

Brusel 17. prosince 2021
(OR. en)

15109/21

**Interinstitucionální spis:
2021/0420(COD)**

**TRANS 760
CODEC 1669
IA 210**

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	15. prosince 2021
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2021) 812 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a nařízení (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2021) 812 final.

Příloha: COM(2021) 812 final



EVROPSKÁ
KOMISE

Ve Štrasburku dne 14.12.2021
COM(2021) 812 final

2021/0420 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

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

(Text s významem pro EHP)

{SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} -
{SWD(2021) 473 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Tento legislativní návrh na revizi nařízení (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T) je klíčovým opatřením Zelené dohody pro Evropu a Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu. Cílem nařízení o TEN-T je vybudovat v celé EU účinnou multimodální síť železnic, vnitrozemských vodních cest, tras pobřežní plavby a pozemních komunikací, které jsou napojeny na městské uzly, námořní a vnitrozemské přístavy, letiště a terminály po celé EU. Problémy, jimiž se revize zabývá, jsou nedostatečné nebo neúplné normy infrastruktury TEN-T a nedostatečné začlenění norem infrastruktury pro alternativní paliva do sítě TEN-T, což má nepříznivé dopady na klima a životní prostředí. Zadruhé síť TEN-T trpí nedostatečnou kapacitou a nedostatečným propojením všech regionů, což brání multimodalitě. Zatřetí je třeba řešit nedostatečnou bezpečnost a spolehlivost infrastruktury TEN-T. Rovněž nástroje správy jsou s ohledem na nové potřeby nedostatečné a koncepce sítě TEN-T vyžaduje přezkum, aby se zvýšila soudržnost s ostatními politikami.

Revize sítě TEN-T se tedy zaměřuje na dosažení čtyř hlavních cílů. Zaprvé tím, že zvyšuje účinnost jednotlivých druhů dopravy a umožňuje nárůst podílu udržitelnějších forem dopravy, usiluje o dopravu šetrnější k životnímu prostředí, a to poskytnutím vhodné základní infrastruktury pro zmírnění kongesce, snížení emisí skleníkových plynů, znečištění ovzduší a vody. Cílem revize je zejména usnadnit zvýšení podílu železniční dopravy a pobřežní a vnitrozemské plavby s ohledem na udržitelnější složení dopravního systému a následně omezit jeho negativní externality. Zadruhé se zaměřuje na usnadnění plynulé a účinné dopravy, podporu multimodality a interoperability mezi různými druhy dopravy sítě TEN-T a lepší integraci městských uzlů do sítě. Odstranění úzkých míst a chybějících spojení a zlepšení multimodality a interoperability evropského dopravního systému přispěje k dokončení vnitřního trhu. Zatřetí usiluje o zvýšení odolnosti sítě TEN-T vůči změně klimatu a dalším přírodním rizikům nebo katastrofám způsobeným člověkem. Síť TEN-T musí být odolná vůči potenciálním nepříznivým dopadům změny klimatu, aby byly chráněny veřejné investice a zajištěna jejich trvalá uplatnitelnost v novém klimatu; a měla by být podporována klimatická neutralita začleněním nákladů způsobených emisemi skleníkových plynů do analýzy nákladů a přínosů. V neposlední řadě se zaměřuje na zlepšení účinnosti nástrojů řízení TEN-T, zjednodušení nástrojů pro podávání zpráv a monitorování a na přezkum koncepce sítě TEN-T.

Pomocí této revidované politiky TEN-T bychom se měli snažit vybudovat spolehlivou, bezproblémovou a vysoce kvalitní transevropskou dopravní síť, která do roku 2050 zajistí udržitelné propojení v celé Evropské unii bez fyzických mezer, úzkých míst nebo chybějících spojení. Tato síť přispěje k řádnému fungování vnitřního trhu, k hospodářské, sociální a územní soudržnosti území EU a k cílům Zelené dohody pro Evropu. Měla by se rozvíjet postupně, s přechodnými lhůtami v letech 2030 a 2040.

Tato iniciativa je součástí pracovního programu Komise na rok 2021 podle přílohy I (nové iniciativy).

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

Nařízení o TEN-T jakožto hlavní pilíř politiky EU v oblasti dopravní infrastruktury funguje jako podpůrný prvek a samo také závisí na souvisejících politikách. Normy a požadavky stanovené v nařízení o TEN-T jsou přímo spojeny s příslušnými cíli a potřebami v jiných odvětvích nebo oblastech dopravy, a tedy s jinými právními předpisy, které jsou více zaměřeny na konkrétní odvětví. To například znamená, že železniční infrastruktura TEN-T – za účelem zajištění plynulé přeshraniční dopravy a mobility – musí být v souladu s právními předpisy o interoperabilitě stanovenými v železniční politice. Stejně tak musí silniční infrastruktura TEN-T uplatňovat a dodržovat právní předpisy EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Provádění odvětvových politik rovněž vyžaduje silný rámec poskytovaný nařízením o TEN-T, neboť TEN-T zajišťuje síť infrastruktury pro provádění jiných odvětvových opatření nebo jiných právních předpisů, z nichž některé však přesahují rámec TEN-T.

Výkonnost nařízení o TEN-T, pokud jde o ukazatele týkající se podílu druhů dopravy, lepší kvality služeb a zavádění infrastruktury pro dobíjení nebo čerpání paliva, závisí na koordinaci úsilí se souvisejícími oblastmi politiky. To se týká zejména součinnosti mezi TEN-T a zaváděním infrastruktury pro alternativní paliva (návrh nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva), jakož i TEN-T a inteligentních dopravních systémů (ITS), neboť obě tyto složky jsou na sobě navzájem závislé. Návrh nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva například reguluje poskytování dobíjecích/čerpacích stanic v rámci TEN-T, zatímco nařízení o TEN-T poskytuje základní infrastrukturu pro jejich široké zavádění v rámci evropské sítě. Obdobně v rámci širšího balíčku opatření reguluje ITS poskytování inteligentních dopravních systémů v TEN-T. Jak návrh nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, tak ITS potřebují k svému provádění definici TEN-T (tj. zeměpisnou oblast působnosti), kterou poskytují mapy obsažené v nařízení o TEN-T. Tato hlediska se vztahují i na další iniciativy, které jsou součástí akčního plánu Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, jako je revize nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu, revize balíčku opatření v oblasti městské mobility nebo akční plán NAIADES III. Nařízení o TEN-T vytyčí trasy evropských dopravních koridorů, které nahradí koridory pro železniční nákladní dopravu a koridory hlavní sítě. To zajistí soudržnost při rozvoji sítě a přispěje k vytváření synergií mezi infrastrukturou a provozními aspekty sítě.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Zelená dohoda pro Evropu, kterou Evropská komise přijala v prosinci 2019, staví na první místo opatření v oblasti klimatu a stanoví cíl EU být do roku 2050 klimaticky neutrální. Zelená dohoda pro Evropu požaduje 90% snížení emisí skleníkových plynů z dopravy, aby se EU stala do roku 2050 klimaticky neutrální ekonomikou, přičemž usiluje o dosažení cíle nulového znečištění.

