cestu nebo úsek vodní cesty. Při stanovování referenční hladiny vod by měla Komise úzce spolupracovat s dotčenými členskými státy a s dotčenými komisemi pro říční plavbu zřízenými mezinárodními dohodami, aby byl zajištěn soudržný přístup k požadavkům na infrastrukturu vnitrozemských vodních cest za účelem prosazování tohoto druhu dopravy,

(46) Vzhledem k tomu, že námořní přístavy jsou vstupními a výstupními body pro pozemní infrastrukturu transevropské dopravní sítě, hrají důležitou úlohu jako přeshraniční multimodální uzly, které slouží nejen jako dopravní uzly, ale mohou být také branami obchodu, průmyslovými klastry a energetickými centry. Jak je zdůrazněno v plánu RePowerEU přijatém Komisí, je třeba diverzifikovat dodávky energie a urychlit zavádění energie z obnovitelných zdrojů. Námořní přístavy mohou k tomuto cíli přispět zaváděním větrných elektráren na moři, výrobou zeleného vodíku a přepravou a skladováním zkapalněného zemního plynu. V zájmu posílení synergií mezi odvětvím dopravy a energetiky v rámci úsilí o dekarbonizaci ekonomiky Unie by námořní přístavy mohly rovněž hrát určitou úlohu při přepravě oxidu uhličitého potrubím nebo jinými druhy dopravy.

(47) Námořní doprava na krátké vzdálenosti může významně přispět k dekarbonizaci dopravy tím, že se na moře přesune více nákladu a cestujících, mimo jiné s cílem snížit přetížení silnic na území Unie a zlepšit přístup k okrajovým a ostrovním regionům a státům. Je však třeba lépe integrovat spojení této dopravy, která tvoří námořní rozměr transevropské dopravní sítě, s pozemní sítí a klást větší důraz na celý dopravní a logistický řetězec, jak na moři, tak ve vnitrozemí. Nově vytvořená zastřešující koncepce evropského námořního prostoru by měla být podporována vytvářením nebo modernizací tras námořní dopravy na krátké vzdálenosti a rozvojem námořních přístavů a jejich napojení na vnitrozemí, aby byla zajištěna účinná a udržitelná integrace s dalšími druhy dopravy. Tato nová koncepce by navíc měla podpořit udržitelná spojení pobřežní plavby s cílem soustředit toky nákladní dopravy na námořní logistické trasy tak, aby se zlepšila stávající námořní spojení nebo aby se vytvořila nová životaschopná, pravidelná a častá námořní spojení.

(48) Silniční doprava v Unii představuje tři čtvrtiny celkové vnitrozemské nákladní dopravy (podle uskutečněných tunokilometrů) a přibližně 90 % celkové vnitrozemské osobní dopravy (podle celkového počtu osobokilometrů). Vzhledem k významu silniční dopravy a závazku zlepšit bezpečnost silničního provozu v souladu s milníkem sdělení Komise o Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu je třeba posílit bezpečnost silniční infrastruktury.

(48a) Členské státy by měly podporovat napojení letišť hlavní sítě o určitém objemu přepravy na městské uzly, a to po železnici, metrem, městskou dráhou nebo tramvajemi, aby se zlepšila konektivita, zajistila odpovídající kapacita a pohodlí uživatele, s výjimkou případů, kdy takovému napojení brání zvláštní zeměpisná nebo významná fyzická omezení. U letišť, která jsou globálními uzly, se členské státy vyzývají, aby rozvíjely nebo posilovaly napojení na dálkovou nebo vysokorychlostní železniční dopravu s cílem poskytnout alternativy letům na krátké vzdálenosti.

(48b) V zájmu podpory inovací v oblasti letecké dopravy by na seznam složek infrastruktury letecké dopravy měly být zařazeny kosmodromy. Tímto začleněním by však neměla být dotčena pravomoc Unie v oblasti vesmíru podle čl. 4 odst. 3 SFEU a článku 189 SFEU, který vylučuje jakoukoli harmonizaci právních a správních předpisů členských států. Zařazení kosmodromů na seznam složek infrastruktury letecké dopravy podle tohoto nařízení by navíc nemělo vést k uplatňování stávajících nebo budoucích právních předpisů EU týkajících se infrastruktury letecké dopravy na kosmodromy, pokud tak tyto právní předpisy výslovně nestanoví.

(49) Transevropská dopravní síť by měla zajistit účinnou multimodalitu, aby u přepravy cestujících i zboží nabízela lepší a udržitelnější volbu mezi druhy dopravy a umožnila konsolidaci velkých objemů pro přepravu na dlouhé vzdálenosti. Klíčovou roli při plnění tohoto cíle by měly hrát multimodální terminály.

(49a) Členské státy by měly provádět analýzu trhu a výhledovou analýzu terminálů multimodální nákladní přepravy na svém území a vypracovat akční plán pro rozvoj sítě terminálů multimodální nákladní přepravy. Za tímto účelem mohou odkazovat na stávající studie a plány. Akční plán vypracovaný členskými státy by měl podporovat rozvoj terminálů multimodální nákladní přepravy. Členské státy by však neměly mít povinnost tento akční plán provádět. Akční plán by rovněž neměl ukládat soukromému sektoru povinnost investovat do terminálů. Tento plán by neměl podléhat strategickému posuzování vlivů na životní prostředí.

(50) Důležitou roli v transevropské dopravní síti hrají městské uzly jako výchozí nebo cílová místa („poslední kilometr“) pro cestující a náklad přepravovaný v transevropské dopravní síti, a jsou přestupními body v rámci jednotlivých druhů dopravy nebo mezi nimi. Mělo by být zajištěno, aby kapacitně úzká místa a nedostatečné propojení sítí v rámci městských uzlů již nebránily multimodalitě v rámci transevropské dopravní sítě. Politika transevropské dopravní sítě by se měla zaměřit na prosazování plynulých dopravních toků z městských uzlů sítě, do nich a mezi nimi. Propojením sítí v rámci městských uzlů by se měly zabývat příslušné místní, regionální nebo celostátní orgány, zejména prostřednictvím příslušných opatření plánů udržitelné městské mobility.

(51) Jako účinný jednotný rámec pro řešení problémů městské mobility by měl být pro každý městský uzel přijat plán udržitelné městské mobility, což je dlouhodobý komplexní integrovaný plán nákladní a osobní mobility pro celou funkční městskou oblast. Tento plán by mohl zahrnovat cíle, záměry a ukazatele, na nichž je založena současná i budoucí výkonnost systému městské dopravy.

(52) Členské státy by měly prosazovat zavádění plánů udržitelné městské mobility za účelem zlepšení koordinace mezi regiony a městy. Za tímto účelem členské státy mohou podporovat místní orgány při vytváření kvalitních plánů udržitelné městské mobility a posílit monitorování a hodnocení provádění těchto plánů prostřednictvím veškerých vhodných opatření, pokynů, budování kapacit, pomoci a případně finanční podpory.

(52a) Plány udržitelné městské mobility mohou být zahrnuty do stávajících plánů, které mohou být dále rozvíjeny za účelem splnění pokynů plánů udržitelné městské mobility, nebo do širších plánů, které rovněž integrují územní plány, například s ohledem na vzájemné vazby mezi využíváním půdy a mobilitou. V případě vysoce osídlených městských uzlů by mělo být povoleno několik plánů udržitelné městské mobility.

(53) Cílem mise v oblasti klimaticky neutrálních a inteligentních měst, zřízené na základě rámcového programu Horizont Evropa, je mít do roku 2030 v Unii sto klimaticky neutrálních měst. Města zapojená do této mise budou působit jako experimentální a inovační centra, která budou do roku 2050 následovat ostatní.

(54) Služby multimodální digitální mobility pomáhají posílit integraci různých druhů dopravy spojením několika způsobů dopravy do jedné nabídky. Jejich další rozvoj by měl přispět k propagování nejudržitelnějších druhů dopravy, veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy, jako je chůze a jízda na kole.

(55) Systémy informačních a komunikačních technologií (IKT) pro dopravu jsou nezbytné jakožto základ optimalizace provozu a dopravy, bezpečnosti provozu a zlepšení souvisejících služeb. Usnadněny by měly být informační toky v síti dopravy a mobility, mimo jiné prostřednictvím zavádění datového prostoru Unie pro mobilitu. Cestujícím by měly být k dispozici informace, včetně informací o přepravních dokladech a rezervačních systémech.

(56) Inteligentní dopravní systémy a služby, jakož i nově vznikající technologie by měly sloužit jako katalyzátor zavádění inteligentních dopravních systémů a služeb na všech pozemních komunikacích transevropské dopravní sítě.

(57) Je nutné odpovídající plánování transevropské dopravní sítě. To rovněž zahrnuje provádění zvláštních požadavků v celé síti, pokud jde o infrastrukturu, systémy IKT, vybavení a služby, včetně požadavků na zavádění infrastruktury pro alternativní paliva ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) […] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva][13]. Je proto nutné zajistit odpovídající a koordinované zavádění takových požadavků v celé Evropě pro každý druh dopravy a pro jejich vzájemné propojení v rámci transevropské dopravní sítě i mimo ni, aby bylo využito síťového účinku a umožněna účinná dálková transevropská doprava. Aby se zajistilo zavedení alternativních paliv v celé silniční síti transevropské dopravní sítě v souladu s cíli stanovenými v nařízení (EU) […] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva], měly by být odkazy na „hlavní síť“ v nařízení (EU) […] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] chápány jako odkazy na „hlavní síť“ ve smyslu tohoto nařízení. Odkazy na „komplexní síť“ v nařízení (EU) […] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] by měly být vykládány jako odkazy na „rozšířenou hlavní síť“ a „globální síť“ ve smyslu tohoto nařízení.

(58) Transevropská dopravní síť by měla poskytnout základ pro rozsáhlé zavádění nových technologií a inovací, které mohou pomoci zvýšit celkovou účinnost evropského odvětví dopravy a kapacitu umožňující bezpečný pohyb cestujících za použití účinných prostředků, zvýšit atraktivitu veřejné nebo ekologičtější dopravy pro cestující a snížit její uhlíkovou stopu. To přispěje k dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu a zároveň přispěje k cíli zvýšit energetickou bezpečnost Unie. K dosažení těchto cílů by měla být zlepšena dostupnost alternativních paliv a související infrastruktury v celé transevropské dopravní síti.

---

13 Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne […] o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU (Úř. věst. L […]).

(59) V rámci transevropské dopravní sítě by měl být zaveden dostatečný počet veřejně přístupných rychlých dobíjecích stanic pro lehká a těžká nákladní vozidla. Tento cíl by měl zajistit plnou přeshraniční konektivitu a umožnit provoz elektrických vozidel v celé Unii. Cíle pro transevropskou dopravní síť týkající se vzdálenosti, jak jsou vymezeny v nařízení (EU) […] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva], mají zajistit minimální dostatečné rozmístění elektrických dobíjecích stanic podél hlavních silničních sítí Unie.

(60) Veřejně přístupná dobíjecí infrastruktura podél transevropské dopravní sítě, jak je vymezena v nařízení (EU) […] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva], by měla být doplněna o požadavky na zavádění dobíjecí infrastruktury v multimodálních terminálech a na multimodální uzly osobní dopravy s cílem poskytnout možnosti dobíjení nákladních vozidel pro přepravu na dlouhé vzdálenosti, a to v době, kdy jsou nakládána nebo vykládána nebo kdy řidič odpočívá, nebo dobíjení autobusů v multimodálních uzlech osobní dopravy. Za účelem zajištění volného oběhu v případech, kdy terminály nebo uzly osobní dopravy obdrží podporu Unie nebo veřejnou podporu, by měl být přístup pro účely dobíjení spravedlivý, transparentní a nediskriminující, aby se zabránilo tržní závislosti na konkrétních podnicích nebo možnému narušení hospodářské soutěže.

(61) Závažným problémem pro účinnost a fungování transevropské dopravní sítě je nedostatečná bezpečnost, zabezpečení a spolehlivost infrastruktury, která je způsobená přírodními riziky, včetně událostí souvisejících s klimatem a jiných mimořádných událostí, jako jsou pandemie, katastrofy způsobené člověkem, nehody nebo úmyslná narušení, jako je terorismus a kybernetické útoky. Dopravní toky byly v posledních letech výrazně narušeny například nehodami způsobenými několika přírodními katastrofami, které byly důsledkem extrémních povětrnostních jevů. Měla by se proto zlepšit odolnost dopravní sítě vůči změně klimatu, přírodním rizikům, katastrofám způsobeným člověkem a dalším narušením, a to s ohledem na posouzení rizik a opatření ke zvýšení odolnosti přijatá kritickými subjekty pro odvětví dopravy podle směrnice […] o odolnosti kritických subjektů[14].

[14] Uvedená směrnice odkazuje na návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady předložený Komisí o posílení odolnosti kritických subjektů, COM/2020/829 final.

(62) S ohledem na zkušenosti s řízením krizí během pandemie COVID-19[15] a s cílem zabránit narušení dopravy a nepředvídaným událostem v budoucnu by členské státy měly při plánování infrastruktury zohlednit bezpečnost a odolnost dopravní infrastruktury vůči změně klimatu, přírodním rizikům, katastrofám způsobeným člověkem a dalším narušením fungování dopravního systému Unie. Evropské dopravní koridory by proto měly rovněž zahrnovat důležité objížďkové tratě, které lze využít v případě kongesce nebo jiných problémů na hlavních trasách. Díky své multimodální povaze může být navíc v případě mimořádných událostí jeden režim nahrazen druhým.

(63) Provádění transevropské dopravní sítě může urychlit účast podniků, včetně těch, které vlastní nebo ovládá fyzická osoba ze třetí země nebo podnik ze třetí země, včetně podniků usazených ve třetí zemi. Za určitých okolností by však účast podniků vlastněných nebo ovládaných fyzickou osobou ze třetí země nebo podnikem ze třetí země na projektech společného zájmu nebo jejich příspěvek k projektům společného zájmu mohly ohrozit bezpečnost a veřejný pořádek v EU. Aniž je dotčen mechanismus spolupráce podle nařízení (EU) 2019/452[16] a kromě tohoto mechanismu, je nezbytné zvýšit povědomí o takové účasti nebo příspěvku, aby mohly orgány veřejné správy zasáhnout, pokud by se zdálo, že by taková účast nebo příspěvek mohly mít vliv na bezpečnost nebo veřejný pořádek v Unii a nespadají do oblasti působnosti nařízení (EU) 2019/452[17].

---

15 Sdělení o zavádění zelených pruhů podle Pokynů týkajících se opatření správy hranic v zájmu ochrany zdraví a zajištění dostupnosti zboží a základních služeb, C(2020) 1897 final (Úř. věst. C 96 I, 24.3.2020, s. 1), a sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě a Radě ze dne 28. října 2020 o úpravě dopravních „zelených pruhů“ v zájmu udržení chodu hospodářství během opětovného vypuknutí pandemie COVID-19, COM(2020) 685 final.

16 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79I, 21.3.2019, s. 1).

17 Tento bod odůvodnění může být dále upraven s ohledem na změny v článku 47.

(64) Ačkoli údržba je a zůstane hlavní odpovědností členských států a aniž jsou dotčeny pravomoci členských států, zejména pokud jde o financování a řízení údržby, je důležité, aby byla – jakmile bude vybudována – řádně udržována transevropská dopravní síť s cílem zajistit vysokou kvalitu služeb, a to na základě přístupu zohledňujícího celý životní cyklus při plánování infrastrukturních projektů a vyhlašování výběrových řízení na ně. Členské státy by měly zejména vynaložit veškeré možné úsilí k zajištění toho, aby bylo zavedeno dlouhodobé plánování údržby silnic a případně infrastruktury vnitrozemských vodních cest.

(65) V zájmu realizace nejvíce strategicky důležitých úseků transevropské dopravní sítě v daném časovém rámci by měl být použit přístup založený na koridorech jako nástroj ke koordinaci různých projektů na nadnárodní úrovni a k synchronizaci rozvoje koridoru, čímž by se maximalizoval přínos sítě.

(66) Evropské dopravní koridory by měly napomoci takovému rozvoji infrastruktury transevropské dopravní sítě, které se zaměří na řešení úzkých míst, zlepšení přeshraničních propojení a zlepšení účinnosti a udržitelnosti. Prostřednictvím lepší územní spolupráce by měly uvedené koridory přispět k soudržnosti. Měly by rovněž zohledňovat širší cíle dopravní politiky a usnadnit interoperabilitu, integraci různých druhů dopravy a multimodální provoz. Přístup spočívající v budování koridorů by měl být transparentní a jednoznačný a správa těchto koridorů by neměla vytvářet dodatečné administrativní náklady nebo zátěž.

(67) Komise by pro usnadnění koordinovaného provádění evropských dopravních koridorů a dvou horizontálních priorit, ERTMS a evropského námořního prostoru, měla po dohodě s dotčenými členskými státy jmenovat evropské koordinátory. Evropští koordinátoři by měli dále usnadňovat opatření k navržení správné struktury řízení a zajištění soudržného stanovování priorit pro plánování infrastruktury a investic v rámci evropských dopravních koridorů a dvou horizontálních priorit.

(68) Evropské a vnitrostátní rámce pro plánování a realizaci dopravní infrastruktury, jakož i pracovní plány vypracované evropskými koordinátory by měly přispívat k včasnému harmonogramu a plánování investic nezbytných k dosažení cílů tohoto nařízení.

(69) Pracovní plány evropských koordinátorů by měly být využívány k podpoře spolupráce mezi všemi příslušnými zúčastněnými stranami, k posílení doplňkovosti s opatřeními členských států a provozovatelů infrastruktury a zejména k určení orientačních milníků pro realizaci a řešení hlavních chybějících spojení a přeshraničních úseků a pro odstranění úzkých míst.

(70) Technický základ map specifikujících transevropskou dopravní síť poskytuje interaktivní geografický a technický informační systém pro transevropskou dopravní síť (TENtec).

(71) S ohledem na sdělení Komise o akčním plánu Unie o vojenské mobilitě z března 2018[18] Komise posoudila, zda je třeba přizpůsobit transevropskou dopravní síť tak, aby odrážela vojenské využití infrastruktury. Na základě analýzy rozdílů mezi transevropskou dopravní sítí a vojenskými požadavky[19] byly do transevropské sítě začleněny další pozemní komunikace a železnice, aby se posílila součinnost mezi civilními a vojenskými dopravními sítěmi.

---

18 Společné sdělení Evropskému parlamentu a Radě – Akční plán o vojenské mobilitě (JOIN(2018) 05 final).

19 Společný pracovní dokument útvarů Komise o aktualizované analýze rozdílů mezi vojenskými požadavky a požadavky na transevropskou dopravní síť, 17. července 2020 (SWD(2020) 144 final).

(72) V zájmu dosažení maximálního souladu mezi hlavními směry a programováním příslušných finančních nástrojů, které jsou dostupné na úrovni Unie, by mělo být financování transevropské dopravní sítě v souladu s tímto nařízením a mělo by být založeno zejména na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153[20]. Kromě toho by financování sítí mělo rovněž vycházet z finančních nástrojů poskytovaných podle jiných právních předpisů Unie, včetně Programu InvestEU, facility na podporu oživení a odolnosti, politiky soudržnosti, programu Horizont Evropa a dalších finančních nástrojů zřízených Evropskou investiční bankou. Aby bylo možné financovat projekty společného zájmu, měly by se odkazy na „multimodální logistické platformy“, „mořské dálnice“ a „telematické aplikace“ v nařízení (EU) 2021/1153 vykládat jako odkazy na „terminály multimodální nákladní přepravy“, „evropský námořní prostor“ a „systémy IKT pro dopravu“ vymezené v tomto nařízení. Za stejným účelem by odkazy na „hlavní síť“ v nařízení (EU) 2021/1153 měly být vykládány tak, že zahrnují „rozšířenou hlavní síť“, jak je vymezena v tomto nařízení.

(73) Dosažení cílů transevropské dopravní sítě, zejména pokud jde o dekarbonizaci a digitalizaci dopravního systému v Unii, vyžaduje pevný regulační rámec. Členské státy by měly provést ambiciózní reformy s cílem řešit výzvy udržitelné dopravy uvedené v evropském semestru. Facilita na podporu oživení a odolnosti podporuje reformy i investice s cílem zvýšit udržitelnost dopravy, snížit emise a zlepšit bezpečnost a účinnost. Příslušná opatření za tímto účelem jsou zahrnuta do schválených plánů na podporu oživení a odolnosti.

[20] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ze dne 7. července 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014 (Úř. věst. L 249, 14.7.2021, s. 38).

(74) Za účelem aktualizace map a seznamu přístavů, letišť, terminálů a městských uzlů uvedených v přílohách I a II s cílem zohlednit možné změny vyplývající zejména ze skutečného využívání určitých prvků dopravní infrastruktury analyzovaných na základě předem stanovených kvantitativních limitů a změnit vytyčení tras evropských dopravních koridorů v příloze III by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změny příloh I, II a III. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů[21]. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

(75) Provozovateli některých částí sítě jsou jiné subjekty než členské státy. Za zajištění řádného uplatňování pravidel týkajících se sítě však v rámci svého území odpovídají členské státy.

(76) V zájmu zajištění plynulého a účinného plnění povinností stanovených v tomto nařízení podporuje Komise členské státy prostřednictvím nástroje pro technickou podporu[22], který poskytuje individuálně přizpůsobené odborné technické znalosti k navrhování a provádění reforem, včetně těch, které podporují rozvoj transevropské dopravní sítě.

---

21 Interinstitucionální dohoda mezi Evropským parlamentem, Radou Evropské unie a Evropskou komisí o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016 (Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1).

22 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/240 ze dne 10. února 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro technickou podporu.

(77) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ohledně udělení výjimek z některých požadavků tohoto nařízení, jakož i ohledně přijetí prováděcích aktů, kterými se upřesní referenční hladiny vod a kterými se stanoví metodika pro shromažďování údajů o městské mobilitě členskými státy, a ohledně přijetí prováděcích aktů pro realizaci přeshraničních úseků evropských dopravních koridorů a dvou horizontálních priorit. Prováděcí akty mohou být na žádost dotčeného členského státu přijaty také pro konkrétní úseky evropských dopravních koridorů. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011[23].

(77a) Ustanovení týkající se železnic, zejména veškeré požadavky na napojení letišť a přístavů na železnice, jakož i ustanovení týkající se multimodálních terminálů nákladní přepravy by se neměla vztahovat na Kypr, Maltu a nejvzdálenější regiony, dokud nebude na jejich území zaveden železniční systém. Na uvedené členské státy a regiony by se neměla vztahovat ani ustanovení týkající se bezpečného a chráněného parkování, neboť tato parkovací místa nejsou při absenci tranzitní silniční nákladní dopravy na jejich území nezbytná.

(78) Jelikož cílů tohoto nařízení, zejména koordinovaného zřízení a rozvoje transevropské dopravní sítě, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států a z důvodu nutnosti tyto cíle koordinovat jich proto může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

---

[23] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

(79) Je nezbytné změnit nařízení (EU) 2021/1153 a jeho ustanovení přizpůsobit tak, aby mohly být koridory hlavní sítě začleněny do evropských dopravních koridorů. Definice a vytyčení tras evropských dopravních koridorů budou vymezeny v tomto nařízení a nahradí koridory hlavní sítě ve smyslu uvedeného nařízení.

(80) Je nezbytné změnit nařízení (EU) č. 913/2010 a jeho ustanovení přizpůsobit tak, aby mohly být koridory pro železniční nákladní dopravu začleněny do evropských dopravních koridorů.

(81) Nařízení (EU) č. 1315/2013 by mělo být zrušeno,

KAPITOLA I

OBECNÉ ZÁSADY

Článek 1

Předmět

1. Toto nařízení stanoví hlavní směry pro rozvoj transevropské dopravní sítě skládající se z globální sítě a z hlavní a rozšířené hlavní sítě, přičemž hlavní a rozšířená hlavní síť jsou zřízeny na základě globální sítě.

2. Toto nařízení určuje:

   a) evropské dopravní koridory nejvyššího strategického významu vycházející z prioritních úseků transevropské dopravní sítě;

   b) projekty společného zájmu a stanoví požadavky, které je třeba při rozvoji a realizaci infrastruktury transevropské dopravní sítě dodržovat.

3. Toto nařízení stanoví priority pro rozvoj transevropské dopravní sítě a opatření pro realizaci transevropské dopravní sítě.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na transevropskou dopravní síť, jak je specifikována na mapách v příloze I a v seznamech uvedených v příloze II. Transevropská dopravní síť zahrnuje dopravní infrastrukturu, včetně infrastruktury pro zavádění alternativních paliv, systémů IKT pro dopravu a opatření podporujících účinné řízení a využívání této infrastruktury a umožňujících vytvoření a provoz udržitelných a účinných dopravních služeb.

