EVROPSKÁ UNIE

EVROPSKÝ PARLAMENT **RADA**

Štrasburk 11. prosince 2013
(OR. en)

2011/0294 (COD)
LEX 1407

PE-CONS 42/3/13
REV 3

TRANS 316
ECOFIN 533
ENV 546
RECH 265
CODEC 1403

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY
O HLAVNÍCH SMĚRECH UNIE PRO ROZVOJ TRANSEVROPSKÉ DOPRAVNÍ SÍTĚ
A O ZRUŠENÍ ROZHODNUTÍ č. 661/2010/EU

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

(EU) č. …/2013

ze dne 11. prosince 2013

o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě
a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU

(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 předložení 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[3],

---

1 Úř. věst. C 143, 22.5.2012, s.130.
2 Úř. věst. C 225, 22.7.2012, s. 150.
3 Postoj Evropského parlamentu ze dne 19. listopadu 2013 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 5. prosince 2013.

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES[1] bylo v zájmu jasnosti přepracováno rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU[2].

(2) Plánování, rozvoj a provoz transevropských dopravních sítí přispívá k dosažení důležitých cílů Unie uvedených mimo jiné ve strategii Evropa 2020 a v bílé knize Komise nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (dále jen „bílá kniha“), jako například řádného fungování vnitřního trhu a posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti. Jejich konkrétní cíle rovněž zahrnují umožnění bezproblémové, bezpečné a udržitelné mobility osob a zboží, zajištění dostupnosti a propojení pro všechny regiony Unie a přispění k dalšímu hospodářskému růstu a konkurenceschopnosti z celosvětového hlediska. Těchto konkrétních cílů by mělo být dosaženo tím, že budou při účinném využití zdrojů a udržitelným způsobem vytvořena propojení a zajištěna interoperabilita mezi vnitrostátními dopravními sítěmi. Interoperabilita železničních sítí by mohla být například zvýšena zaváděním inovačních řešení zaměřených na zlepšení kompatibility mezi systémy, jako jsou palubní zařízení a tratě o více rozchodech.

---

[1] Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1).

[2] Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Úř. věst. L 204, 5.8.2010, s. 1).

(3) Nárůstem provozu dochází ke kongescím v mezinárodních 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.

(4) Jak je uvedeno v bílé knize, lze účinnost a efektivitu dopravy významně posílit zajištěním lepší integrace různých druhů dopravy v celé síti, pokud jde o infrastrukturu, informační toky a postupy.

(5) Bílá kniha vyzývá k zavádění informačních a komunikační technologií v dopravě za účelem zajištění lepšího a integrovaného řízení provozu a ke zjednodušení administrativních postupů prostřednictvím zdokonalené logistiky nákladní dopravy, sledování a vyhledávání nákladu a optimalizovaných jízdních řádů a dopravních toků. Jelikož taková opatření podporují účinné řízení a využívání dopravní infrastruktury, měla by spadat do oblasti působnosti tohoto nařízení.

(6) Politika transevropské dopravní sítě musí zohledňovat vývoj dopravní politiky a vlastnictví infrastruktury. Hlavními subjekty odpovědnými za vytváření a údržbu dopravní infrastruktury jsou i nadále členské státy. Pro realizaci multimodální transevropské dopravní sítě a souvisejících investic jsou však důležité rovněž i jiné subjekty, včetně partnerů ze soukromého sektoru, jako jsou regionální a místní orgány, provozovatelé infrastruktury, koncesionáři nebo přístavní a letištní orgány.

(7) Transevropská dopravní síť sestává ve značné míře ze stávající infrastruktury. Aby bylo možné v plné míře dosáhnout cílů nové politiky transevropské dopravní sítě, mělo by nařízení stanovit jednotné požadavky, které má infrastruktura transevropské dopravní sítě splňovat.

(8) Transevropská dopravní síť by měla být rozvíjena vytvořením nové dopravní infrastruktury, rekonstrukcí a modernizací stávající infrastruktury a opatřeními zaměřenými na podporu účinného využívání jejích zdrojů. V konkrétních případech je z důvodu chybějící pravidelné údržby v minulosti nutná rekonstrukce železniční infrastruktury. Rekonstrukce je proces, jenž vede k dosažení původních konstrukčních parametrů stávajících zařízení železniční infrastruktury spolu s dlouhodobým zvýšením její kvality v porovnání se stávajícím stavem v souladu s uplatňováním požadavků a ustanovení tohoto nařízení.

(9) Při realizaci projektů společného zájmu by měla být věnována 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 začleňováním cyklistické infrastruktury pro dálkové cyklotrasy, jako jsou trasy v rámci sítě EuroVelo, do inženýrských staveb, jako jsou mosty nebo tunely.

(10) Transevropskou dopravní síť lze nejlépe rozvinout postupem využívajícím struktury dvou úrovní sestávající z globální sítě a hlavní sítě založených na společné a transparentní metodice, přičemž tyto dvě úrovně představují nejvyšší úroveň plánování infrastruktury v rámci Unie.

(11) Globální síť by měla být celoevropskou dopravní sítí zajišťující dostupnost a propojení všech regionů v Unii, včetně odlehlých, ostrovních a nejvzdálenějších regionů, což je rovněž cílem integrované námořní politiky zavedené nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1255/2011[1], a posilující sociální a hospodářskou soudržnost mezi nimi. V hlavních směrech zavedených tímto nařízením (dále jen „hlavní směry“) by měly být stanoveny požadavky na infrastrukturu globální sítě za účelem podpory rozvoje sítě vysoké kvality v celé Unii do roku 2050.

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1255/2011 ze dne 30. listopadu 2011 o zavedení programu na podporu dalšího rozvoje integrované námořní politiky (Úř. věst. L 321, 5.12.2011, s. 1).

(12) V bílé knize se také uvádí, že z hlediska dopravní infrastruktury přetrvávají mezi východní a západní částí Unie zásadní rozdíly. Tyto rozdíly je třeba řešit, aby se dosáhlo plně integrované evropské sítě dopravní infrastruktury.

(13) V rámci daném globální sítí by měla být vytyčena hlavní síť, přičemž prioritou by mělo být přijetí vhodných opatření pro její rozvoj do roku 2030. Hlavní síť by měla tvořit páteř při rozvoji udržitelné multimodální dopravní sítě a podněcovat rozvoj celé globální sítě. Měla by umožnit, aby se opatření Unie zaměřila na ty prvky transevropské dopravní sítě, které mají pro Evropu největší přínos, zejména na přeshraniční úseky, chybějící spojení, multimodální spojovací body a hlavní místa s nedostatečnou propustností, a současně přispívala k plnění cíle stanoveného v bílé knize, jímž je snížit do roku 2050 emise skleníkových plynů z dopravy o 60 % ve srovnání s úrovní v roce 1990.

(14) V řádně odůvodněných případech by měly být umožněny výjimky z požadavků na infrastrukturu platných pro hlavní sítě. Měly by k nim patřit také případy, kdy není možné investici odůvodnit, například v řídce osídlených oblastech.

(15) Zvláštní postavení izolovaných nebo částečně izolovaných železničních sítí by mělo být uznáno udělením výjimek z některých požadavků na infrastrukturu.

(16) Při provádění přezkumu realizace hlavní sítě do roku 2023 by měla Komise zohlednit vnitrostátní prováděcí plány a budoucí rozšiřování.

(17) Transevropská dopravní síť pokrývá pouze část stávajících dopravních sítí. Komise by měla v rámci přezkumu realizace hlavní sítě do roku 2023 ve spolupráci s dotčenými členskými státy vyhodnotit, zda by měly být do této sítě začleněny i další části, například některé vnitrozemské vodní cesty třídy III. Komise by v kontextu tohoto přezkumu měla rovněž posoudit pokrok při provádění projektů a případně by měla mít možnost přehodnotit lhůty pro jejich provedení s ohledem na jakýkoliv vývoj, jež může ovlivnit jejich dodržení.

(18) Při provádění přezkumu realizace hlavní sítě do roku 2023 by Komise měla po konzultaci s členskými státy vyhodnotit, zda je vhodné do sítě začlenit dalších části, zejména prioritní projekty uvedené v rozhodnutí č. 661/2010/EU.

(19) Má-li být hlavní síť vytvořena koordinovaně a včas, což umožní maximalizovat její přínos, měly by dotčené členské státy zajistit přijetí vhodných opatření za účelem dokončení projektů společného zájmu do roku 2030. Pokud jde o globální síť, členské státy by měly vyvinout veškeré úsilí, aby ji do roku 2050 dokončily a aby odpovídala příslušným ustanovením hlavních směrů.

(20) Je třeba určit projekty společného zájmu, které přispějí k dokončení transevropské dopravní sítě, přispívají k dosažení cílů a odpovídají prioritám stanoveným v hlavních směrech. 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.

(21) Projekty společného zájmu by měly prokázat evropskou přidanou hodnotu. Přeshraniční projekty mají obvykle vysokou evropskou přidanou hodnotu, mohou však mít menší přímé hospodářské dopady ve srovnání s čistě vnitrostátními projekty. Těmto přeshraničním projektům by se mělo dostat přednostního zásahu ze strany Unie s cílem zajistit jejich realizace.

(22) Projekty společného zájmu, u nichž se žádá o financování Unií, by měly být podrobeny sociálně-ekonomické analýze nákladů a přínosů prováděné podle uznané metodiky, přičemž by měly být zohledněny příslušné přínosy a náklady z hlediska společnosti, hospodářství, klimatu a životního prostředí. Analýza nákladů a přínosů souvisejících s klimatem a životním prostředím by měla vycházet z posouzení vlivů na životní prostředí provedeného podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU[1].

[1] 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).

(23) Aby se přispělo ke splnění cílů v oblasti klimatu spočívajících ve snížení emisí skleníkových plynů do roku 2050 o 60 % ve srovnání s úrovní v roce 1990, měly by se posuzovat dopady projektů společného zájmu v podobě nových, rozšířených nebo modernizovaných dopravních infrastruktur na emise skleníkových plynů.

(24) 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. Vzhledem k tomu, že rozvoj a realizace transevropské dopravní sítě vyžaduje jednotné uplatňování tohoto nařízení, na všechny části sítě by se měly vztahovat práva a povinnosti stanovené v tomto nařízení, jakož i další příslušné práva a povinnosti stanovené v právu Unie a vnitrostátním právu.

(25) Pro zajištění propojení a interoperability mezi příslušnými sítěmi infrastruktury je nezbytná spolupráce se sousedními a třetími zeměmi. Unie by proto v případě potřeby měla podporovat projekty společného zájmu s těmito zeměmi.

(26) Má-li být dosaženo integrace různých druhů dopravy v celé síti, je nutné zajistit odpovídající plánování transevropské dopravní sítě. To znamená rovněž zavedení zvláštních požadavků v rámci sítě, pokud jde o infrastrukturu, telematické aplikace, zařízení a služby. 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.

(27) V zájmu určení stávající a plánované dopravní infrastruktury pro globální a hlavní síť by měly být vypracovány mapy, které by měly být průběžně upravovány, aby odrážely vývoj dopravních toků. Technický základ pro tyto mapy zajistí interaktivní systém geografických a technických informací pro transevropskou dopravní síť (TENtec), který obsahuje podrobnější informace o transevropské dopravní infrastruktuře.