Síť TEN-T je navíc úzce propojena s politikami transevropských sítí v oblasti energetiky a telekomunikací, přičemž v právních předpisech jsou zakotvena ustanovení o využívání synergií mezi těmito třemi politikami. Stejně tak je síť TEN-T úzce propojena s námořní politikou, tj. námořní doprava je jedním z klíčových odvětví udržitelné modré ekonomiky¹.

Pokud jde o financování a využívání fondů EU, nařízení o TEN-T je přímo propojeno s nařízením o Nástroji pro propojení Evropy (CEF), neboť jsou v něm vymezeny projekty společného zájmu, které jsou způsobilé v rámci Nástroje pro propojení Evropy. Kromě toho je infrastruktura TEN-T z velké části financována z evropských strukturálních a investičních

¹ Sdělení o novém přístupu pro udržitelnou modrou ekonomiku v EU, COM(2021) 240.

fondů (ESIF) a od nedávné doby také z Nástroje pro oživení a odolnost. TEN-T je rovněž plně v souladu s politikami EU v oblasti životního prostředí a klimatu, jako jsou strategie a právní předpisy v oblasti biologické rozmanitosti, včetně rámcové směrnice o vodě, směrnice o ochraně volně žijících ptáků, směrnice o ochraně přírodních stanovišť a strategie EU pro přizpůsobení se změně klimatu².

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Smlouva o fungování Evropské unie (dále též SFEU; články 170–172) stanoví zřízení a rozvoj transevropských sítí v oblasti dopravních, telekomunikačních a energetických infrastruktur³. Unie se zaměří na podporu propojení a interoperability vnitrostátních sítí, jakož i přístupu k nim. Zejména přihlédne k potřebě propojit ostrovní, špatně přístupné a okrajové regiony s ústředními regiony Unie (článek 170 SFEU). Z tohoto důvodu vymezí soubor pokynů zahrnující cíle, priority a hlavní rysy opatření, která jsou předpokládána v oblasti transevropských sítí. V těchto pokynech určí projekty společného zájmu, provede veškerá opatření, která se ukáží jako nezbytná k zajištění interoperability sítí, zejména v oblasti technické normalizace, a může podporovat projekty společného zájmu podporované členskými státy. Kromě toho může Unie také přispět k financování specifických projektů v členských státech v oblasti dopravní infrastruktury prostřednictvím Fondu soudržnosti zřízeného podle článku 177. Za účelem zajištění interoperability sítí se rovněž předpokládá spolupráce se třetími zeměmi (článek 171 SFEU).

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Smlouva o fungování EU stanoví, že transevropské sítě umožní občanům Unie, hospodářským subjektům a regionálním společenstvím plně využívat výhod prostoru bez vnitřních hranic. Zohlední také potřebu posilovat hospodářskou, sociální a územní soudržnost Unie a podporovat její celkový harmonický rozvoj.

Politika TEN-T je tedy ze své podstaty politikou, která přesahuje hranice členských států, neboť se zaměřuje na jednotný přeshraniční systém evropské sítě. Takovou celoevropskou síť samozřejmě nemůže zřídit jen jeden členský stát. Pokud by členské státy rozvíjely infrastrukturu výlučně samostatně, vnitrostátní zájmy by často převážily nad zájmem evropským. Tím by se vytratily přínosy evropské udržitelné a vysoce kvalitní dopravní sítě. Je pravděpodobné, že v tomto případě by rovněž nebyly dostatečně vyřešeny otázky přeshraničního propojení a interoperability, neboť členské státy většinou upřednostňují vnitrostátní propojení, i když přeshraniční projekty mají zásadní význam pro využití přínosů celé sítě a pro odstranění úzkých míst, která způsobují kongesci. To by vedlo nejen k riziku nedostatku plynulého dopravního propojení v rámci Evropy, ale také k možné nesoudržnosti vnitrostátních plánovacích přístupů. Různé normy a požadavky na interoperabilitu v různých členských státech EU by bránily plynulým dopravním tokům v celé EU, a dokonce by zvyšovaly náklady pro uživatele dopravy. Bezproblémová síť TEN-T bez fyzických nedostatků, která integruje inteligentní a inovativní řešení, je obecně klíčem k usnadnění vnitřního trhu, zvýšení soudržnosti a přispění k cílům Zelené dohody pro Evropu.

Od zavedení této politiky EU v roce 1993 členské státy, regiony, města a zúčastněné strany z odvětví průmyslu vždy důrazně potvrzovaly přidanou hodnotu politiky TEN-T jako celku.

² Vytvoření Unie odolné vůči změně klimatu – nová strategie EU pro přizpůsobení se změně klimatu, COM(2021) 82 final.

³ Smlouva o fungování Evropské unie, Hlava XVI – Transevropské sítě (články 170–172).

Přidaná hodnota ze zapojení Unie byla v případě sítě TEN-T rovněž jedním z hlavních závěrů hodnocení stávajícího nařízení o TEN-T. Soustředění úsilí o vytvoření společné celoevropské dopravní sítě je totiž jednoznačně uznáváno jako vize, jejíž přínosy přesahují rámec izolovaných vnitrostátních opatření. Jednoznačnou a obecně uznávanou přidanou hodnotou ze zapojení Unie je zajištění společného a soudržného celounijního základu pro určení „projektů společného zájmu“ a odpovídající sladění úsilí široké škály aktérů v oblasti plánování a provádění.

To platí i pro městské uzly, neboť je důležité, aby městská doprava byla dobře propojena s meziregionální i mezinárodní dopravou. Úloha městských uzlů v rámci TEN-T přesahuje rámec místní úrovně, neboť doprava v TEN-T začíná a končí v těchto uzlech nebo jimi prochází, což vyžaduje dobrou koordinaci různých úrovní, aby se zabránilo vzniku úzkých míst.

Městská mobilita však je a musí zůstat politikou, která je převážně v pravomoci členských států (místních orgánů). Opatření EU by se měla i nadále omezovat na aspekty městské mobility, které souvisejí s meziregionální a mezinárodní dopravou. To se týká i údržby infrastruktury: údržba infrastruktury je a zůstane hlavní odpovědností členských států, je však nezbytné prostřednictvím minimálních pravidel v nařízení o TEN-T zaručit, aby tato síť i nadále poskytovala občanům a podnikům vysokou kvalitu služeb.