2. Infrastrukturu transevropské dopravní sítě tvoří infrastruktura pro železniční dopravu, vnitrozemskou vodní dopravu, námořní dopravu, silniční dopravu, leteckou dopravu a multimodální dopravu, mimo jiné v městských uzlech, v souladu s příslušnými oddíly kapitol II, III a IV.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

a) „projektem společného zájmu“ jakýkoli projekt prováděný podle tohoto nařízení;

b) „sousední zemí“ třetí země spadající do oblasti působnosti evropské politiky sousedství, politiky rozšíření a Evropského hospodářského prostoru, Evropského sdružení volného obchodu nebo dohody o obchodu a spolupráci mezi EU a Spojeným královstvím;

c) „regionem NUTS“ region ve smyslu klasifikace podle nařízení (ES) č. 1059/2003 o zavedení společné klasifikace územních statistických jednotek;

d) „přeshraničním úsekem“ úsek zajišťující kontinuitu projektu společného zájmu mezi nejbližšími městskými uzly na obou stranách hranice dvou členských států nebo mezi členským státem a sousední zemí;

e) „úzkým místem“ fyzická, technická, funkční, provozní nebo administrativní překážka, která vede k narušení systému ovlivňujícímu kontinuitu dálkových nebo přeshraničních dopravních toků;

f) „městským uzlem“ městská oblast, v níž se prvky dopravní infrastruktury transevropské dopravní sítě, jako jsou přístavy včetně terminálů osobní dopravy, letiště, železniční stanice, autobusové terminály, logistická centra a zařízení a nákladní terminály umístěné v městské oblasti a jejím okolí, napojují na jiné prvky této infrastruktury a na infrastrukturu regionální a místní dopravy, včetně infrastruktury související s aktivními druhy mobility;

g) „izolovanou sítí“ železniční síť členského státu nebo její část s rozchodem kolejí odlišným od evropského standardního jmenovitého rozchodu kolejí (1435 mm);

h) vypouští se;

i) „multimodální dopravou“ přeprava cestujících nebo nákladu nebo obojího s využitím dvou nebo více druhů dopravy;

j) „multimodálními digitálními službami v oblasti mobility“ služby vymezené v článku […] směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů[24];

[24] Směrnice XXX (EU)/…, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (Úř. věst. L […]).

k) „interoperabilitou“ schopnost infrastruktury včetně digitální infrastruktury v určitém druhu nebo segmentu dopravy, a to včetně všech regulačních, technických a provozních podmínek, umožnit bezpečné a nerušené dopravní a informační toky dosahující stanovených úrovní výkonnosti pro infrastrukturu daného druhu nebo segmentu dopravy;

l) „multimodálním uzlem osobní dopravy“ místo propojující alespoň dva druhy osobní dopravy, kde jsou zajištěny cestovní informace, přístup k veřejné dopravě a přeprava mezi různými druhy dopravy, včetně aktivních druhů mobility, a které funguje jako rozhraní mezi městskými uzly a dopravními sítěmi pro dopravu na delší vzdálenosti;

m) „terminálem multimodální nákladní přepravy“ struktura vybavená pro překládku mezi nejméně dvěma druhy dopravy nebo mezi dvěma různými železničními systémy, a pro dočasné uskladnění zboží, jako jsou terminály ve vnitrozemských a námořních přístavech, podél vnitrozemských vodních cest, na letištích a kombinované terminály železniční a silniční dopravy;

n) „logistickým centrem“ oblast, která je přímo spojena s dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, zahrnuje nejméně jeden terminál nákladní přepravy a umožňuje provádět logistické činnosti;

o) „plánem udržitelné městské mobility“dokument pro strategické plánování mobility, jehož cílem je zlepšit udržitelným způsobem dostupnost funkční městské oblasti a mobilitu v ní pro lidi, podniky a zboží, a to zejména s ohledem na vyšší kvalitu života;

p) „aktivními druhy mobility“ přeprava osob nebo zboží nemotorovými prostředky založenými na lidské fyzické činnosti, včetně druhů dopravy s pomocným elektrickým pohonem, jak je uvedeno v čl. 2 odst. 2 písm. h) nařízení (EU) č. 168/2013;

q) „systémy IKT pro dopravu“ systémy a aplikace informačních a komunikačních technologií, které využívají informační, komunikační, navigační nebo lokalizační technologie, které umožňují zpracovávat, uchovávat a vyměňovat údaje a informace potřebné k účinnému řízení infrastruktury, mobility a dopravy v transevropské dopravní síti, k hlášení příslušných informací orgánům a k poskytování služeb s přidanou hodnotou občanům, dodavatelům a provozovatelům, včetně systémů pro odolné, bezpečné, ekologicky šetrné a kapacitně účinné využívání sítě. Zahrnují systémy, technologie a služby uvedené v písmenech r) až x) a mohou dále zahrnovat palubní zařízení s odpovídající infrastrukturou nebo digitálními součástmi;

r) „inteligentním dopravním systémem“ (ITS) systém vymezený v čl. 4 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy[25];

s) „kontrolními a informačními systémy pro provoz plavidel“ (VTMIS) systémy zavedené směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES[26];

t) „říčními informačními službami“ (RIS) informační a komunikační technologie na vnitrozemských vodních cestách ve smyslu čl. 3 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES[27];

---

[25] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1).

[26] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel a kterou se zrušuje směrnice Rady 93/75/EHS (Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10).

[27] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES ze dne 7. září 2005 o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS) na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství (Úř. věst. L 255, 30.9.2005, s. 152).

u) „evropským prostředím jednotného námořního portálu“ (EMSWe) právní a technický rámec vymezený v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1239[28];

v) „systémem uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb“ (systémem ATM/ANS) systém vymezený v čl. 3 bodě 7 nařízení (EU) 2018/1139;

w) „evropským systémem řízení železničního provozu“ (ERTMS) systém, na nějž se odkazuje ve směrnici (EU) 2016/797 a v bodě 2.2 přílohy nařízení Komise (EU) 2016/919[29];

x) „rádiovým systémem ERTMS“ systém ERTMS úrovně 2 nebo 3, který využívá rádio, aby vlaku předal oprávnění k jízdě podle nařízení Komise (EU) 2016/919[30];

y) „systémy třídy B“ stávající starší systémy vlakového zabezpečovacího zařízení a hlasové rádiové systémy definované v bodě 2.2 přílohy nařízení Komise (EU) 2016/919;

z) „námořním přístavem“ námořní přístav vymezený v čl. 2 bodu 16 nařízení (EU) 2017/352;

aa) „pobřežní plavbou“ přeprava nákladu a cestujících po moři mezi přístavy nacházejícími se v zeměpisných vodách jednoho nebo více členských států nebo mezi přístavem nacházejícím se ve vodách členských států a přístavem nacházejícím se ve vodách sousední třetí země, jejíž pobřeží se nachází v mořích sousedících s jedním nebo více členskými státy;

---

28 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1239 ze dne 20. června 2019, kterým se zřizuje evropské prostředí jednotného námořního portálu a zrušuje směrnice 2010/65/EU (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 64).

29 Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 158, 15.6.2016, s. 1).

30 Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 158, 15.6.2016, s. 1).

ab) „elektronickými informacemi o nákladní dopravě“ (eFTI) předávání regulačních informací mezi hospodářskými subjekty a příslušnými orgány v elektronické podobě v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056[31];

ac) „jednotným evropským nebem“ (SES) systémy zavedené podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004[32], (ES) č. 550/2004[33], (ES) č. 551/2004[34] a (EU) 2018/1139[35] s cílem posílit normy bezpečnosti letového provozu, přispět k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy a zlepšit celkovou výkonnost uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb ve všeobecném letovém provozu v Evropě;

ad) „vertiportem“ plocha využívaná pro vzlet a přistání letadel s možností vertikálního vzletu a přistání (VTOL);

ae) „kontaktním stáním pro letadla“ stanoviště ve vymezeném prostoru odbavovací plochy letiště, které není vybaveno nástupním můstkem pro cestující;

---

31 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056 ze dne 15. července 2020 o elektronických informacích o nákladní dopravě (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 33).

32 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1).

33 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10).

34 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20).

35 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví (Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1).

af) „projektem SESAR“ projekt modernizace uspořádání letového provozu v Evropě, jehož cílem je poskytnout Unii vysoce výkonnou, standardizovanou a interoperabilní infrastrukturu uspořádání letového provozu a který sestává z inovačního cyklu, který zahrnuje definiční, vývojovou a zaváděcí fázi SESAR;

af2) „kosmodromem“ zařízení pro testování kosmických lodí a jejich vypouštění do vesmíru;

ag) „evropským železničním projektem“ projekt společného podniku pro evropské železnice nebo jeho předchůdce Shift2Rail;

ah) „evropským hlavním plánem ATM“ plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES[36] a ve znění pozdějších předpisů[37];

ai) „správou železniční nákladní dopravy“ správní orgány podle článku 8 nařízení (EU) č. 913/2010;

aj) „údržbou“ práce určené k udržení stavu a schopnosti stávající infrastruktury po celou dobu její životnosti;

ak) „socioekonomickou analýzou nákladů a přínosů“ kvantifikované ex-ante hodnocení hodnoty projektu založené na uznané metodice, které zohledňuje všechny náležité přínosy a náklady z hlediska společnosti, hospodářství, zdraví, klimatu a životního prostředí. Analýza nákladů a přínosů souvisejících s klimatem a životním prostředím vychází z posouzení vlivů na životní prostředí provedeného podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU[38];

al) „alternativními palivy“ alternativní paliva ve smyslu čl. 2 odst. 3 nařízení (EU) […] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva];

---

36 Úř. věst. L 95, 9.4.2009, s. 41.

37 Rozhodnutí Rady 2009/320/ES ze dne 30. března 2009, kterým se schvaluje evropský hlavní plán uspořádání letového provozu v rámci projektu pro výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (SESAR) (Úř. věst. L 95, 9.4.2009, s. 41).

38 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (Úř. věst. L 26, 28.1.2012, s. 1).

am) „bezpečnou a chráněnou parkovací plochou“ parkoviště, k němuž mají přístup řidiči přepravující zboží nebo cestující, které splňuje požadavky čl. 8a odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[39] a které bylo certifikováno v souladu s normami a postupy Unie podle čl. 8a odst. 2 uvedeného nařízení;

an) „průjezdovým váživým systémem“ automatický systém zřízený na silniční infrastruktuře s cílem určit vozidla nebo soupravy vozidel, která jsou v provozu, u nichž je pravděpodobné, že překračují příslušné hmotnostní limity, v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 96/53/ES[40];

ao) „rozhodnutím o povolení projektu“ rozhodnutí nebo soubor rozhodnutí, která mohou mít správní povahu a která jsou přijata současně nebo postupně orgánem či orgány členského státu, s výjimkou správních a soudních orgánů rozhodujících o opravném prostředku, podle vnitrostátního právního systému a správního práva, které určují, zda je předkladatel projektu oprávněn projekt v dotčené zeměpisné oblasti na hlavní síti, rozšířené hlavní síti nebo globální síti realizovat, aniž by bylo dotčeno jakékoli rozhodnutí přijaté v souvislosti se správním nebo soudním řízením o opravném prostředku.

Článek 4

Cíle transevropské dopravní sítě

1. Celkovým cílem rozvoje transevropské dopravní sítě je vytvořit jedinou a vysoce kvalitní multimodální síť pro celou Unii.

---

39 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

40 Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

2. Transevropská dopravní síť posiluje sociální, hospodářskou a územní soudržnost Unie a přispívá k vytvoření udržitelného, bezpečného, účinného a odolného jednotného evropského dopravního prostoru, který zvyšuje přínosy pro své uživatele a napomáhá růstu podporujícímu začlenění. Vykazuje evropskou přidanou hodnotu tím, že přispívá k plnění cílů stanovených v těchto čtyřech kategoriích:

a) udržitelnost prostřednictvím:

i) podpory nulové a nízkoemisní mobility v souladu s příslušnými cíli Unie v oblasti snižování emisí CO2;

ii) umožnění většího využívání udržitelnějších druhů dopravy, zejména dalším rozvojem dálkové sítě železniční osobní dopravy, včetně vysokorychlostní, a interoperabilní sítě železniční nákladní dopravy, a spolehlivé sítě vnitrozemských vodních cest a pobřežní plavby v celé Unii, a také prostřednictvím prosazování aktivních druhů mobility;

iii) větší ochrany životního prostředí;

iv) snížení negativních externalit, včetně nákladů souvisejících s životním prostředím, zdravím, kongescí a nehodami;

v) větší energetické bezpečnosti;

b) soudržnost prostřednictvím:

i) dostupnosti a propojenosti všech regionů Unie, včetně nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionů i řídce osídlených oblastí;

ii) snižování rozdílů v kvalitě infrastruktury mezi regiony a členskými státy;

iii) účinné koordinace a propojení mezi dopravní infrastrukturou pro dálkovou dopravu na jedné straně a regionální a místní dopravou a dopravními službami v městských uzlech na straně druhé, a to v osobní i nákladní dopravě;

iv) dopravní infrastruktury, která odráží specifické situace v různých částech Unie a zajišťuje vyvážené pokrytí všech evropských regionů;

c) účinnost prostřednictvím:

i) odstranění úzkých míst infrastruktury a doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi, v rámci území členských států a mezi nimi;

ii) odstranění úzkých míst interoperability, včetně nedostatků v digitalizaci;

iii) interoperability vnitrostátních, regionálních a místních dopravních sítí;

iv) optimální integrace a propojení všech druhů dopravy, včetně dopravy v městských uzlech;

v) podpory hospodářsky účinné a vysoce kvalitní dopravy, která přispěje k dalšímu hospodářskému růstu a konkurenceschopnosti;

vi) účinnějšího využívání nové a stávající provozované infrastruktury;

vii) nákladově efektivního uplatňování inovačních technologických a provozních koncepcí;

d) zvýšení přínosů pro uživatele prostřednictvím:

i) zajištění dostupnosti pro uživatele a uspokojení jejich potřeb v oblasti mobility a dopravy, zejména s ohledem na potřeby zranitelných osob, včetně osob se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace a osob žijících v odlehlých regionech, včetně nejvzdálenějších regionů a ostrovů;

ii) zajištění standardů bezpečnosti, ochrany a vysoké kvality osobní i nákladní dopravy, včetně kvality služeb poskytovaných uživatelům;

iii) podpory kvality, efektivity a udržitelnosti dopravních služeb, které jsou přístupné a cenově dostupné;

iv) podpory mobility, která je vhodná pro měnící se klima a je odolná vůči přírodním rizikům a katastrofám způsobeným člověkem a usnadňuje účinné a rychlé nasazení pohotovostních a záchranných služeb, a to i pro osoby se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace;

v) zajištění odolnosti infrastruktury, zejména na přeshraničních úsecích;

vi) nabízení alternativních dopravních řešení, a to i u jiných druhů dopravy, v případě narušení sítě.

vii) podpory aktivních druhů mobility zlepšováním přístupnosti a kvality souvisejících infrastruktur, a tím i zlepšování bezpečnosti a zdraví aktivních uživatelů těchto infrastruktur a zvyšování přínosů těchto druhů mobility z hlediska životního prostředí.

Článek 5

Síť účinně využívající zdroje a ochrana životního prostředí

1. Plánování, rozvoj a provoz transevropské dopravní sítě probíhají způsobem účinně využívajícím zdroje a v souladu s platnými unijními a vnitrostátními požadavky na ochranu životního prostředí, a to:

a) rozvojem nové infrastruktury, zlepšováním a údržbou stávající dopravní infrastruktury, zejména začleněním údržby infrastruktury po celou dobu její životnosti do fáze plánování výstavby nebo zlepšováním infrastruktury a udržováním provozuschopnosti infrastruktury;

b) optimalizací integrace a propojení infrastruktury;

c) zaváděním infrastruktury pro dobíjení a doplňování alternativních paliv;

d) zaváděním nových technologií a systémů IKT pro dopravu s cílem zachovat nebo zlepšit výkonnost infrastruktury, pokud je toto zavádění ekonomicky odůvodněné nebo potřebné z důvodu zvýšení ochrany nebo bezpečnosti;

e) optimalizací využívání infrastruktury, zejména prostřednictvím účinného řízení kapacity a dopravy a přechodem k udržitelnějším vzorcům mobility, včetně rozvoje udržitelných, atraktivních a efektivních multimodálních dopravních služeb;

f) zohledněním možných synergií s dalšími sítěmi, zejména s transevropskými energetickými nebo telekomunikačními sítěmi nebo se sítěmi dvojího užití určenými ve Vojenských požadavcích pro vojenskou mobilitu v rámci EU i mimo ni;

g) rozvojem zelené a udržitelné infrastruktury odolné vůči změně klimatu navržené tak, aby pokud možno co nejvíce minimalizovala negativní dopad na zdraví občanů žijících v okolí sítě, na životní prostředí a degradaci ekosystémů;

h) přiměřeným zohledněním odolnosti dopravní sítě a její infrastruktury, zejména v přeshraničních úsecích, s ohledem na měnící se klima a na přírodní rizika a katastrofy způsobené člověkem, jakož i narušení fungování, mimo jiné i pro dopravu, ať už záměrná či nikoli, a to s cílem tyto problémy řešit;

i) vypouští se.

2. Při plánování a rozvoji transevropské dopravní sítě mohou členské státy upravit podrobné vytyčení tras úseků s ohledem na zvláštní okolnosti v různých částech Unie, jako jsou topografické rysy dotčených regionů a environmentální aspekty, a to při zajištění souladu s tímto nařízením. Tyto úpravy nepřekračují rámec toho, co je povoleno příslušným rozhodnutím o povolení projektu.

3. Posuzování vlivů plánů a projektů na životní prostředí se provádí v souladu se směrnicí Rady 92/43/EHS[41], směrnicemi Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES[42], 2001/42/ES[43], 2002/49/ES[44], 2009/147/ES[45] a 2011/92/EU[46]. U projektů společného zájmu, u kterých ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost ještě nebyl zahájen proces zadávání veřejných zakázek v rámci posouzení vlivů na životní prostředí, by měl být posouzen rovněž soulad se zásadou „významně nepoškozovat“.

Článek 6

Postupný rozvoj transevropské dopravní sítě

1. Aniž je dotčen čl. 8 odst. 4a, transevropská dopravní síť je postupně rozvíjena ve třech etapách: dokončení hlavní sítě do 31. prosince 2030, rozšířené hlavní sítě do 31. prosince 2040 a globální sítě do 31. prosince 2050, není-li v tomto nařízení stanoveno jinak. Toho se dosáhne zejména zavedením struktury této sítě prostřednictvím soudržného a transparentního metodického přístupu, která zahrnuje globální síť a hlavní a rozšířenou hlavní síť s dopravními a městskými uzly jako multimodálními spojovacími body mezi dálkovou dopravou a regionálními a místními dopravními sítěmi.

---

41 Směrnice Rady 92/43/EHS ze dne 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (Úř. věst. L 206, 22.7.1992, s. 7).

42 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky (Úř. věst. L 327, 22.12.2000, s. 1).

43 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (Úř. věst. L 197, 21.7.2001, s. 30).

44 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12.

45 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/147/ES ze dne 30. listopadu 2009 o ochraně volně žijících ptáků (Úř. věst. L 20, 26.1.2010, s. 7).

46 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (Úř. věst. L 26, 28.1.2012, s. 1).

2. Globální síť je tvořena veškerou stávající a plánovanou dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, jakož i opatřeními na podporu efektivního a sociálně a environmentálně udržitelného využití takové infrastruktury.

3. Hlavní a rozšířená hlavní síť jsou tvořeny těmi částmi transevropské dopravní sítě, které jsou rozvíjeny přednostně pro dosažení cílů rozvoje transevropské dopravní sítě.

Článek 7

Evropské dopravní koridory

Evropské dopravní koridory se skládají z částí hlavní nebo rozšířené hlavní sítě, které mají nejvyšší strategický význam pro rozvoj udržitelných a multimodálních toků nákladní a osobní dopravy v Evropě a pro rozvoj interoperabilní vysoce kvalitní infrastruktury a provozní výkonnosti.

Článek 8

Projekty společného zájmu

1. Projekty společného zájmu přispívají k rozvoji transevropské dopravní sítě budováním nové dopravní infrastruktury, modernizací stávající dopravní infrastruktury nebo opatřeními na podporu využívání sítě způsobem účinně využívajícím zdroje.

2. Projekt společného zájmu musí:

   a) prokázat evropskou přidanou tím, že přispívá k dosažení cílů spadajících alespoň do dvou ze čtyř kategorií stanovených v článku 4, a

b) být ekonomicky životaschopný na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů nebo, v případě řídce osídlených oblastí, pozitivně přispívat k rozvoji sítě na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů;

c) vypouští se.

3. Projekt společného zájmu zahrnuje celý svůj cyklus, včetně studií proveditelnosti a postupu udělování povolení, výstavby, provádění a hodnocení.

4. Členské státy přijímají veškerá nezbytná opatření s cílem zajistit, aby projekty byly realizovány v souladu s příslušným právem Unie a vnitrostátním právem, zejména s právními akty Unie v oblasti životního prostředí, ochrany klimatu, bezpečnosti, ochrany, hospodářské soutěže, státní podpory, zadávání veřejných zakázek, veřejného zdraví a dostupnosti, jakož i s právními předpisy o nediskriminaci.

4a. Realizace projektů společného zájmu závisí na jejich stupni vyzrálosti, souladu s unijními a vnitrostátními právními postupy a dostupnosti finančních prostředků, aniž by tím byly dotčeny finanční závazky členského státu nebo Unie.

5. Komise může členským státům doporučit, aby zřídily jediný subjekt pro koordinaci, výstavu nebo řízení přeshraničních infrastrukturních projektů společného zájmu, zejména projektů rozsáhlých a komplexních. Příslušný evropský koordinátor má status pozorovatele ve správní nebo dozorčí radě daného jediného subjektu.

Článek 9

Spolupráce s třetími zeměmi

1. Unie může spolupracovat s třetími zeměmi s cílem propojit transevropskou dopravní síť s jejich infrastrukturními sítěmi prostřednictvím projektů společného zájmu, případně s cílem posílit udržitelný hospodářský růst a konkurenceschopnost, a zejména:

a) podporovat rozšíření politiky transevropské dopravní sítě, společně s jinými souvisejícími politikami Unie, do třetích zemí, zejména v oblasti životního prostředí a ochrany klimatu;

b) zajistit propojení mezi transevropskou dopravní sítí a dopravními sítěmi třetích zemí na hraničních přechodech, a to i na území třetích zemí, s cílem zaručit plynulé dopravní toky, hraniční kontroly, ostrahu hranic a další postupy pro ochranu hranic;

ba) zajistit na území třetí země propojení mezi transevropskou dopravní sítí a dopravními sítěmi třetích zemí;

c) doplnit dopravní infrastrukturu ve třetích zemích, která slouží jako spojení mezi částmi transevropské dopravní sítě v Unii;

d) podporovat interoperabilitu mezi transevropskou dopravní sítí a sítěmi třetích zemí;

e) usnadňovat námořní dopravu a podporovat pobřežní plavbu na trasách se třetími zeměmi za předpokladu, že nepřispívají k úniku uhlíku;

f) usnadňovat vnitrozemskou vodní dopravu se třetími zeměmi;

g) usnadňovat leteckou dopravu se třetími zeměmi s cílem podpořit účinný a udržitelný hospodářský růst a konkurenceschopnost, včetně rozšíření jednotného evropského nebe a lepší spolupráce v oblasti uspořádání letového provozu;

h) propojit a zavést systémy IKT pro dopravu v uvedených zemích;

i) prosazovat dekarbonizaci dopravy, zejména zaváděním infrastruktury pro alternativní paliva ve třetích zemích s cílem vytvořit souvislou síť propojenou s transevropskou dopravní sítí.

2. V příloze IV jsou uvedeny orientační mapy transevropské dopravní sítě rozšířené do konkrétních sousedních zemí, případně s upřesněním hlavní a globální sítě podle kritérií tohoto nařízení.

3. Tímto článkem není dotčen žádný druh finančního příspěvku Unie na projekty ve třetích zemích v rámci jiných právních aktů EU.

KAPITOLA II

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 10

Obecná ustanovení pro hlavní síť, rozšířenou hlavní síť a globální síť

1. Hlavní síť, rozšířená hlavní síť a globální síť:

   a) jsou vyznačeny v mapách v příloze I a uvedeny v seznamech v příloze II;

   b) jsou blíže specifikovány popisem složek infrastruktury;

   c) splňují požadavky na dopravní infrastrukturu stanovené v této kapitole a v kapitolách III a IV;

   d) tvoří základ pro určení projektů společného zájmu.