(28) V hlavních směrech by měly být vymezeny priority za účelem umožnění rozvoje transevropské dopravní sítě v rámci stanovené lhůty.

(29) Telematické aplikace jsou nezbytné jakožto základ pro optimalizaci provozu a dopravy, bezpečnost provozu a zlepšení souvisejících služeb. Informace pro cestující, včetně informací o systémech vystavování přepravních dokladů a rezervačních systémech, by měly být poskytovány v souladu s nařízením Komise (EU) č. 454/2011[1].

(30) Hlavní směry by v souladu s cíli Unie týkajícími se udržitelné městské mobility měly stanovit rozvoj globální sítě v městských uzlech, jelikož tyto uzly jsou výchozím bodem nebo místem konečného určení („poslední míli“) pro cestující a zboží pohybující se po transevropské dopravní síti a přestupními místy v rámci jednotlivých druhů dopravy nebo mezi nimi.

(31) Transevropská dopravní síť by díky svému velkému rozsahu měla poskytnout základnu pro rozsáhlé zavádění nových technologií a inovací, které mohou kupříkladu přispět ke zvýšení celkové účinnosti evropského odvětví dopravy a omezit jeho uhlíkovou stopu. To přispěje k dosažení cílů stanovených ve strategii Evropa 2020 a v bílé knize, kterým je 60% snížení emisí skleníkových plynů do roku 2050 (oproti úrovním z roku 1990), a zároveň napomůže ke splnění cíle zvýšit bezpečnost zásobování Unie pohonnými hmotami. Pro dosažení těchto cílů by měla být zlepšena dostupnost alternativních čistých pohonných hmot po celé transevropské dopravní síti. Dostupnost alternativních čistých pohonných hmot by měla vycházet z poptávky po těchto hmotách a nemělo by se vyžadovat, aby byly všechny alternativní čisté pohonné hmoty dostupné na každé čerpací stanici.

[1] Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému (Úř. věst. L 123, 12.5.2011, s. 11).

(32) Transevropská dopravní síť musí zajistit účinnou multimodalitu s cílem umožnit pro cestující a zboží lepší a udržitelnější volbu mezi druhy dopravy a umožnit konsolidaci velkých objemů přepravovaných na dlouhé vzdálenosti. Tím se multimodalita stane pro cestující, uživatele, a přepravce hospodářsky přitažlivější.

(33) V zájmu dosažení vysoce kvalitní a účinné dopravní infrastruktury ve všech druzích 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 a člověkem způsobených katastrof na infrastrukturu a dostupnost pro všechny uživatele dopravy.

(34) Členské státy a jiní navrhovatelé projektů by při plánování infrastruktury měli řádně zohledňovat posouzení rizik a opatření k přizpůsobení se změně klimatu vedoucí k přiměřenému zlepšení odolnosti vůči změně klimatu a ekologickým katastrofám.

(35) Členské státy a jiní navrhovatelé projektů by měli posoudit vliv plánů a projektů na životní prostředí, jak stanoví směrnice Rady 92/43/EHS[1], směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES[2], směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES[3], směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/147/ES[4] a směrnice 2011/92/EU, s cílem vyhnout se negativním dopadům na životní prostředí, jako je roztříštěnost krajiny, zastavování půdy a znečištění vzduchu a vody a hluk, a není-li to možné, tyto dopady zmírňovat nebo kompenzovat a účinně chránit biologickou rozmanitost.

(36) Je třeba zohlednit ochranu životního prostředí a biologické rozmanitosti i strategické požadavky vnitrozemské vodní dopravy.

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

---

1 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).

2 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).

3 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).

4 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).

(38) Dopravní infrastruktura by měla podporovat bezproblémovou mobilitu a dostupnost pro všechny uživatele, zejména pro starší osoby, osoby s omezenou pohyblivostí a zdravotně postižené cestující.

(39) Členské státy by měly provést předběžná posouzení dostupnosti infrastruktury a s ní spojených služeb.

(40) Hlavní síť by měla být podskupinou globální sítě, která ji překrývá. Měla by představovat strategicky nejvýznamnější uzly a spoje transevropské dopravní sítě odpovídající potřebám provozu. Měla by být multimodální, tedy zahrnovat všechny druhy dopravy a jejich propojení i příslušné dopravní řídící a informační.

(41) Hlavní síť byla vytyčena na základě objektivní metodiky plánování. Tato metodika určila nejvýznamnější městské uzly, přístavy a letiště, jakož i hraniční přechody. Pokud je to ekonomicky životaschopné, udržitelné z hlediska životního prostředí a proveditelné do roku 2030, jsou tyto uzly pokud možno všude propojeny multimodálními spoji. Použitá metodika zajistila propojení všech členských států a začlenění nejvýznamnějších ostrovů do hlavní sítě.

(42) V zájmu realizace hlavní sítě v daném časovém rámci by mohl 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. Tento nástroj by neměl být chápán jako odůvodnění pro upřednostňování některých projektů v rámci hlavní sítě. Koridory hlavní sítě by měly napomoci takovému rozvoji infrastruktury hlavní 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.

(43) Koridory hlavní sítě by rovněž měly zohledňovat širší cíle dopravní politiky a usnadnit interoperabilitu, integraci různých druhů dopravy a multimodální operace. Tento přístup by měl umožnit budování zvláštních koridorů optimalizovaných z hlediska emisí, čímž se minimalizuje dopad na životní prostředí a zvýší konkurenceschopnost, a atraktivních rovněž z důvodu jejich spolehlivosti, omezení kongesce a nízkým provozním a administrativním nákladům. Přístup spočívající v budování koridorů by měl být transparentní a jednoznačný a správa těchto koridorů by neměla vytvářet dodatečné administrativní náklady nebo zátěž.

(44) Evropští koordinátoři zřízení podle tohoto nařízení by ve shodě s dotčenými členskými státy měli v případě každého koridoru hlavní sítě usnadnit opatření k vytváření vhodné řídící struktury a určení soukromých i veřejných zdrojů financování pro komplexní přeshraniční projekty. Evropští koordinátoři by měli usnadnit koordinovanou realizaci koridorů hlavní sítě.

(45) Evropští koordinátoři hrají významnou úlohu při budování koridorů a spolupráci na nich.

(46) Koridory hlavní sítě by měly být v souladu se železničními koridory pro nákladní dopravu zřízenými v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010[1] a s evropským prováděcím plánem pro evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) obsaženým v rozhodnutí Komise 2009/561/ES[2].

[1] 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).

[2] Rozhodnutí Komise 2009/561/ES ze dne 22. července 2009, kterým se mění rozhodnutí Komise 2006/679/ES, pokud jde o provádění technické specifikace pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému (Úř. věst. L 194, 25.7.2009, s. 60).

(47) 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) č. …/2013[*1]. Mělo by tudíž být zaměřeno na slaďování a kombinování financování z příslušných vnitřních a vnějších nástrojů, jako jsou strukturální fondy a fondy soudržnosti, investiční facilita sousedství (NIF), nástroj předvstupní pomoci (NPP)[2] a z financování Evropské investiční banky, Evropské banky pro obnovu a rozvoj a dalších finančních institucí.

---

[*] Prosím vložte číslo nařízení v dokumentu PE-CONS 76/13 a doplňte poznámku 1 pod čarou.

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../2013 ...o vytvoření nástrojů pro propojení Evropy, kterým se mění nařízení (EU) č. 913/2010 a ruší nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Úř. věst….).

[2] Nařízení Rady (ES) č. 1085/2006 ze dne 17. července 2006, kterým se zřizuje nástroj předvstupní pomoci (NPP) (Úř. věst. L 201, 31.7.2006, s. 82).

(48) Za účelem aktualizace map zahrnutých do přílohy I v zájmu zohlednění možných změn vyplývajících ze skutečného využívání určitých prvků dopravní infrastruktury, které budou analyzovány oproti předem stanoveným kvantitativním limitním hodnotám, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie (Smlouva o fungování EU), pokud jde o změny příloh I a II, a s výhradou článku 172 této smlouvy. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracování aktu v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.

(49) Při plánování a výstavbě projektů společného zájmu je třeba dostatečně zohlednit zájmy regionálních a místních orgánů i místní občanské společnosti, jichž se projekt dotýká.

(50) Evropské a vnitrostátní rámce pro plánování a realizaci dopravní infrastruktury, jakož i pro poskytování dopravních služeb nabízejí zúčastněným stranám možnosti přispět k dosažení cílů tohoto nařízení. Nový nástroj pro realizaci transevropské dopravní sítě, to jest koridory hlavní sítě, představuje významný prostředek pro uskutečnění potenciálu jednotlivých zúčastněných stran, pro podporu spolupráce mezi nimi a pro posílení jejich doplňkové úlohy k činnostem členských států.

(51) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011[1].

(52) 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,

(53) Rozhodnutí č. 661/2010/EU by mělo být zrušeno.

(54) Toto nařízení by mělo vstoupit v platnost prvním dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie, aby bylo možné včas přijmout akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty podle tohoto nařízení,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

[1] 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).

KAPITOLA I
OBECNÉ ZÁSADY

Článek 1

Předmět

1. Toto nařízení stanoví hlavní směry pro rozvoj transevropské dopravní sítě sestávající z dvouvrstvé struktury, skládající se z globální sítě a hlavní sítě, přičemž hlavní síť je zřízena na základě globální sítě.

2. Toto nařízení určuje projekty společného zájmu a stanoví požadavky, které je třeba při řízení infrastruktury transevropské dopravní sítě dodržovat.

3. Toto nařízení stanoví priority rozvoje transevropské dopravní sítě.

4. Toto nařízení stanoví opatření pro realizaci transevropské sítě. 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.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na transevropskou dopravní síť, jak je uvedena na mapách v příloze I. Transevropská dopravní síť zahrnuje dopravní infrastrukturu a telematické aplikace i opatření, která podpoří účinné řízení a využívání této infrastruktury a umožní vytvoření a provoz udržitelných a účinných dopravních služeb.

2. Infrastrukturu transevropské dopravní sítě tvoří infrastruktura pro železniční dopravu, vnitrozemskou vodní dopravu, silniční dopravu, námořní dopravy, leteckou dopravu a multimodální dopravu, v souladu s příslušnými oddíly kapitoly II.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

a) „projektem společného zájmu“ každý projekt prováděný v souladu s požadavky a ustanoveními tohoto nařízení;

b) „sousední zemí“ země, na niž se vztahuje evropská politika sousedství, včetně strategického partnerství, či politika rozšíření nebo která patří do Evropského hospodářského prostoru nebo Evropského sdružení volného obchodu;

c) „třetí zemí“ každá sousední země nebo každá další země, se kterou Unie popřípadě spolupracuje za účelem dosažení cílů tohoto nařízení;

d) „evropskou přidanou hodnotou“ hodnota projektu, který má kromě potenciální hodnoty pro samotný členský stát za následek výrazné zlepšení dopravních spojení nebo dopravních toků mezi členskými státy, což lze prokázat odkazem na zlepšení účinnosti, udržitelnosti, konkurenceschopnosti nebo soudržnosti v souladu s cíli stanovenými v článku 4;

e) „provozovatelem infrastruktury“ subjekt nebo podnik odpovědný zejména za zřizování nebo údržbu dopravní infrastruktury. To může rovněž zahrnovat správu kontrolních a bezpečnostních systémů infrastruktury;

f) „telematickými aplikacemi“ systémy, které využívají informační, komunikační, navigační a lokalizační technologie k účinnému řízení infrastruktury, mobility a provozu v transevropské dopravní síti a k poskytování služeb s přidanou hodnotou občanům a provozovatelům, včetně systémů bezpečného, chráněného, kapacitně účinného a ekologicky šetrného využití sítě. Mohou zahrnovat i palubní systémy za předpokladu, že tvoří nedílnou součást odpovídajících složek infrastruktury. Patří mezi ně systémy, technologie a služby uvedené pod písmeny g) až l);

g) „inteligentním dopravním systémem (ITS)“ systém ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU[1];

h) „systémem uspořádání letového provozu“ systém ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004[2] a v evropského hlavního plánu uspořádání letového provozu podle nařízení Rady (ES) č. 219/2007[3];

---

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 (Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1).