- **Proporcionalita**

Jak je podrobně uvedeno v kapitole 7 posouzení dopadů připojeného k tomuto návrhu, žádá z možností politiky nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení obecných cílů politiky. Navrhovaný zásah podporuje přesun určitých objemů přepravy k udržitelnějším druhům dopravy, což je nezbytné pro splnění navýšených cílů v oblasti klimatu do roku 2030 a celkového cíle dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality. Možnosti politiky jsou navrženy tak, aby vytvořily soudržný politický rámec a soudržnou a vysoce kvalitní dopravní síť jako základ pro další odvětvové politiky, které tak mohou dosáhnout vlastních cílů. Jsou navrženy tak, aby zabránily nepřiměřeným dopadům na orgány veřejné správy, provozovatele infrastruktury a poskytovatele služeb mobility, a to zejména tím, že budou vycházet ze zavedeného systému řízení a dále jej rozvíjet. To bylo plně prokázáno v hodnocení nařízení (EU) č. 1315/2013 a v analýze výchozího scénáře, z níž vychází posouzení dopadů revize uvedeného nařízení. Jsou tak plně v souladu se zásadou proporcionality.

- **Volba nástroje**

Vzhledem k tomu, že se jedná o návrh na revizi stávajícího nařízení, jeví se jako oprávněné zachovat aktuální status nástroje.

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

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

Hodnocení nařízení o TEN-T (SWD(2021) 117 final)⁴ dospělo k závěru, že TEN-T poskytuje všem příslušným aktérům (tj. členským státům, regionům, městům, odvětví dopravy, provozovatelům infrastruktury všech druhů dopravy, uživatelům) společný strategický rámec,

⁴ Hodnocení nařízení (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, SWD(2021) 117 final ze dne 26. května 2021.

který usiluje o postupné dokončení společné a jednotné evropské sítě dopravní infrastruktury. Tím dodává plánování vnitrostátní infrastruktury evropskou perspektivu a řeší potřeby a přínosy nad rámec jednotlivých vnitrostátních přístupů. Hodnocení však rovněž dospělo k závěru, že je třeba úsilí zvýšit, aby se podařilo dosáhnout nových politických cílů. Od zavedení nařízení o TEN-T v roce 2013 se politické souvislosti podstatně změnily, zejména přijetím Zelené dohody pro Evropu a Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, jakož i akčního plánu pro nulové znečištění. Níže jsou uvedeny souvislosti mezi závěry hodnocení *ex post*, včetně zjištěných nedostatků, a návrhem:

Hlavní závěry hodnocení <i>ex post</i>	Návrh
Závěry týkající se relevantnosti	
Všechny čtyři specifické cíle nařízení o TEN-T zůstávají relevantní, jsou stejně důležité a vzájemně se doplňují.	Návrh zachovává a dále rozvíjí specifické cíle nařízení.
Struktura koncepce i lhůty pro dokončení do roku 2030 a 2050 jsou vhodné.	Návrh obecně zachovává strukturu sítě a lhůty pro dokončení, ale doplňuje novou průběžnou lhůtu (2040), aby byl zajištěn postupný přístup až do roku 2050.
Pokud jde o specifické cíle „účinnost rozvoje infrastruktury pro usnadnění vnitřního trhu“ a „sociální, hospodářská a územní soudržnost“, je naléhavě nutné pokročit v požadavcích na zvýšení kvality infrastruktury TEN-T.	Cílem návrhu je zkvalitnit síť TEN-T a zajistit zachování dané kvality po celou dobu životnosti infrastruktury. Zavádějí se další opatření k dosažení pokroku v oblasti interoperability a přístupnosti sítě.
U specifického cíle „udržitelnost“ je třeba vyřešit absenci vhodných opatření s cílem umožnit dekarbonizaci v souladu s cílem Zelené dohody pro Evropu. Snížení emisí z dopravy o 90 % do roku 2050 nelze dosáhnout bez řádné sítě TEN-T umožňující ekologičtější dopravu.	Návrh posiluje stávající požadavky v souladu s potřebným příspěvkem k cílům Zelené dohody pro Evropu ve vztahu ke všem druhům dopravy.
Pokud jde o specifický cíl „zvýšení přínosů pro uživatele“, nařízení o TEN-T by mělo více pokročit s cílem posílit určování, kombinování a provádění projektů z hlediska integrovaných uživatelských služeb „ode dveří ke dveřím“. Současná absence vhodného zaměření je obzvláště patrná v odvětví osobní dopravy.	V návrhu jsou vymezena opatření k posílení služeb a perspektivy uživatelů sítě TEN-T, zejména v osobní dopravě.
Doplňkovost hlavní a globální sítě by mohla být posílena s cílem pomoci překonat zbývající nedostatky v přístupnosti a propojenosti a zajistit co nejširší a nejúčinnější zahrnutí nových parametrů kvality infrastruktury.	Návrh vymezuje opatření zaměřená na sladění norem a požadavků na obě úrovně sítě (globální a hlavní síť) v oblastech, jako je železniční infrastruktura, alternativní paliva nebo městské uzly.
Závěry týkající se účinnosti	
Nařízení o TEN-T bylo celkově velmi účinné při určování tisíců projektů na základě jednotného celoevropského politického rámce.	V návrhu je zachován rámec pro identifikaci projektů sítě.
U řady projektů však přetrvávají problémy se zpožděním způsobeným složitými přípravnými postupy, přetrvávajícími rozdíly mezi dohodnutými evropskými cíli a vnitrostátním	Návrh vymezuje opatření k zajištění souladu vnitrostátních zájmů a povinností s cíli TEN-T, přičemž je respektována subsidiarita. ⁵

⁵ Otázka složitých a zdoluhavých přípravných postupů je řešena rovněž ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1187 ze dne 7. července 2021 o zjednodušení opatření na zlepšení realizace transevropské dopravní sítě (TEN-T).