2. Hlavní síť a rozšířená hlavní síť se skládají z těch částí globální sítě, které jsou rozvíjeny přednostně za účelem dosažení cílů politiky transevropské dopravní sítě. Odkazy na „hlavní síť“ v nařízení (EU) 2021/1153 se považují za odkazy na „rozšířenou hlavní síť“ ve smyslu tohoto nařízení. Odkazy na „hlavní síť“ v nařízení (EU) […] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] se považují za odkazy na „hlavní síť“ ve smyslu tohoto nařízení. Odkazy na „komplexní síť“ v nařízení (EU) […] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] se považují za odkazy na „rozšířenou hlavní síť“ a „globální síť“ ve smyslu tohoto nařízení.

3. Uzly sítě jsou uvedeny v příloze II a zahrnují městské a dopravní uzly (letiště, námořní přístavy, vnitrozemské přístavy, terminály silniční dopravy a terminály podél vnitrozemských vodních cest).

4. Členské státy přijmou vhodná opatření pro hlavní síť, rozšířenou hlavní síť a globální síť, které mají být vyvinuty za účelem dosažení souladu s příslušnými ustanoveními tohoto nařízení ve lhůtách uvedených v čl. 6 odst. 1, není-li v tomto nařízení stanoveno jinak.

Článek 11

Obecná ustanovení pro evropské dopravní koridory

1. Devět evropských dopravních koridorů, a to:

   i. Atlantský koridor;

   ii. Baltsko-černomořsko-egejský koridor;

   iii. Baltsko-jaderský koridor;

   iv. Středomořský koridor;

   v. Severomořsko-rýnsko-středomořský koridor;

   vi. Severomořsko-baltský koridor;

   vii. Rýnsko-dunajský koridor;

   viii. Skandinávsko-středomořský koridor;

   ix. Západobalkánsko-východostředomořský koridor

   je vyznačeno v mapách v příloze III.

2. Členské státy přijmou vhodná opatření pro rozvoj evropských dopravních koridorů za účelem dosažení souladu s tímto nařízením, a to do 31. prosince 2030 v případě jejich infrastruktury, která je součástí hlavní sítě, a do 31. prosince 2040 v případě jejich infrastruktury, která je součástí rozšířené hlavní sítě, není-li v tomto nařízení stanoveno jinak.

3. S výhradou čl. 172 odst. 2 Smlouvy o fungování EU je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 60 tohoto nařízení, a to za účelem změny, v mezích článku 7, vytyčení tras evropských dopravních koridorů uvedených v příloze III tohoto nařízení s cílem zohlednit vývoj hlavních obchodních toků a dopravy nebo podstatné změny sítě. Pokud jde o změny tras koridorů, které mají dopad na části území sousedních zemí, jsou tyto akty v přenesené pravomoci založeny na dohodách na vysoké úrovni o sítích dopravní infrastruktury mezi Unií a dotčenými sousedními zeměmi.

Článek 12

Obecné priority hlavní, rozšířené hlavní a globální sítě

1. Při rozvoji hlavní, rozšířené hlavní a globální sítě mají obecnou prioritu opatření nezbytná pro:

   a) zvýšení podílu udržitelnějších druhů přepravy v nákladní a osobní dopravě, zejména za účelem snížení emisí skleníkových plynů a znečištění a socioekonomických přínosů plynoucích z odvětví dopravy;

   b) zajištění lepší dostupnosti a propojení všech regionů Unie při současném zohlednění územní a sociální soudržnosti, jakož i specifických případů nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionů, jakož i řídce osídlených oblastí;

   c) zajištění optimální integrace různých druhů dopravy a interoperability mezi různými druhy dopravy, včetně aktivních druhů mobility v městských oblastech;

d) doplnění chybějících spojení a odstranění úzkých míst s nedostatečnou propustností, zejména z hlediska interoperability a v přeshraničních úsecích;

e) zavedení nezbytné infrastruktury, která zajistí plynulý provoz vozidel, plavidel a letadel s nulovými a nízkými emisemi;

f) podporu účinného a udržitelného využívání infrastruktury a případně zvýšení kapacity;

g) udržování stávající infrastruktury v provozu a zlepšování nebo udržování její kvality, pokud jde o bezpečnost, zabezpečení, účinnost dopravního systému a provozu dopravy, odolnost vůči změně klimatu a katastrofám, environmentální výkonnost a kontinuitu dopravních toků;

h) zlepšování kvality služeb a sociálních podmínek pro pracovníky v dopravě, přístupnosti pro všechny uživatele, včetně osob se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace a dalších zranitelných osob;

i) zlepšování digitalizace a rozvoj automatizace, zejména vytvářením a zaváděním systémů IKT pro odvětví dopravy.

2. Aby bylo možné doplnit opatření stanovená v odstavci 1, je třeba věnovat zvláštní pozornost opatřením, jež jsou nezbytná pro:

a) příspěvek ke zmírnění vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, a

b) přesunuto do písmene a);

c) vypouští se[47];

[47] Tento odstavec, který se týká odstranění úzkých míst, zejména pro interoperabilitu, byl sloučen s odstavcem 1 písm. d).

d) optimalizaci využívání infrastruktury, a to zejména účinným řízením kapacity, řízením dopravy a zvýšenou provozní výkonností.

e) příspěvek k příznivým účinkům na zdraví a životní prostředí podporou používání aktivních druhů mobility rozvojem odpovídající infrastruktury pro jízdu na kole a chůzi.

Článek 13

Obecné priority evropských dopravních koridorů

Při rozvoji evropských dopravních koridorů mají obecnou prioritu opatření nezbytná pro:

a) rozvoj vysoce výkonné a plně interoperabilní sítě železniční nákladní dopravy v celé Unii;

b) rozvoj interoperabilní vysoce výkonné sítě železniční osobní dopravy, včetně vysokorychlostní sítě, propojující městské uzly v celé Unii;

c) rozvoj účinné letecké a vnitrozemské vodní dopravní infrastruktury a námořní dopravní infrastruktury náležitě začleněné do evropského námořního prostoru;

d) rozvoj bezpečné a chráněné silniční sítě s dostatečnou infrastrukturou pro alternativní paliva;

e) rozvoj zdokonalených multimodálních a interoperabilních dopravních řešení;

f) prosazování intermodální integrace celého logistického řetězce, účinně propojující dopravní a městské uzly;

g) zavedení nezbytné infrastruktury, která zajistí plynulý provoz vozidel, plavidel a letadel s nulovými a nízkými emisemi.

KAPITOLA III

ZVLÁŠTNÍ USTANOVENÍ

ODDÍL 1

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Článek 14

Složky infrastruktury

1. Železniční dopravní infrastruktura zahrnuje zejména:

a) železniční tratě, včetně:

i) kolejí;

ii) výhybek;

iii) úrovňových přejezdů;

iv) manipulačních kolejí a vleček;

v) tunelů;

vi) mostů;

vii) infrastruktury zmírňující dopad na životní prostředí;

b) stanice u tratí vyznačených v příloze I pro přestup cestujících v železniční dopravě a mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy;

c) zařízení železničních služeb na tratích vyznačených v příloze I jiná než stanice osobní přepravy ve smyslu čl. 3 odst. 11 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU[48], zejména seřaďovací nádraží, zařízení pro sestavování vlaků, zařízení pro seřazování, odstavné koleje, zařízení údržby, jiná technická zařízení, jako jsou zařízení pro čištění a mytí, pomocná zařízení a zařízení pro doplňování paliva; zahrnuje rovněž zařízení pro automatickou změnu rozchodu kolejí;

---

48 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32).

d) spojení železničních přístupových tras až k terminálům multimodální nákladní přepravy připojeným po železnici, včetně železničních přístupových tras až k terminálům multimodální nákladní přepravy ve vnitrozemských a námořních přístavech a na letištích, a železniční přístupové trasy až k seřaďovacím nádražím ve smyslu přílohy II bodu 2 písm. c) směrnice 2012/34/EU;

e) traťové řízení zabezpečení;

f) traťová energetická infrastruktura;

g) přidružené vybavení;

h) systémy IKT pro dopravu.

2. Technické zařízení související se železničními tratěmi může zahrnovat napěťové systémy, zařízení pro nástup a výstup cestujících a nakládku a vykládku nákladu ve stanicích a terminálech, jakož i inovativní technologie ve fázi zavádění.

Článek 15

Požadavky na dopravní infrastrukturu globální sítě

1. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura globální sítě:

a) splňovala požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797[49] a jejích prováděcích opatření, s cílem dosáhnout interoperability globální sítě;

b) splňovala požadavky technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) přijatých podle článků 4 a 5 směrnice (EU) 2016/797, aniž jsou dotčeny výjimky stanovené v čl. 7 odst. 1 uvedené směrnice;

c) vypouští se;

[49] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44).

2. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2050 železniční infrastruktura globální sítě, s výjimkou spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d),:

a) byla plně elektrifikována v případě tratí a v rozsahu nezbytném pro provoz elektrických vlaků též v případě manipulačních kolejí a vleček;

b) vypouští se;

c) umožňovala bez zvláštního povolení hmotnost na nápravu nejméně 22,5 tuny;

d) umožňovala bez zvláštního povolení provoz nákladních vlaků s délkou alespoň 740 m, včetně lokomotiv(y). Tento požadavek je splněn, pokud je možné na dvoukolejných tratích nákladním vlakům o délce alespoň 740 m přidělit na každodenní bázi v průměru jednu vlakovou trasu vlaku za hodinu a směr, požádá-li o to železniční podnik;

e) vypouští se.

Požadavky uvedené v písmenech c) a d) se použijí pouze na tratích globální sítě, které:

- propojují terminál multimodální nákladní přepravy nebo námořní či vnitrozemský přístav s jeho nejbližším přechodem na hlavní nebo rozšířenou hlavní síť pro nákladní dopravu, nebo
- představují přesměrování tratě, která je součástí hlavní nebo rozšířené hlavní sítě pro nákladní dopravy, nebo
- zajišťují provoz v průměru více než deseti nákladních vlaků denně v obou směrech na základě údajů za rok předcházející oznámení.

Nejpozději tři roky po vstupu tohoto nařízení v platnost oznámí členské státy Komisi dotčené tratě. V případě přeshraničních úseků se toto oznámení provede po dohodě s ostatními dotčenými členskými státy.

2a. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2050 železniční infrastruktura globální sítě na spojeních uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), která je propojena s železničními tratěmi používanými pro nákladní dopravu ve smyslu čl. 15 odst. 2, splňovala požadavky stanovené v odst. 2 písm. c) a d), ledaže Komise ve vztahu k požadavkům uvedeným v odst. 2 písm. d) udělila na základě čl. 37 odst. 5 výjimku z uplatňování čl. 37 odst. 3.

3. Požadavky uvedené v odstavcích 2 a 2a se nevztahují na izolované sítě.

b) vypouští se;

4. Aniž je dotčen odstavec 3, Komise na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech udělí prostřednictvím prováděcích aktů výjimky týkající se požadavků uvedených v tomto článku z důvodu zvláštních zeměpisných nebo značných fyzických omezení, negativních výsledků socioekonomické analýzy nákladů a přínosů nebo potenciálních negativních dopadů na životní prostředí či biologickou rozmanitost. Každá taková žádost musí být dostatečně odůvodněna. V případě přeshraničních úseků musí být žádost o výjimky koordinována se sousedním členským státem (státy). Sousední členský stát (státy) může (mohou) členskému státu žádajícímu o výjimku poskytnout stanovisko. Členský stát stanovisko (stanoviska) sousedního členského státu (států) připojí ke své žádosti. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti.

Komise žádost posoudí s ohledem na poskytnuté odůvodnění a případně rovněž pokud jde o její významný dopad na interoperabilitu a kontinuitu železniční sítě. Komise náležitě zohlední stanovisko (stanoviska) dotčeného sousedního členského státu (států).

Komise může požádat členský stát o doplňující informace nejpozději do 30 kalendářních dnů od obdržení žádosti podle prvního pododstavce. Pokud Komise usoudí, že poskytnuté informace jsou nedostatečné, může požádat členský stát, aby tyto informace doplnil do 30 kalendářních dnů od obdržení těchto informací.

Komise přijme rozhodnutí o požadované výjimce nejpozději do šesti měsíců od obdržení žádosti podle prvního pododstavce, nebo v případě, že dotčené členské státy poskytly další informace podle třetího pododstavce, nejpozději do čtyř měsíců od posledního obdržení těchto informací, podle toho, co nastane později. Nevydá-li Komise v těchto lhůtách výslovné rozhodnutí, má se za to, že výjimka byla udělena.

Komise uvědomí o výjimkách udělených podle tohoto článku ostatní členské státy.

Článek 16

Požadavky na dopravní infrastrukturu hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě

1. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě byla v souladu s čl. 15 odst. 1.

2. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2040 železniční infrastruktura rozšířené hlavní sítě, s výjimkou spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), pro tratě, které jsou součástí sítě pro nákladní dopravu:

   a) splňovala požadavky uvedené v čl. 15 odst. 2 písm. a) a c);

   b) umožňovala bez zvláštního povolení provoz nákladních vlaků s délkou alespoň 740 m, včetně lokomotiv(y). Tento požadavek je splněn, jsou-li splněny alespoň tyto podmínky:

      i) na dvoukolejných tratích je možné nákladním vlakům o délce alespoň 740 m přidělit alespoň jednu vlakovou trasu vlaku za dvě hodiny a směr a minimálně 24 vlakových tras na každodenní bázi, požádá-li o to železniční podnik;

ii) na jednokolejných tratích je možné nákladním vlakům o délce alespoň 740 m přidělit alespoň jednu vlakovou trasu vlaku za tři hodiny a směr a minimálně 12 vlakových tras na každodenní bázi, požádá-li o to železniční podnik;

c) u železničních úseků spojujících terminály multimodální nákladní přepravy dvou městských uzlů nebo terminál multimodální nákladní přepravy městského uzlu s hraničním přechodem je více než 75 % délky každého železničního úseku pro nákladní vlaky na nákladních tratích rozšířené hlavní sítě navrženo pro rychlost nejméně 100 km/h.

2a. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2040 železniční infrastruktura rozšířené hlavní sítě, s výjimkou spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), pro tratě, které jsou součástí sítě pro osobní dopravu:

a) splňovala požadavky stanovené v čl. 15 odst. 2 písm. a) na tratě pro přepravu cestujících v rámci rozšířené hlavní sítě;

b) u železničních úseků spojujících multimodální uzly osobní dopravy dvou městských uzlů nebo multimodální uzly osobní dopravy městského uzlu s hraničním přechodem je více než 75 % délky každého železničního úseku pro osobní vlaky na osobních tratích rozšířené hlavní sítě navrženo pro rychlost nejméně 160 km/h.

2b. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2040 železniční infrastruktura rozšířené hlavní sítě na spojeních uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d) splňovala požadavky uvedené v čl. 15 odst. 2 písm. c) a v čl. 16 odst. 2 písm. b), ledaže Komise ve vztahu k požadavkům uvedeným v čl. 16 odst. 2 písm. b) udělila na základě čl. 37 odst. 5 výjimku z uplatňování čl. 37 odst. 3.

3. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2030 železniční infrastruktura hlavní sítě, s výjimkou spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d):

a) pro tratě, které jsou součástí sítě pro nákladní dopravu: splňovala požadavky stanovené v čl. 16 odst. 2 písm. a), b) a c);

b) pro tratě, které jsou součástí sítě pro osobní dopravu: splňovala požadavky stanovené v čl. 15 odst. 2 písm. a).

3a. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2040 železniční infrastruktura, která je součástí hlavní sítě pro osobní dopravu, s výjimkou spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), splňovala požadavek stanovený v čl. 16 odst. 2a písm. b).

3ab. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2040 tratě pro nákladní dopravu, které jsou součástí železniční infrastruktury hlavní nebo rozšířené sítě, včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), umožňovaly provoz nákladních vlaků přepravujících standardní návěsy o výšce až 4 metry na vagonech o výšce nejméně 27 centimetrů na evropských dopravních koridorech na jejich území.

Tento požadavek se považuje za splněný, pokud jsou na každém evropském dopravním koridoru na území členského státu splněny alespoň tyto podmínky:

– existuje alespoň jedna přímá trať splňující uvedený požadavek, která umožňuje nepřerušený provoz vlaků na území členského státu, jakož i na přeshraničních tratích s každým sousedním členským státem;

– existuje alespoň jedna přímá trať splňující uvedený požadavek na alespoň jeden kombinovaný terminál železniční a silniční dopravy nebo jeden terminál multimodální nákladní přepravy nacházející se v námořním přístavu, který je součástí evropského dopravního koridoru, nebo v jeho blízkosti na území členského státu;

– nachází-li se jeden nebo více koncových bodů koridoru na území členského státu, existuje alespoň jedna přímá trať splňující uvedený požadavek alespoň do jednoho z těchto koncových bodů.

V případě přeshraničních úseků se určení dotčených tratí provede po dohodě s dotčeným sousedním členským státem (státy).

Nejpozději tři roky po vstupu tohoto nařízení v platnost oznámí členské státy Komisi dotčené tratě.

3b. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2030 železniční infrastruktura hlavní sítě na spojeních uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d) splňovala požadavky uvedené v čl. 15 odst. 2 písm. c) a v čl. 16 odst. 2 písm. b), ledaže Komise ve vztahu k požadavkům uvedeným v čl. 16 odst. 2 písm. b) udělila na základě čl. 37 odst. 5 výjimku z uplatňování čl. 37 odst. 3.

4. Požadavky uvedené v odstavcích 2 až 3b se nevztahují na izolované sítě.

5. Aniž je dotčen odstavec 4, Komise na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech udělí prostřednictvím prováděcích aktů výjimky týkající se požadavků uvedených v tomto článku z důvodu zvláštních zeměpisných nebo značných fyzických omezení, negativních výsledků socioekonomické analýzy nákladů a přínosů nebo potenciálních negativních dopadů na životní prostředí či biologickou rozmanitost. Každá taková žádost musí být dostatečně odůvodněna. V případě přeshraničních úseků musí být žádost o výjimky koordinována se sousedním členským státem (státy). Sousední členský stát (státy) může (mohou) členskému státu žádajícímu o výjimku poskytnout stanovisko. Členský stát stanovisko (stanoviska) sousedního členského státu (států) připojí ke své žádosti. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti.

Komise žádost posoudí s ohledem na poskytnuté odůvodnění a případně rovněž pokud jde o její významný dopad na interoperabilitu a kontinuitu železniční sítě. Komise náležitě zohlední stanovisko (stanoviska) dotčeného sousedního členského státu (států).

Při posuzování žádostí o výjimky z požadavku týkajícího se přepravy návěsů stanoveného v odstavci 3ab tohoto článku vezme Komise v úvahu zejména výsledky socioekonomické analýzy nákladů a přínosů, jakož i možné narušení služeb způsobené nezbytnými pracemi potřebnými ke splnění tohoto požadavku.

Komise při posuzování žádostí o výjimky z požadavků stanovených v tomto článku pro rozšířené hlavní sítě vezme v úvahu zejména veškeré významné investice uskutečněné dotčeným členským státem na paralelní trati v těsné blízkosti nově vybudovaných tratí.

Komise může požádat členský stát o doplňující informace nejpozději do 30 kalendářních dnů od obdržení žádosti podle prvního pododstavce. Pokud Komise usoudí, že poskytnuté informace jsou nedostatečné, může požádat členský stát, aby tyto informace doplnil do 30 kalendářních dnů od obdržení těchto informací.

Komise přijme rozhodnutí o požadované výjimce nejpozději do šesti měsíců od obdržení žádosti podle prvního pododstavce, nebo v případě, že dotčené členské státy poskytly další informace podle třetího pododstavce, nejpozději do čtyř měsíců od posledního obdržení těchto informací, podle toho, co nastane později. Nevydá-li Komise v těchto lhůtách výslovné rozhodnutí, má se za to, že výjimka byla udělena.

Komise uvědomí o výjimkách udělených podle tohoto článku ostatní členské státy.

Článek 16a

Evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí pro železnice

1. Členské státy zajistí, aby každá nová železniční trať rozšířené hlavní 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 na dané infrastruktuře jezdit vlaky o rozchodu 1 435 mm nejpozději do roku 2030 v případě hlavní sítě a do roku 2040 v případě rozšířené hlavní sítě. Pro účely tohoto článku se novou železniční tratí rozumí jakákoli trať, jejíž stavební práce nebyly zahájeny ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost.

2. Odchylně od odstavce 1 členské státy, na jejichž území není ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost plánováno připojení nové železniční tratě s pozemní hranicí jiného členského státu podle přílohy I tohoto nařízení, vypracují plán určující novou železniční trať, která má být vybudována s evropským standardním jmenovitým rozchodem koleje 1 435 mm. Tento plán zohlední dopad na interoperabilitu se sousedním členským státem (státy), zejména zohledněním možného přechodu stávajících železničních tratí v souladu s odstavcem 3. Plán musí obsahovat socioekonomickou analýzu nákladů a přínosů, která odůvodňuje případné rozhodnutí členského státu nepostavit novou železniční infrastrukturu s evropským standardním jmenovitým rozchodem koleje 1 435 mm, a posouzení dopadu na interoperabilitu. Tento plán se předloží Komisi nejpozději do dvou let ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

3. Členské státy, které mají stávající 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 posouzení určující stávající železniční tratě nacházející se na evropských dopravních koridorech s ohledem na jejich možný přechod na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1 435 mm. V případě přeshraničních úseků musí být toto posouzení koordinováno se sousedním členským státem (státy). Musí zahrnovat socioekonomickou analýzu nákladů a přínosů ohledně životaschopnosti možného přechodu a posouzení dopadu na interoperabilitu.

Na základě posouzení podle prvního pododstavce vypracují členské státy v případě potřeby nejpozději jeden rok po jeho dokončení plán přechodu, v němž určí stávající železniční tratě nacházející se na evropských dopravních koridorech, které mají přejít na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1 435 mm, a uvedou harmonogram tohoto přechodu.

Odstavce 1 a 2 se použijí obdobně na železniční tratě, na nichž byly ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost zahájeny stavební práce.

4. Priority pro plánování infrastruktury a investic na základě plánů uvedených v odstavcích 2 a 3 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.

5. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech udělí Komise prostřednictvím prováděcích aktů dočasnou výjimku z požadavků uvedených v odstavci 1 pro nové železniční tratě hlavní a rozšířené hlavní sítě nebo pro její část na základě negativních výsledků socioekonomické analýzy nákladů a přínosů. Každá žádost o výjimku musí být dostatečně odůvodněna. V případě přeshraničních úseků jsou žádosti o výjimku koordinovány se sousedním členským státem. Sousední členský stát může členskému státu žádajícímu o výjimku poskytnout stanovisko. Členský stát stanovisko (stanoviska) sousedního členského státu (států) připojí ke své žádosti. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti.

   Komise žádost posoudí s ohledem na poskytnuté odůvodnění a případně rovněž pokud jde o její významný dopad na interoperabilitu a kontinuitu železniční sítě. Komise náležitě zohlední stanovisko (stanoviska) dotčeného sousedního členského státu (států).

   Komise může požádat členský stát o doplňující informace nejpozději do 30 kalendářních dnů od obdržení žádosti podle prvního pododstavce. Pokud Komise usoudí, že poskytnuté informace jsou nedostatečné, může požádat členský stát, aby tyto informace doplnil do 30 kalendářních dnů od obdržení těchto informací.

Komise přijme rozhodnutí o požadované výjimce nejpozději do šesti měsíců od obdržení žádosti podle druhého pododstavce, nebo v případě, že dotčené členské státy poskytly další informace podle třetího pododstavce, nejpozději do čtyř měsíců od posledního obdržení těchto informací, podle toho, co nastane později. V rozhodnutí se uvede doba, po kterou je výjimka udělena.

Komise uvědomí o výjimkách udělených podle čtvrtého pododstavce ostatní členské státy.

Článek 17

Evropský systém řízení železničního provozu

1. Členské státy zajistí, aby:

– železniční infrastruktura rozšířené hlavní sítě byla systémem ERTMS vybavena do 31. prosince 2040 a globální síť do 31. prosince 2050, s výjimkou spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), přičemž se zajistí synchronizované a harmonizované zavádění systému ERTMS na tratích i na palubách vlaků;

– byl systém ERTMS zaveden na spojeních uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d) rozšířené hlavní sítě do 31. prosince 2040 a na globální síti do 31. prosince 2050, pokud dotčený členský stát považuje takové vybavení za nezbytné v koordinaci s příslušnými zúčastněnými stranami, zejména s provozovatelem infrastruktury.

a) vypouští se;

b) vypouští se;

2. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2030:

– železniční infrastruktura hlavní sítě, s výjimkou spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), splňovala požadavky uvedené v odstavci 1;

– byl systém ERTMS zaveden na spojeních uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d) hlavní sítě, pokud dotčený členský stát považuje takové vybavení za nezbytné v koordinaci s příslušnými zúčastněnými stranami, zejména s provozovatelem infrastruktury.