2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26).

3 Nařízení Rady (ES) č. 219/2007 ze dne 27. února 2007 o založení společného podniku na vytvoření evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu (SESAR) (Úř. věst. L 64, 2.3.2007, s. 1).

i) „kontrolními a informačními systémy pro provoz plavidel (VTMIS)“ systémy zavedené za účelem sledování a řízení provozu a námořní dopravy, které využívají informací ze systémů automatické identifikace lodí (AIS), systémů identifikace a sledování lodí na velké vzdálenosti (LRIT) a pobřežních radarových systémů a radiokomunikací ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES[1], přičemž zahrnují začlenění vnitrostátního systému pro výměnu informací na moři (SafeSeaNet);

j) „říčními informačními službami (RIS)“ informační a komunikační technologie na vnitrozemských vodních cestách ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES[2];

k) „službami e-Maritime“ služby v odvětví námořní dopravy, které využívají moderní a interoperabilní informační technologie ke zjednodušení administrativních postupů a k usnadnění odbavení nákladu na moři a v přístavních oblastech, včetně služeb jednotného portálu, jako je integrovaný jednotný námořní portál stanovený směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2010/65/EU[3], přístavních systémů a příslušných celních informačních systémů;

---

1 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).

2 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).

3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/65/EU ze dne 20. října 2010 o ohlašovacích formalitách lodí připlouvajících do přístavů členských států nebo odplouvajících z nich a o zrušení směrnice 2002/6/ES (Úř. věst. L 283, 29.10.2010, s. 1).

l) „evropským systémem řízení železničního provozu (ERTMS)“ systém definovaný v rozhodnutí Komise 2006/679/ES[1] a v rozhodnutí Komise 2006/860/ES[2];

m) „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;

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

o) „interoperabilitou“ schopnost infrastruktury v rámci některého druhu dopravy, včetně všech regulačních, technických a provozních podmínek, umožnit bezpečné a nerušené dopravní toky dosahující stanovených úrovní výkonnosti pro danou infrastrukturu nebo druh dopravy;

---

[1] Rozhodnutí Komise 2006/679/ES ze dne 28. března 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému (Úř. věst. L 284, 16.10.2006, s. 1).

[2] Rozhodnutí Komise 2006/860/ES ze dne 7. listopadu 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému Řízení a zabezpečení transevropského vysokorychlostního železničního systému, kterým se mění příloha A rozhodnutí 2006/679/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému Řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému (Úř. věst. L 342, 7.12.2006, s. 1).

p) „městským uzlem“ městská oblast, ve které se dopravní infrastruktura transevropské dopravní sítě, jako jsou přístavy včetně terminálů osobní dopravy, letiště, železniční stanice, logistická centra a nákladní terminály umístěné v městské oblasti a jejím okolí, napojuje na jiné části této infrastruktury a na infrastrukturu regionální a místní dopravy;

q) „úzkým místem“ fyzická, technická nebo funkční překážka, jejímž důsledkem je narušení systému, které nepříznivě ovlivňuje plynulost dálkových nebo přeshraničních toků, a již lze překonat vytvořením nové infrastruktury nebo zásadní modernizací infrastruktury stávající, což by mohlo vést ke značným zlepšením, která vyřeší omezení spojená s úzkým místem;

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

s) „nákladním terminálem“ struktura vybavená pro překládku mezi nejméně dvěma druhy dopravy nebo mezi dvěma různými železničními systémy a pro dočasné uskladnění zboží, jako jsou přístavy, vnitrozemské přístavy, letiště a kombinované terminály železniční a silniční dopravy;

t) „sociálně-ekonomickou analýzou nákladů a přínosů“ kvantifikované ex-ante hodnocení přínosu projektu založené na uznané metodice, které zohledňuje všechny náležité přínosy a náklady z hlediska společnosti, hospodářství, klimatu a životního prostředí. Analýza nákladů a přínosů týkající se klimatu a životního prostředí vychází z posouzení vlivů na životní prostředí provedeného podle směrnice 2011/92/EU;

u) „izolovanou sítí” železniční síť členského státu nebo její část s rozchodem kolejí odlišným od evropského standardního jmenovitého rozchodu kolejí (1 435 mm), pro niž nelze z hlediska hospodářských nákladů a přínosů vzhledem ke specifickým rysům dané sítě vyplývajícím z jejího zeměpisného oddělení nebo okrajového umístění odůvodnit některé zásadní investice do infrastruktury;

v) „regionem NUTS“ region ve smyslu klasifikace územních statistických jednotek;

w) „alternativními čistými pohonnými hmotami“ pohonné hmoty, jako jsou chemicky uskladněná elektrická energie, vodík, biopaliva (kapaliny), syntetické pohonné hmoty, metan (zemní plyn – stlačený nebo zkapalnělý – a biometan) a zkapalněný ropný plyn, které v dodávkách energie pro dopravu alespoň částečně nahrazují zdroje fosilní ropy, přispívají k dekarbonizaci dopravy a zlepšují vliv odvětví dopravy na životní prostředí.

Článek 4

Cíle transevropské dopravní sítě

Transevropská dopravní síť posiluje sociální, hospodářskou a územní soudržnost Unie a přispívá k vytvoření účinného a udržitelného 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) soudržnost prostřednictvím:

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

ii) snižování rozdílů v kvalitě infrastruktury mezi členskými státy;

iii) propojení mezi dopravní infrastrukturou pro dálkovou dopravu na jedné straně a regionální a místní dopravou 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;

b) účinnost prostřednictvím:

i) odstranění míst s nedostatečnou propustností a doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi v rámci členských států a mezi nimi;

ii) vzájemného propojení a interoperability vnitrostátních dopravních sítí;

iii) optimální integrace a propojení všech druhů dopravy;

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

v) účinného využívání nové a stávající infrastruktury;

vi) nákladově efektivní uplatnění inovačních technologických a provozních koncepcí;

c) udržitelnost prostřednictvím:

i) rozvoje všech druhů dopravy způsobem, který je slučitelný se zajištěním dlouhodobě udržitelné a hospodářsky efektivní dopravy;

ii) přispění k dosažení cílů čisté dopravy s nízkými emisemi skleníkových plynů a uhlíku, bezpečnosti zásobování pohonnými hmotami, snížení externích nákladů a ochrany životního prostředí;

iii) podpory dopravy s nízkými emisemi uhlíku s cílem výrazně snížit do roku 2050 emise CO_2 v souladu s příslušnými cíli Unie v oblasti snižování emisí CO_2;

d) zvýšení přínosů pro její uživatele prostřednictvím:

i) naplnění potřeb jejích uživatelů v oblasti mobility a dopravy v rámci Unie a ve vztazích se třetími zeměmi;

ii) zajištění standardů bezpečnosti, ochrany a vysoké kvality pro osobní i nákladní dopravu;

iii) podpory mobility, a to i v případě přírodních nebo člověkem způsobených katastrof, a zajištění dostupnosti pohotovostních a záchranných služeb;

iv) stanovení požadavků na infrastrukturu, zejména v oblasti interoperability, bezpečnosti a ochrany, které zajistí kvalitu, efektivitu a udržitelnost dopravních služeb;

v) dostupnosti pro starší osoby, osoby se sníženou pohyblivostí a pro zdravotně postižené cestující.

Článek 5

Síť účinně využívající zdroje

1. Plánování, rozvoj a provozování transevropské dopravní sítě probíhají způsobem účinně využívajícím zdroje, a to:

a) rozvojem, zlepšováním a udržováním stávající dopravní infrastruktury;

b) optimalizací integrace a propojení infrastruktury;

c) zavedením nových technologií a telematických aplikací, je-li toto zavedení hospodářsky odůvodněné;

d) zohledňováním možných součinností s jinými sítěmi, zejména s transevropskými energetickými nebo telekomunikačními sítěmi;

e) posouzením strategického dopadu na životní prostředí, spolu s vytvářením vhodných plánů a programů, a posouzením dopadů na zmírňování dopadů změny klimatu;

f) případně pomocí opatření v oblasti plánování a rozšiřování kapacity infrastruktury;

g) přiměřeným zohledněním zranitelnosti dopravní infrastruktury s ohledem na měnící se klima a na přírodní nebo člověkem způsobené katastrofy, s cílem tyto problémy řešit;

2. Při plánování a rozvoji transevropské dopravní sítě členské státy zohlední konkrétní podmínky v různých částech Unie, jako jsou zejména aspekty cestovního ruchu a topografické rysy dotčených regionů. Mohou upravit podrobné vytyčení tras úseků v rámci omezení uvedených v čl. 49 odst. 4 písm. c), přičemž zajistí soulad s v něm stanovenými požadavky.

Článek 6

Dvouvrstvá struktura transevropské dopravní sítě

1. Postupného rozvoje transevropské dopravní sítě se dosahuje zejména realizací dvouvrstvé struktury této sítě, která zahrnuje globální síť a hlavní síť, a to na základě koherentního a transparentního metodického přístupu.

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. Je určena a rozvíjena v souladu s kapitolou II.

3. Hlavní síť je tvořena těmi částmi globální sítě, které mají největší strategický význam pro dosažení cílů rozvoje transevropské dopravní sítě. Je vytyčena a rozvíjena v souladu s ustanoveními kapitoly III.

Článek 7

Projekty společného zájmu

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

2. Projekt společného zájmu musí:

   a) přispívat k dosažení cílů spadajících alespoň do dvou ze čtyř kategorií stanovených v článku 4;

   b) splňovat ustanovení kapitoly II, a týká-li se hlavní sítě, splňuje navíc ustanovení kapitoly III;

   c) být ekonomicky životaschopný na základě sociálně-ekonomické analýzy nákladů a přínosů;

   d) vykazovat evropskou přidanou hodnotu.

3. Projekt společného zájmu může zahrnovat celý svůj cyklus, včetně studií proveditelnosti a postupu udělování povolení, 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.

5. Projekty společného zájmu jsou způsobilé k získání finanční podpory Unie v rámci nástrojů, které jsou k dispozici pro transevropskou dopravní síť.