Hlavní závěry hodnocení <i>ex post</i>	Návrh
plánováním infrastruktury a investic nebo omezenými nástroji správy na úrovni EU.	
Provádění programu TEN-T by mohlo být dále posíleno, zejména s ohledem na nové výzvy a cíle (dekarbonizace, digitalizace a rostoucí rizika nepředvídaných krizových událostí).	Návrh vymezuje opatření, která dále posilují stávající nástroje EU (např. koridory hlavní sítě, pracovní plány, prováděcí rozhodnutí Komise). Mimoto vymezuje opatření zaměřená na zlepšení odolnosti sítě.
Nástroj koridorů hlavní sítě, včetně evropských koordinátorů, se ukázal jako vysoce relevantní a účinný.	Koncepci koridoru návrh dále rozvíjí a rozšiřuje a rovněž posiluje úlohu evropských koordinátorů.
Závěry týkající se účinnosti	
Určitý prostor pro zefektivnění a posílení nástrojů existuje u povinností týkajících se podávání zpráv a monitorování stanovených v nařízení o TEN-T.	Návrh vymezuje opatření, která zjednodušují nástroje monitorování a usnadňují podávání zpráv.
Koordinace mezi koridory hlavní sítě a koridory pro železniční nákladní dopravu vedla k určitému zvýšení efektivity, ale není využit potenciál lepšího sladění těchto dvou nástrojů, pokud jde o plánování investic a určování projektů.	Návrh zajišťuje zeměpisné sladění obou nástrojů pro koridory s evropskými dopravními koridory a dále posiluje koordinaci mezi těmito dvěma nástroji.
Závěry týkající se soudržnosti a koordinace	
Dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu by vyžadovalo, aby infrastruktura TEN-T byla plně v souladu s ustanoveními vyplývajícími z ostatních iniciativ v oblasti alternativních paliv (návrhu nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva), Iniciativy pro námořní paliva FuelEU a Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU.	Návrh zajišťuje plný soulad s dalšími iniciativami v oblasti alternativních paliv.
Je potřeba posílit soudržnost s výzvami digitální transformace a dalšími novými technologiemi.	Návrh zajišťuje plný soulad s dalšími iniciativami v oblasti inteligentních dopravních systémů.
Závěry týkající se přidané hodnoty ze zapojení Unie	
Členské státy, regiony, města a zúčastněné strany z odvětví průmyslu vždy důrazně potvrzovaly přidanou hodnotu politiky TEN-T jako celku. Politika TEN-T rovněž vzbuzuje rostoucí zájem mimo EU, zejména v sousedních státech, ale také v jiných regionech světa, například v souvislosti s rozšiřováním spojení pozemní dopravy do Asie.	Přístup k zapojení třetích a sousedních zemí je zachován. Představou EU o rozšíření sítě TEN-T na třetí země se zabývá samostatné sdělení Komise.
Zajištění společného a soudržného celounijního určování „projektů společného zájmu“ a odpovídající sladění úsilí široké škály aktérů v oblasti plánování a provádění je jednoznačně a široce uznáváno a nebylo by možné bez nařízení (EU) č. 1315/2013.	Rámec TEN-T pro harmonizované plánování a provádění sítě je v návrhu zachován a dále rozvíjen.

• Konzultace se zúčastněnými stranami

Během fáze hodnocení proběhly tyto konzultace se zúčastněnými stranami:

Otevřená veřejná konzultace Komise v prvním kroku formálního procesu revize vedla otevřenou veřejnou konzultaci od 24. dubna do 17. července 2019. Dotazník byl k dispozici ve všech úředních jazycích EU. Tato konzultace přinesla více než 600 odpovědí od široké škály zúčastněných stran, včetně orgánů veřejné správy (od mezinárodních po místní),

provozovatelů infrastruktury, uživatelů komerční dopravy, občanské společnosti a občanů. Důležité je, že více než 150 zúčastněných stran – včetně řady členských států a klíčových evropských sdružení – již využilo tohoto počátečního kroku k předložení stanovisek zdůrazňujících silné a slabé stránky politiky a zejména její příležitosti a potřeby do budoucna. Výsledky otevřené veřejné konzultace byly analyzovány a zahrnuty do celkového procesu hodnocení.

Cílené konzultace se zúčastněnými stranami Konzultace s odbornými zúčastněnými stranami navržené konzultantem sestávaly ze tří hlavních prvků: on-line průzkumů, rozhovorů a případových studií o záležitostech zvláštního významu. Záměrem cílených konzultací bylo shromáždit údaje od konkrétních skupin zúčastněných stran na místní, vnitrostátní a unijní úrovni. Zúčastněné strany obecně vyjadřovaly velmi soudržné postoje a názory a mezi různými skupinami zúčastněných stran nebyly zaznamenány žádné pozoruhodné odlišnosti, není-li v hodnocení uvedeno jinak.

Internetové průzkumy: V období od 20. ledna do 16. března 2020 byl zadán dotazník s cílem shromáždit údaje o tom, jak zúčastněné strany vnímají nařízení o TEN-T a jaké mají zkušenosti s ním, s jeho dosavadním prováděním a výsledky a co doporučují pro budoucí vývoj politiky EU v této oblasti. Celkově bylo za účelem on-line průzkumů osloveno více než 2 000 zúčastněných stran s odbornými znalostmi v dotčených tématech. Celkem bylo obdrženo 198 odpovědí.

Rozhovory: Celkem bylo dotazováno 44 zúčastněných stran, přičemž se jednalo o průřez respondenty průzkumu a zástupci příslušných skupin zúčastněných stran. Hlavním cílem těchto polostrukturovaných rozhovorů bylo získat podrobné poznatky o provádění nařízení o TEN-T, dosaženém pokroku a faktorech úspěchu nebo výzvách z pohledu různých zúčastněných stran. Globální rozhovory doplnily analýzu podkladů, otevřenou veřejnou konzultaci a globální průzkum s cílem vysvětlit získané kvantitativní údaje a odstranit veškeré nedostatky, podpořit tematické případové studie a rozpracovat klíčové otázky, u nichž údaje z jiných zdrojů nebyly jasné, nebo bylo třeba je dále vysvětlit.

Případové studie: Kromě obecného hodnocení nařízení o TEN-T bylo provedeno devět tematických případových studií o vybraných oblastech politiky TEN-T. Tyto studie byly provedeny v oblastech, ve kterých práce Komise během prováděcí fáze nařízení o TEN-T přinesla důkazy o tom, že se může jednat o absenci relevantnosti, a to jak s ohledem na vývoj v posledních letech, tak s ohledem na předvídatelný budoucí vývoj. Byly vypracovány a realizovány tři on-line semináře se zúčastněnými stranami zahrnujícími úředníky EU, zúčastněné strany v oblasti dopravy a sociální partnery s cílem potvrdit zjištění a projednat závěry a doporučení případových studií, které se týkají městské mobility, (digitalizace) a inovací a nových technologií.

Během fáze posouzení dopadů byly provedeny tyto konzultace se zúčastněnými stranami:

Během fáze posouzení dopadů byla vedena **doplňující otevřená veřejná konzultace**. Byla vedena v období od 10. února do 5. května 2021 na internetových stránkách EU Survey. Konzultace byla rozdělena na pět částí, počínaje obecnou otázkou o nařízení, po níž následovaly dotazy týkající se dalších opatření, jež by mohla být přijata v rámci pozměněného nařízení, a možného zaměření takového nařízení. V rámci konzultace bylo poskytnuto celkem 496 příspěvků. Mezi hlavní otázky, jimiž se konzultace zabývala, patřila:

- opatření umožňující dekarbonizaci a snížení emisí látek znečišťujících ovzduší v dopravním systému,

- opatření týkající se kvality a odolnosti infrastruktury,
- opatření týkající se inovací, digitalizace a automatizace a
- potenciální prioritní oblasti pro možnosti politiky.

Při přípravě návrhu byly využity všechny příspěvky zúčastněných stran. I když byly příspěvky získané během fáze hodnocení použity zejména k vymezení a upřesnění různých opatření, která mají být dále analyzována v posouzení dopadů, vstupy získané ve fázi posouzení dopadů byly důležité pro potvrzení zvolených opatření a možností, a tedy i přístupu k revizi nařízení.