2a. Tam, kde je to na místě, usilují členské státy o vyřazení systémů třídy B z provozu do 31. prosince 2050.

3. vypouští se;

4. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura hlavní sítě, rozšířené hlavní sítě a globální sítě, byla do 31. prosince 2050 vybavena rádiovým systémem ERTMS.

5. Členské státy zajistí, aby v železniční infrastruktuře hlavní sítě, rozšířené hlavní sítě a globální sítě, byl od 31. prosince 2030 v případě výstavby nové tratě zaváděn rádiový systém ERTMS.

5a. Členské státy zajistí, aby byl rádiový systém ERTMS zaveden na spojeních uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d) hlavní sítě, rozšířené hlavní sítě a globální sítě do 31. prosince 2050, pokud dotčený členský stát považuje takové vybavení za nezbytné v koordinaci s příslušnými zúčastněnými stranami, zejména s provozovatelem infrastruktury. V případě výstavby nové trati musí být toto zavedení zajištěno ke dni 31. prosince 2030.

5b. Požadavky uvedené v odstavcích 1 až 5a se nevztahují na izolované sítě.

6. Aniž je dotčen odstavec 5b, Komise na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech prováděcími akty udělí výjimky týkající se požadavků uvedených v odstavcích 1 až 5a. Každá žádost o výjimku musí být založena na negativním výsledku socioekonomické analýzy nákladů a přínosů a posouzení dopadu na interoperabilitu. Každá taková žádost musí být dostatečně odůvodněna. V případě přeshraničních úseků musí být žádost o výjimky koordinována se sousedními členskými státy. Sousední členský stát (státy) může (mohou) členskému státu žádajícímu o výjimku poskytnout stanovisko. Členský stát stanovisko (stanoviska) sousedního členského státu (států) připojí ke své žádosti. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti. Požadované výjimky musí být v souladu s požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797[50].

Komise žádost posoudí s ohledem na odůvodnění uvedené v prvním pododstavci, a rovněž pokud jde o její významný dopad na interoperabilitu. Komise náležitě zohlední stanovisko (stanoviska) dotčeného sousedního členského státu (států).

Komise může požádat členský stát o doplňující informace nejpozději do 30 kalendářních dnů od obdržení žádosti podle prvního pododstavce. Pokud Komise usoudí, že poskytnuté informace jsou nedostatečné, může požádat členský stát, aby tyto informace doplnil do 30 kalendářních dnů od obdržení těchto informací.

[50] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44).

Komise přijme rozhodnutí o požadované výjimce nejpozději do šesti měsíců od obdržení žádosti podle prvního pododstavce, nebo v případě, že dotčené členské státy poskytly další informace podle třetího pododstavce, nejpozději do čtyř měsíců od posledního obdržení těchto informací, podle toho, co nastane později. Nevydá-li Komise v těchto lhůtách výslovné rozhodnutí, má se za to, že výjimka byla udělena.

Komise uvědomí o výjimkách udělených podle tohoto článku ostatní členské státy.

Článek 18

[Přesunuto do článku 65]

Článek 19

Další priority rozvoje železniční infrastruktury

Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s železniční infrastrukturou a vedle obecných priorit stanovených v článcích 12 a 13 se upřednostní tyto činnosti:

a) přechod na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje (1 435 mm), je-li to relevantní;

b) zmírňování dopadu hluku a vibrací způsobených železniční dopravou, zejména opatřeními pro kolejová vozidla a infrastrukturu, včetně protihlukových bariér;

c) zvýšení bezpečnosti úrovňových křížení;

d) případné propojení železniční dopravní infrastruktury s infrastrukturou vnitrozemských přístavů;

e) na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů rozvoj infrastruktury pro vlaky o délce od 740 m do 1 500 m a hmotnosti na nápravu 25,0 t při výstavbě a modernizaci železničních tratí důležitých pro nákladní dopravu;

f) vývoj a zavádění inovativních technologií pro železnice, které vychází zejména z práce společného podniku Shift2Rail a společného podniku pro evropské železnice, a to především automatického provozu vlaků, pokročilého řízení dopravy a digitálního připojení pro cestující na základě systému ERTMS a digitálních automatických propojení, jakož i připojení 5G;

g) při budování nebo modernizaci železniční infrastruktury zajištění kontinuity a dostupnosti pěších a cyklistických stezek a rozvoj parkovacích míst pro jízdní kola v blízkosti stanic s cílem podpořit aktivní druhy dopravy;

h) vývoj inovativních technologií alternativních paliv pro železnice, jako je vodík pro úseky, na něž se nevztahuje požadavek na elektrifikaci, a pro železniční přístupové trasy.

i) pro rozvoj transevropské dopravní sítě vypracování normy pro zajištění provozu nákladních vlaků přepravujících standardní návěsy o výšce až 4 metry na standardních vagonech o výšce nejméně 33 centimetrů bez jakýchkoli dalších požadavků na zvláštní povolení k provozování služeb.

ODDÍL 2

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CEST

Článek 20

Složky infrastruktury

1. Infrastruktura vnitrozemských vodních cest zahrnuje zejména:

a) řeky;

b) kanály;

c) jezera a laguny;

d) související infrastrukturu jako plavební komory, zdvihací zařízení, mosty, nádrže a související opatření pro předcházení povodním a suchům a pro jejich zmírňování, která mohou mít pozitivní dopad na plavbu po vnitrozemských vodních cestách;

e) přístupové vodní cesty a spojení posledního kilometru s terminály multimodální nákladní přepravy propojenými vnitrozemskými vodními cestami, zejména ve vnitrozemských a námořních přístavech;

f) místa pro vyvazování a odpočinek;

g) vnitrozemské přístavy, včetně základní přístavní infrastruktury v podobě přístavních bazénů, nábřežních zdí, kotvišť, mol, doků, hrází, násypů, ramp, rekultivovaných odvodněných ploch a infrastruktury nezbytné pro dopravu v přístavní oblasti i mimo ni;

h) přidružené vybavení uvedené v odstavci 2;

i) systémy IKT pro dopravu, včetně RIS;

j) propojení vnitrozemských přístavů s ostatními druhy dopravy v rámci transevropské dopravní sítě;

k) infrastrukturu související se zařízeními pro alternativní paliva;

l) infrastrukturu nezbytnou pro bezodpadový provoz a pro opatření oběhového hospodářství.

2. Zařízení související s vnitrozemskými vodními cestami může zahrnovat zařízení pro nakládku a vykládku nákladu a skladování zboží ve vnitrozemských přístavech. Související zařízení může zahrnovat zejména pohonné a provozní systémy, které snižují znečištění, například znečištění vody a ovzduší, spotřebu energie a uhlíkovou náročnost. Dále může zahrnovat přístavní zařízení pro příjem odpadu, zařízení pro dodávky elektřiny z pevniny a další zařízení pro alternativní paliva pro dodávky a výrobu energie, a také zařízení pro rozbíjení ledu, hydrologické služby a bagrovací práce v plavební dráze, přístavu a v naplouvacích přístupech s cílem zajistit celoroční splavnost.

3. Aby se stal součástí globální sítě, musí vnitrozemský přístav splňovat tyto podmínky:

a) roční objem překládky zboží přesahuje 500 000 tun. Celkový roční objem překládky zboží je stanoven na základě posledního dostupného tříletého průměru, přičemž se vychází ze statistických údajů zveřejněných Eurostatem;

b) nachází se v síti vnitrozemských vodních cest transevropské dopravní sítě.

Článek 21

Požadavky na dopravní infrastrukturu globální sítě

1. Členské státy zajistí, aby vnitrozemské přístavy globální sítě do 31. prosince 2050:

a) byly napojeny na silniční nebo železniční infrastrukturu;

b) nabízely alespoň jeden terminál multimodální nákladní přepravy, který je nediskriminujícím způsobem přístupný všem provozovatelům a uživatelům a který ukládá transparentní a nediskriminující poplatky;

c) byly vybaveny zařízeními ke zlepšení vlivu plavidel v přístavech na životní prostředí, jež mohou zahrnovat zařízení pro příjem odpadu a odplyňování, opatření ke snížení hlukové zátěže a znečištění ovzduší a vody.

2. Členské státy zajistí, aby byla ve vnitrozemských přístavech zavedena infrastruktura pro alternativní paliva v souladu s nařízením (EU) […] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva].

Článek 22

Požadavky na dopravní infrastrukturu hlavní sítě

1. Členské státy zajistí, aby vnitrozemské přístavy hlavní sítě splňovaly požadavky stanovené v čl. 21 odst. 1 písm. a) a b) do 31. prosince 2030 a požadavky stanovené v čl. 21 odst. 1 písm. c) do 31. prosince 2040.

2. Členské státy zajistí, aby síť vnitrozemských vodních cest, včetně spojení uvedených v čl. 20 odst. 1 písm. e), byla udržována s cílem umožnit uživatelům efektivní, spolehlivou a bezpečnou plavbu tím, že se zajistí minimální požadavky na vodní cesty stanovené v odst. 3 písm. a) a minimální požadavky na úrovně služeb stanovené v odst. 3 písm. b), c) a d) (dobré plavební podmínky).

   Členské státy zabrání zhoršení těchto minimálních požadavků nebo kteréhokoli z jejich stanovených základních kritérií. V případě, že síť vnitrozemských vodních cest ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost tyto minimální požadavky překračuje, vyvinou členské státy veškeré možné úsilí, aby zabránily zhoršení jejího stavu.

3. Členské státy do 31. prosince 2030 zejména zajistí, aby:

   a) řeky, kanály, jezera, laguny, vnitrozemské přístavy a jejich přístupové trasy zajišťovaly hloubku splavného kanálu nejméně 2,5 m a minimální výšku pod neotevřenými mosty nejméně 5,25 m při vymezených referenčních hladinách vod, které jsou ve statistickém průměru překročeny ve vymezeném počtu dnů za rok.

Referenční hladiny vod se stanoví na základě počtu dní za rok, v nichž skutečná hladina vody překročila stanovenou referenční hladinu. Pod podmínkou schválení dotčenými členskými státy v souladu s článkem 172 Smlouvy o fungování EU přijme Komise prováděcí akty, které budou vypracovány v úzké spolupráci s těmito členskými státy a případně po konzultaci s komisemi pro říční plavbu zřízenými mezinárodními dohodami, jimiž upřesní referenční úrovně hladin vod uvedené v předchozím pododstavci pro každý koridor, vodní cestu nebo úsek vodních cest. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 59 odst. 3. Jsou v souladu s požadavky uvedenými v mezinárodních úmluvách a v dohodách uzavřených mezi členskými státy, včetně předpisů přijatých komisemi pro říční plavbu, jež byly těmito úmluvami a dohodami zřízeny;

b) Členské státy zveřejní na veřejně přístupných internetových stránkách počet dní v roce uvedených v písmeni a), během nichž skutečná hladina překračuje nebo nedosahuje stanovené referenční hladiny vody pro hloubku plavebního kanálu, jakož i průměrné čekací doby v každé plavební komoře;

c) provozovatelé zdymadel zajistí, aby zdymadla byla provozována a udržována tak, aby čekací doby byly co nejkratší;

d) řeky, kanály, jezera a laguny byly vybaveny říční informační službou pro všechny služby v souladu se směrnicí 2005/44/ES[51], tak aby byly přeshraničním uživatelům zaručeny informace v reálném čase.

[51] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES ze dne 7. září 2005 o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS) na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství (Úř. věst. L 255, 30.9.2005, s. 152).

4. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech udělí Komise výjimky z minimálních požadavků uvedených v odst. 3 písm. a), a to pro každou vodní cestu a případně pro jednotlivé úseky vodních cest, prostřednictvím prováděcích aktů na základě zvláštních zeměpisných nebo významných fyzických omezení nebo negativních výsledků socioekonomické analýzy nákladů a přínosů nebo potenciálních negativních dopadů na životní prostředí, biologickou rozmanitost či kulturní dědictví. Každá taková žádost musí být dostatečně odůvodněna. Žádosti o výjimky musí být v příslušných případech koordinovány se sousedním členským státem (státy). Sousední členský stát (státy) může (mohou) členskému státu žádajícímu o výjimku poskytnout stanovisko. Členský stát stanovisko (stanoviska) sousedního členského státu (států) připojí ke své žádosti. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti.

Komise žádost posoudí s ohledem na odůvodnění uvedené v prvním pododstavci. Komise náležitě zohlední stanovisko (stanoviska) dotčeného sousedního členského státu (států).

Komise může požádat členský stát o doplňující informace nejpozději do 30 kalendářních dnů od obdržení žádosti podle prvního pododstavce. Pokud Komise usoudí, že poskytnuté informace jsou nedostatečné, může požádat členský stát, aby tyto informace doplnil do 30 kalendářních dnů od obdržení těchto informací.

Komise přijme rozhodnutí o požadované výjimce nejpozději do šesti měsíců od obdržení žádosti podle prvního pododstavce, nebo v případě, že dotčené členské státy poskytly další informace podle třetího pododstavce, nejpozději do čtyř měsíců od posledního obdržení těchto informací, podle toho, co nastane později. Nevydá-li Komise v těchto lhůtách výslovné rozhodnutí, má se za to, že výjimka byla udělena.

Komise uvědomí o výjimkách udělených podle tohoto článku ostatní členské státy.

Zhoršení minimálních požadavků způsobené přímou lidskou činností nebo nedostatečnou péčí při údržbě sítě vnitrozemských vodních cest se nepovažuje za případ odůvodňující udělení výjimky.

4a. V případě vyšší moci členské státy navrátí podmínky splavnosti do předchozího stavu, jakmile to situace dovolí.

5. Komise může přijmout pokyny zajišťující soudržný přístup k uplatňování dobrých plavebních podmínek v Unii. Tyto pokyny se mohou týkat zejména:

a) doplňkových parametrů pro vodní cesty specifických pro volně tekoucí řeky;

aa) doplňkových parametrů pro splavnou šířku kanálu;

b) vypouští se;

c) vypouští se;

d) vypouští se;

e) zavádění infrastruktury pro alternativní energii s cílem zajistit přístup k alternativním palivům v celém koridoru;

f) využívání digitálních aplikací sítě a automatizačních procesů;

g) odolnosti infrastruktury vůči změně klimatu, přírodním rizikům a katastrofám způsobeným člověkem nebo úmyslným narušením;

h) zavedení a podpory nových technologií a inovací pro paliva a pohonné systémy s nulovými emisemi uhlíku.

6. vypouští se.

Článek 23

Další priority rozvoje infrastruktury vnitrozemských vodních cest

Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s infrastrukturou vnitrozemských vodních cest a vedle obecných priorit stanovených v článcích 12 a 13 se upřednostní tyto činnosti:

a) v případě potřeby dosažení vyšších norem pro modernizaci stávajících vodních cest a pro vytvoření nových vodních cest s cílem splnit požadavky trhu;

b) opatření pro předcházení povodním a suchům a pro jejich zmírňování;

c) zlepšení procesů digitalizace a automatizace, zejména s ohledem na zvýšenou bezpečnost, zabezpečení a udržitelnost vnitrozemské vodní dopravy, mimo jiné v městských uzlech;

d) modernizace a rozšíření kapacity infrastruktury, včetně míst pro vyvazování a odpočinek, a jejích služeb nezbytných pro multimodální dopravní činnosti uvnitř přístavní oblasti i mimo ni a podél vodních cest;

e) podpora a rozvoj opatření ke zlepšení vlivu vnitrozemské vodní dopravy a dopravní infrastruktury na životní prostředí, včetně plavidel s nulovými a nízkými emisemi, a opatření ke zmírnění dopadů na vodní útvary a biologickou rozmanitost závislou na vodě, v souladu s platnými požadavky práva Unie nebo příslušných mezinárodních dohod;

f) vývoj a používání plavidel vnitrozemské plavby s nízkým ponorem, vhodných pro nízkou hladinu vody;

g) při budování nebo modernizaci infrastruktury vnitrozemských vodních cest zajištění kontinuity a dostupnosti pěších a cyklistických stezek s cílem podpořit aktivní druhy dopravy;

h) podpora opatření předcházejících zhoršování požadavků na vnitrozemské vodní cesty.

ODDÍL 3

NÁMOŘNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA A EVROPSKÝ NÁMOŘNÍ PROSTOR

Článek 24

Složky infrastruktury

1. Evropský námořní prostor spojuje a integruje námořní složky popsané v odstavci 2 s pozemní sítí vytvořením nebo modernizací tras námořní dopravy na krátké vzdálenosti a rozvojem námořních přístavů na území členských států a jejich propojení s vnitrozemím v zájmu zajištění efektivní, životaschopné a udržitelné integrace s jinými druhy dopravy.

2. Evropský námořní prostor sestává z:

   a) námořní dopravní infrastruktury v přístavní oblasti hlavní a globální sítě, včetně propojení s vnitrozemím;

   b) opatření s širším přínosem, která nejsou spojena s konkrétními přístavy a která jsou přínosem pro evropský námořní prostor a námořní odvětví v širokém měřítku, jako je podpora činností na zajištění celoroční splavnosti (rozbíjení ledu), usnadnění přechodu k udržitelné námořní dopravě, zlepšení synergií mezi dopravou a energetikou, mimo jiné posílením úlohy přístavů jako energetických uzlů a pomocí při transformaci energetiky, a systémy IKT pro dopravní a hydrografické průzkumy;

c) podpory udržitelných a odolných spojení námořní dopravy na krátké vzdálenosti, zejména těch, která soustřeďují toky nákladní dopravy s cílem snížit negativní externí náklady, jako jsou emise a přetížení silniční dopravy v rámci Unie, a spojení, která zlepšují přístup k nejvzdálenějším a jiným vzdáleným, ostrovním a okrajovým regionům zavedením nebo modernizací udržitelných, pravidelných a častých námořních dopravních služeb;

d) vypouští se.

3. Námořní dopravní infrastruktura uvedená v odst. 2 písm. a) zahrnuje zejména:

a) námořní přístavy, včetně infrastruktury nezbytné pro dopravu v přístavní oblasti;

b) základní přístavní infrastrukturu, jako jsou přístavní bazény, nábřežní zdi, kotviště, rampy, mola, doky, hráze, násypy a rekultivované odvodněné plochy;

c) mořské kanály;

d) navigační pomůcky;

e) naplouvací přístupy, plavební dráhy a zdymadla;

f) vlnolamy;

g) propojení přístavů v rámci transevropské dopravní sítě;

h) systémy IKT pro dopravu, včetně EMSWe a VTMIS;

i) infrastrukturu související s alternativními palivy;

j) související zařízení, které může zahrnovat zejména zařízení pro řízení provozu a manipulaci s nákladem, snížení negativních dopadů na životní prostředí, včetně provozů s nulovým odpadem a opatření oběhového hospodářství, pro zlepšení energetické účinnosti, snižování hlukové zátěže, a používání alternativních pohonných hmot, jakož i zařízení pro zajištění celoroční splavnosti, včetně zařízení pro rozbíjení ledu, hydrologický průzkum a hlavní bagrování a ochranu přístavu a naplouvacích přístupů do přístavu;

k) vypouští se;

l) infrastrukturu umožňující přístavní činnosti související s větrnými elektrárnami na moři a obnovitelnou energií.

4. Aby se stal součástí globální sítě, musí námořní přístav splňovat alespoň tyto podmínky:

a) jeho celkový roční objem osobní přepravy přesahuje 0,1 % celkové roční osobní přepravy ve všech námořních přístavech Unie. Referenční hodnotou pro tento celkový objem je poslední dostupný tříletý průměr vypočtený na základě statistických údajů, které zveřejnil Eurostat;

b) jeho celkový roční objem nákladu – překládka volně ložených nákladů nebo baleného zboží – přesahuje 0,1% odpovídajícího celkového ročního objemu nákladu odbaveného ve všech námořních přístavech Unie. Referenční hodnotou pro tento celkový objem je poslední dostupný tříletý průměr vypočtený na základě statistických údajů, které zveřejnil Eurostat;

ba) jeho celkový roční objem nákladu – u volně loženého nákladu nebo při manipulaci s baleným zbožím – přesahuje ročně 500 000 tun a jeho příspěvek k diverzifikaci dodávek energie v EU a k urychlení zavádění obnovitelných zdrojů energie představuje jednu z hlavních činností přístavu. Referenční hodnotou pro tento celkový objem je poslední dostupný tříletý průměr vypočtený na základě statistických údajů, které zveřejnil Eurostat;

c) nachází se na ostrově a v globální síti je jediným přístupovým bodem k regionu NUTS 3 ve smyslu článku 3 nařízení (ES) č. 1059/2003[52];

d) nachází se v nejvzdálenějším regionu nebo v okrajové oblasti, více než 200 km od dalšího nejbližšího přístavu v globální síti.

Článek 25

Požadavky na dopravní infrastrukturu globální sítě

1. Členské státy zajistí, aby:

a) infrastruktura pro alternativní paliva byla v námořních přístavech globální sítě zaváděna v plném souladu s nařízením (EU) […] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva];

b) námořní přístavy globální sítě byly vybaveny nezbytnou infrastrukturou ke zlepšení environmentální výkonnosti lodí v přístavech, zejména zařízeními pro příjem odpadu z lodí v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/883[53];

c) systémy VTMIS a SafeSeaNet byly zaváděny v souladu se směrnicí 2002/59/ES;

d) vnitrostátní jednotné námořní portály byly zaváděny v souladu s nařízením (EU) 2019/1239.

---

52 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1059/2003 ze dne 26. května 2003 o zavedení společné klasifikace územních statistických jednotek (NUTS).

53 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/883 ze dne 17. dubna 2019 o přístavních zařízeních pro příjem odpadu z lodí, kterou se mění směrnice 2010/65/EU a zrušuje směrnice 2000/59/ES (Úř. věst. L 151, 7.6.2019, s. 116).

2. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2050:

a) námořní přístavy globální sítě s celkovým ročním objemem nákladu více než 2 milionů tun byly propojeny s železniční a silniční infrastrukturou a pokud možno s vnitrozemskými vodními cestami. Referenční hodnotou pro tento celkový objem je poslední dostupný tříletý průměr vypočtený na základě statistických údajů, které zveřejnil Eurostat;

b) každý námořní přístav globální sítě obsluhující nákladní dopravu poskytoval nejméně jeden terminál multimodální nákladní přepravy přístupný všem provozovatelům a uživatelům nediskriminujícím způsobem a ukládající transparentní poplatky;

c) mořské kanály, plavební dráhy v přístavech a vyústění, které spojují dvě moře nebo které poskytují přístup z moře do námořních přístavů, odpovídaly přinejmenším vnitrozemským vodním cestám, které splňují požadavky článku 22;

d) námořní přístavy globální sítě napojené na vnitrozemské vodní cesty byly vybaveny vyhrazenou manipulační kapacitou pro plavidla vnitrozemské plavby.

Povinnost zajistit propojení uvedená v písm. a) prvním pododstavci se neuplatní, pokud jejich realizaci brání zvláštní zeměpisná nebo významná fyzická omezení.

3. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech udělí Komise výjimky z minimálních požadavků uvedených v odst. 2 prvním pododstavci prostřednictvím prováděcích aktů na základě zvláštních zeměpisných nebo významných fyzických omezení nebo negativních výsledků socioekonomické analýzy nákladů a přínosů nebo potenciálních negativních dopadů na životní prostředí či biologickou rozmanitost. Každá taková žádost musí být dostatečně odůvodněna. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti.

Komise žádost posoudí s ohledem na odůvodnění uvedené v prvním pododstavci.

Komise může požádat členský stát o doplňující informace nejpozději do 30 kalendářních dnů od obdržení žádosti podle prvního pododstavce. Pokud Komise usoudí, že poskytnuté informace jsou nedostatečné, může požádat členský stát, aby tyto informace doplnil do 30 kalendářních dnů od obdržení těchto informací.

Komise přijme rozhodnutí o požadované výjimce nejpozději do šesti měsíců od obdržení žádosti podle prvního pododstavce, nebo v případě, že dotčené členské státy poskytly další informace podle třetího pododstavce, nejpozději do čtyř měsíců od posledního obdržení těchto informací, podle toho, co nastane později. Nevydá-li Komise v těchto lhůtách výslovné rozhodnutí, má se za to, že výjimka byla udělena.

Komise uvědomí o výjimkách udělených podle tohoto článku ostatní členské státy.

Článek 26

Požadavky na dopravní infrastrukturu hlavní sítě

1. Členské státy zajistí, aby námořní dopravní infrastruktura hlavní sítě byla v souladu s čl. 25 odst. 1.