Článek 8

Spolupráce se třetími zeměmi

1. Unie může podporovat, a to i finančně, projekty společného zájmu s cílem propojit transevropskou dopravní síť se sítěmi infrastruktury sousedních zemí, pokud tyto projekty:

   a) propojují hlavní síť na hraničních přechodech a týkají se infrastruktury nezbytné k zajištění plynulého dopravního toku, hraničních kontrol, ostrahy hranic a dalších postupů hraničních kontrol;

   b) zajišťují propojení mezi hlavní sítí a dopravními sítěmi třetích zemí za účelem zvýšení hospodářského růstu a konkurenceschopnosti;

   c) doplňují dopravní infrastrukturu ve třetích zemích, která slouží jako spojení mezi částmi hlavní sítě Unie;

d) zavádějí v těchto zemích systémy řízení provozu;

e) podporují námořní dopravu a mořské dálnice, s vyloučením finanční podpory pro přístavy ve třetích zemích;

f) usnadňují vnitrozemskou vodní dopravu se třetími zeměmi.

Takové projekty zvýší kapacitu nebo užitečnost transevropské dopravní sítě v jednom či více členských státech.

2. Aniž je dotčen odstavec 1, může Unie spolupracovat se třetími zeměmi na podpoře dalších projektů, aniž by poskytovala finanční podporu, pokud je účelem těchto projektů:

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

b) podporovat rozšíření politiky transevropské dopravní sítě do třetích zemí;

c) 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;

d) usnadňovat námořní dopravu a podporovat mořské dálnice se třetími zeměmi.

3. Projekty podle odst. 2 písm. a) a d) musí splňovat příslušná ustanovení kapitoly II.

4. Příloha III obsahuje orientační mapy transevropské dopravní sítě rozšířené do konkrétních sousedních zemí.

5. Za účelem podpory projektů společného zájmu může Unie se sousedními zeměmi využívat stávající nebo vytvořit a využívat nové koordinační a finanční nástroje, jakými jsou investiční facilita sousedství (NIF) nebo nástroj předvstupní pomoci (NPP).

6. Na tento článek se vztahují příslušné postupy pro mezinárodní dohody, uvedené v článku 218 Smlouvy o fungování EU.

KAPITOLA II
GLOBÁLNÍ SÍŤ

Článek 9

Obecná ustanovení

1. Globální síť:

   a) je sítí vyznačenou v mapách a seznamech obsažených v příloze I a v příloze II části 2;

   b) je blíže specifikována popisem složek infrastruktury;

   c) splňuje požadavky na dopravní infrastrukturu stanovené v této kapitole;

   d) tvoří základ pro určení projektů společného zájmu;

   e) zohledňuje fyzická omezení a topografické zvláštnosti dopravních infrastruktur členských států, jak jsou stanoveny v technických specifikacích pro interoperabilitu (TSI).

2. Členské státy vynaloží veškeré úsilí s cílem dokončit globální síť a splnit příslušná ustanovení této kapitoly do 31. prosince 2050.

Článek 10

Obecné priority

1. Při rozvoji globální sítě mají obecnou prioritu opatření nezbytná pro:

   a) zajištění vyšší dostupnosti a propojení pro všechny regiony Unie při zohlednění specifického případu ostrovů, izolovaných sítí a řídce osídlených, odlehlých a nejvzdálenějších regionů

   b) zajištění optimální integrace různých druhů dopravy a jejich interoperability;

   c) doplnění chybějících spojení a odstranění míst s nedostatečnou propustností, zejména v přeshraničních úsecích;

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

   e) zlepšování nebo zachování kvality infrastruktury z hlediska bezpečnosti, ochrany, účinnosti, odolnosti vůči změně klimatu a případně vůči katastrofám, vlivu na životní prostředí, sociálních podmínek, dostupnosti pro všechny uživatele, včetně starších osob, osob s omezenou pohyblivostí a zdravotně postižených cestujících, a kvality služeb a plynulosti dopravních toků;

f) realizaci a zavádění telematických aplikací a podporu inovativního technologického rozvoje.

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

a) zajištění bezpečnosti zásobování pohonnými hmotami pomocí vyšší energetické účinnosti a podporou využívání alternativních zdrojů energie, zejména zdrojů energie a pohonných systémů s nízkými nebo nulovými emisemi uhlíku;

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

c) odstranění správních a technických překážek, zejména těch, které brání interoperabilitě transevropské dopravní sítě a hospodářské soutěži.

ODDÍL 1

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Článek 11

Složky infrastruktury

1. Železniční dopravní infrastruktura zahrnuje zejména:

   a) vysokorychlostní a konvenční železniční tratě včetně:

      i) manipulačních kolejí a vleček;

      ii) tunelů;

      iii) mostů;

   b) nákladní terminály a logistická centra pro překládku zboží v železniční dopravě a mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy;

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

   d) napojení na ostatní druhy dopravy ve stanicích, nákladních terminálech a logistických centrech v rámci transevropské dopravní sítě;

e) související zařízení;

f) telematické aplikace.

2. Železniční tratě mají jednu z následujících podob:

a) železniční tratě pro vysokorychlostní železniční dopravu, a to:

i) zvlášť postavené vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlost 250 km/h nebo vyšší;

ii) zvlášť modernizované konvenční tratě vybavené pro rychlosti přibližně 200 km/h;

iii) tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti se zvláštními vlastnostmi danými topografickými, terénními nebo urbanistickými omezeními, jimž musí být rychlost v každém jednotlivém případě přizpůsobena. Tato kategorie mimo jiné zahrnuje spojovací tratě mezi vysokorychlostní a konvenční sítí, tratě vedoucí stanicemi, přístupy do terminálů, depa atd., kde „vysokorychlostní“ kolejová vozidla projíždějí konvenční rychlostí.

b) tratě pro konvenční železniční dopravu.

3. Technické zařízení související se železničními tratěmi může zahrnovat napěťové systémy, zařízení pro nástup a výstup cestujících a nakládku a vykládku nákladu ve stanicích, logistických centrech a nákladních terminálech. Může zahrnovat veškeré zařízení, například zařízení pro automatickou změnu rozchodu kolejí, nezbytné pro zajištění bezpečného, chráněného a efektivního provozu vozidel, včetně snížení jejich dopadu na životní prostředí a zlepšení interoperability.

Článek 12

Požadavky na dopravní infrastrukturu

1. Nákladní terminály jsou propojeny se silniční infrastrukturou, popřípadě s infrastrukturou vnitrozemských vodních cest globální sítě.

2. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura:

   a) s výjimkou izolovaných sítí byla vybavena systémem ERTMS;

   b) splňovala požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES[1] a jejích prováděcích opatření, s cílem dosáhnout interoperability globální sítě;

[1] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1).

c) splňovala požadavky TSI přijatých podle článku 6 směrnice 2008/57/ES, kromě případů, kdy to povoluje příslušná TSI nebo v souladu s postupem stanoveným v článku 9 směrnice 2008/57/ES;

d) s výjimkou izolovaných sítí, byla plně elektrizovaná v případě tratí a v rozsahu nezbytném pro provoz elektrických vlaků též v případě manipulačních kolejí a vleček;

e) splňovala požadavky stanovené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU, pokud jde o přístup k nákladním terminálům[1].

3. Komise na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech udělí výjimku pro požadavky, které překračují požadavky směrnice 2008/57/ES ohledně ERTMS a elektrizace.

Článek 13

Priority pro rozvoj železniční infrastruktury

Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s železniční infrastrukturou a vedle obecných priorit stanovených v článku 10 se upřednostní tyto činnosti:

a) zavádění systému ERTMS;

b) přechod na jmenovitý rozchod kolejí 1 435 mm;

[1] 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).

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

d) splnění požadavků na infrastrukturu a posílení interoperability;

e) zvýšení bezpečnosti úrovňových křížení;

f) případné propojení železniční dopravní infrastruktury s infrastrukturou vnitrozemských přístavů.

ODDÍL 2

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CEST

Článek 14

Složky infrastruktury

1. Infrastruktura vnitrozemských vodních cest zahrnuje zejména:

a) řeky;

b) kanály;

c) jezera;

d) související infrastrukturu jako plavební komory, zdvihací zařízení, mosty, nádrže a související protipovodňová opatření, která mohou mít pozitivní dopad na plavbu po vnitrozemských vodních cestách;

e) vnitrozemské přístavy, včetně infrastruktury nutné pro dopravní činnosti uvnitř přístavní oblasti;

f) související zařízení;

g) telematické aplikace včetně RIS;

h) propojení vnitrozemských přístavů s ostatními druhy dopravy v rámci transevropské dopravní sítě.

2. K tomu, aby se vnitrozemské přístavy mohly stát součástí globální sítě, musí mít roční objem překládky zboží vyšší než 500 000 tun. Celkový roční objem překládky zboží se zakládá na posledním dostupném tříletém průměru, který zveřejnil Eurostat.

3. Zařízení související s vnitrozemskými vodními cestami může zahrnovat zařízení pro nakládku a vykládku nákladu 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. Může také zahrnovat zařízení pro příjem odpadu, zařízení pro dodávky elektřiny z břehu a zařízení pro shromažďování použitého oleje a také zařízení pro rozbíjení ledu, hydrologické služby a bagrovací práce v přístavu a v naplouvacích přístupech s cílem zajistit celoroční splavnost.

Článek 15

Požadavky na dopravní infrastrukturu

1. Členské státy zajistí, aby vnitrozemské přístavy byly propojeny se silniční nebo železniční infrastrukturou.

2. Vnitrozemské přístavy nabízejí alespoň jeden nákladní terminál přístupný všem provozovatelům na nediskriminačním základě a uplatňují transparentní poplatky.

3. Členské státy zajistí, aby:

a) řeky, kanály a jezera splňovaly minimální požadavky na vodní cesty třídy IV stanovené v nové klasifikaci vnitrozemských vodních cest zavedených Evropskou konferencí ministrů dopravy (ECMT) a zajišťovaly stálou podjezdnou výšku mostů, aniž jsou dotčeny články 35 a 36 tohoto nařízení.

Komise na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech udělí výjimku z minimálních požadavků na ponor (méně než 2,50 m) a na minimální podjezdnou výšku mostů (méně než 5,25 m);

b) řeky, kanály a jezera byly udržovány tak, aby byl zachován jejich dobrý stav z hlediska plavby, a současně bylo dodržováno platné právo v oblasti životního prostředí;

c) řeky, kanály a jezera byly vybaveny RIS.

Článek 16

Priority pro rozvoj infrastruktury vnitrozemských vodních cest

Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s infrastrukturou vnitrozemských vodních cest a vedle obecných priorit stanovených v článku 10 se upřednostní tyto činnosti:

a) u stávajících vnitrozemských vodních cest: provádění opatření nezbytných pro dosažení norem pro třídu IV vnitrozemských vodních cest;

b) v případě potřeby dosažení vyšších norem pro modernizaci stávajících vodních cest a pro vytvoření nových vodních cest v souladu s technickými aspekty infrastruktury podle ECMT s cílem splnit požadavky trhu;

c) zavedení telematických aplikací včetně RIS;

d) propojení infrastruktury vnitrozemského přístavu s železniční nákladní a silniční dopravní infrastrukturou;

e) věnování zvláštní pozornosti volně tekoucím řekám, které jsou téměř v přirozenému stavu, a mohou tak podléhat zvláštním opatřením;

f) podpora udržitelné vnitrozemské vodní dopravy;

g) modernizace a rozšíření kapacity infrastruktury nutné pro dopravní činnosti uvnitř přístavní oblasti.