• **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Účetní dvůr

Účetní dvůr provedl několik auditů a přezkumů politik týkajících se dopravní infrastruktury a TEN-T, zejména evropské vysokorychlostní železniční sítě, námořní dopravy v EU, železniční nákladní dopravy v EU a dopravní infrastruktury EU⁶. Komise v příslušných případech a v souladu s odpověďmi, které poskytla na příslušné zprávy, zvažila při přípravě tohoto návrhu příslušná doporučení.

Hodnocení

Hodnocení nařízení (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě bylo zahájeno v září 2018 a vycházelo zejména z podpůrné studie pro hodnocení TEN-T provedené konzultanty společnosti Coffey⁷ a z podpůrné studie pro přezkum politiky TEN-T vypracované společností Panteia⁸. Zatímco první z nich se zabývala ustanoveními nařízení o TEN-T v plném rozsahu a shromažďovala informace od všech dotčených zúčastněných stran a druhů dopravy, druhá z nich byla určena především orgánům členských států. K řešení hodnotících otázek byla použita standardní metoda triangulace, a to z různých hledisek: analýza podkladů, rozhovory a průzkumy.

Posouzení dopadů

Posouzení dopadů vycházelo z výzkumu a analýz provedených Komisí. Komise rovněž uzavřela smlouvu s externím, nezávislým týmem konzultantů (Ricardo Nederland B.V. jako vedoucí skupiny společně se společnostmi Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) a M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE)), aby pomohl s konkrétními úkoly souvisejícími s posouzením dopadů, tj. posouzením možností politiky, srovnáním možností, posouzením správních nákladů a analýzou otevřené veřejné konzultace. Externí podpůrná studie bude zveřejněna spolu s tímto návrhem. Kromě toho společnost E3Modelling vypracovala s využitím modelu PRIMES-TREMOVE výchozí scénář podle scénáře MIX, z něhož vycházejí posouzení dopadů balíčku „Fit for 55“. Model ASTRA byl na základě tohoto výchozího scénáře kalibrován společností M-FIVE a model TRUST společností TRT.

⁶ Zvláštní zpráva č. 19/2018, zvláštní zpráva č. 23/2016, zvláštní zpráva č. 08/2016, zvláštní zpráva č. 10/2020, viz také přezkum č. 09/2018 a zvláštní zpráva č. 19/2019.

⁷ Podpůrná studie pro hodnocení nařízení (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-243058839> (a související případové studie).

⁸ Podpůrná studie pro přezkum politiky TEN-T týkající se příslušných vnitrostátních plánů a programů v členských státech. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1>

- **Posouzení dopadů**

V zájmu náležitého zohlednění cílů revize TEN-T byly posouzeny tři možnosti politiky z hlediska svých hospodářských, sociálních a environmentálních dopadů. Cílem možnosti č. 1 je aktualizovat stávající požadavky a normy kvality infrastruktury TEN-T a poskytnout odpovídající základ infrastruktury pro zavádění alternativních paliv a inteligentních dopravních systémů. Kromě toho zahrnuje opatření k harmonizaci a zefektivnění stávajících nástrojů pro monitorování sítě TEN-T a podávání zpráv. Pokud jde o síť TEN-T, zahrnuje rovněž přezkum dopravní sítě a dopravních uzlů. Možnost č. 2, která vychází z možnosti č. 1, představuje zásadní změnu, neboť zavádí nové, ambicióznější normy pro všechny druhy dopravy s cílem přispět k dekarbonizaci, snížení znečištění, digitalizaci, odolnosti a bezpečnosti systému dopravní infrastruktury. Kromě toho je lepší integrace městských uzlů do sítě TEN-T zajištěna prostřednictvím zvláštních požadavků na řízení osobní a nákladní dopravy do měst a z nich. Možnost č. 3, která je upřednostňována, urychluje dokončení sítě TEN-T tím, že posunuje lhůtu pro dokončení některých norem a úseků sítě z roku 2050 na rok 2040 a zároveň zachová ambiciózní normy a požadavky představené v možnosti č. 2. Zajišťuje rovněž rozsáhlý a soudržný rozvoj sítě a promítá se do důkladného přezkumu koncepce sítě TEN-T.

Pokud jde o výsledky, možnost č. 3 bude mít významné hospodářské přínosy, zejména nárůst HDP o 0,4 % v roce 2030, o 1,3 % v roce 2040 a o 2,4 % do roku 2050 ve srovnání s výchozím scénářem. To znamená zvýšení HDP o 57 miliard EUR v roce 2030, o 229 miliard EUR v roce 2040 a o 467 miliard EUR v roce 2050 ve srovnání s výchozím scénářem. Vyšší investice do sítě TEN-T rovněž vytvářejí pracovní místa, což vede k odhadovanému zvýšení zaměstnanosti o 0,1 % v roce 2030, o 0,3 % v roce 2040 a o 0,5 % do roku 2050 ve srovnání s výchozím scénářem, což odpovídá 200 000 zaměstnaných osob více v roce 2030, 561 000 v roce 2040 a 840 000 do roku 2050. Možnost č. 3 si rovněž vede dobře, pokud jde o přesun nákladní a osobní přepravy na udržitelnější druhy dopravy. Očekává se, že využití železniční dopravy se zvýší předpokládaným zavedením nové normy pro osobní železniční dopravu (traťová rychlost 160 km/h), zavedením obrysu vozidla P400 (umožňujícího převoz návěsů na železničních vagónech) a rozšířením některých železničních norem z hlavní na globální síť spolu s rozšířením globální sítě. To se odráží také ve vyšším podílu železniční dopravy v dělbě přepravní práce na úkor odvětví silniční dopravy. Ačkoli modální podíl vnitrozemské vodní dopravy a námořní dopravy zůstává víceméně stabilní, provádění nových norem tomuto odvětví umožňuje absorbovat předpokládaný růst objemu dopravy v EU-27 a námořní dopravy v rámci EU. Kromě toho se předpokládá, že přechod od silniční dopravy k druhům dopravy s nižšími emisemi umožněný souborem opatření obsažených v možnosti č. 3 povede ke snížení emisí CO₂ a emisí znečišťujících ovzduší. Snížení externích nákladů emisí CO₂ se odhaduje přibližně na 387 milionů EUR ve srovnání s výchozím scénářem za období 2021–2050 (vyjádřeno v současné hodnotě), zatímco snížení externích nákladů znečištění ovzduší na 420 milionů EUR. Zlepšení bezpečnosti silničního provozu je umožněno stanovením norem kvality a souvisejících bezpečnostních prvků na všech úsecích sítě překračujících určitou denní prahovou hodnotu provozu, čímž se snižuje počet úmrtí a zraněných osob. Snížení externích nákladů způsobených nehodami se za období 2021–2050 odhaduje na přibližně 3 930 milionů EUR ve srovnání s výchozím scénářem (vyjádřeno v současné hodnotě). Snížení externích nákladů způsobených kongescí pozemních komunikací mezi městy se za období 2021–2050 odhaduje na přibližně 2 891 milionů EUR ve srovnání s výchozím scénářem.