2. Členské státy zajistí, aby námořní dopravní infrastruktura hlavní sítě splňovala požadavky uvedené v čl. 25 odst. 2 do 31. prosince 2030.

3. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech udělí Komise výjimky z minimálních požadavků uvedených v odstavci 2 prostřednictvím prováděcích aktů na základě zvláštních zeměpisných nebo významných fyzických omezení nebo negativních výsledků socioekonomické analýzy nákladů a přínosů nebo potenciálních negativních dopadů na životní prostředí či biologickou rozmanitost. Každá taková žádost musí být dostatečně odůvodněna. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti.

Komise žádost posoudí s ohledem na odůvodnění uvedené v prvním pododstavci.

Komise může požádat členský stát o doplňující informace nejpozději do 30 kalendářních dnů od obdržení žádosti podle prvního pododstavce. Pokud Komise usoudí, že poskytnuté informace jsou nedostatečné, může požádat členský stát, aby tyto informace doplnil do 30 kalendářních dnů od obdržení těchto informací.

Komise přijme rozhodnutí o požadované výjimce nejpozději do šesti měsíců od obdržení žádosti podle prvního pododstavce, nebo v případě, že dotčené členské státy poskytly další informace podle třetího pododstavce, nejpozději do čtyř měsíců od posledního obdržení těchto informací, podle toho, co nastane později. Nevydá-li Komise v těchto lhůtách výslovné rozhodnutí, má se za to, že výjimka byla udělena.

Komise uvědomí o výjimkách udělených podle tohoto článku ostatní členské státy.

Článek 27

Další priority rozvoje námořní infrastruktury a evropského námořního prostoru

Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s námořní infrastrukturou a s evropským námořním prostorem a vedle priorit stanovených v článcích 12 a 13 se upřednostní:

a) zlepšení námořního přístupu, jako jsou vlnolamy, mořské kanály, plavební dráhy, zdymadla, hlavní bagrování pod vodou a navigační pomůcky;

b) výstavba nebo modernizace základní přístavní infrastruktury, jako jsou přístavní bazény, nábřežní zdi, kotviště, rampy, mola, doky, hráze, násypy a rekultivované odvodněné plochy;

ba) zdokonalení propojovací infrastruktury, vybavení a systémů definovaných v článku 36;

c) zlepšení procesů digitalizace a automatizace, zejména s ohledem na zvýšenou bezpečnost, ochranu, efektivitu a udržitelnost;

d) zavádění a podpora nových technologií a inovací, jakož i obnovitelných a nízkouhlíkových paliv;

e) zvyšování odolnosti logistických řetězců a mezinárodního námořního obchodu, a to i ve vztahu k přizpůsobení se změně klimatu;

f) opatření pro snižování hlukové zátěže a energetickou účinnost;

g) podpora plavidel s nulovými a nízkými emisemi obsluhujících a provozujících spojení pobřežní plavby a vypracování opatření ke zlepšení vlivu námořní dopravy na životní prostředí pro účely zastávek v přístavech nebo optimalizace dodavatelského řetězce v souladu s platnými požadavky práva Unie nebo příslušných mezinárodních dohod, včetně využívání programů ekologických pobídek;

h) opatření uvedená v čl. 24 odst. 2 písm. b) a c).

ODDÍL 4

SILNIČNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Článek 28

Složky infrastruktury

1. Silniční dopravní infrastruktura zahrnuje zejména:

a) pozemní komunikace včetně:

i) mostů;

ii) tunelů;

iii) křižovatek;

iv) křížení;

v) mimoúrovňových křižovatek;

vi) zpevněných krajnic;

vii) vypouští se;

viii) vypouští se;

ix) vypouští se;

x) infrastruktury zmírňující dopad na životní prostředí;

b) přidružené vybavení, včetně průjezdových vážicích systémů;

c) digitální infrastrukturu a systémy IKT pro dopravu;

d) přístupové cesty k multimodálním terminálům nákladní dopravy;

e) propojení nákladních terminálů a logistických center s ostatními druhy dopravy v rámci transevropské dopravní sítě;

f) autobusové terminály;

g) infrastrukturu související se zařízeními pro alternativní paliva;

h) parkovací plochy a odpočívadla, včetně bezpečných a chráněných parkovacích ploch pro užitková vozidla.

2. Pozemní komunikace uvedené v odst. 1 písm. a) a v příloze I jsou silnice, které plní důležitou úlohu v dálkové nákladní a osobní dopravě, integrují hlavní městská a hospodářská centra a poskytují propojení s jinými druhy dopravy.

3. Zařízení související s pozemními komunikacemi může zahrnovat zejména zařízení pro řízení provozu, informace a navádění, pro výběr mýtného nebo uživatelských poplatků, pro bezpečnost, pro omezování nepříznivých dopadů na životní prostředí, pro doplňování pohonných hmot nebo dobíjení vozidel s alternativním pohonem a pro bezpečné a chráněné parkovací plochy pro komerční vozidla.

Článek 29

Požadavky na dopravní infrastrukturu globální sítě

1. Členské státy zajistí, aby:

a) byla zajištěna, sledována a podle potřeby zlepšována bezpečnost infrastruktury silniční dopravy v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES[54];

b) pozemní komunikace byly navrhovány, budovány nebo modernizovány a udržovány s vysokou úrovní bezpečnosti provozu;

c) pozemní komunikace byly navrhovány, budovány nebo modernizovány a udržovány s ohledem na vysokou úroveň ochrany životního prostředí, mimo jiné podle potřeby prostřednictvím opatření snižujících hluk a pomocí odvádění, čištění a vypouštění odtékající vody;

d) silniční tunely o délce přesahující 500 m splňovaly požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/54/ES[55];

e) interoperabilita systémů pro výběr mýtného byla v příslušných případech zajištěna v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520[56], prováděcím nařízením Komise C/2019/9080[57] a nařízením Komise v přenesené pravomoci C/2019/8369[58];

---

54 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (Úř. věst. L 319, 29.11.2008, s. 59).

55 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/54/ES ze dne 29. dubna 2004 o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě (Úř. věst. L 167, 30.4.2004, s. 39).

56 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520 ze dne 19. března 2019 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii (Úř. věst. L 91, 29.3.2019, s. 45).

57 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/204 ze dne 28. listopadu 2019 o podrobných povinnostech poskytovatelů evropské služby elektronického mýtného, minimálním obsahu přehledu o oblasti evropské služby elektronického mýtného, elektronických rozhraních, požadavcích na prvky interoperability a o zrušení rozhodnutí 2009/750/ES (Úř. věst. L 43, 17.2.2020, s. 49).

58 Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/203 ze dne 28. listopadu 2019 o klasifikaci vozidel, povinnostech uživatelů evropské služby elektronického mýtného, požadavcích na prvky interoperability a minimálních kritériích způsobilosti oznámených subjektů (Úř. věst. L 43, 17.2.2020, s. 41).

f) případné mýtné nebo poplatky za užívání byly vybírány v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES[59];

g) jakýkoli inteligentní dopravní systém silniční dopravní infrastruktury byl v souladu se směrnicí (EU) […] o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů a byl zaváděn způsobem, který je v souladu s akty v přenesené pravomoci přijatými podle uvedené směrnice[60];

h) infrastruktury pro alternativní paliva byly na silniční síti zaváděny v souladu s nařízením (EU) […] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva].

2. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2050 na pozemních komunikacích globální sítě uvedených v čl. 28 odst. 1 písm. a) byly splněny tyto požadavky:

a) vypouští se;

b) byla k dispozici odpočívadla v maximální vzdálenosti 100 km od sebe a poskytovala dostatečný počet parkovacích míst a vhodná zařízení, včetně hygienických, která odpovídají potřebám různorodých pracovních sil;

c) vypouští se;

d) byly na silniční síti členského státu v průměru každých 300 km instalovány průjezdové vážicí systémy. Při zavádění těchto systémů se členské státy mohou zaměřit na silniční úseky s vysokou intenzitou nákladní dopravy. Průjezdové vážicí systémy umožňují identifikaci vozidel a souprav vozidel, u nichž je pravděpodobné, že překračují maximální přípustnou hmotnost stanovenou ve směrnici 96/53/ES.

---

[59] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42).

[60] Směrnice 2021/…, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (Úř. věst. […]).

3. Členské státy zajistí zavedení nebo použití prostředků k odhalování událostí nebo podmínek týkajících se bezpečnosti a shromažďování příslušných údajů o silničním provozu za účelem poskytování minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu ve smyslu nařízení Komise v přenesené pravomoci č. 886/2013[61]:

   – v případě stávající infrastruktury globální sítě do 31. prosince 2030;

   – v případě nové infrastruktury globální sítě do 31. prosince 2050 nebo, je-li silniční úsek dokončen dříve, do data jeho dokončení.

4. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech udělí Komise výjimky z požadavku uvedeného v odstavci 2 prostřednictvím prováděcích aktů, pokud hustota provozu nepřesahuje 10 000 vozidel denně v obou směrech nebo na základě zvláštních zeměpisných nebo významných fyzických omezení nebo negativních výsledků socioekonomické analýzy nákladů a přínosů nebo potenciálních negativních dopadů na životní prostředí či biologickou rozmanitost. Každá taková žádost musí být dostatečně odůvodněna. Žádosti o výjimky musí být v příslušných případech koordinovány se sousedním členským státem (státy). Sousední členské státy mohou členskému státu žádajícímu o výjimku poskytnout stanovisko. Členský stát stanoviska sousedních členských států připojí ke své žádosti. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti.

   Komise žádost posoudí s ohledem na odůvodnění uvedené v prvním pododstavci. Komise náležitě zohlední stanovisko (stanoviska) dotčeného sousedního členského státu (států).

---

[61] Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 886/2013 ze dne 15. května 2013, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o údaje a postupy pro poskytování minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu uživatelům, pokud možno bezplatně (Úř. věst. L 247, 18.9.2013, s. 6).

Komise může požádat členský stát o doplňující informace nejpozději do 30 kalendářních dnů od obdržení žádosti podle prvního pododstavce. Pokud Komise usoudí, že poskytnuté informace jsou nedostatečné, může požádat členský stát, aby tyto informace doplnil do 30 kalendářních dnů od obdržení těchto informací.

Komise přijme rozhodnutí o požadované výjimce nejpozději do šesti měsíců od obdržení žádosti podle prvního pododstavce, nebo v případě, že dotčené členské státy poskytly další informace podle třetího pododstavce, nejpozději do čtyř měsíců od posledního obdržení těchto informací, podle toho, co nastane později. Nevydá-li Komise v těchto lhůtách výslovné rozhodnutí, má se za to, že výjimka byla udělena.

Komise uvědomí o výjimkách udělených podle tohoto článku ostatní členské státy.

Článek 30

Požadavky na dopravní infrastrukturu hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě

1. Členské státy zajistí, aby silniční infrastruktura hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě byla v souladu s čl. 29 odst. 1.

1a. Členské státy zajistí, aby pozemní komunikace uvedené v čl. 28 odst. 1 písm. a) splňovaly níže uvedené požadavky, a to do 31. prosince 2030 pro silniční infrastrukturu hlavní sítě a do 31. prosince 2040 pro silniční infrastrukturu rozšířené hlavní sítě:

i) jsou vybaveny, s výjimkou jednotlivých míst nebo dočasného omezení, samostatnými jízdními pásy pro provoz v každém směru oddělenými od sebe dělicím pásem, který není určen k provozu, nebo jiným způsobem zaručujícím rovnocennou úroveň bezpečnosti; a

ii) nekříží se úrovňově s žádnou pozemní komunikací, železniční nebo tramvajovou tratí, cyklistickou stezkou ani stezkou pro pěší;

iii) vypouští se.

2. Členské státy zajistí, aby silniční infrastruktura hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě do 31. prosince 2040 splňovala tyto požadavky:

a) byla podél pozemních komunikací hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě k dispozici odpočívadla v maximální vzdálenosti 60 km od sebe a poskytovala dostatečný počet parkovacích míst a vhodná zařízení, včetně hygienických, která odpovídají potřebám různorodých pracovních sil;

b) vypouští se;

c) splňovaly požadavky uvedené v čl. 29 odst. 2 písm. d).

3. Členské státy vynaloží veškeré možné úsilí, aby do 31. prosince 2040[62] zajistily rozvoj bezpečných a chráněných parkovacích ploch umístěných na pozemních komunikacích hlavní a rozšířené hlavní sítě nebo v dojezdové vzdálenosti do 3 km od nejbližšího výjezdu z pozemní komunikace transevropské dopravní sítě a ve vzdálenosti 150 km mezi dvěma takovými parkovacími plochami, poskytujících dostatečný počet parkovacích míst pro užitková vozidla a splňujících požadavky uvedené v čl. 8a odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006. Členské státy se při tom mohou zaměřit na silniční úseky s vysokou intenzitou nákladní dopravy.

---

[62] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

4. Členské státy zajistí, aby silniční infrastruktura splňovala požadavky uvedené v čl. 29 odst. 3:

– v případě stávající infrastruktury globální sítě do 31. prosince 2025 a v případě stávající infrastruktury rozšířené globální sítě do 31. prosince 2030;

– v případě nové infrastruktury globální sítě do 31. prosince 2030 a v případě nové infrastruktury rozšířené globální sítě do 31. prosince 2040 nebo, je-li silniční úsek dokončen dříve, do data jeho dokončení.

5. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech udělí Komise výjimky z požadavku uvedeného v odstavcích 1a a 2 prostřednictvím prováděcích aktů, pokud hustota provozu nepřesahuje 10 000 vozidel denně v obou směrech nebo na základě zvláštních zeměpisných nebo významných fyzických omezení nebo negativních výsledků socioekonomické analýzy nákladů a přínosů nebo potenciálních negativních dopadů na životní prostředí či biologickou rozmanitost. Každá taková žádost musí být dostatečně odůvodněna. Žádosti o výjimky musí být v příslušných případech koordinovány se sousedním členským státem (státy). Sousední členský stát (státy) může (mohou) členskému státu žádajícímu o výjimku poskytnout stanovisko. Členský stát stanovisko (stanoviska) sousedního členského státu (států) připojí ke své žádosti. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti.

Komise žádost posoudí s ohledem na odůvodnění uvedené v prvním pododstavci. Komise náležitě zohlední stanovisko (stanoviska) dotčeného sousedního členského státu (států).

Komise může požádat členský stát o doplňující informace nejpozději do 30 kalendářních dnů od obdržení žádosti podle prvního pododstavce. Pokud Komise usoudí, že poskytnuté informace jsou nedostatečné, může požádat členský stát, aby tyto informace doplnil do 30 kalendářních dnů od obdržení těchto informací.

Komise přijme rozhodnutí o požadované výjimce nejpozději do šesti měsíců od obdržení žádosti podle prvního pododstavce, nebo v případě, že dotčené členské státy poskytly další informace podle třetího pododstavce, nejpozději do čtyř měsíců od posledního obdržení těchto informací, podle toho, co nastane později. Nevydá-li Komise v těchto lhůtách výslovné rozhodnutí, má se za to, že výjimka byla udělena.

Komise uvědomí o výjimkách udělených podle tohoto článku ostatní členské státy.

Článek 31

Další priority rozvoje silniční infrastruktury

Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících se silniční infrastrukturou a vedle obecných priorit stanovených v článcích 12 a 13 se upřednostní tyto činnosti:

a) zlepšování a prosazování bezpečnosti silničního provozu s přihlédnutím k potřebám jeho zranitelných účastníků a dalších účastníků v celé jejich různorodosti, zejména osob s omezenou schopností pohybu a orientace;

b) zmírnění kongesce na stávajících pozemních komunikacích, zejména prostřednictvím inteligentního řízení dopravy, včetně dynamických poplatků za vjezd do centra města nebo mýtného lišících se podle denní doby, týdne nebo sezóny;

c) zdokonalování procesů digitalizace a automatizace, zavádění inovativních technologií s cílem zlepšit kontrolu dodržování právního rámce Unie v oblasti silniční dopravy, včetně inteligentních a automatizovaných nástrojů pro vymáhání dodržování a komunikační infrastruktury;

d) při budování nebo modernizaci silniční infrastruktury zajištění kontinuity a dostupnosti pěších a cyklistických stezek s cílem podpořit aktivní druhy dopravy;

e) budování bezpečných a chráněných parkovacích ploch poskytujících dostatečný počet parkovacích míst pro užitková vozidla a splňujících požadavky pro globální síť uvedené v čl. 8a odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006[63].

ODDÍL 5

LETECKÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Článek 32

Složky infrastruktury

1. Letecká dopravní infrastruktura zahrnuje zejména:

a) vzdušný prostor, letecké tratě a letové cesty;

b) letiště, včetně infrastruktury a vybavení nezbytného pro pozemní provoz a dopravu v prostoru letiště, a vertiporty;

c) propojení letišť s ostatními druhy dopravy v rámci transevropské dopravní sítě;

d) systémy ATM/ANS a související vybavení, včetně zařízení v kosmickém prostoru;

[63] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

e) infrastrukturu související s alternativními palivy a dodávkami elektřiny stojícím letadlům;

f) infrastrukturu pro výrobu alternativních paliv na místě a zvyšování energetické účinnosti a snižování emisí týkajících se klimatu, životního prostředí a hluku z letišť nebo ze souvisejících letištních činností, jako jsou služby pozemního odbavení, provoz letadel a pozemní doprava cestujících;

g) infrastrukturu používanou pro tříděný sběr odpadu, předcházení vzniku odpadů a činnosti v oblasti oběhového hospodářství;

h) kosmodromy.

2. Aby se stalo součástí globální sítě, musí letiště splňovat alespoň tyto podmínky:

a) u letišť pro přepravu nákladu činí celková přeprava nákladu nejméně 0,2 % celkového ročního objemu přepravy nákladu na všech letištích Unie;

b) u letišť pro přepravu cestujících činí celková přeprava cestujících nejméně 0,1 % celkového ročního objemu přepravy cestujících na všech letištích Unie, ledaže je dané letiště umístěno více než 100 km od nejbližšího letiště v globální síti, nebo více než 200 km, pokud je v regionu, v němž je umístěno, vybudována vysokorychlostní železniční trať;

Celkový roční objem přepravy cestujících a celkový roční objem přepravy nákladu se zakládají na posledním dostupném tříletém průměru, který vychází ze statistických údajů zveřejněných Eurostatem.

Článek 33

Požadavky na dopravní infrastrukturu hlavní a globální sítě

1. Členské státy zajistí, aby:

a) letiště hlavní sítě s celkovým ročním objemem přepravy více než čtyři miliony cestujících byla do 31. prosince 2040 napojena na transevropskou železniční síť a odpovídající městské uzly, jak je stanoveno v příloze II, a to po železnici, metrem, městskou dráhou nebo tramvajemi, s výjimkou případů, kdy těmto napojením brání zvláštní zeměpisná nebo značná fyzická omezení;

b) vypouští se;

c) každé letiště umístěné na jejich území nabízelo alespoň jeden terminál, který je nediskriminujícím způsobem přístupný všem provozovatelům a který ukládá transparentní, přiměřené a spravedlivé poplatky, v souladu se směrnicí (ES) č. 2009/12[64];

d) pro leteckou dopravní infrastrukturu byly uplatňovány společné základní normy pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy přijaté Unií v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008[65];

e) infrastruktura pro uspořádání letového provozu umožňovala realizaci jednotného evropského nebe v souladu s nařízeními (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) 2018/1139, jakož i provoz letecké dopravy s cílem zlepšit výkonnost a udržitelnost systému evropského letectví, prováděcích pravidel a specifikací Unie;

f) infrastruktury pro alternativní paliva byly na letištích zaváděny v souladu s nařízením (EU) […] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva];

---

64 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích (Úř. věst. L 70, 14.3.2009, s. 11).

65 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002 (Úř. věst. L 97, 9.4.2008, s. 72).

g) letiště hlavní a globální sítě s celkovým ročním objemem přepravy více než čtyři miliony cestujících poskytovala infrastrukturu pro dodávky předem klimatizovaného vzduchu stojícím letadlům v kontaktních stáních pro letadla používaných pro obchodní dopravu, a to do 31. prosince 2030 pro letiště hlavní sítě a do 31. prosince 2040 pro letiště globální sítě.

2. Na žádost členského státu udělí Komise v řádně odůvodněných případech výjimky prováděcími akty, pokud jde o požadavky stanovené v odst. 1 písm. a) a g), z důvodu zvláštních zeměpisných nebo značných fyzických omezení, včetně absence železničního systému na daném území nebo negativního výsledku socioekonomické analýzy nákladů a přínosů či potenciálních negativních dopadů na životní prostředí nebo biologickou rozmanitost. Každá taková žádost musí být dostatečně odůvodněna. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti.

Komise žádost posoudí s ohledem na odůvodnění uvedené v prvním pododstavci.

Komise může požádat členský stát o doplňující informace nejpozději do 30 kalendářních dnů od obdržení žádosti podle prvního pododstavce. Pokud Komise usoudí, že poskytnuté informace jsou nedostatečné, může požádat členský stát, aby tyto informace doplnil do 30 kalendářních dnů od obdržení těchto informací.

Komise přijme rozhodnutí o požadované výjimce nejpozději do šesti měsíců od obdržení žádosti podle prvního pododstavce, nebo v případě, že dotčené členské státy poskytly další informace podle třetího pododstavce, nejpozději do čtyř měsíců od posledního obdržení těchto informací, podle toho, co nastane později. Nevydá-li Komise v těchto lhůtách výslovné rozhodnutí, má se za to, že výjimka byla udělena.

Komise uvědomí o výjimkách udělených podle tohoto článku ostatní členské státy.

Článek 34

Další priority rozvoje letecké dopravní infrastruktury

Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s leteckou dopravní infrastrukturou a vedle priorit stanovených v článcích 12 a 13 se upřednostní:

a) zvýšení energetické a provozní účinnosti letišť;

b) podpora realizace jednotného evropského nebe a interoperabilních systémů, zejména systémů vyvinutých v rámci projektu SESAR v souladu s evropským hlavním plánem uspořádání letového provozu, včetně systémů zaměřených na zajištění bezpečné a plné integrace nových vzdušných prostředků s posádkou i bez posádky.

c) zlepšení procesů digitalizace a automatizace, zejména s ohledem na zvýšení bezpečnosti a zabezpečení;

d) zlepšení multimodálních propojení mezi letišti a infrastrukturou jiných druhů dopravy a případně mezi letišti a městskými uzly;

e) zlepšení udržitelnosti a zmírnění dopadů týkajících se klimatu, životního prostředí a hluku, a to zejména zavedením nových technologií a inovací, alternativních paliv, letadel s nulovými a nízkými emisemi, a infrastruktury s nulovými emisemi uhlíku a nízkouhlíkové infrastruktury;

f) napojení letišť globální sítě a hlavní sítě s celkovým ročním objemem přepravy méně než čtyři miliony cestujících na síť a odpovídající městské uzly, jak je stanoveno v příloze II, a to po železnici, metrem, městskou dráhou nebo tramvajemi;

g) infrastruktura zajišťující dodávky předem klimatizovaného vzduchu stojícím letadlům ve vzdálených stáních a v kontaktních stáních na letištích transevropské dopravní sítě s celkovým ročním objemem přepravy méně než čtyři miliony cestujících.

ODDÍL 6

INFRASTRUKTURA TERMINÁLŮ MULTIMODÁLNÍ NÁKLADNÍ PŘEPRAVY

Článek 35

Určení terminálů multimodální nákladní přepravy

1. Terminály multimodální nákladní přepravy transevropské dopravní sítě jsou takové terminály, které jsou nediskriminačním způsobem přístupné všem provozovatelům a uživatelům a které:

   a) se nacházejí v námořních přístavech transevropské dopravní sítě uvedených v příloze II nebo s nimi sousedí;

   b) se nacházejí ve vnitrozemských přístavech transevropské dopravní sítě uvedených v příloze II nebo s nimi sousedí;

   ba) se nacházejí na letištích transevropské dopravní sítě uvedených v příloze II; nebo

   c) vypouští se;

   d) jsou klasifikovány jako kombinované terminály železniční a silniční dopravy nebo terminály podél vnitrozemských vodních cest transevropské dopravní sítě uvedené v příloze II.

2. Členské státy vynaloží veškeré možné úsilí, aby zajistily dostatečnou kapacitu terminálu multimodální nákladní přepravy obsluhujícího transevropskou dopravní síť, která zohlední současné i budoucí dopravní toky, zejména toky obsluhující městské uzly, průmyslová střediska, přístavy a logistické uzly.