ODDÍL 3

SILNIČNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Článek 17

Složky infrastruktury

1. Silniční dopravní infrastruktura zahrnuje zejména:

a) silnice vysoké kvality, včetně

i) mostů;

ii) tunelů;

iii) nájezdů a výjezdů;

iv) křižovatek;

v) mimoúrovňových křižovatek;

vi) zpevněných krajnic;

b) parkovací plochy a odpočívadla;

c) související zařízení;

d) telematické aplikace včetně ITS;

e) nákladní terminály a logistická centra;

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

g) autobusová nádraží.

2. Silnice vysoké kvality uvedené v odst. 1 písm. a) jsou silnice, které plní důležitou úlohu v dálkové nákladní a osobní dopravě, integrují hlavní městská a hospodářská centra, poskytují propojení s jinými druhy dopravy a spojují horské, vzdálené, špatně přístupné a okrajové regiony NUTS 2 s centrálními regiony Unie. Tyto silnice jsou patřičně udržovány, aby umožňovaly bezpečný a chráněný provoz.

3. Silnice vysoké kvality jsou speciálně projektovány a vybudovány pro provoz motorových vozidel a jsou to dálnice, rychlostní silnice nebo standardní strategicky významné silnice.

a) Dálnice je speciálně projektovaná silnice vybudovaná pro provoz motorových vozidel, která neslouží k obsluze přilehlých pozemků a která:

i) je s výjimkou jednotlivých míst nebo dočasného omezení vybavena samostatnými jízdními pásy pro provoz v každém směru oddělenými od sebe dělícím pásem, který není určen k provozu, nebo výjimečně jiným způsobem;

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

iii) je označena speciální značkou coby dálnice.

b) Rychlostní silnice je silnice projektovaná pro provoz motorových vozidel a přístupná především z mimoúrovňových křižovatek nebo křižovatek se světelnou signalizací,

i) na které je zakázáno zastavit a parkovat v jízdním pruhu; a

ii) která se úrovňově nekříží s žádnou železnicí ani tramvajovou tratí.

c) Standardní strategicky významná silnice je silnice, která není dálnicí ani rychlostní komunikací, ale která je stále silnicí vysoké kvality ve smyslu odstavců 1 a 2.

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

Článek 18

Požadavky na dopravní infrastrukturu

Členské státy zajistí, aby:

a) silnice splňovaly požadavky čl. 17 odst. 3, písm. a), b) nebo c);

b) byla zajištěna, sledována a podle potřeby zlepšována bezpečnost silniční dopravní infrastruktury v souladu s postupem stanoveným směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES[1];

c) silniční tunely o délce přesahující 500 m splňovaly požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/54/ES[2];

d) interoperabilita systémů pro výběr mýtného byla v příslušných případech zajištěna v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES[3] a rozhodnutím Komise 2009/750/ES[4];

---

1 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).

2 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).

3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství (Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124).

4 Rozhodnutí Komise 2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků (Úř. věst. L 268, 13.10.2009, s. 11).

e) každý inteligentní dopravní systém zavedený veřejným orgánem v silniční dopravní infrastruktuře splňoval ustanovení směrnice 2010/40/EU a byl zaváděn způsobem, který je v souladu s akty v přenesené pravomoci přijatými podle této směrnice.

Článek 19

Priority pro rozvoj silniční infrastruktury

Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících se silniční infrastrukturou a vedle obecných priorit stanovených v článku 10 se upřednostňují tyto činnosti:

a) zlepšování a podpora bezpečnosti silničního provozu;

b) využívání ITS, zejména pro informační systémy o různých druzích dopravy, systémy pro řízení provozu a integrované komunikační a platební systémy;

c) zavádění nových technologií a inovací na podporu nízkouhlíkové dopravy;

d) zajištění náležitého počtu parkovacích míst pro subjekty podnikající v oblasti dopravy a logistiky s příslušnou úrovní bezpečnosti a ochrany.

e) zmírňování kongescí na stávajících silnicích.

ODDÍL 4

NÁMOŘNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA A MOŘSKÉ DÁLNICE

Článek 20

Složky infrastruktury

1. Námořní dopravní infrastruktura zahrnuje zejména:

a) námořní prostor;

b) mořské kanály;

c) námořní přístavy, včetně infrastruktury nutné pro dopravní činnosti uvnitř přístavní oblasti;

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

e) hráze, plavební komory a doky;

f) navigační pomůcky;

g) naplouvací přístupy a plavební dráhy;

h) přístavní hráze;

i) mořské dálnice;

j) související zařízení;

k) telematické aplikace včetně služeb e-Maritime a VTMIS.

2. Námořní přístavy jsou vstupními a výstupními body pro pozemní infrastrukturu globální sítě. Splňují alespoň jedno z následujících kritérií:

a) 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) 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;

c) námořní přístav je umístěn na ostrově a je jediným přístupovým bodem k regionu NUTS 3 v globální síti;

d) námořní přístav je umístěn v nejvzdálenějším regionu nebo v okrajové oblasti, více než 200 km od nejbližšího dalšího přístavu v globální síti.

3. Zařízení související s námořní dopravní infrastrukturou může zahrnovat zejména zařízení pro řízení provozu a nákladu, snížení negativních dopadů, včetně negativních dopadů na životní prostředí a používání alternativních pohonných hmot, jakož i zařízení pro zajištění celoroční splavnosti, včetně zařízení pro rozbíjení ledu, hydrologický průzkum a pro bagrovací práce a údržbu a ochranu přístavu a naplouvání do přístavu.

Článek 21

Mořské dálnice

1. Mořské dálnice, které představují námořní rozměr transevropské dopravní sítě, přispívají k dosažení evropského prostoru námořní dopravy bez překážek. Skládají se z krátkých námořních tras, přístavů, související námořní infrastruktury a vybavení a zařízení i zjednodušených správních formalit umožňujících námořní dopravu na krátké vzdálenosti nebo námořně-říční dopravní služby mezi nejméně dvěma přístavy, včetně spojení s vnitrozemím. Mořské dálnice zahrnují:

   a) námořní spojení mezi námořními přístavy globální sítě nebo mezi přístavem globální sítě a přístavem třetí země, pokud mají tato spojení pro Unii strategický význam;

b) zařízení přístavu, nákladní terminály, logistické platformy a logistická střediska, která se nacházejí mimo přístavní oblast, jsou však napojená na provoz přístavu, informační a komunikační technologie (IKT), jakými jsou elektronické systémy řízení logistiky a postupy v oblasti bezpečnosti a ochrany a správní a celní řízení nejméně v jednom členském státě;

c) infrastrukturu pro přímý přístup ze země a z moře.

2. Projekty společného zájmu v oblasti mořských dálnic transevropské dopravní sítě navrhují nejméně dva členské státy. Tyto projekty zahrnují:

a) námořní spojení a jeho propojení s vnitrozemím v rámci hlavní sítě mezi dvěma nebo více přístavy hlavní sítě; nebo

b) námořní spojení a jeho propojení s vnitrozemím mezi přístavem hlavní sítě a přístavy globální sítě, se zvláštním důrazem na propojení přístavů hlavní a globální sítě s vnitrozemím.

3. Projekty společného zájmu v oblasti mořských dálnic transevropské dopravní sítě mohou také zahrnovat činnosti, které mají širší přínosy a nesouvisejí s konkrétními přístavy, jako například služby a činnosti na podporu mobility osob a zboží, činnosti zaměřené na zlepšování vlivu na životní prostředí, jako je poskytování elektřiny z pevninské sítě, což by lodím pomohlo snížit jejich emise, zpřístupnění zařízení pro rozbíjení ledu, činnosti zajišťující celoroční splavnost, bagrovací práce a zařízení pro tankování alternativních pohonných hmot, jakož i optimalizace procesů, postupů a lidského prvku, platformy IKT a informační systémy, včetně systémů řízení provozu a systémů elektronických hlášení.

4. Do dvou let od svého jmenování podle článku 45 předloží evropský koordinátor pro mořské dálnice podrobný prováděcí plán pro mořské dálnice vycházející ze zkušeností a rozvoje námořní dopravy v Unii a předpokládaného provozu na mořských dálnicích.

Článek 22

Požadavky na dopravní infrastrukturu

1. Členské státy zajistí, aby:

   a) námořní přístavy byly v rámci globální sítě propojeny s železničními tratěmi nebo silnicemi a pokud možno s vnitrozemskými vodními cestami, kromě míst, kde tomuto propojení brání fyzické překážky;

   b) každý námořní přístav pro nákladní dopravu nabízel nejméně jeden terminál přístupný uživatelům na nediskriminačním základě a uplatňoval transparentní poplatky;

   c) mořské kanály, plavební dráhy v přístavech a vyústění spojovaly dvě moře nebo poskytovaly přístup z moře do námořních přístavů a odpovídaly nejméně třídě VI vnitrozemských vodních cest.

2. Členské státy zajistí, aby přístavy zahrnovaly zařízení nutné k podpoře zlepšení vlivu lodí v přístavech na životní prostředí, zejména zařízení pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/59/ES[1] a s dalšími příslušnými právními předpisy Unie.

3. Členské státy zavádějí systémy VTMIS a systém SafeSeaNet podle směrnice 2002/59/ES a služby e-Maritime, zejména služby jednotného námořního portálu, jak stanoví směrnice 2010/65/EU.

[1] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/59/ES ze dne 27. listopadu 2000 o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu (Úř. věst. L 332, 28.12.2000, s. 81).

Článek 23

Priority pro rozvoj námořní infrastruktury

Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s námořní infrastrukturou a vedle priorit stanovených v článku 10 se upřednostní tyto činnosti:

a) podpora mořských dálnic včetně námořní dopravy na krátké vzdálenosti a usnadňování rozvoje spojení s vnitrozemím, zejména vypracování opatření ke zlepšení vlivu námořní dopravy na životní prostředí v souladu s platnými požadavky právních předpisů Unie nebo příslušných mezinárodních dohod;

b) propojení námořních přístavů s vnitrozemskými vodními cestami;

c) zavádění systémů VTMIS a služeb e-Maritime;

d) zavádění nových technologií a inovací na podporu alternativních pohonných hmot a energeticky účinné námořní dopravy, včetně LNG;

e) modernizace a rozšíření kapacity infrastruktury nutné pro dopravní činnosti uvnitř přístavní oblasti.

ODDÍL 5

LETECKÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Článek 24

Složky infrastruktury

1. Letecká dopravní infrastruktura zahrnuje zejména:

   a) vzdušný prostor, letecké tratě a letové cesty;

   b) letiště;

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

   d) související zařízení;

   e) letecké navigační systémy včetně evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu („systém SESAR“).

2. Letiště splňují alespoň jedno z následujících kritérií:

a) 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;

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

Celkový roční objem přepravy cestujících a celkový roční objem přepravy nákladu se zakládají na posledním dostupném tříletém průměru, který zveřejnil Eurostat.

Článek 25

Požadavky na dopravní infrastrukturu

1. Členské státy zajistí, aby každé letiště umístěné na jejich území nabízelo alespoň jeden terminál, který je přístupný všem provozovatelům na nediskriminačním základě a který uplatňuje transparentní, přiměřené a spravedlivé poplatky.

2. Členské státy zajistí, aby se pro leteckou dopravní infrastrukturu globální sítě používaly společné základní normy pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy přijaté Unií v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008[1].

3. Členské státy zajistí, aby infrastruktura pro uspořádání letového provozu umožňovala realizaci jednotného evropského nebe v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004[2], nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004[3], nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004[4] a nařízením (ES) č. 552/2004 jakož i leteckých dopravních operací s cílem zlepšit výkonnost a udržitelnost systému evropského letectví, prováděcích pravidel a specifikací Unie.