Pokud jde o náklady, upřednostňovaná možnost dosahuje nejlepší rovnováhy mezi dosaženými cíli a celkovými náklady na provádění. Investice do provádění všech opatření v rámci možnosti č. 3 se ve srovnání s výchozím scénářem odhadují v období 2021–2050 na

247,5 miliardy EUR (vyjádřeno v současné hodnotě). Kromě toho se administrativní náklady soukromého sektoru v období 2021–2050 ve srovnání s výchozím scénářem odhadují na 8,6 milionu EUR (vyjádřeno v současné hodnotě) a náklady orgánů veřejné správy na 25,4 milionu EUR. Další dopady související s emisemi hluku a potenciální ztrátou biologické rozmanitosti lze kvantifikovat jen obtížně, neboť dopady hluku silně závisí na místní (dopravní) situaci a biologická rozmanitost na konkrétní lokalitě a vlastnostech infrastruktury.

Modernizace infrastruktury pro kombinovanou železniční dopravu a terminály je důležitým prvkem, který zajistí, aby intermodální doprava probíhala především po železnici, vnitrozemských vodních cestách nebo pobřežní plavbou a aby všechny počáteční nebo konečné úseky vedené po pozemních komunikacích byly co nejkratší. Tato modernizace infrastruktury vytvoří příležitosti pro malé a střední podniky, i když v některých segmentech jsou přítomny i velké subjekty. Hlavními dotčenými zúčastněnými stranami jsou železniční podniky působící na trhu nákladní dopravy, provozovatelé terminálů železniční nákladní přepravy, společnosti silniční nákladní dopravy a provozovatelé terminálů osobní dopravy. V odvětví silniční dopravy bude zlepšení odpočívadel a parkování pro regionální a dálkovou nákladní dopravu přínosem pro velký počet malých společností silniční nákladní dopravy vlastněných řidiči, které patří mezi nejmenší podniky v oblasti dopravy a jsou závislé na husté a kvalitní síti parkovišť.

Možnost č. 3 dodává cíli soudržnosti sítě TEN-T důležitý rozměr tím, že identifikuje městské uzly a integruje terminály pro osobní nebo nákladní dopravu na celém území EU, což hraje klíčovou úlohu pro regionální propojení. Možnost č. 3 rovněž nejlépe podporuje odolnost infrastruktury TEN-T a její přizpůsobení se změně klimatu. V neposlední řadě představuje možnost č. 3 významnou přidanou hodnotu pro zajištění soudržnosti s ostatními politikami prostřednictvím přezkumu koncepce sítě TEN-T (např. vytvořením evropských dopravních koridorů, nahrazením dvou stávajících typů koridorů – koridorů hlavní sítě a koridorů pro železniční nákladní dopravu).

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Tato iniciativa je součástí pracovního programu Komise na rok 2021 podle přílohy I (nové iniciativy) a není součástí přílohy II (iniciativy REFIT).

Zlepšuje fungování politiky TEN-T tím, že zvyšuje účinnost regulačního rámce jako celku. Kromě toho objasňuje některé požadavky a pojmy. Například pojem „mořské dálnice“, jak je v současné době definován v nařízení, byl mnoha odborníky a předkladateli projektů označen jako příliš složitý. Hodnocení nařízení o TEN-T potvrzuje, že by mu prospělo zjednodušení a začlenění do zastřešující a integrované koncepce TEN-T zahrnující přístavy, lodní dopravu a všechny ostatní prvky námořní infrastruktury ve prospěch celého „evropského námořního prostoru“. Dalším příkladem je sladění koridorů pro železniční nákladní dopravu s koridory hlavní sítě, které umožní optimalizovat nástroje a zabránit zdvojování, například požadavek na vypracování investičních plánů podle nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu by měl být jednoduše odstraněn, neboť tyto investiční plány se překrývají s pracovními plány, které pravidelně připravují evropští koordinátoři TEN-T.

Byla určena dvě další zjednodušení, která povedou k potenciálním úsporám nákladů:

- automatizované vkládání údajů do systému TENtec, které umožňuje komunikaci přímo se zdrojem údajů (členský stát, provozovatel infrastruktury),
- nahrazení dvouletých pracovních plánů evropských koordinátorů a dvouletých průběžných zpráv o provádění TEN-T členskými státy pracovním plánem vypracovávaným každé čtyři roky a zahrnujícím priority pro rozvoj příslušného

koridoru, se stručnou výroční zprávou o stavu provádění koridorů, mořských dálnic (v budoucnosti evropského námořního prostoru) a systému ERTMS.

Přestože návrh zvyšuje celkové prováděcí náklady pro orgány, přináší zlepšení, zejména pokud jde o hospodářský přínos a přínos v oblasti zaměstnanosti, a umožňuje udržitelnější druhy dopravy, které více než kompenzují nárůst regulačních nákladů.

- **Základní práva**

Stanovením příslušných požadavků na infrastrukturu návrh posílí přístupnost pro všechny uživatele, čímžlepší přístupnost pro osoby se zdravotním postižením a s omezenou schopností pohybu a orientace a přispěje k rovnosti žen a mužů.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Správní náklady byly v posouzení dopadů odhadnuty jako mírné oproti výchozímu scénáři, zejména ve srovnání s ambiciózními plány revize v rámci upřednostňované možnosti politiky. Na období 2021–2050 se správní náklady pro orgány veřejné správy odhadují na 25,4 milionu EUR (vyjádřeno v současné hodnotě; tj. 15,8 milionu EUR pro Evropskou komisi⁹ a 9,6 milionu EUR pro orgány veřejné správy členských států). Kromě toho se odhaduje, že největší část investic bude pocházet z veřejných zdrojů (vnitrostátní veřejné fondy, fondy EU) a ve srovnání s výchozím scénářem by činila 244,2 miliardy EUR v období 2021–2050 (vyjádřeno v současné hodnotě).

5. OSTATNÍ PRVKY

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

Komise bude sledovat pokrok, dopady a výsledky této iniciativy prostřednictvím souboru nástrojů správy založených na správě TEN-T, jako je posílení evropských koordinátorů a jejich pracovní plány. V revidovaném nařízení bude dále posíleno monitorování.