3. Do tří let od vstupu tohoto nařízení v platnost provedou členské státy analýzu trhu a výhledovou analýzu terminálů multimodální nákladní přepravy na svém území. Tato analýza musí přinejmenším:

a) posoudit současné a budoucí dopravní toky nákladní dopravy, včetně dopravních toků zboží přepravovaného po pozemních komunikacích;

b) určit stávající terminály multimodální nákladní přepravy v transevropské dopravní síti na svém území a posoudit potřebu nových terminálů multimodální nákladní přepravy nebo potřebu doplňující překládkové kapacity ve stávajících terminálech;

c) analyzovat, jak zajistit odpovídající rozmístění terminálů multimodální nákladní přepravy s odpovídající kapacitou překládky, aby se vyhovělo potřebám uvedeným v písmenu b). Zohlední se při tom terminály nacházející se v příhraničních oblastech sousedních členských států.

Členské státy konzultují s dodavateli a provozovateli dopravy a logistiky, kteří působí na jejich území. Výsledky konzultací zohlední ve své analýze.

Členské státy neprodleně oznámí výsledky analýzy Komisi.

4. V případě, že analýza podle odstavce 3 upozorní na potřebu nových terminálů multimodální nákladní přepravy nebo potřebu doplňující překládkové kapacity ve stávajících terminálech, členské státy vypracují akční plán pro rozvoj sítě terminálů multimodální nákladní přepravy, včetně míst, kde byly takové potřeby zjištěny.

4a. Akční plán se oznámí Komisi nejpozději dvanáct měsíců po dokončení analýzy podle odstavce 3.

4b. Na základě tohoto akčního plánu oznámí členské státy Komisi seznam kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy a terminálů podél vnitrozemských vodních cest, které navrhují doplnit do příloh I a II.

5. Aby byl kombinovaný terminál železniční a silniční dopravy nebo terminál podél vnitrozemských vodních cest součástí transevropské dopravní sítě a aby byl uveden v příloze II, musí splňovat alespoň jednu z těchto podmínek:

a) jeho roční objem překládky nákladu přesahuje u baleného zboží 800 000 tun nebo u volně loženého nákladu 0,1 % odpovídajícího celkového ročního objemu nákladu odbaveného ve všech námořních přístavech Unie;

b) jedná se o hlavní kombinovaný terminál železniční a silniční dopravy určený členským státem pro region NUTS 2, a to pokud v daném regionu NUTS 2 neexistuje žádný jiný kombinovaný terminál splňující požadavky písmene a);

c) je navržen členským státem, aby byl doplněn do přílohy I a II v souladu s odstavcem 4.

Článek 36

Složky infrastruktury

Terminály multimodální nákladní přepravy zahrnují zejména:

a) infrastrukturu propojující různé druhy dopravy v rámci terminálu a v jeho okolí;

b) vybavení jako jeřáby, dopravníky a jiná překládková zařízení pro přesun nákladů mezi různými druhy dopravy a pro přemísťování a uskladňování nákladu;

c) vyhrazené prostory, jako je brána, mezilehlá nárazníková zóna, čekací zóna, zóna pro překládku a jízdní a nakládací pruhy;

d) systémy IKT, které mají význam pro efektivní provoz terminálů, jako jsou systémy usnadňující plánování kapacity infrastruktury, provoz dopravy, propojení jednotlivých druhů dopravy, a překládku;

e) infrastrukturu pro alternativní paliva.

Článek 37

Požadavky na dopravní infrastrukturu

1. Členské státy vynaloží veškeré možné úsilí, aby spravedlivým a nediskriminačním způsobem zajistily, aby všechny terminály multimodální nákladní přepravy, které jsou nediskriminačním způsobem otevřené všem provozovatelům a uživatelům a které uplatňují transparentní a nediskriminační poplatky v námořních a vnitrozemských přístavech uvedených v příloze II a ve všech kombinovaných terminálech železniční a silniční dopravy a terminálech podél vnitrozemských vodních cest uvedených v příloze I a II, splňovaly tyto požadavky:

   a) byly napojeny na alespoň dva druhy dopravy, které jsou v dané oblasti k dispozici;

   b) byly do 31. prosince 2030 uvnitř terminálu nebo do vzdálenosti 3 km od terminálu vybaveny alespoň jednou dobíjecí stanicí ve smyslu čl. 2 bodu 43 nařízení (EU) […] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva], která je určena k obsluze těžkých nákladních vozidel;

   c) byly vybaveny digitálními nástroji, které do 31. prosince 2030 usnadní:

      i) účinný provoz terminálů případně prostřednictvím např. fotobran, operačního systému terminálu, digitálního přihlášení a odhlášení řidičů, kamer nebo jiných senzorů na překládkovém zařízení, jakož i kamerových systémů podél trati;

      ii) poskytování informačních toků v rámci terminálu a mezi různými druhy dopravy v celém logistickém řetězci a terminálu, který je schopen vyměňovat si informace s otevřenými nebo interoperabilními systémy.

2. Členské státy vynaloží veškeré možné úsilí, aby spravedlivým a nediskriminujícím způsobem zajistily, aby terminály multimodální nákladní přepravy uvedené v čl. 37 odst. 1, které jsou připojeny k železniční síti a které provádějí vertikální překládku, byly schopny do 31. prosince 2030 obsluhovat následující typy jeřábových intermodálních nákladových jednotek: kontejner, výměnná nástavba nebo návěs vhodný pro intermodální přepravu.

3. Členské státy vynaloží veškeré možné úsilí, aby spravedlivým a nediskriminujícím způsobem zajistily, aby terminály multimodální nákladní přepravy uvedené v čl. 37 odst. 1, které jsou připojeny k železniční síti, byly schopny do 31. prosince 2040 přijmout vlaky o délce 740 m.

Tento odstavec se nevztahuje na terminály multimodální nákladní přepravy, které jsou připojeny pouze k izolovaným železničním sítím.

4. vypouští se.

5. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech udělí Komise prováděcími akty výjimky z ustanovení odstavců 1 až 3 na základě zvláštních zeměpisných nebo značných fyzických omezení, zejména pokud se terminál nachází v prostorově omezené oblasti, nebo negativního výsledku socioekonomické analýzy nákladů a přínosů nebo potenciálních negativních dopadů na životní prostředí nebo biologickou rozmanitost. Každá taková žádost musí být dostatečně odůvodněna. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti.

Komise žádost posoudí s ohledem na odůvodnění uvedené v prvním pododstavci.

Komise může požádat členský stát o doplňující informace nejpozději do 30 kalendářních dnů od obdržení žádosti podle prvního pododstavce. Pokud Komise usoudí, že poskytnuté informace jsou nedostatečné, může požádat členský stát, aby tyto informace doplnil do 30 kalendářních dnů od obdržení těchto informací.

Komise přijme rozhodnutí o požadované výjimce nejpozději do šesti měsíců od obdržení žádosti podle prvního pododstavce, nebo v případě, že dotčené členské státy poskytly další informace podle třetího pododstavce, nejpozději do čtyř měsíců od posledního obdržení těchto informací, podle toho, co nastane později. Nevydá-li Komise v těchto lhůtách výslovné rozhodnutí, má se za to, že výjimka byla udělena.

Komise uvědomí o výjimkách udělených podle tohoto článku ostatní členské státy.

Článek 38

Další priority rozvoje multimodální dopravní infrastruktury

Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s multimodální dopravní infrastrukturou a vedle obecných priorit stanovených v článcích 12 a 13 se upřednostní:

a) usnadnění propojení mezi různými druhy dopravy;

b) odstranění hlavních technických a administrativních překážek multimodální dopravy, včetně zavádění elektronických informací o nákladní dopravě;

c) rozvoj plynulého toku informací umožňujících dopravní služby v celém transevropském dopravním systému;

d) usnadnění interoperability pro sdílení dat, přístup k datům a opakované použití dat v rámci jednotlivých druhů dopravy a mezi nimi;

e) případně podpora toho, aby vlečky a terminály multimodální nákladní přepravy v transevropské dopravní síti bez manipulace umožňovaly odbavení vlaků o délce 740 m;

f) rozšíření a elektrifikace odjezdových a příjezdových vleček, úpravě zabezpečovacích systémů a zlepšení konfigurace kolejí;

g) případně podpora toho, aby vlečky mohly přejít na evropský standardní rozchod kolejí.

ODDÍL 7

MĚSTSKÉ UZLY

Článek 39

Složky městských uzlů

1. Městský uzel zahrnuje zejména:

   a) dopravní infrastrukturu městského uzlu, který je součástí transevropské dopravní sítě, včetně obchvatů;

   b) přístupové body k transevropské dopravní síti, zejména železniční stanice a autobusové terminály, terminály multimodální nákladní přepravy, přístavy nebo letiště;

   c) vypouští se.

2. Města nacházející se v centru každého městského uzlu transevropské dopravní sítě jsou uvedena v příloze II. Aby byl městský uzel součástí transevropské dopravní sítě a byl uveden v příloze II, musí mít nejméně 100 000 obyvatel, nebo pokud v regionu NUTS 2 takový městský uzel neexistuje, jedná se o hlavní uzel tohoto regionu NUTS 2.

Článek 40

Požadavky na městské uzly

1. Při rozvoji transevropské dopravní sítě v městských uzlech členské státy s cílem zajistit účinné fungování celé sítě bez úzkých míst zajistí:

a) dostupnost infrastruktury pro dobíjení a doplňování alternativního paliva v souladu s nařízením (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva];

b) do 31. prosince 2027:

   i) přijetí a monitorování plánu udržitelné městské mobility pro každý městský uzel, který zahrnuje mimo jiné opatření na integraci různých druhů dopravy a přechod k udržitelné mobilitě, na podporu účinné mobility s nulovými a nízkými emisemi, včetně městské logistiky, na snížení znečištění ovzduší a hlukové zátěže;

   ii) shromažďování ukazatelů o městské mobilitě v případě každého městského uzlu a jejich předkládání Komisi podle definice v odstavci 2 tohoto článku Komisi;

c) do 31. prosince 2030 rozvoj multimodálních uzlů osobní dopravy s cílem usnadnit spojení prvního a posledního kilometru, které jsou vybaveny alespoň jednou dobíjecí stanicí ve smyslu čl. 2 odst. 43 nařízení (EU) […] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] určených k obsluze autokarů a autobusů;

d) do 31. prosince 2040, pokud je to ekonomicky únosné, rozvoj alespoň jednoho terminálu multimodální nákladní přepravy, pokud již takovýto terminál neexistuje, umožňujícího dostatečnou překládkovou kapacitu v rámci městského uzlu nebo v jeho okolí.

   Jeden terminál multimodální nákladní přepravy může obsluhovat několik městských uzlů a může být umístěn v městském uzlu samotném nebo v jeho blízkosti. Členské státy o tom uvědomí Komisi.

1a. Při přijímání a monitorování plánů udržitelné městské mobility vynaloží místní orgány, případně ve spolupráci s vnitrostátními orgány, veškeré možné úsilí, aby zajistily, že plány udržitelné městské mobility jsou v souladu s hlavními směry uvedenými v příloze V a zároveň zohlední dálkové transevropské dopravní toky.

2. Komise přijme nejpozději do jednoho roku od vstupu tohoto nařízení v platnost prováděcí akt, kterým se v omezeném počtu stanoví ukazatele týkající se udržitelnosti a bezpečnosti dopravy podle odst. 1 písm. b). Tento prováděcí akt rovněž stanoví jednotlivé lhůty pro předložení každého ukazatele. Tyto lhůty se stanoví na tři až pět let. Při stanovování podrobného souboru ukazatelů se zohlední dostupnost a přístupnost údajů na regionální a místní úrovni. Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem uvedeným v čl. 59 odst. 3.

3. Komise rovněž nejpozději do jednoho roku od vstupu tohoto nařízení v platnost zřídí internetové rozhraní, které příslušným orgánům umožní předkládat plány udržitelné městské mobility a ukazatele uvedené v odst. 1 písm. b) a které členským státům umožní zajistit předložení plánů udržitelné městské mobility a ukazatelů.

Článek 41

Další priority pro městské uzly

Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s městskými uzly a vedle obecných priorit stanovených v článcích 12 a 13 se upřednostní:

a) spojení prvního a posledního kilometru mezi přístupovými body k transevropské dopravní síti podle čl. 39 odst. 1 písm. b) a do nich s cílem zvýšit výkonnost transevropské dopravní sítě, jako jsou metra nebo tramvaje;

b) plynulé propojení mezi infrastrukturou transevropské dopravní sítě a infrastrukturou regionální a místní udržitelné dopravy. V případě cestujících to může zahrnovat možnost přístupu k informacím, rezervovat, platit cesty a získávat jízdenky prostřednictvím multimodálních služeb digitální mobility a v případě nákladní dopravy městská logistická zařízení s cílem zlepšit konsolidaci dodávek v městských oblastech, jako jsou mikrouzly a cyklistické logistické uzly, zejména ty, které jsou napojeny na železniční a vodní dopravní infrastrukturu;

ba) udržitelné, plynulé a bezpečné propojení infrastruktury pro přepravu cestujících mezi železniční a silniční dopravou, aktivními druhy dopravy a případně vnitrozemskou vodní, leteckou a námořní dopravou;

bb) udržitelné, plynulé a bezpečné propojení infrastruktury pro nákladní dopravu mezi železniční, silniční a případně vnitrozemskou vodní, leteckou a námořní dopravou, jakož i vhodné spojení s logistickými platformami a zařízeními;

c) zmírnění vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy;

d) podpora účinné dopravy a mobility s nízkou hlukovou zátěží a nulovými emisemi, včetně ekologizace městských vozových parků pro přepravu cestujících i zboží;

e) zvýšení podílu veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy a opatření zaměřená především na mobilitu cestujících ve prospěch těchto druhů dopravy;

f) vypouští se;

g) podpora účinného nízkohlučného a nízkouhlíkového doručování zboží ve městech.

KAPITOLA IV

USTANOVENÍ PRO INTELIGENTNÍ A ODOLNOU DOPRAVU

Článek 42

Systémy IKT pro dopravu

1. Systémy IKT pro dopravu umožňují řízení kapacity a provozu, výměnu informací v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi nimi pro multimodální dopravní provoz a poskytování služeb s přidanou hodnotou souvisejících s dopravou, přičemž zlepšují odolnost, bezpečnost, ochranu, kongesci a provozní a environmentální výkonnost a zjednodušují správní postupy. Systémy informačních a komunikačních technologií pro dopravu rovněž usnadňují bezproblémové propojení mezi infrastrukturou a mobilními prostředky.

2. Následující systémy IKT pro dopravu se v souladu se zvláštními ustanoveními práva Unie a v rámci jeho mezí zavádějí v celé Unii s cílem zajistit přítomnost souboru interoperabilních základních funkcí ve všech členských státech:

   a) na železnici: systém ERTMS, telematické aplikace v nákladní a osobní dopravě uvedené v technické specifikaci pro interoperabilitu, zejména výstupy ze společného podniku Shift2Rail a společného podniku pro evropské železnice;

   b) na vnitrozemských vodních cestách: říční informační služby (RIS);

   c) v silniční dopravě a její rozhraních s jinými druhy dopravy: inteligentní dopravní systémy (ITS);

   d) v námořní dopravě: pro řízení provozu plavidel služby kontrolního a informačního systému pro provoz plavidel (VTMIS) a pro výměnu informací evropské prostředí jednotného námořního portálu (EMSWe);

   e) v letecké dopravě: systém uspořádání letového provozu (ATM) / systém letových navigačních služeb (ANS), zejména ty, které jsou výsledkem projektu SESAR;

   f) v multimodální dopravě: elektronické informace o nákladní dopravě (eFTI).

3. vypouští se;

Článek 43

Udržitelné služby nákladní dopravy

1. Členské státy podporují projekty společného zájmu, které nejen zajišťují účinné služby nákladní dopravy, jež využívají infrastrukturu transevropské dopravní sítě, a přispívají ke snižování emisí skleníkových plynů a dalších negativních dopadů na životní prostředí a socioekonomických dopadů s cílem:

   a) zlepšovat udržitelný způsob využívání dopravní infrastruktury, včetně jejího účinného řízení;

   b) podporovat zavádění inovativních dopravních služeb, a to i prostřednictvím spojení pobřežní plavby v rámci evropského námořního prostoru, systémů IKT pro dopravu a rozvoje pomocné infrastruktury, což je nutné v zájmu dosažení především těch cílů uvedených služeb, jež jsou spojeny s životním prostředím a bezpečností;

   c) usnadňovat provoz multimodálních dopravních služeb, včetně nezbytných doprovodných informačních toků, a zlepšovat spolupráci účastníků logistického řetězce, včetně dodavatelů, provozovatelů, poskytovatelů služeb a jejich zákazníků;

   d) podporovat účinné využívání zdrojů a bezuhlíkový a nízkouhlíkový provoz, zejména v oblasti technologií, provozu, pohonu vozidel, řízení vozidel a plavidel, plánování systémů a činností; nebo

   e) zlepšovat spojení s nejzranitelnějšími a nejizolovanějšími částmi Unie, včetně nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionů i řídce osídlených oblastí podporou pravidelných a častých služeb.

2. vypouští se;

Článek 44

Nové technologie a inovace

K tomu, aby transevropská dopravní síť držela krok s inovačním vývojem v oblasti technologií a jejich zaváděním, je cílem zejména:

a) harmonizovaným a koordinovaným způsobem podporovat a prosazovat dekarbonizaci dopravy přechodem na vozidla, plavidla a letadla s nulovými a nízkými emisemi a další inovativní a udržitelné dopravní a síťové technologie;

b) posílit dekarbonizaci všech druhů dopravy podporou energetické účinnosti, zavedením řešení s nulovými a nízkými emisemi, včetně systémů dodávek vodíku a elektřiny, jakož i dalších nových řešení, jako jsou udržitelná paliva, a zajištění odpovídající infrastruktury, pokud možno prostřednictvím synergií s TEN-E. Taková infrastruktura může zahrnovat přístup do sítě a další zařízení nezbytná pro dodávky energie, zohledňovat rozhraní mezi infrastrukturou a vozidlem a zahrnovat systémy IKT pro dopravu. Dopravní infrastruktura může sloužit jako energetické centrum pro různé druhy dopravy s cílem propojit místní výrobu čisté energie s aplikacemi mobility s nulovými emisemi. Dopravní infrastruktura může rovněž přispívat k zavádění dalších technologií, které urychlují dekarbonizaci hospodářství;

c) podporovat zavádění a využívání nových digitálních technologií, zejména podporovat výměnu dat a infrastrukturu pro konektivitu s nepřerušovaným pokrytím v rámci sítě s cílem zajistit nejvyšší úroveň a výkonnost digitální infrastruktury a dosáhnout vyšší úrovně automatizace;

d) zlepšovat bezpečnost a udržitelnost pohybu osob a přepravy zboží;

e) zlepšovat provoz, řízení, přístupnost, interoperabilitu, multimodalitu a účinnost sítě, mimo jiné prostřednictvím rozvoje multimodálních služeb digitální mobility;

f) podporovat účinné způsoby poskytování přístupných a srozumitelných informací všem uživatelům a provozovatelům dopravních služeb o propojení, interoperabilitě a multimodalitě, jakož i o dopadech jejich volby dopravy na životní prostředí;

g) vypouští se;

h) podporovat opatření ke snižování negativních externalit, jako jsou kongesce, poškozování zdraví a znečištění všeho druhu, včetně hluku a emisí;

i) zavádět bezpečnostní technologie;

j) zlepšit odolnost dopravní infrastruktury vůči narušením a změně klimatu prostřednictvím modernizace a plánování infrastruktury, jakož i digitálních řešení kybernetické bezpečnosti zaměřených na ochranu sítě v souvislosti s přírodními katastrofami a katastrofami způsobenými člověkem;

k) dále pokračovat ve vývoji a zavádění systémů IKT a nových technologií pro dopravu, a to v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi různými druhy dopravy.

Článek 45

Bezpečná a chráněná infrastruktura

Vypouští se.

Článek 46

Odolnost infrastruktury

1. Členské státy vynaloží veškeré možné úsilí k zajištění toho, aby při plánování a provádění projektů společného zájmu byla zohledněna bezpečnost a odolnost infrastruktury vůči změně klimatu, přírodním rizikům, katastrofám způsobeným člověkem, nehodám a přerušení provozu, jakož i záměrnému narušení fungování dopravního systému Unie. Především je zapotřebí zohlednit:

   a) vzájemnou závislost, propojení a kaskádové efekty s jinými sítěmi, jako jsou telekomunikační a elektroenergetické sítě;

   b) bezpečnost, zabezpečení a výkonnost v případě vícenásobného nebezpečí;

   c) kvalitu strukturální infrastruktury během celého jejího životního cyklu se zvláštním důrazem na předpokládané budoucí klimatické podmínky;

   d) civilní ochrana musí reagovat na narušení;

   e) kybernetickou bezpečnost a odolnost infrastruktury se zvláštním důrazem na přeshraniční infrastrukturu.

2. Projekty společného zájmu, u nichž musí být provedeno posouzení vlivů na životní prostředí v souladu se směrnicí 2011/92/EU, podléhají prověření z hlediska klimatického dopadu. Prověřování z hlediska klimatického dopadu se provádí s ohledem na nejnovější dostupné osvědčené postupy a pokyny s cílem zajistit, aby dopravní infrastruktury byly odolné vůči nepříznivým dopadům změny klimatu, a to prostřednictvím posouzení klimatické zranitelnosti a rizik, mimo jiné prostřednictvím příslušných adaptačních opatření, a začleněním nákladů na emise skleníkových plynů do analýzy nákladů a přínosů. Aniž jsou dotčena ustanovení jiných aktů EU, tento požadavek se nevztahuje na projekty, u nichž byl proces zadávání veřejných zakázek v rámci posouzení vlivů na životní prostředí zahájen před vstupem tohoto nařízení v platnost.

Článek 47

Rizika pro bezpečnost nebo veřejný pořádek

1. Členské státy vynaloží veškeré možné úsilí, aby zajistily, že transevropská dopravní síť je chráněna před potenciálními riziky pro bezpečnost nebo veřejný pořádek vyplývajícími z účasti jakéhokoli podniku třetí země na projektu společného zájmu nebo z příspěvků takového podniku do tohoto projektu.

2. Aniž je dotčeno nařízení (EU) 2019/452 a aniž je dotčena výhradní odpovědnost každého členského státu za národní bezpečnost, jak stanoví čl. 4 odst. 2 Smlouvy o fungování EU, ani právo každého členského státu chránit podstatné zájmy své bezpečnosti v souladu s článkem 346 Smlouvy o fungování EU, pokud členský stát usoudí, že účast fyzické osoby třetí země nebo podniku třetí země nebo jakýkoli příspěvek jakékoli povahy může mít vliv na kritickou infrastrukturu transevropské dopravní sítě z důvodu bezpečnosti nebo veřejného pořádku, informuje členský stát Komisi o veškerých vhodných opatřeních přijatých za účelem zmírnění tohoto rizika.

Článek 48

Údržba a životní cyklus projektu

1. Aniž je dotčena odpovědnost členských států za plánování údržby infrastruktury a jejich pravomoc v oblasti řízení a financování údržby infrastruktury a případně zásada ročního rozpočtu, vynaloží členské státy veškeré možné úsilí s cílem zajistit:

a) takovou údržbu infrastruktury transevropské dopravní sítě, která zajistí, aby tato infrastruktura během své životnosti poskytovala vysokou úroveň služeb a bezpečnosti přizpůsobenou dopravnímu toku a zvyšovala svou odolnost, a aby byly ve fázi plánování výstavby nebo modernizace zohledněny potřeby preventivní údržby a odhadované náklady po celou dobu životnosti transevropské dopravní infrastruktury;

b) dlouhodobé plánování údržby silnic a případně infrastruktury vnitrozemských vodních cest;

c) vypouští se;

d) soulad mezi potřebami údržby a obnovy železniční infrastruktury v souvislosti s rozvojem transevropské dopravní sítě, orientační strategií rozvoje železniční infrastruktury uvedenou v čl. 8 odst. 1 směrnice 2012/34/EU a smluvním ujednáním uvedeným v článku 30 směrnice 2012/34/EU.

Článek 49

Dostupnost pro všechny uživatele

Transevropská dopravní infrastruktura umožní bezproblémovou mobilitu a přístupnost pro všechny uživatele, zejména:

– pro osoby ve zranitelném postavení, včetně osob se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace; a

– pro osoby žijící v nejvzdálenějších regionech a jiných odlehlých, venkovských, ostrovních, okrajových a horských oblastech, jakož i v řídce osídlených oblastech.

KAPITOLA V

PROVÁDĚNÍ NÁSTROJŮ EVROPSKÝCH DOPRAVNÍCH KORIDORŮ A HORIZONTÁLNÍCH PRIORIT

Článek 50

Nástroj evropských dopravních koridorů a horizontální priority

1. Evropské dopravní koridory jsou nástrojem k usnadnění koordinovaného provádění částí hlavní a rozšířené hlavní transevropské dopravní sítě a jejich účelem je zejména zlepšit přeshraniční spojení, doplnit chybějící spojení a odstranit úzká místa v Unii.