---

1 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).

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

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

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

Článek 26

Priority pro rozvoj letecké dopravní infrastruktury

Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s leteckou dopravní infrastrukturou a vedle priorit stanovených v článku 10 se upřednostní tyto činnosti:

a) zvyšování kapacity letišť;

b) podpora realizace jednotného evropského nebe a systémů uspořádání letového provozu, zejména těch, které zavádějí systém SESAR;

c) zlepšování multimodálních propojení mezi letišti a infrastruktury pro další druhy dopravy;

d) zlepšování udržitelnosti letectví a zmírňování jeho dopadů na životní prostředí.

ODDÍL 6

INFRASTRUKTURA PRO MULTIMODÁLNÍ DOPRAVU

Článek 27

Složky infrastruktury

Nákladní terminály nebo logistická centra splňují alespoň jedno z následujících kritérií:

a) jejich 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) pokud v regionu NUTS 2 není žádný nákladní terminál ani žádné logistické centrum splňující podmínky písmene a), je tímto terminálem či centrem hlavní nákladní terminál nebo logistické centrum určené dotčeným členským státem, které jsou propojené alespoň se silnicemi a železnicí v tomto regionu NUTS 2, nebo v případě členských států bez železničních systémů pouze se silnicemi.

Článek 28

Požadavky na dopravní infrastrukturu

1. Členské státy spravedlivým a nediskriminačním způsobem zajistí, aby:

a) se jednotlivé druhy dopravy propojovaly v některém z těchto míst: nákladní terminály, stanice s osobní dopravou, vnitrozemské přístavy, letiště a námořní přístavy s cílem umožnit multimodální přepravu cestujících a nákladu;

b) nákladní terminály a logistická centra, vnitrozemské a námořní přístavy a letiště odbavující zboží byly vybaveny pro zajišťování informačních toků v rámci této infrastruktury a mezi druhy dopravy v celém logistickém řetězci, aniž by bylo dotčeno platné právo Unie a vnitrostátní právo. Takové systémy by měly zejména umožňovat poskytování informací v reálném čase o dostupné kapacitě infrastruktury, dopravních tocích a lokalizaci, sledování a vyhledávání a zajišťovat bezpečnost a ochranu po celou dobu multimodální přepravy;

c) byla plynulá doprava cestujících v celé globální síti usnadněna vhodným vybavením a dostupností telematických aplikací v železničních stanicích, na autobusových nádražích, na letištích a případně v námořních a vnitrozemských přístavech, aniž by bylo dotčeno platné právo Unie a vnitrostátní právo.

2. Nákladní terminály jsou vybaveny jeřáby, dopravníky a jinými zařízeními pro přepravu nákladů mezi různými druhy dopravy a pro umisťování a uskladňování nákladu.

Článek 29

Priority pro rozvoj multimodální dopravní infrastruktury

Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s multimodální dopravní infrastrukturou a vedle obecných priorit stanovených v článku 10 se upřednostní tyto činnosti:

a) zajištění účinného propojení a integrace infrastruktury globální sítě, a to i prostřednictvím přístupové infrastruktury, pokud je nezbytná, a prostřednictvím nákladních terminálů a logistických center;

b) odstranění hlavních technických a administrativních překážek multimodální dopravy;

c) rozvíjení nerušeného toku informací mezi jednotlivými druhy dopravy a umožnění poskytování multimodálních služeb a služeb v rámci jednoho druhu dopravy v celém transevropském dopravním systému.

ODDÍL 7

SPOLEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 30

Městské uzly

Cílem členských států při rozvoji globální sítě v městských uzlech je pokud možno zajistit:

a) v osobní dopravě: v rámci globální sítě propojení mezi železniční, silniční a leteckou infrastrukturou a případně i infrastrukturou vnitrozemských vodních cest a námořní infrastrukturou;

b) v nákladní dopravě: v rámci globální sítě propojení mezi železniční a silniční infrastrukturou a případně i infrastrukturou vnitrozemských vodních cest, leteckou a námořní infrastrukturou;

c) odpovídající spojení mezi různými železničními stanicemi, přístavy nebo letišti globální sítě v rámci městského uzlu;

d) bezproblémové propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu a doručování zboží ve městech, včetně logistických konsolidačních a distribučních center;

e) zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí;

f) podporu účinného nízkohlučného a nízkouhlíkového doručování zboží ve městech.

Článek 31

Telematické aplikace

1. Telematické aplikace umožňují řízení provozu a výměnu informací v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi nimi pro multimodální dopravní operace a poskytování služeb s přidanou hodnotou souvisejících s dopravou, přičemž zlepšují bezpečnost, ochranu a vliv na životní prostředí a zjednodušují administrativní postupy. Telematické aplikace usnadňují bezproblémové propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu.

2. Telematické aplikace se zavedou pokud možno v celé Unii, aby umožnily existenci souboru interoperabilních základních funkcí ve všech členských státech.

3. Telematické aplikace, na které se odkazuje v tomto článku, u jednotlivých druhů dopravy zahrnují konkrétně :

– na železnici: ERTMS;

– na vnitrozemských vodních cestách: RIS;

– v silniční dopravě: ITS;

– v námořní dopravě: VTMIS a služby e-Maritime, včetně služeb jednotného portálu, jako je jednotný námořní portál, přístavních systémů a příslušných celních informačních systémů;

– v letecké dopravě: systémy uspořádání letového provozu, zejména ty, které vyplývají ze systému SESAR.

Článek 32

Udržitelné služby nákladní dopravy

Členské státy věnují zvláštní pozornost projektům společného zájmu, které nejen zajišťují účinné služby nákladní dopravy, jež využívají infrastrukturu globální sítě, a přispívají ke snižování emisí oxidu uhličitého a dalších negativních dopadů na životní prostředí s cílem:

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

b) podporovat zavádění inovativních dopravních služeb, a to i prostřednictvím mořských dálnic, telematických aplikací a rozvoj pomocné infrastruktury, což je nutné v zájmu dosažení především těch cílů uvedených služeb, jež jsou spojeny s životním prostředím a bezpečností, jakož i vytváření příslušných správních struktur;

c) usnadňovat operace služeb multimodální dopravy, včetně nezbytných toků doprovodných informací, a zlepšovat spolupráci mezi poskytovateli dopravních služeb;

d) podporovat účinné využívání zdrojů a uhlíkovou účinnost, zejména v oblasti pohonu vozidel, řízení vozidel a plavidel, plánování systémů a činností;

e) analyzovat vlastnosti a výkonnost dopravních prostředků, správní požadavky a lidské zdroje a poskytovat o nich informace;

f) zlepšovat spojení s nejzranitelnějšími a nejizolovanějšími částmi Unie, zejména s nejvzdálenějšími, ostrovními, odlehlými a horskými regiony.

Článek 33

Nové technologie a inovace

K tomu, aby globální síť držela krok s inovačním vývojem v oblasti technologií a jejich zaváděním, je třeba zejména usilovat o:

a) podporu a prosazování dekarbonizace dopravy přechodem na inovativní a udržitelné dopravní technologie;

b) umožnění dekarbonizace všech druhů dopravy prostřednictvím podpory energetické účinnosti, zavádění alternativních pohonných systémů, včetně systémů dodávek elektrické energie, a zajišťování odpovídající infrastruktury. Taková infrastruktura může zahrnovat sítě a další zařízení nezbytná pro dodávky energie, zohledňovat rozhraní mezi infrastrukturou a vozidlem a zahrnovat telematické aplikace;

c) zlepšování bezpečnosti a udržitelnosti pohybu osob a přepravy zboží;

d) zlepšování provozu, řízení, dostupnosti, interoperability, multimodality a účinnosti sítě, včetně multimodálního prodeje přepravních dokladů a koordinace jízdních a letových řádů;

e) podporu účinných způsobů poskytování dostupných a srozumitelných informací ohledně propojení, interoperability a multimodality všem občanům;

f) podporu opatření ke snižování externích nákladů, jako jsou kongesce, poškozování zdraví a znečištění všeho druhu, včetně hluku a emisí;

g) zavádění bezpečnostních technologií a vzájemně slučitelných identifikačních norem na sítích;

h) zlepšování odolnosti vůči změnám klimatu;

i) další pokrok ve vývoji a zavádění telematických aplikací v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi různými druhy dopravy.

Článek 34

Bezpečná a chráněná infrastruktura

Členské státy věnují náležitou pozornost zajištění toho, aby dopravní infrastruktura poskytovala bezpečnou a chráněnou osobní a nákladní přepravu.

Článek 35

Odolnost infrastruktury vůči změně klimatu a katastrofám

Členské státy věnují při plánování infrastruktury náležitou pozornost zvyšován odolnosti vůči změně klimatu a vůči ekologickým katastrofám.

Článek 36

Ochrana životního prostředí

Posuzování plánů a projektů z hlediska dopadů na životní prostředí se provádí v souladu s platným právem Unie v oblasti životního prostředí, včetně směrnic 92/43/EHS, 2000/60/E, 2001/42/ES, 2009/147/ES a 2011/92/EU.

Článek 37

Dostupnost pro všechny uživatele

Dopravní infrastruktura umožňuje bezproblémovou mobilitu a dostupnost pro všechny uživatele, zejména pro starší osoby, osoby s omezenou pohyblivostí a zdravotně postižené cestující.

Při plánování a výstavbě dopravní infrastruktury se dodrží příslušné požadavky stanovené v právních předpisech Unie.

KAPITOLA III
HLAVNÍ SÍŤ

Článek 38

Vytyčení hlavní sítě

1. Hlavní síť, jak je uvedena na mapách obsažených v příloze I, je tvořena těmi částmi globální sítě, které mají nejvyšší strategický význam pro dosažení cílů politiky transevropské dopravní sítě, a odráží vývoj poptávky po dopravě a potřeby multimodální dopravy. Hlavní síť zejména přispívá k řešení rostoucí mobility a k zajištění vysokého standardu bezpečnosti, jakož i k rozvoji nízkouhlíkového dopravního systému.

2. Hlavní síť je propojena v uzlech a umožňuje spojení mezi členskými státy a se sítěmi dopravní infrastruktury sousedních zemí.

3. Aniž jsou dotčeny čl. 1 odst. 4 a čl. 41 odst. 2 a 3, přijmou členské státy příslušná opatření, aby hlavní síť byla rozvíjena tak, aby splňovala ustanovení této kapitoly do 31. prosince 2030.

   V souladu s článkem 54 Komise do 31. prosince 2023 zhodnotí realizaci hlavní sítě.

Článek 39

Požadavky na infrastrukturu

1. Zohlední se inovační technologie, telematické aplikace a regulační a správní opatření pro řízení využití infrastruktury s cílem zajistit, aby dopravní infrastruktura jak pro osobní, tak i nákladní dopravu byla využívána způsobem účinně využívajícím zdroje a aby byla zajištěna dostatečná kapacita.