Evropští koordinátoři mají v tomto ohledu zásadní význam, neboť působí jako vyslanci politiky TEN-T a zprostředkovatelé pro všechny příslušné zúčastněné strany, které se scházejí v rámci tzv. fór koridorů. Tato činnost bude dále podpořena posílením úlohy evropských koordinátorů. Kromě toho se každý evropský dopravní koridor a obě horizontální priority budou opírat o specializované studie, které sledují pokrok dosažený při plnění norem, lhůt a stanovování priorit. To se odráží například ve velmi pečlivém sledování všech projektů plánovaných nebo probíhajících v rámci TEN-T (tzv. „analýza seznamu projektů“ a pololetní „zprávy o provádění projektů“). Projekty se proto posuzují z hlediska své finanční vyspělosti a také z hlediska povolování a zadávání veřejných zakázek, aby bylo možné snadno zjistit problémy např. v souvislosti se zpožděním a plánovat zásahy Komise nebo evropských koordinátorů. Oproti minulosti bude nové nařízení rovněž obsahovat možnost pracovat ve vyšší míře na základě prováděcích aktů. Ty podpoří nejen stanovení priorit na vnitrostátní úrovni, ale také usnadní sledování pokroku dosaženého v oblasti TEN-T na základě milníků stanovených a dohodnutých v těchto prováděcích aktech. Jako takové rovněž tvoří velmi stabilní základ pro sledování těchto projektů, neboť podle milníků lze kontrolovat pravidelný pokrok a přijímat vhodná opatření v případě zpoždění. Při přijetí takových prováděcích aktů se dotčené členské státy rovněž dohodly na pravidelném podávání zpráv o dosaženém

⁹ Tyto náklady představují odhad provedený v rámci posouzení dopadů na základě minulých nákladů a zkušeností. Nelze je chápat jako dodatečné náklady pro Komisi. Veškeré položky související s TEN-T jsou plně pokryty z rozpočtu Nástroje pro propojení Evropy (nařízení (EU) 2021/1153).

pokroku. Pokud jde o monitorování, pokrok TEN-T bude monitorován z hlediska technického dokončení infrastruktury TEN-T s vymezenými normami TEN-T a s ohledem na stanovené lhůty pro roky 2030, 2040 a 2050. Normy a požadavky tak budou představovat klíčové ukazatele výkonnosti, na jejichž základě bude monitorován úspěch TEN-T (např. procentní podíl délky úseků železniční nákladní dopravy, které jsou elektrifikované, obsluhují vlaky s hmotností na nápravu 22,5 t nebo s délkou 740 m; počet námořních přístavů napojených na železnici atd.). Kromě toho probíhá neustálé monitorování prostřednictvím tzv. databáze TENtec, což je účinný informační systém, který v budoucnu umožní včasnou automatizovanou výměnu údajů přímo od jejich zdroje (členský stát, provozovatel infrastruktury).

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Struktura revidovaného nařízení se odchýlí od struktury stávajícího nařízení. Nebude již uspořádáno podle úrovní sítě (hlavní a globální), ale podle druhů dopravy, což umožní lépe porozumět různým požadavkům. Bude zahrnovat zvláštní požadavky na evropské dopravní koridory a jejich mapy a novou prozatímní lhůtu do roku 2040. První kapitoly nařízení vysvětlují celkové cíle TEN-T a postupný přístup k dokončení sítě. Nařízení bude sestávat z těchto hlavních kapitol:

Body odůvodnění

Body odůvodnění se zaměřují zejména na to, jak TEN-T přispívá k Zelené dohodě pro Evropu a na cíle Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu. Dále podrobně popisují vazby revidované sítě TEN-T s ostatními dopravními politikami v různých druzích dopravy a s oblastmi politiky mimo odvětví dopravy, např. politikou v oblasti životního prostředí a klimatu, sociální politikou, politikou soudržnosti, zahraniční politikou atd. Body odůvodnění dále zdůrazňují aspekty plánování infrastruktury na úrovni EU a členských států a financování.

Kapitola I: Všeobecné zásady

Kapitola 1 stanoví obecné zásady nařízení o TEN-T. Vymezuje předmět a oblast působnosti nařízení. Obsahuje definice různých prvků nařízení a terminologie používané v celém textu. Dále představuje cíle nařízení (soudržnost, udržitelnost, účinnost a přínosy pro uživatele) a způsob jejich dosažení. Tato kapitola rovněž stanoví, že transevropská dopravní síť musí být plánována, rozvíjena a provozována způsobem účinně využívajícím zdroje a v souladu s platnými unijními a vnitrostátními požadavky na ochranu životního prostředí. Následující články popisují zeměpisnou strukturu sítě a evropských dopravních koridorů. Kapitola 1 také popisuje zásady projektů společného zájmu a spolupráce se třetími zeměmi.

Kapitola II: Obecná ustanovení

Kapitola 2 obsahuje obecná ustanovení nařízení, která specifikují hlavní, rozšířenou hlavní a globální síť, jakož i evropské dopravní koridory, a stanoví prioritní opatření v jednotlivých sítích.

Kapitola III: Zvláštní ustanovení

Kapitola 3 obsahuje zvláštní ustanovení týkající se požadavků na jednotlivé druhy dopravy, na které se nařízení vztahuje s ohledem na:

- vymezení prvků infrastruktury,

- požadavky na dopravní infrastrukturu globální sítě,
- požadavky na hlavní a rozšířenou hlavní síť,
- další priority.

Kromě toho tato kapitola obsahuje ustanovení o požadavcích na revizi uplatnitelných na terminály multimodální nákladní přepravy a městské uzly.

Kapitola IV: Ustanovení pro inteligentní a odolnou dopravu

Kapitola 4 obsahuje dodatečná ustanovení o požadavcích uvedených v nařízení s ohledem na systémy IKT pro dopravu, udržitelné služby, nové technologie a inovace, bezpečnou a zabezpečenou infrastrukturu, odolnost, investice třetích zemí, údržbu a životní cyklus projektů, jakož i přístupnost pro všechny uživatele.

Kapitola V: Provádění nástrojů evropských dopravních koridorů a horizontálních priorit

Kapitola 5 se týká provádění evropských dopravních koridorů a horizontálních priorit (evropský systém řízení železničního provozu a evropský námořní prostor). Popisuje nástroj evropských dopravních koridorů a horizontální priority a obsahuje ustanovení o tom, jak mají být koordinovány a řízeny. Kapitola dále obsahuje ustanovení o prováděcích nástrojích, např. o pracovních plánech koordinátorů a prováděcích aktech.

Kapitola VI: Společná ustanovení

Kapitola 6 obsahuje obecná ustanovení nařízení o povinnostech týkajících se podávání zpráv a monitorování, o postupech pro modernizaci sítě a zásadách spolupráce se zúčastněnými stranami z veřejného a soukromého sektoru. Obsahuje ustanovení týkající se sladění vnitrostátních plánů s dopravní politikou EU. Dále obsahuje ustanovení týkající se výkonu přenesené pravomoci, postupu projednávání ve výborech, přezkumu nařízení, postupů týkajících se zpoždění při provádění sítě a možnosti výjimek. V neposlední řadě nastiňuje dopad nařízení na jiné legislativní akty s ohledem na nutnost jejich změny.