2. V zájmu dosažení multimodální dopravy účinně využívající zdroje a přispění k soudržnosti prostřednictvím lepší územní spolupráce se evropské dopravní koridory zaměří na:

   a) modální integraci se zvláštním zřetelem na posílení těch druhů dopravy, které jsou nejšetrnější k životnímu prostředí, zejména železniční dopravy, vnitrozemských vodních cest a pobřežní plavby;

   b) interoperabilitu;

   c) koordinovaný rozvoj infrastruktury, především v přeshraničních úsecích, zejména za účelem rozvoje interoperabilního systému železniční nákladní dopravy, jakož i výkonné sítě dálkové železniční osobní dopravy, včetně vysokorychlostní, v celé Unii;

   d) podporu koordinovaného a integrovaného vývoje a zavádění inovativních řešení pro digitalizaci a interoperabilitu dopravy;

   e) podporu zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.

3. Evropské dopravní koridory umožní členským státům dosáhnout koordinovaného a synchronizovaného přístupu k investicím do infrastruktury.

4. Dvěma horizontálními prioritami pro provádění transevropské dopravní sítě jsou evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) a evropský námořní prostor. Nástroje zřízené v souladu s touto kapitolou usnadňují včasné zavedení systému ERTMS a integraci infrastruktury a služeb námořní dopravy do transevropské dopravní sítě.

Článek 51

Koordinace evropských dopravních koridorů a horizontálních priorit

1. Pro usnadnění koordinovaného provádění evropských dopravních koridorů, ERTMS a evropského námořního prostoru jmenuje Komise po dohodě s dotčenými členskými státy a po konzultaci s Evropským parlamentem a Radou jednoho evropského koordinátora pro každý koridor a každou horizontální prioritu.

2. Evropský koordinátor je vybírán zejména na základě svých znalostí záležitostí, které se týkají dopravy nebo financování nebo socioekonomického a environmentálního vyhodnocení významných projektů, ale také na základě svých zkušeností s tvorbou politik Unie. Evropský koordinátor je vybrán na funkční období nejvýše čtyř let s možností prodloužení. Oblast působnosti evropského koordinátora se týká realizace jediného koridoru nebo horizontální priority.

3. Rozhodnutí Komise o jmenování evropského koordinátora určí způsob, kterým mají být plněny úkoly podle odstavců 5, 6 a 7.

4. Evropský koordinátor jedná jménem a v zastoupení Komise, která poskytne nezbytnou administrativní pomoc.

5. Evropský koordinátor:

a) podporuje koordinované provádění dotčeného evropského dopravního koridoru nebo horizontální priority;

b) vypracuje spolu s dotčenými členskými státy pracovní plán koridoru a sleduje jeho plnění podle článku 53;

c) vede konzultace s fórem koridoru nebo konzultačním fórem o horizontálních prioritách, pokud jde o daný pracovní plán a jeho provádění, a pravidelně informuje fórum o provádění pracovního plánu;

d) informuje členské státy, Komisi a případně všechny ostatní subjekty, které jsou přímo zapojeny do rozvoje evropského dopravního koridoru nebo horizontální priority, o všech vzniklých potížích, zejména v případě zdržení při budování koridoru nebo rozvoji horizontální priority, s cílem napomoci nalezení vhodných řešení;

e) předkládá každoročně Evropskému parlamentu, Radě, Komisi a dotčeným členským státům výroční zprávu o aktuálním stavu ohledně pokroku dosaženém při provádění evropských dopravních koridorů a horizontálních priorit. Uvedená výroční zpráva o stavu provádění se zaměří na pokrok dosažený v oblasti klíčových priorit a investic, popíše povahu problémů, které se vyskytly při jejich provádění, a může navrhnout případná řešení.

6. Aniž jsou dotčeny pravomoci správy železniční nákladní dopravy podle nařízení (EU) č. 913/2010 a pravomoc členských států, pokud jde o správu a financování infrastruktury, evropští koordinátoři evropských dopravních koridorů:

a) úzce spolupracují se správou železniční nákladní dopravy a dotčenými členskými státy s cílem pomoci určit priority a potřebné investice do železniční nákladní dopravy na tratích nákladní dopravy v rámci evropských dopravních koridorů;

b) v úzké spolupráci se správou železniční nákladní dopravy sledují výkonnost služeb železniční nákladní dopravy a případně určují možné, například technické a provozní překážky a vydávají v tomto ohledu doporučení.

7. Evropští koordinátoři evropských dopravních koridorů:

a) úzce spolupracují s dotčenými členskými státy s cílem pomoci určit priority a potřebné investice do osobních železničních tratí v rámci evropských dopravních koridorů;

b) v úzké spolupráci s provozovateli infrastruktury sledují výkonnost služeb osobní železniční dopravy.

8. Podle čl. 14 odst. 4 nařízení (EU) 2021/1153 si Komise při posuzování žádostí o financování z prostředků Unie v rámci Nástroje pro propojení Evropy pro evropské dopravní koridory nebo horizontální priority spadající do působnosti mandátu evropského koordinátora vyžádá poradní stanovisko evropského koordinátora, aby byl zajištěn konzistentní přístup a postup při budování každého koridoru nebo horizontální priority. Evropský koordinátor ověří, zda jsou projekty navržené členskými státy pro spolufinancování z Nástroje pro propojení Evropy v souladu s prioritami pracovního plánu.

9. Pokud evropský koordinátor není způsobilý vykonávat svůj mandát uspokojivě a v souladu s požadavky uvedenými v tomto článku, může Komise jeho mandát kdykoli po konzultaci s dotyčným členským státem ukončit a jmenovat nového evropského koordinátora v souladu s postupem stanoveným v odstavci 1.

Článek 52

Správa evropských dopravních koridorů a horizontální priority

1. U každého evropského dopravního koridoru a horizontální priority je příslušnému evropskému koordinátorovi při plnění jeho úkolů spojených s pracovním plánem a jeho prováděním nápomocen sekretariát a konzultační fórum, tedy „fórum koridoru“ a „konzultační fórum pro horizontální prioritu“.

2. „Fórum koridoru“ formálně zřizuje a předsedá mu evropský koordinátor. Dotčené členské státy se dohodnou na členství ve fóru koridoru za svou část evropského dopravního koridoru a zajistí zastoupení správy železniční nákladní dopravy.

3. Evropský koordinátor může se souhlasem dotčených členských států zřídit pracovní skupiny pro koridor a předsedat jim, přičemž tyto skupiny se zaměří na:

   a) interoperabilitu a zavádění nových technologií a infrastruktury;

   b) koordinovaný rozvoj a provádění projektů infrastruktury v přeshraničních úsecích;

   c) přeshraniční služby osobní železniční dopravy;

   d) provozní úzká místa;

   e) městské uzly;

   f) spolupráci se třetími zeměmi;

   g) další témata považovaná za nezbytná.

   Je-li to relevantní, evropský koordinátor spolupracuje a koordinuje se správou železniční nákladní dopravy činnosti pracovních skupin, aby se zabránilo zdvojování práce.

4. Konzultační fórum pro horizontální prioritu je zřízeno daným evropským koordinátorem, který mu také předsedá. Mohou se ho účastnit dotčené členské státy a případně po dohodě s členskými státy zástupci příslušných odvětví. Členské státy určí zástupce, který se účastní konzultačního fóra pro ERTMS. Evropský koordinátor může rovněž zřizovat pracovní skupiny ad hoc.

5. Dotčené členské státy spolupracují s evropským koordinátorem, účastní se fóra koridoru a konzultačního fóra pro horizontální prioritu a poskytují mu informace nutné k plnění úkolů podle tohoto článku, včetně informací o budování koridorů v příslušných vnitrostátních plánech a programech přispívajících k rozvoji transevropské dopravní sítě.

6. Evropský koordinátor může ohledně pracovního plánu a jeho provádění konzultovat regionální a místní orgány, provozovatele infrastruktury, provozovatele dopravy, zejména ty, kteří jsou členy správy železniční nákladní dopravy, dodavatelský průmysl, uživatele dopravy a příslušné zúčastněné strany. Kromě toho evropský koordinátor odpovědný za systém ERTMS úzce spolupracuje s Agenturou Evropské unie pro železnice, se společným podnikem pro evropské železnice, s evropským koordinátorem pro evropský námořní prostor a s Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost.

Článek 53

Pracovní plán evropského koordinátora

1. Každý evropský koordinátor evropských dopravních koridorů a obou horizontálních priorit vypracuje nejpozději dva roky po vstupu tohoto nařízení v platnost a poté každé čtyři roky pracovní plán, který obsahuje podrobnou analýzu stavu provádění koridoru nebo horizontální priority v jeho působnosti s informacemi o souladu s požadavky tohoto nařízení, jakož i s prioritami pro budoucí rozvoj.

2. Pracovní plán se připravuje v úzké spolupráci s dotčenými členskými státy a po konzultaci s fórem koridoru a správou železniční nákladní dopravy nebo konzultačním fórem pro horizontální prioritu. Pracovní plán evropských dopravních koridorů schválí dotčené členské státy. Komise pracovní plán předloží pro informaci Evropskému parlamentu a Radě.

   Při vypracovávání pracovního plánu evropský koordinátor zohlední prováděcí plán uvedený v článku 9 nařízení (EU) č. 913/2010.

3. Pracovní plán pro evropský dopravní koridor obsahuje podrobnou analýzu stavu provádění dotčeného koridoru, která zahrnuje zejména:

   a) popis vlastností koridoru, zejména přeshraničních úseků;

   b) analýzu stavu souladu koridoru s požadavky tohoto nařízení na dopravní infrastrukturu a souvisejícího pokroku, jehož bylo dosaženo;

   c) určení chybějících spojení a úzkých míst, včetně těch provozních, která brání rozvoji a realizaci koridoru, zejména v přeshraničních úsecích;

d) analýzu potřebných investic, včetně různých zdrojů financování a prostředků vyčleněných nebo předpokládaných pro realizaci projektů potřebných pro rozvoj a dokončení koridoru, zejména přeshraničních úseků;

e) popis možných řešení potřebných investic a úzkých míst, zejména u tratí a spojení pro osobní a nákladní dopravu v rámci koridoru;

f) plán, který může obsahovat průběžné nezávazné milníky, týkající se odstraňování fyzických, technických, provozních a administrativních překážek mezi druhy dopravy i v jednotlivých druzích dopravy a posilování účinné multimodální dopravy se zvláštním důrazem na přeshraniční úseky a chybějící vnitrostátní spojení.

Při analýze investic a přípravě plánu evropský koordinátor:

– spolupracuje s výkonnou radou a správní radou koridoru podle článku 11 nařízení (EU) č. 913/2010, pokud jde o aspekty týkající se železniční nákladní dopravy;

– zohlední relevantní prvky analýzy koridoru, akční plány vypracované členskými státy podle čl. 35 odst. 4 a seznam uvedený v čl. 18 písm. b) nařízení (EU) č. 913/2010, pokud jde o aspekty týkající se terminálů multimodální nákladní přepravy;

– zohlední výsledky monitorování, které se provádí v souladu s čl. 51 odst. 7 písm. b), pokud jde o aspekt týkající se osobní dopravy;

g) výsledky sledování výkonnosti železniční nákladní dopravy, které provádí správa železniční nákladní dopravy v souladu s čl. 19 odst. 2 nařízení (EU) č. 913/2010, a seznam cílů, úkolů a opatření koridorů vymezených v souladu s čl. 9 odst. 1 nařízení (EU) č. 913/2010 jako prostředky k dosažení provozních požadavků uvedených v článku 18 tohoto nařízení;

h) určení opatření v městských uzlech ve spolupráci s dotčenými členskými státy a příslušnými místními orgány, která mohou přispět k účinnému fungování nákladní a osobní dopravy na koridoru a k dosažení cílů transevropské dopravní sítě při současném souladu s příslušnými plány udržitelné městské mobility.

i) určení priorit pro rozvoj koridoru ve spolupráci s dotčenými členskými státy;

j) analýzu možných dopadů změny klimatu na infrastrukturu, případně navrhovaná opatření k posílení odolnosti vůči změně klimatu;

k) opatření, která mají být přijata ke zmírnění emisí skleníkových plynů, hluku a případně dalších negativních externalit.

4. Evropský koordinátor podporuje členské státy při plnění pracovního plánu, a to zejména pokud jde o:

a) stanovení priorit, na žádost dotčených členských států, při vnitrostátním plánování prostřednictvím pomoci při určování problémů a úzkých míst při provádění, včetně provozních otázek, na každém koridoru nebo pro každou horizontální prioritu;

b) plánování projektu a investic, na žádost dotčených členských států, související náklady a harmonogram provádění odhadované za účelem realizace evropských dopravních koridorů nebo horizontální priority;

c) činnost dozorčího orgánu nebo případně podobného řídícího orgánu jediného subjektu pro koordinaci, výstavbu nebo řízení přeshraničních infrastrukturních projektů v souladu s ustanoveními čl. 8 odst. 5.

Článek 54

Prováděcí akty

1. vypouští se.

2. Aniž je dotčen čl. 8 odst. 4a a s výhradou schválení dotčenými členskými státy v souladu s článkem 172 Smlouvy o fungování EU, může Komise přijmout prováděcí akty za účelem provádění přeshraničních úseků evropských dopravních koridorů nebo provádění horizontálních priorit. Na žádost dotčeného členského státu (států) může Komise rovněž přijmout prováděcí akty za účelem provádění dalších konkrétních úseků evropských dopravních koridorů v dotčených členských státech s cílem zajistit soudržné stanovení priorit pro plánování infrastruktury a investic stanovením orientačních milníků pro realizaci příslušných významných chybějících spojení a pro odstranění úzkých míst. Tyto prováděcí akty budou vypracovány v úzké spolupráci s dotčenými členskými státy a aktualizovány každé čtyři roky nebo na žádost členských států.

3. Prováděcí akty uvedené v odstavci 2 se přijímají přezkumným postupem podle čl. 59 odst. 3. Komise pozmění prováděcí akty stejným postupem s cílem zohlednit dosažený pokrok, zjištěná zpoždění nebo aktualizované vnitrostátní programy.

4. Až do úplného provedení opatření stanovených v prováděcím aktu a není-li v prováděcím aktu stanoveno jinak předloží dotčené členské státy každé dva roky Komisi zprávu o dosaženém pokroku, v níž uvedou zejména finanční závazky přijaté ve vnitrostátním rozpočtovém plánu. Zpráva může odkazovat na informace shromážděné v souladu s článkem 55.

KAPITOLA VI

SPOLEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 55

Podávání zpráv a monitorování

1. Členské státy pravidelně podávají Komisi komplexní a transparentní informace o pokroku, kterého bylo dosaženo při dokončování transevropské dopravní sítě prostřednictvím realizace projektů společného zájmu, a o investicích za tímto účelem.

1a. Tyto informace zahrnují roční technické údaje týkající se požadavků na dopravní infrastrukturu, jež jsou stanoveny v kapitole III tohoto nařízení, pokud již nebyly shromážděny na úrovni transevropské dopravní sítě pro účely jiných aplikací nebo databází Unie.

1b. Toto předávání informací je zajištěno automaticky prostřednictvím interaktivního systému geografických a technických informací pro transevropskou dopravní síť (TENtec). Dokud nebude funkce automatizované výměny údajů v systému TENtec plně funkční, zajistí se toto předávání informací každé dva roky.

1c. Pokud jde o investice související s projekty společného zájmu, předávají členské státy každé dva roky finanční údaje v podobě ročních souhrnných údajů za každý druh dopravy a za každou síť (hlavní, rozšířenou hlavní a globální).

1d. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijatých přezkumným postupem podle čl. 59 odst. 3 stanoví seznam technických údajů, které mají být předány podle odstavce 1a.

2. Komise zajistí, aby byl systém TENtec veřejně a snadno přístupný, což umožní automatizovanou výměnu údajů s vnitrostátními systémy a dalšími příslušnými unijními aplikacemi a zdroji údajů. TENtec obsahuje konkrétní a aktualizované informace k jednotlivým projektům o formách spolufinancování Unií a poskytnutých částkách, jakož i o pokroku každého projektu.

Komise také zajistí, aby systém TENtec nezveřejňoval žádné důvěrné informace ani informace, kterými by mohly být dotčeny procesy zadávání veřejných zakázek v členských státech nebo které by mohly tyto procesy nepřípustně ovlivnit.

3. Komise a členské státy vyvinou veškeré možné úsilí, aby zajistily kvalitu, úplnost a konzistentnost údajů v informačním systému TENtec. Spolupracují s cílem umožnit automatizovanou výměnu údajů mezi vnitrostátními systémy a zdroji údajů a systémem TENtec.

Článek 56

Modernizace sítě

1. S výhradou schválení dotčeným členským státem v souladu s čl. 172 druhým pododstavcem Smlouvy o fungování EU je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 60 za účelem změny příloh I a II s cílem:

   a) zohlednit změny vyplývající z kvantitativních limitů stanovených v čl. 20 odst. 3 písm. a), čl. 24 odst. 4 písm. a) a b) a čl. 32 odst. 2 a z kvantitativních limitů a kvalitativních požadavků stanovených v čl. 24 odst. 4 písm. ba). V tomto ohledu Komise:

      i) zahrne do globální sítě vnitrozemské přístavy, námořní přístavy a letiště, pokud se prokáže, že jejich průměrný objem přepravy za poslední tři roky přesahuje příslušný limit;

      ii) vyloučí z globální sítě námořní přístavy a letiště, pokud se prokáže, že jejich průměrný objem přepravy za posledních šest let nedosahuje 85 % příslušného limitu, nebo na žádost dotčeného členského sátu;

b) zahrnout do transevropské dopravní sítě městské uzly, pokud se prokáže, že splňují požadavky stanovené v čl. 39 odst. 2, nebo městské uzly z transevropské dopravní sítě na žádost dotčeného členského státu vyloučit;

c) zahrnout do transevropské dopravní sítě kombinované terminály železniční a silniční dopravy a terminály podél vnitrozemských vodních cest určené členským státem podle čl. 35 odst. 5, vyloučit terminály železniční a silniční dopravy na žádost dotčeného členského státu z transevropské dopravní sítě nebo na žádost dotčeného členského státu vyloučit terminál multimodální nákladní přepravy uvedený v čl. 35 odst. 1 písm. a), b) a ba);

d) provést na základě informací poskytnutých dotčeným členským státem v souladu s čl. 55 odst. 1 v omezené míře úpravy map silniční a železniční infrastruktury a infrastruktury vnitrozemských vodních cest, a to výhradně za účelem zohlednění pokroku při budování sítě. Při úpravě těchto map Komise nepřipustí žádné úpravy ve vytyčení tras vyjma těch, jež jsou povoleny příslušným rozhodnutím o povolení projektu.

Úpravy uvedené v prvním pododstavci písm. a) a b) jsou založeny na posledních dostupných statistických údajích, které zveřejnil Eurostat, nebo pokud takové údaje nejsou k dispozici, na údajích, které zveřejnily vnitrostátní statistické úřady členských států.

1a. Aktem v přenesené pravomoci, kterým se do přílohy II podle odst. 1 písm. b) zařazuje městský uzel, se:

a) o tři roky prodlouží lhůty stanovené v čl. 40 odst. 1 písm. b) do 31. prosince 2030 a lhůty stanovené v čl. 40 odst. 1 písm. c) do 31. prosince 2033; v případě městských uzlů zařazených do přílohy II po uplynutí lhůt stanovených v čl. 40 odst. 1 písm. b) nebo c) tyto lhůty prodlouží o tři roky po vstupu uvedeného aktu v přenesené pravomoci v platnost;

b) o pět let do 31. prosince 2045 prodlouží příslušná lhůta pro splnění požadavků podle čl. 40 odst. 1 písm. d); v případě městských uzlů zařazených do přílohy II po uplynutí lhůty stanovené v čl. 40 odst. 1 písm. d) tato lhůta prodlouží o pět let po vstupu uvedeného aktu v přenesené pravomoci v platnost.

1b. Aktem v přenesené pravomoci, kterým se do přílohy I a II podle odst. 1 písm. c) zařazuje kombinovaný terminál železniční a silniční dopravy, se:

a) o tři roky prodlouží lhůty stanovené v čl. 37 odst. 1 písm. c) a čl. 37 odst. 2) do 31. prosince 2033; v případě kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy zařazených do příloh I a II po uplynutí lhůt stanovených v čl. 37 odst. 1 písm. c) a čl. 37 odst. 2 tyto lhůty prodlouží o tři roky po vstupu uvedeného aktu v přenesené pravomoci v platnost.

b) o pět let prodlouží lhůty stanovené v čl. 37 odst. 3 do 31. prosince 2045; v případě kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy zařazených do příloh I a II po uplynutí lhůty stanovené v čl. 37 odst. 3 tato lhůta prodlouží o pět let po vstupu uvedeného aktu v přenesené pravomoci v platnost.

2. Projekt společného zájmu týkající se infrastruktury, který je nově začleněn prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci přijatého podle odstavce 1 do transevropské dopravní sítě, je způsobilý pro finanční pomoc Unie v rámci nástrojů dostupných pro transevropskou dopravní síť ode dne vstupu tohoto aktu v přenesené pravomoci v platnost.

Projekty společného zájmu týkající se infrastruktury, která byla vyloučena z transevropské dopravní sítě, přestávají být způsobilé ode dne vstupu v platnost aktů v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 1 tohoto článku. Ukončením způsobilosti nejsou dotčena rozhodnutí o financování nebo o grantech přijatých Komisí před uvedeným dnem.

3. S výhradou čl. 172 odst. 2 Smlouvy o fungování EU je Komise za účelem úpravy přílohy IV zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 60 s cílem zahrnout nebo upravit orientační mapy sítí dopravní infrastruktury sousedních zemí. Tyto akty v přenesené pravomoci jsou založeny na dohodách na vysoké úrovni o sítích dopravní infrastruktury mezi Unií a dotčenými sousedními zeměmi.

Článek 57

Zapojení veřejných a soukromých zúčastněných stran

Ve fázi plánování a výstavby projektu společného zájmu se případně dodržují vnitrostátní postupy týkající se zapojení a konzultace regionálních a místních orgánů a občanské společnosti, jichž se projekt společného zájmu týká. Komise v tomto ohledu podporuje výměnu osvědčených postupů, zejména pokud jde o konzultace a začleňování osob ve zranitelném postavení.

Článek 58

Sladění vnitrostátních plánů s dopravní politikou Unie

1. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní plány a programy přispívající k rozvoji transevropské dopravní sítě byly v souladu s dopravní politikou Unie a s prioritami a lhůtami stanovenými v tomto nařízení. Zohlední rovněž mimo jiné priority stanovené v pracovních plánech pro příslušné koridory a horizontální priority pro dotčené členské státy.

2. vypouští se.

3. Členské státy poskytnou Komisi příslušné návrhy vnitrostátních plánů nebo programů přispívajících k rozvoji transevropské dopravní sítě nebo jejich shrnutí a veškeré významné změny těchto plánů nebo programů, a to co nejdříve po zahájení veřejných konzultací o nich. Členské státy rovněž poskytnou Komisi konečný vnitrostátní plán či plány nebo program či programy, jakmile budou přijaty.

Článek 59

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor. Uvedený výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Pro účely čl. 22 odst. 3 je Komisi nápomocen výbor zřízený podle článku 7 směrnice Rady 91/672/EHS[66].

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise návrh prováděcího aktu nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 60

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 11 odst. 3, čl. 56 odst. 1 a 3 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne … [den vstupu tohoto nařízení v platnost]. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament ani Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

---

66 Směrnice Rady 91/672/EHS ze dne 16. prosince 1991 o vzájemném uznávání národních osvědčení vůdců plavidel pro přepravu zboží a cestujících po vnitrozemských vodních cestách (Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 29).

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci podle čl. 11 odst. 3, čl. 56 odst. 1 a 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po jeho zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

3a. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.

4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 11 odst. 3, čl. 56 odst. 1 a 3 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament a Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 61

Přezkum

1. Komise do 31. prosince 2033 posoudí po případné konzultaci s členskými státy a za pomoci evropských koordinátorů provádění hlavní sítě a vyhodnotí především její soulad s požadavky uvedenými v tomto nařízení.

Posouzení zohlední výroční zprávu o stavu provádění a pracovní plány vypracované evropskými koordinátory podle čl. 51 odst. 5 písm. e) a čl. 53 odst. 1.

2. Komise do 31. prosince 2033 provede po případné konzultaci s členskými státy a za pomoci evropských koordinátorů přezkum provádění rozšířené hlavní sítě a globální sítě a zhodnotí:

a) soulad s tímto nařízením;

b) pokrok v provádění tohoto nařízení;

c) změny v tocích osobní a nákladní dopravy;

d) vývoj v oblasti vnitrostátních investic do dopravní infrastruktury;

e) potřebu změn tohoto nařízení.