2. Infrastruktura hlavní sítě splňuje veškeré požadavky stanovené v kapitole II. Aniž je dotčen odstavec 3, infrastruktura hlavní sítě kromě toho splňuje také tyto požadavky:

   a) v železniční dopravní infrastruktuře:

      i) plná elektrizace tratí a, v rozsahu nezbytném pro provoz elektrických vlaků, rovněž manipulačních kolejí a vleček;

      ii) nákladní tratě hlavní sítě, jak je uvedeno v příloze I: hmotnost na nápravu nejméně 22,5 t, traťová rychlost 100 km/h a možnost provozovat vlaky o délce 740 m;

      iii) plné zavedení systému ERTMS;

iv) jmenovitý rozchod kolejí pro nové železniční tratě: 1 435 mm vyjma případů, kdy je nová trať prodloužením v rámci sítě, v níž je rozchod kolejí odlišný, a je oddělená od hlavních železničních tratí v Unii.

Izolované sítě jsou z požadavků podle bodů i), ii) a iii) vyňaty.

b) na vnitrozemských vodních cestách a v námořní dopravní infrastruktuře:

– dostupnost alternativních čistých pohonných hmot;

c) v silniční dopravní infrastruktuře:

– požadavky podle čl. 17 odst. 3 písm. a) nebo b);

– budování odpočívadel na dálnicích přibližně každých 100 km v souladu s potřebami společnosti, trhu a životního prostředí s cílem zajistit mimo jiné přiměřené parkovací plochy pro komerční uživatele silnic s odpovídající úrovní bezpečnosti a ochrany;

– dostupnost alternativních čistých pohonných hmot;

d) v letecké dopravní infrastruktuře:

– kapacita pro zpřístupnění alternativních čistých pohonných hmot.

3. Aniž je dotčena směrnice 2008/57/ES, pokud jde o železniční dopravní infrastrukturu, může Komise na žádost členského státu v řádně odůvodněných případech udělit výjimky, pokud jde o délku vlaků, systém ERTMS, hmotnost na nápravu, elektrizaci a traťovou rychlost.

Pokud jde o silniční dopravní infrastrukturu, může Komise na žádost členského státu udělit výjimky z ustanovení čl. 17 odst. 3 písm. a) nebo b) v řádně odůvodněných případech, je-li zajištěna odpovídající úroveň bezpečnosti.

Řádně odůvodněné případy, na něž se odkazuje v tomto odstavci, zahrnují i případy, v nichž investice do infrastruktury nelze odůvodnit sociálně-ekonomickou analýzou nákladů a přínosů.

Článek 40

Rozvoj hlavní sítě

Dopravní infrastruktura zahrnutá do hlavní sítě je rozvíjena v souladu s příslušnými ustanoveními kapitoly II.

Článek 41

Uzly hlavní sítě

1. Uzly hlavní sítě jsou určeny v příloze II a zahrnují:

   a) městské uzly včetně jejich přístavů a letišť;

   b) námořní přístavy a vnitrozemské přístavy;

   c) hraniční přechody se sousedními zeměmi;

   d) kombinované terminály železniční a silniční dopravy;

   e) letiště pro osobní a nákladní přepravu.

2. Námořní přístavy hlavní sítě uvedené v části 2 přílohy II se s výjimkou případů, kdy tomu brání fyzické překážky, napojí na železniční a silniční dopravní infrastrukturu a, je-li to možné, na vnitrozemskou vodní infrastrukturu transevropské dopravní sítě do 31. prosince 2030.

3. Hlavní letiště uvedená v části 2 přílohy II se s výjimkou případů, kdy tomu brání fyzické překážky, napojí na železniční a silniční dopravní infrastrukturu transevropské dopravní sítě do 31. prosince 2050. S ohledem na potenciální poptávku po dopravě se tato letiště pokud možno integrují do vysokorychlostní železniční sítě.

KAPITOLA IV
REALIZACE HLAVNÍ SÍTĚ PROSTŘEDNICTVÍM KORIDORŮ HLAVNÍ SÍTĚ

Článek 42

Nástroj koridorů hlavní sítě

1. Koridory hlavní sítě jsou nástrojem, který má usnadnit koordinovanou realizaci hlavní sítě. Koridory hlavní sítě se v zájmu dosažení multimodální dopravy účinně využívající zdroje, což přispěje k soudržnosti prostřednictvím lepší územní spolupráce, zaměří na:

   a) modální integraci,

   b) interoperabilitu, a na

   c) koordinovaný rozvoj infrastruktury zejména v přeshraničních úsecích a úzkých místech.

2. Koridory hlavní sítě umožní členským státům dosáhnout koordinovaného a synchronizovaného přístupu k investicím do infrastruktury za účelem co nejúčinnějšího řízení kapacit. Koridory hlavní sítě podporují komplexní zavádění interoperabilních systémů řízení provozu, přičemž ve vhodných případech využívají inovací a nových technologií.

Článek 43

Definice koridorů hlavní sítě

1. Koridory hlavní sítě pokrývají nejvýznamnější dálkové toky v hlavní síti a mají zejména zlepšit přeshraniční spojení v rámci Unie.

2. Koridory hlavní sítě mají multimodální povahu a jsou otevřené pro zahrnutí všech druhů dopravy, na něž se vztahuje toto nařízení. Překračují alespoň dvoje hranice a pokud možno zahrnují alespoň tři druhy dopravy, ve vhodných případech včetně mořských dálnic.

Článek 44

Seznam koridorů hlavní sítě

1. Seznam koridorů hlavní sítě je stanoven v části I přílohy nařízení (EU) č. …./2013∗. Členské státy se v souladu s ustanovením této kapitoly podílejí na těchto koridorech hlavní sítě.

2. Komise zveřejní schematické orientační mapy koridorů hlavní sítě ve formátu snadno přístupném veřejnosti.

∗ Úř. věst.: vložte prosím číslo nařízení obsaženého v dokumentu PE-CONS 76/13.

Článek 45

Koordinace koridorů hlavní sítě

1. Pro usnadnění koordinované realizace koridorů hlavní sítě, ERTMS a mořských dálnic Komise ve shodě s dotčenými členskými státy a po konzultaci Evropského parlamentu a Rady jmenuje jednoho nebo více evropských koordinátorů.

2. Evropský koordinátor je vybírán zejména na základě svých znalostí otázek, které se týkají dopravy a financování nebo sociálně-ekonomického a environmentálního vyhodnocení významných projektů, ale také na základě svých zkušeností v souvislosti s evropskými orgány.

3. Rozhodnutí Komise o jmenování evropského koordinátora určí způsob, kterým mají být plněny úkoly podle odstavce 5.

4. Evropský koordinátor jedná jménem a v zastoupení Komise, která poskytne nezbytnou administrativní pomoc. Působnost evropského koordinátora se vztahuje na jeden koridor hlavní sítě nebo na zavádění ERTMS či realizaci mořských dálnic.

5. Evropský koordinátor:

a) podporuje koordinovanou realizaci dotčeného koridoru hlavní sítě, zejména včasné plnění pracovního plánu jednotlivého koridoru hlavní sítě;

b) vypracuje spolu s členskými státy pracovní plán koridoru a sleduje jeho plnění;

c) vede konzultace s fórem pro koridor ohledně uvedeného plánu a jeho plnění;

d) informuje členské státy, Komisi a případně všechny ostatní subjekty, které jsou přímo zapojeny do budování daného koridoru hlavní sítě, o všech vzniklých potížích, zejména v případě zdržení při budování koridoru, s cílem napomoci nalezení vhodných řešení;

e) každý rok vypracovává zprávu pro Evropský parlament, Radu, Komisi a dotčené členské státy o pokroku dosaženém při realizaci koridoru hlavní sítě;

f) posuzuje poptávku po dopravních službách, možnosti získávání finančních prostředků pro investice a financování a kroky, které je třeba přijmout, jakož i podmínky, které je třeba splnit, k usnadnění přístupu k těmto finančním prostředkům nebo financování a poskytuje příslušná doporučení.

6. Evropský koordinátor může společně s dotčenými členskými státy konzultovat regionální a místní orgány, provozovatele dopravy, uživatele dopravy a zástupce občanské společnosti ohledně pracovního plánu a jeho plnění.

7. Dotčené členské státy spolupracují s evropským koordinátorem a poskytují mu informace nutné k plnění úkolů podle tohoto článku, včetně informací o budování koridorů v příslušných vnitrostátních plánech infrastruktury.

8. Aniž je dotčeno platné právo Unie a vnitrostátní právo, může si Komise vyžádat stanovisko evropského koordinátora při posuzování žádostí o financování Unií koridorů hlavní sítě, za které evropský koordinátor odpovídá, s cílem zajistit konzistentní přístup a postup budování každého koridoru.

9. Pokud evropský koordinátor není způsobilý vykonávat svůj mandát uspokojivě a v souladu s požadavky uvedenými v tomto článku, může ho Komise ve shodě s dotčenými členskými státy kdykoli odvolat. Jeho nástupce může být jmenován ve shodě s dotčenými členskými státy a po konzultaci Evropského parlamentu a Rady.

Článek 46

Řízení koridorů hlavní sítě

1. V souvislosti s každým koridorem hlavní sítě je příslušnému evropskému koordinátorovi při plnění jeho úkolů spojených s pracovním plánem a jeho prováděním nápomocen sekretariát a konzultativní fórum (fórum koridoru). Fórum koridoru je ve shodě s dotčenými členskými státy zřízeno daným evropským koordinátorem, který mu také předsedá. Dotčené členské státy se dohodnou na členství ve fóru koridoru za svou příslušnou část koridoru hlavní sítě.

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

   a) modální integraci,

   b) interoperabilitu,

   c) koordinovaný rozvoj infrastruktury v přeshraničních úsecích.

Článek 47

Pracovní plán

1. Do …* předloží každý evropský koordinátor dotčeným členským státům pracovní plán s analýzou budování koridoru. Po schválení dotčenými členskými státy je pracovní plán pro informaci předložen Evropskému parlamentu, Radě a Komisi.

   Pracovní plán zahrnuje zejména popis charakteristik, přeshraniční úseky a cíle koridoru hlavní sítě, přičemž využívá cíle a priority stanovené v článcích 4 a 10. Pracovní plán zahrnuje analýzu:

   a) zavedení interoperabilních systémů řízení provozu;

   b) plánu odstranění fyzických, technických, provozních a administrativních překážek mezi druhy dopravy i v jednotlivých druzích dopravy a posilování účinné multimodální dopravy a služeb;

   c) v případě potřeby opatření ke zlepšení administrativní a technické kapacity formulování, plánování, projektování, realizace a monitorování projektů společného zájmu a zadávání souvisejících zakázek;

* Úř. věst.: vložte prosím datum: jeden rok od vstupu tohoto nařízení v platnost.

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

e) opatření, která mají být přijata ke zmírnění emisí skleníkových plynů, hluku a případně dalších negativních dopadů na životní prostředí;

Pracovní plán zahrnuje podrobnosti veřejných konzultací, které podporují vytvoření pracovního plánu a jeho plnění.

Pracovní plán rovněž obsahuje požadovanou analýzu investic, včetně:

– seznamu projektů v oblasti rozšíření, rekonstrukce nebo znovuzavedení dopravní infrastruktury uvedené v čl. 2 odst. 2 pro každý druh dopravy zastoupený v koridoru hlavní sítě;

– různých zdrojů financování předpokládaných ve spolupráci s dotčenými členskými státy na mezinárodní, celostátní, regionální a místní úrovni a na úrovni Unie, pokud možno včetně vyhrazených systémů křížového financování a soukromého kapitálu, s výší již přijatých závazků a případně s odkazem na předpokládaný příspěvek Unie v rámci finančních programů Unie.