Uvedené hodnocení rovněž zohlední dopad, který má vývoj povahy dopravy, a příslušný vývoj v plánech investic do infrastruktury.

3. Při provádění tohoto přezkumu Komise zváží, zda je pravděpodobné, že rozšířená hlavní a globální síť stanovená v tomto nařízení splní ustanovení kapitol II, III a IV ve lhůtách 31. prosince 2040 a případně 31. prosince 2050, přičemž zohlední hospodářskou a rozpočtovou situaci v Unii a v jednotlivých členských státech. Komise rovněž po konzultaci s členskými státy zhodnotí, zda by měla být rozšířená hlavní síť a globální síť upravena s ohledem na vývoj v oblasti dopravních toků a vnitrostátního investičního plánování.

Článek 62

Zpoždění při dokončení hlavní sítě, rozšířené hlavní sítě a globální sítě

1. V případě významného zpoždění při zahájení nebo dokončení prací na hlavní síti, rozšířené hlavní síti a globální síti může Komise požádat dotčený členský stát nebo dotčené členské státy, aby uvedl(y) důvody zpoždění. Členský stát nebo členské státy tyto důvody sdělí do tří měsíců od podání žádosti. Na základě získané odpovědi Komise povede konzultace s dotčeným členským státem nebo členskými státy s cílem vyřešit problém, který vedl ke zpoždění.

2. V případě, že se zpožděný úsek týká evropského dopravního koridoru, je do podpory členských států při řešení problému zapojen evropský koordinátor.

3. Aniž je dotčen postup stanovený v článku 258 Smlouvy o fungování EU a v čl. 8 odst. 4a, může Komise, po zvážení důvodů poskytnutých dotčeným členským státem nebo dotčenými členskými státy podle prvního pododstavce v případě, že značné zpoždění při zahájení nebo dokončení prací na hlavní síti, rozšířené hlavní síti nebo na globální síti lze přičíst členskému státu nebo členským státům bez náležitého odůvodnění, poskytnout dotčenému členskému státu nebo dotčeným členským státům nezávazná doporučení s cílem toto zpoždění napravit nebo dalším zpožděním předejít či je omezit.

4. vypouští se.

Článek 63

Výjimky

Ustanovení týkající se železnic, zejména veškeré požadavky na napojení letišť a přístavů na železnice, jakož i ustanovení týkající se multimodálních terminálů nákladní přepravy se nevztahují na Kypr, Maltu a nejvzdálenější regiony, dokud nebude na jejich území zaveden železniční systém. Ustanovení týkající se bezpečného a chráněného parkování se na tyto členské státy a regiony nevztahují.

Ustanovení týkající se evropského standardního jmenovitého rozchodu kolejí pro železnice uvedená v článku 16a se nevztahují na ostrovy a nejvzdálenější regiony.

Článek 64

Změny nařízení (EU) 2021/1153

Příloha nařízení (EU) 2021/1153 se mění v souladu s přílohou VI tohoto nařízení.

Článek 65

Změny nařízení (EU) č. 913/2010

Nařízení (EU) č. 913/2010 se mění takto:

1) článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1

Účel a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví pravidla pro organizaci, správu a řízení mezinárodních železničních koridorů pro konkurenceschopnou železniční nákladní dopravu s cílem rozvoje evropské železniční sítě pro konkurenceschopnou nákladní dopravu. Stanoví pravidla pro organizaci a řízení koridorů pro nákladní dopravu a orientační plánování investic do těchto koridorů.

2. Toto nařízení se vztahuje na správu, řízení a využívání železniční infrastruktury zahrnuté do koridorů pro nákladní dopravu, aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se plánování a financování této infrastruktury.“

1a) „v článku 2 odst. 1 se odkaz na „článek 2 směrnice 2001/14/ES“ nahrazuje odkazem na „článek 3 směrnice 2012/34/EU““

2) v článku 2 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Spolu s definicemi uvedenými v odstavci 1 se použijí tyto definice:

a) „koridorem pro nákladní dopravu“ se rozumí železniční tratě pro nákladní dopravu, které jsou částí evropského dopravního koridoru podle čl. 11 odst. 1 nařízení […nové nařízení o TEN-T]* a přílohy III uvedeného nařízení, včetně železniční infrastruktury a jejího vybavení a příslušných služeb železniční dopravy v souladu se směrnicí 2012/34/EU;

b) „prováděcím plánem“ se rozumí dokument představující prostředky, strategii a opatření, které zúčastněné strany hodlají provádět a které jsou nezbytné a dostatečné k organizaci a řízení koridoru pro nákladní dopravu;

c) „terminálem“ rozumí zařízení rozmístěné po celém koridoru pro nákladní dopravu, které je speciálně vybaveno, aby umožňovalo buď nakládku a/nebo vykládku zboží nákladních vlaků a integraci železniční nákladní dopravy s dopravou silniční, námořní, vodní a leteckou, nebo sestavování či změnu složení nákladních vlaků; a případně provádění postupů na hranicích se třetími evropskými zeměmi.

d) „evropským koordinátorem“ se rozumí koordinátor uvedený v článku 51 nařízení […] nové nařízení o TEN-T].

* nařízení […]“

3) nadpis kapitoly II se nahrazuje tímto:

„ORGANIZACE A SPRÁVA KORIDORŮ PRO NÁKLADNÍ DOPRAVU“

4) Článek 3 nařízení … se nahrazuje tímto:

„Článek 3

Organizace a správa koridorů pro nákladní dopravu

1. vypouští se;
2. Ode dne vstupu nařízení […] nového nařízení o TEN-T] v platnost nebo v případě změny vytyčení tras evropského dopravního koridoru podle čl. 11 odst. 3 uvedeného nařízení členské státy a provozovatelé infrastruktury odpovědní za část koridoru pro nákladní dopravu daného evropského dopravního koridoru upraví správu koridoru pro nákladní dopravu do 18 měsíců ode dne změny. V řádně odůvodněných případech a po dohodě s Komisí může být tato lhůta prodloužena na 24 měsíců. Výkonná rada a správní rada koridoru pro nákladní dopravu přijmou opatření nezbytná k přizpůsobení organizace a řízení koridoru v souladu s články 9 až 19 podle nového zeměpisného sladění.
3. Výkonná rada koridoru pro nákladní dopravu může rozhodnout, že se bude zabývat správními a provozními aspekty a aspekty interoperability mezinárodních služeb osobní železniční dopravy v koridoru. Články 11 a 14 se na tyto služby nevztahují.“

5) články 4 až 7 se vypouští.

6) článek 8 se mění takto:

a) v odstavci 1 se doplňuje nová věta, která zní:

„Výkonná rada pravidelně posuzuje soulad mezi obecnými cíli a cíli vymezenými správní radou v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. c).“

ab) v odstavci 2 se odkaz na „čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14/ES“ nahrazuje odkazem na „čl. 7 odst. 2 směrnice 2012/34/EU“;

ac) doplňuje se nový odstavec 2a, který zní:

Členský stát, který využil čl. 5 odst. 4 tohoto nařízení v jeho původním znění, může rozhodnout, že po dobu nepřesahující deset let od [datum vstupu revidovaného nařízení o TEN-T v platnost] se provozovatel či provozovatelé infrastruktury odpovědní za železniční infrastrukturu na jeho území neúčastní činnosti správní rady zřízené podle odstavce 2 tohoto článku. Dotčený členský stát své rozhodnutí neprodleně oznámí Komisi a ostatním členským státům, které se účastní dotčeného koridoru pro nákladní dopravu.

V takovém případě členský stát a dotčený provozovatel infrastruktury spolupracují se správní radou, je-li to nezbytné pro výkon funkcí této rady.

Členský stát, který využije prvního pododstavce tohoto odstavce, může kdykoli poté během desetiletého období uvedeného v tomto odstavci rozhodnout, že se provozovatel či provozovatelé infrastruktury odpovědní za železniční infrastrukturu na jeho území účastní činnosti správní rady zřízené podle odstavce 2 tohoto článku. Své rozhodnutí neprodleně oznámí Komisi a ostatním členským státům, které se účastní dotčeného koridoru pro nákladní dopravu.

ad) doplňuje se nový odstavec 2a, který zní:

Irsko může rozhodnout, že zástupci jeho orgánů a provozovatel či provozovatelé infrastruktury odpovědní za železniční infrastrukturu na jeho území se neúčastní činnosti výkonné rady nebo správní rady zřízené podle odstavců 1 a 2 tohoto článku. Irsko své rozhodnutí neprodleně oznámí Komisi a ostatním členským státům, které se účastní dotčeného koridoru pro nákladní dopravu.

V takovém případě orgány a dotčený provozovatel či provozovatelé infrastruktury spolupracují s výkonnou radou a se správní radou, je-li to nezbytné pro výkon funkcí těchto rad.

Irsko může kdykoliv poté rozhodnout, že zástupci jeho orgánů a provozovatel či provozovatelé infrastruktury odpovědní za železniční infrastrukturu na jeho území se účastní činnosti výkonné rady nebo správní rady zřízené podle odstavců 1 a 2 tohoto článku. Své rozhodnutí neprodleně oznámí Komisi a ostatním členským státům, které se účastní dotčeného koridoru pro nákladní dopravu.

ae) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

Výkonná rada přijímá rozhodnutí na základě vzájemného souhlasu zástupců orgánů dotyčných členských států účastnících se této rady.

af) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. Správní rada přijímá svá rozhodnutí, včetně rozhodnutí o svém právním postavení, stanovení organizační struktury, zdrojích a personálu, na základě vzájemného souhlasu dotyčných provozovatelů infrastruktury účastnících se této rady. Správní orgán může být nezávislý právní subjekt. Může mít podobu evropského hospodářského zájmového sdružení ve smyslu nařízení Rady (EHS) č. 2137/85 ze dne 25. července 1985 o evropském hospodářském zájmovém sdružení (EHZS).

ag) v odstavci 6 se odkaz na „čl. 4 odst. 2 směrnice 91/440/EHS“ nahrazuje odkazem na „čl. 4 odst. 2 směrnice 2012/34/EU“;

b) odstavec 7 se nahrazuje tímto:

„7. Správní rada zřídí poradní skupinu složenou z provozovatelů a vlastníků terminálů koridoru pro nákladní dopravu, včetně námořních a vnitrozemských přístavů tam, kde je to nutné. Tato poradní skupina může vydat stanovisko k jakémukoli návrhu správní rady, který má přímé dopady na investice a na správu terminálů. Poradní skupina může rovněž vydat stanoviska z vlastního podnětu. Správní rada všechna tato stanoviska zohlední. V případě, že se správní rada a poradní skupina neshodnou, může se poradní skupina obrátit na výkonnou radu. Výkonná rada informuje dotčeného evropského koordinátora a jedná jako prostředník a včas vydá svůj postoj. Dotčený evropský koordinátor může rovněž včas vydat stanovisko k dané záležitosti. Konečné rozhodnutí nicméně přijímá správní rada.“

c) v odstavci 8 se doplňuje nová věta, která zní:

„V případě, že se správní rada a poradní skupina neshodnou, může se poradní skupina obrátit na výkonnou radu. Výkonná rada informuje evropského koordinátora a regulační subjekty uvedené v článku 55 směrnice 2012/34, jichž se koridor pro nákladní dopravu týká. Výkonná rada jedná jako prostředník a včas k dané záležitosti vydá stanovisko. Dotčený evropský koordinátor může rovněž včas vydat stanovisko k dané záležitosti. Konečné rozhodnutí přijímá správní rada.“

d) doplňuje se nový odstavec 10, který zní:

„10. Výkonná rada a správní rada spolupracují s evropským koordinátorem, kterého se koridor pro nákladní dopravu týká, s cílem podpořit rozvoj železniční nákladní dopravy v celém koridoru.“

7) článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Opatření pro rozvoj koridoru pro nákladní dopravu

1. Správní rada vypracuje a zveřejní prováděcí plán nejpozději šest měsíců před zprovozněním koridoru pro nákladní dopravu. Správní rada konzultuje návrh prováděcího plánu s poradními skupinami uvedenými v čl. 8 odst. 7 a 8. Správní rada předloží prováděcí plán ke schválení výkonné radě.

Tento plán zahrnuje:

a) popis charakteristik koridoru pro nákladní dopravu, včetně úzkých míst, a plán opatření nezbytných pro zlepšení jeho organizace a řízení;

b) základní aspekty studie podle odstavce 3;

c) cíle koridorů pro nákladní dopravu, zejména pokud jde o jejich výkonnost a kvalitu vyjádřenou z hlediska kvality služby a kapacity koridoru pro nákladní dopravu v souladu s ustanoveními článku 19 tohoto nařízení, a případně kvantitativní nebo kvalitativní záměry týkající se těchto cílů. Cíle a záměry zohlední požadavky stanovené v článku 12a tohoto nařízení;

d) opatření k provedení článků 12 až 19 a opatření ke zlepšení výkonnosti koridoru pro nákladní dopravu založené na výsledcích posouzení uvedeného v čl. 19 odst. 3 za účelem dosažení cílů a záměrů uvedených v písmenu c);

e) posouzení a stanoviska poradních skupin podle čl. 8 odst. 7 a 8 týkající se rozvoje koridorů;

f) shrnutí spolupráce a výsledků konzultací uvedených v článku 11, včetně stanovisek poradních skupin uvedených v čl. 8 odst. 7 a 8 a shrnutí odpovědí dalších zúčastněných stran.

Při vypracovávání prováděcího plánu zohlední správní rada cíle a opatření obsažené v pracovním plánu evropského koordinátora uvedeném v článku 53 nařízení […nové nařízení o TEN-T]. Prováděcí plán obsahuje odkaz na prvky pracovního plánu, které jsou relevantní pro železniční nákladní dopravu v celém koridoru.

Správní rada pravidelně přezkoumává a upravuje záměry uvedené v písmenu c) a opatření uvedená v písmenu d) na základě posouzení uvedeného v čl. 19 odst. 3 po konzultaci s poradními skupinami uvedenými v čl. 8 odst. 7 a 8 a s evropským koordinátorem.

2. Správní rada pravidelně, alespoň každé čtyři roky, přezkoumává prováděcí plán a zohledňuje přitom pokrok dosažený při jeho provádění, situaci na trhu železniční dopravy na daném koridoru pro nákladní dopravu a výkonnost a kvalitu měřenou v souladu s cíli uvedenými v odst. 1 písm. c).
3. Správní rada provádí a pravidelně aktualizuje studii dopravního trhu týkající se zjištěných a očekávaných změn v provozu na koridoru pro nákladní dopravu, která se zabývá různými segmenty železniční dopravy, zahrnující jak nákladní, tak i osobní dopravu. Tato studie také v případě potřeby zkoumá socioekonomické náklady a přínosy vyplývající z rozvoje koridoru pro nákladní dopravu.
4. Prováděcí plán zohlední rozvoj terminálů, včetně analýzy trhu a výhledové analýzy multimodálních terminálů nákladní přepravy, jakož i akční plány členských států koridoru pro nákladní dopravu uvedené v čl. 35 odst. 3 a 4 nařízení […nové nařízení o TEN-T].
5. Správní rada při plnění prováděcího plánu podle potřeby přijme opatření pro spolupráci s orgány na regionální nebo místní úrovni.“

8) článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11

Plánování investic

1. Výkonná rada a správní rada koridoru pro nákladní dopravu spolupracují s evropským koordinátorem, jehož se koridor pro nákladní dopravu týká, v souvislosti s potřebami v oblasti infrastruktury a investic vyplývajícími z železniční nákladní dopravy s cílem podpořit vypracování pracovního plánu uvedeného v článku 53 nařízení (EU) [… nové nařízení o TEN-T].
2. Správní rada vede konzultace s poradními skupinami uvedenými v čl. 8 odst. 7 a 8 o rozvoji infrastruktury a potřebě investic. Konzultace jsou založeny na odpovídající a aktuální dokumentaci plánování infrastruktury na úrovni koridoru a na vnitrostátní úrovni. Stanoviska poradních skupin pro investice musí být dostatečně odůvodněna. Výkonná rada zajistí odpovídající koordinaci mezi těmito konzultačními činnostmi a koordinačními mechanismy na vnitrostátní úrovni definovanými v článku 7e směrnice 2012/34/EU.
3. Spolupráce a konzultace se zaměří zejména na:
   a) potřebné kapacity železniční nákladní dopravy relevantní pro infrastrukturu a investiční plánování, zejména pokud jde o nákladní vlaky o délce nejméně 740 m, s přihlédnutím k potřebné kapacitě podle čl. 14 odst. 2 a veškeré infrastruktuře prohlášené za přetíženou podle článku 47 směrnice 2012/34/EU;
   b) Požadavky na infrastrukturu TEN-T relevantní pro železniční nákladní dopravu ve smyslu kapitol II a III nařízení (EU) [...nové nařízení o TEN-T];
   c) potřebu cílených investic s cílem odstranit úzká místa v dané lokalitě, zlepšení uzlů a železničních přístupových tras nebo technického vybavení zvyšujícího provozní výkonnost.“

8a) doplňuje se nový článek 12a, který zní:

„Článek 12a

Provozní požadavky na koridory pro železniční nákladní dopravu

1. Výkonná rada v úzké spolupráci se správní radou vyvine veškeré možné úsilí k zajištění toho, aby do 31. prosince 2030 kvalita služeb poskytovaných železničním podnikům a technické a provozní požadavky na využívání infrastruktur nebránily tomu, aby provozní výkonnost služeb železniční nákladní dopravy na všech koridorech pro nákladní dopravu splňovala tyto cílové hodnoty:

a) na každém přeshraničním úseku uvnitř Unie nepřekročí doba prodlevy u všech nákladních vlaků překračujících hranici mezi dvěma členskými státy průměrně 25 minut, s výjimkou úseků, na nichž dochází ke změně rozchodu kolejí nebo na nichž kontroly prováděné na hranici, kde ještě nebyly zrušeny kontroly ve vlacích podle bodu 1.2 přílohy VI nařízení (EU) 2016/399[67], není možno tuto lhůtu dodržet. Dobou prodlevy vlaku na přeshraničním úseku se rozumí celková dodatečná doba průjezdu, kterou lze připsat existenci hraničního přechodu, bez ohledu na postupy nebo hlediska infrastrukturní, provozní, technické a administrativní povahy. Doba prodlevy nezahrnuje čas, který nelze připsat překročení hranic, jako jsou provozní postupy prováděné v zařízeních, která se nacházejí v blízkosti hraničního přechodu, ale nejsou s ním neoddělitelně spojena;

[67] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/399 ze dne 9. března 2016, kterým se stanoví kodex Unie o pravidlech upravujících přeshraniční pohyb osob (Schengenský hraniční kodex), Úř. věst. L 77, 23.3.2016, s. 1.

b) nejméně 75 % nákladních vlaků překračujících alespoň jednu hranici koridoru pro nákladní dopravu dorazí do svého místa určení nebo na vnější hranici Unie, je-li jejich místo určení mimo Unii, v čase podle jízdního řádu nebo se zpožděním kratším než 30 minut z důvodů, jež lze připsat provozovateli či provozovatelům infrastruktury Unie. Nebudou zohledněna zpoždění, k nimž došlo ve třetích zemích, kterými nákladní vlaky projíždějí, nebo za něž nesou takové třetí země odpovědnost.

2. vypouští se.

8b) článek 13 se mění takto:

a) v odstavci 3 se odkaz „směrnici 2001/14/ES“ nahrazuje odkazem „směrnici 2012/34/EU“;

b) v odstavci 4:

– se odkaz „čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14/ES“ nahrazuje odkazem na „čl. 7 odst. 2 směrnice 2012/34/EU“;

– odkaz „článkem 13 a kapitolou III uvedené směrnice“ se nahrazuje odkazem „článkem 38 a kapitolou IV oddílu 3 uvedené směrnice“;

8c) článek 14 se mění takto:

a) v odstavci 1 se odkaz „čl. 14 odst. 1 směrnice 2001/14/ES“ nahrazuje odkazem „článkem 39 směrnice 2012/34/EU“;

b) v odstavci 3:

– se odkaz „článku 15 směrnice 2001/14/ES“ nahrazuje odkazem „článku 40 směrnice 2012/34/EU“;

– se odkaz „přílohy III směrnice 2001/14/ES“ nahrazuje odkazem „přílohy VII směrnice 2012/34/EU“;

c) v odstavci 5 se odkaz „článku 23 směrnice 2001/14/ES“ nahrazuje odkazem na „článku 48 směrnice 2012/34/EU“;

d) v odstavci 8 se odkaz „čl. 19 odst. 1 směrnice 2001/14/ES“ nahrazuje odkazem „článku 44 odst. 1 směrnice 2012/34/EU“;

e) v odstavci 10 se odkaz „čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14/ES“ nahrazuje odkazem „čl. 7 odst. 2 směrnice 2012/34/EU“;

8c) v článku 15:

– se odkaz „čl. 16 odst. 1 směrnice 2001/14/ES“ nahrazuje odkazem „čl. 41 odst. 1 směrnice 2012/34/EU“;

– se odkaz „čl. 10 odst. 5 směrnice 91/440/EHS“ nahrazuje odkazem „článkem 28 směrnice 2012/34/EU“;

8d) v čl. 17 odst. 2 se odkaz „článku 3 směrnice 2001/14/ES“ nahrazuje odkazem „článku 27 směrnice 2012/34/EU“;

8e) v čl. 18 písm. a) se odkaz „článku 3 směrnice 2001/14/ES“ nahrazuje odkazem „článku 27 směrnice 2012/34/EU“;

9) článek 19 se nahrazuje tímto:

„Článek 19

Kvalita služby v koridoru pro nákladní dopravu

1. Správní rada koridoru pro nákladní dopravu podpoří slučitelnost systémů sledování výkonnosti v daném koridoru pro nákladní dopravu podle článku 35 směrnice 2012/34/EU.

2. Správní rada sleduje výkon a kvalitu služeb poskytovaných provozovateli infrastruktury žadatelům při plnění jejich hlavních funkcí, pokud jde o oblast působnosti článků 12 až 18, a služeb železniční nákladní dopravy v koridoru pro nákladní dopravu. Sledování výkonnosti se provádí z kvalitativního a kvantitativního hlediska, případně na základě ukazatelů výkonnosti týkajících se záměrů a cílů koridoru pro nákladní dopravu vymezených v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. c). Správní rada konzultuje příslušné ukazatele výkonnosti s poradními skupinami uvedenými v čl. 8 odst. 7 a 8 a s evropským koordinátorem.

3. Správní rada posoudí výsledky sledování výkonnosti s ohledem na cíle a záměry vymezené v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. c) a provozní požadavky uvedené v článku 12a.

4. Správní rada vypracuje a zveřejní výroční zprávu obsahující výsledky činností prováděných podle tohoto článku. Ve zvláštní části zprávy prezentuje stanoviska a posouzení výkonnosti zpracovaná poradními skupinami uvedenými v čl. 8 odst. 7 a 8. Správní rada předkládá výroční zprávu ke schválení výkonné radě.“

9a) článek 20 se mění takto:

a) v odstavci 1:

– se odkaz „článku 30 směrnice 2001/14/ES“ nahrazuje odkazem „článku 55 směrnice 2012/34/EU“;

– druhá věta se nahrazuje tímto: „Zejména zajistí nediskriminační přístup k příslušnému koridoru a jsou odpovědné za odvolání poskytnuté podle čl. 56 odst. 1 uvedené směrnice.“

b) v odstavci 6 se odkaz „čl. 15 odst. 1 směrnice 2001/14/ES“ nahrazuje odkazem „článku 40 odst. 1 a 2 směrnice 2012/34/EU“;

9b) článek 21 se vypouští;

10) články 22 a 23 se nahrazují tímto:

„Článek 22

Sledování provádění

Každé čtyři roky od zřízení koridoru pro nákladní dopravu předloží výkonná rada uvedená v čl. 8 odst. 1 Komisi výsledky provádění plánu pro daný koridor. Komise provede analýzu těchto výsledků a uvědomí o této analýze výbor uvedený v článku 62 směrnice 2012/34.“

Článek 23

Zpráva

Komise pravidelně posuzuje uplatňování tohoto nařízení. Nejpozději dva roky po vstupu tohoto nařízení v platnost a poté každé čtyři roky předloží zprávu Evropskému parlamentu a Radě.“

11) příloha tohoto nařízení se vypouští.

Článek 66

Zrušení

Nařízení (EU) č. 1315/2013 se zrušuje s účinkem ode dne [den vstupu tohoto nařízení v platnost].

Odkazy na zrušené nařízení (EU) č. 1315/2013 se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou v příloze VII.

Článek 67

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda/předsedkyně	*předseda/předsedkyně*