2. S výhradou čl. 1 odst. 4 a článku 54 a po schválení dotčenými členskými státy může Komise přijmout prováděcí akty pro přeshraniční a horizontální aspekty pracovních plánů koridoru hlavní sítě.

Po jejich přijetí Komise tyto prováděcí akty v návaznosti na schválení dotčenými členskými státy upraví při zohlednění dosaženého pokroku, případných prodlení nebo aktualizace vnitrostátních programů.

Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 52 odst. 2.

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

a) plánování investic, s tím související náklady a harmonogram plnění, které jsou odhadovány jako nezbytné pro realizaci koridorů hlavní sítě;

b) definování opatření zaměřených na podporu zavádění nových technologií v dopravě a řízení kapacit a případně na snížení externích nákladů, zejména emisí skleníkových plynů a hluku.

Článek 48

Spolupráce s koridory pro železniční nákladní dopravu

1. V zájmu zabránění zdvojování činností, zejména při stanovování pracovního plánu či zřizování pracovních skupin se zajistí odpovídající koordinace mezi koridory hlavní sítě a koridory pro železniční nákladní dopravu, jak jsou stanoveny v nařízení (EU) č. 913/2010.

2. Touto kapitolou nejsou dotčeny struktury řízení uvedené v nařízení (EU) č. 913/2010.

KAPITOLA V
SPOLEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 49

Aktualizace a podávání zpráv

1. Členské státy pravidelně podávají Komisi komplexní a transparentní informace o pokroku, kterého bylo dosaženo při realizaci projektů, a o investicích za tímto účelem. To zahrnuje předávání ročních údajů, pokud možno prostřednictvím interaktivního systému geografických a technických informací pro transevropskou dopravní síť (TENtec). Ten zahrnuje veškeré relevantní údaje týkající se projektů společného zájmu, které obdržely finanční prostředky Unie.

Komise zajistí, aby byl systém TENtec veřejně a snadno přístupný a obsahoval k jednotlivým projektům konkrétní a aktualizované informace o formách spolufinancování Unií a poskytnutých částkách, jakož i o pokroku každého projektu.

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

Komise zveřejní informace o finanční pomoci poskytnuté na základě jiných právních předpisů Unie, včetně Fondu soudržnosti, Evropského fondu pro regionální rozvoj a programu Horizont 2020, a v podobě úvěrů a finančních nástrojů vytvořených Evropskou investiční bankou.

2. Členské státy poskytují Komisi stručná shrnutí svých vnitrostátních plánů a programů, které vypracovávají za účelem rozvoje transevropské dopravní sítě. Po přijetí těchto vnitrostátních plánů a programů je členské státy zašlou Komisi pro informaci.

3. Každé dva roky počínaje* zveřejňuje Komise zprávu o pokroku dosaženém při jeho provádění, která se pro informaci předkládá Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů. Tato zpráva se týká využívání jednotlivých forem finanční pomoci uvedených v odstavci 1 pro jednotlivé druhy dopravy a další prvky hlavní a globální sítě v každém členském státě.

   Zpráva rovněž obsahuje analýzu rozvoje transevropské dopravní sítě. V hlavních rysech rovněž popisuje způsob, jakým Komise koordinuje všechny formy finanční pomoci s cílem podpořit soudržné uplatňování hlavních směrů v souladu s cíli a prioritami sítě.

4. S výhradou druhého pododstavce článku 172 Smlouvy o fungování EU je Komise zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 53 tohoto nařízení pro přizpůsobení příloh I a II s cílem zohlednit případné změny vyplývající z množstevních limitů stanovených v článcích 14, 20, 24 a 27 tohoto nařízení. Při úpravě těchto příloh Komise:

   a) zahrne do globální sítě logistická centra, nákladní terminály, kombinované terminály železniční a silniční dopravy, vnitrozemské přístavy, námořní přístavy a letiště, pokud se prokáže, že jejich průměrný objem přepravy za poslední dva roky přesahuje příslušný limit;

* Úř. věst.: prosím vložte datum vstupu tohoto nařízení v platnost.

b) vyloučí z globální sítě logistická centra, nákladní terminály, kombinované terminály železniční a silniční dopravy, vnitrozemské přístavy, námořní přístavy a letiště, pokud se prokáže, že jejich průměrný objem přepravy za posledních šest let nedosahuje příslušného limitu;

c) v omezené míře provede úpravy mapy 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 postupem schvalování projektu.

Úpravy podle písmen a) a b) jsou založeny na posledních dostupných statistických údajích, které zveřejnil Eurostat, nebo pokud tyto údaje nejsou k dispozici, které zveřejnily vnitrostátní statistické úřady členských států. Úpravy podle písmene c) jsou založeny na informacích poskytnutých dotčeným členským státem v souladu s odstavcem 1.

5. Projekty společného zájmu týkající se infrastruktury, která je nově začleňována do transevropské dopravní sítě prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci, jsou způsobilé pro účely čl. 7 odst. 5 ode dne vstupu v platnost uvedených aktů v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 4 tohoto článku.

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 4 tohoto článku. Ukončením způsobilosti nejsou dotčena rozhodnutí o financování nebo o grantech přijatých Komisí před uvedeným dnem.

6. S výhradou čl. 172 odst. 2 Smlouvy o fungování EU je Komise za účelem úpravy přílohy III zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 53 tohoto nařízení s cílem zahrnout nebo upravit orientační mapy sousedních zemí na základě dohod na vysoké úrovni týkajících se sítí dopravní infrastruktury mezi Unií a dotčenými sousedními zeměmi.

Článek 50

Zapojení veřejných a soukromých zúčastněných stran

1. Projekty společného zájmu se vztahují na všechny přímo dotčené zúčastněné strany. Může se jednat o jiné subjekty než členské státy, například regionální a místní orgány, správce a uživatele infrastruktury, jakož i o průmyslové subjekty a občanskou společnost.

2. Ve fázi plánování a výstavby projektu společného zájmu je třeba dodržet vnitrostátní postupy týkající se regionálních a místních orgánů i občanské společnosti, jichž se projekt týká. Komise v tomto ohledu podporuje výměnu osvědčených postupů.

3. Zúčastněné strany uvedené v odstavci 1 mohou v mezích svých pravomocí využívat vedle Nástroje pro propojení Evropy a Fondu soudržnosti také další specifické evropské programy, zejména programy na podporu regionálního rozvoje, evropské územní spolupráce, výzkumu a inovací nebo životního prostředí a oblasti klimatu. Tyto zúčastněné strany tak mohou přispět k dosažení cílů tohoto nařízení a kromě toho konkrétně posílit:

a) zvyšování regionální mobility, čímž podpoří přístup všech regionů Unie k transevropské dopravní síti;

b) podporu přeshraničních projektů;

c) začleňování městských uzlů do transevropské dopravní sítě (včetně podpory udržitelné městské mobility);

d) podporu udržitelných řešení v oblasti dopravy, například lepší dostupnost prostřednictvím městské dopravy, telematické aplikace, intermodální terminály / multimodální dopravní řetězce, nízkouhlíková a jiná inovativní dopravní řešení, jakož i zlepšení životního prostředí;

e) zintenzivnění spolupráce mezi jednotlivými zúčastněnými stranami.

Článek 51

Základní zásady pro posuzování
sociálně-ekonomické analýzy nákladů a přínosů
a evropské přidané hodnoty

Na základě cílů stanovených v článku 4 zveřejní Komise základní zásady, které používá pro posuzování sociálně-ekonomické analýzy nákladů a přínosů a evropské přidané hodnoty ve vztahu k projektům společného zájmu, které usilují o financování Unií.

Článek 52

Postup projednávání ve výboru

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

2. 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 53

Výkon přenesení pravomoci

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

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 49 odst. 4 a 6 je svěřena Komisi na dobu pěti let počínaje ....*. 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 nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 49 odst. 4 a 6 kdykoliv zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

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

* Úř. věst.: vložte prosím datum: den vstupu tohoto nařízení v platnost.

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 49 odst. 4 a 6 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 54

Přezkum

1. Komise do 31. prosince 2023 provede po případné konzultaci členských států a za pomoci evropských koordinátorů přezkum realizace hlavní sítě a zhodnotí:

a) soulad s ustanoveními tohoto nařízení;

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.

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

Kromě tohoto přezkumu Komise ve spolupráci s členskými státy posoudí, zda mají být do hlavní sítě začleněny nové úseky, například některé dřívější přeshraniční prioritní projekty uvedené v rozhodnutí č. 661/2010/EU. Komise případně předloží legislativní návrh.

2. Při provádění tohoto přezkumu Komise zváží, zda s ohledem na hospodářskou a rozpočtovou situaci v Unii a v jejích jednotlivých členských státech bude hlavní síť podle tohoto nařízení splňovat požadavky kapitoly III do roku 2030. Komise rovněž po konzultaci členských států zhodnotí, zda by měla být hlavní síť upravena s ohledem na vývoj v oblasti dopravních toků a vnitrostátního investičního plánování. V případě potřeby může Komise předložit návrh na změnu tohoto nařízení.

V rámci tohoto návrhu může Komise rovněž upřesnit datum pro dokončení globální sítě stanovené v čl. 9 odst. 2.

Článek 55

Jediný kontaktní orgán

Členské státy mohou určit jediný kontaktní orgán pro usnadnění a koordinaci postupu udělování povolení pro projekty společného zájmu, a zejména pro přeshraniční projekty, v souladu s platným právem Unie.

Článek 56

Zpoždění při dokončení hlavní sítě

V případě významného zpoždění při zahájení nebo dokončení prací na hlavní síti Komise může dotčený členský stát požádat, aby do tří měsíců sdělil důvody tohoto zpoždění. Členský stát tyto důvody sdělí do tří měsíců. Na základě získané odpovědi Komise povede konzultace s dotčenými členskými státy s cílem vyřešit problém, který vedl ke zpoždění.

Článek 57

Výjimky

Ustanovení týkající se železnic, a zejména jakéhokoli požadavku napojit letiště a přístavy na železnice, se netýkají Kypru a Malty, dokud nebude na jejich území zaveden železniční systém.

Článek 58

Přechodná ustanovení

1. Na rozhodnutí o financování přijatá podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007[1] na základě rozhodnutí č. 661/2010/EU, která jsou prováděna v okamžiku vstupu tohoto nařízení v platnost, se nadále vztahuje rozhodnutí č. 661/2010/EU ve znění platném dne …[*].

2. Odkazy na prioritní projekty, jejichž seznam je uveden v příloze III rozhodnutí č. 661/2010/EU, se považují za odkazy na „hlavní síť“ ve smyslu tohoto nařízení.

Článek 59

Zrušení

Aniž je dotčen článek 58 tohoto nařízení a čl. 7 odst. 2 písm. d) nařízení (EU) č. …/2013[**], zrušuje se rozhodnutí č. 661/2010/EU.

---

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 ze dne 20. června 2007, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských dopravních a energetických sítí (Úř. věst. L 162, 22.6.2007, s. 1).

[*] Úř. věst.: vložte prosím datum: jeden den přede dnem vstupu tohoto nařízení v platnost.

[**] Úř. věst.: vložte prosím číslo nařízení v dokumentu PE-CONS 76/13.

Článek 60

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda* nebo *předsedkyně*