Přílohy:

Přílohy nařízení obsahují podrobné mapy hlavní, rozšířené hlavní a globální sítě, seznamy dopravních a městských uzlů v oblasti působnosti tohoto nařízení, jakož i vytyčení tras a mapy evropských dopravních koridorů. Dále obsahují orientační mapy sousedních zemí, jakož i specifikace požadavků na vypracování plánů udržitelné městské mobility. Obsahují rovněž článek, kterým se mění nařízení (EU) 2021/1153, a srovnávací tabulku pro srovnání mezi nařízením (EU) č. 1315/2013 a tímto nařízením.

Návrh

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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,
s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 172 této smlouvy,
s ohledem na návrh Evropské komise,
po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,
s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,
s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,
v souladu s řádným legislativním postupem,
vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Sdělení Komise „Zelená dohoda pro Evropu“³ z prosince 2019 stanoví cíl klimatické neutrality, kterého má Unie dosáhnout do roku 2050, jakož i jasný cíl snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů nejméně o 55 % ve srovnání s úrovněmi roku 1990. Tyto cíle jsou stanoveny v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2021/1119⁴.
- (2) Emise z dopravy představují přibližně 25 % celkových emisí skleníkových plynů v Unii a v posledních letech se zvýšily. Zelená dohoda pro Evropu proto požaduje 90% snížení emisí skleníkových plynů z dopravy, aby se Unie stala do roku 2050 klimaticky neutrální ekonomikou, a zároveň usiluje o dosažení cíle nulového znečištění⁵.

¹ Úř. věst. C [...].

² Úř. věst. C [...].

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

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

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

- (3) Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu⁶ stanoví milníky, které mají ukázat cestu evropského dopravního systému k dosažení cílů udržitelné, inteligentní a odolné mobility. Předpokládá, že železniční nákladní doprava by měla do roku 2030 zvýšit svůj podíl na trhu o 50 % a do roku 2050 jej zdvojnásobit; v případě dopravy po vnitrozemských vodních cestách a pobřežní plavby by měl jejich podíl na trhu vzrůst do roku 2030 o 25 % a do roku 2050 o 50 %; provoz na vysokorychlostní železnici by se měl do roku 2030 zdvojnásobit a do roku 2050 ztrojnásobit; na pozemních komunikacích Unie by mělo být do roku 2030 v provozu nejméně 30 milionů automobilů s nulovými emisemi a 80 000 nákladních vozidel s nulovými emisemi a téměř všechny osobní automobily, dodávky a autobusy a nová těžká nákladní vozidla by měly mít do roku 2050 nulové emise; pravidelná hromadná doprava v rámci Unie na vzdálenosti kratší než 500 km by měla být do roku 2030 uhlíkově neutrální; do roku 2030 by v Evropě mělo být nejméně sto klimaticky neutrálních měst.
- (4) Provádění transevropské dopravní sítě vytváří příznivé podmínky ve smyslu základní infrastruktury, která umožní, aby všechny druhy dopravy byly udržitelnější, cenově dostupnější a inkluzivnější, aby byly udržitelné alternativy široce dostupné v multimodálním dopravním systému a aby byly zavedeny správné pobídky na podporu transformace, zejména zajištěním spravedlivé transformace, a to v souladu s cíli uvedenými v doporučení Rady (EU) [...] ze dne [...] o zajištění spravedlivé transformace na klimatickou neutralitu.
- (5) Plánování, rozvoj a provoz transevropské dopravní sítě by měl umožnit udržitelné formy dopravy, zajistit lepší multimodální a interoperabilní dopravní řešení a posílit intermodální integraci celého logistického řetězce, a přispět tak k hladkému fungování vnitřního trhu vytvořením podmínek, které jsou nezbytné pro plynulé toky osobní a nákladní dopravy v celé Unii. Kromě toho by se síť měla zaměřit na posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti zajištěním přístupnosti a propojení všech regionů Unie, včetně lepšího propojení nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, venkovských, ostrovních, okrajových a horských regionů, jakož i řídce osídlených oblastí. Rozvoj transevropské dopravní sítě by měl rovněž umožnit bezproblémovou, bezpečnou a udržitelnou mobilitu zboží a osob v celé jejich rozmanitosti a přispět k dalšímu hospodářskému růstu a konkurenceschopnosti z globálního hlediska tím, že vytvoří propojení a interoperabilitu mezi vnitrostátními dopravními sítěmi udržitelným způsobem účinně využívajícím zdroje.
- (6) Nárůstem provozu dochází ke kongescím v mezinárodní dopravě. Pro zajištění mezinárodní mobility zboží a cestujících je třeba optimalizovat kapacitu transevropské dopravní sítě i využití této kapacity a případně je rozšířit odstraněním úzkých míst v infrastruktuře a doplněním chybějících spojení infrastruktury v jednotlivých členských státech a mezi nimi, případně i se sousedními zeměmi, a s ohledem na probíhající jednání s kandidátskými a potenciálními kandidátskými zeměmi.
- (7) Transevropská dopravní síť sestává ve značné míře ze stávající infrastruktury. V zájmu plného dosažení cílů nové politiky transevropské dopravní sítě by měly být stanoveny jednotné požadavky na infrastrukturu.

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

- (8) Transevropská dopravní síť by se měla rozvíjet a udržovat vytvářením nové dopravní infrastruktury, rekonstrukcí, údržbou a modernizací stávající infrastruktury a opatřeními zaměřenými na podporu účinného využívání jejích zdrojů.
- (9) Při realizaci projektů společného zájmu by se měla věnovat náležitá pozornost zvláštním okolnostem každého jednotlivého dotčeného projektu. Pokud je to možné, měly by se využívat synergie s dalšími politikami, například s aspekty cestovního ruchu, a to začleněním infrastruktury cyklistických stezek, včetně tras EuroVelo, do inženýrských staveb, jako jsou mosty nebo tunely, nebo s bezpečnostními aspekty začleněním nových technologií, jako jsou senzory v mostech.
- (10) V zájmu dosažení vysoce kvalitní a účinné dopravní infrastruktury u všech druhů dopravy by se při rozvoji transevropské dopravní sítě mělo přihlížet k zabezpečení a bezpečnosti pohybu cestujících a zboží, přínosu z hlediska změny klimatu a dopadu změny klimatu a potenciálních přírodních rizik a člověkem způsobených katastrof na infrastrukturu a dostupnost pro všechny uživatele dopravy, zejména v regionech, které jsou obzvláště postiženy negativními dopady změny klimatu.
- (11) Při plánování, pořizování a provádění projektů společného zájmu by členské státy a jiní předkladatelé projektů měli náležitě zohlednit směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1187⁷.
- (12) Členské státy a jiní navrhovatelé projektů by při plánování infrastruktury měli řádně zohledňovat posouzení rizik a opatření, jejichž cílem je zlepšit odolnost, například vůči změně klimatu, přírodním rizikům a katastrofám způsobeným člověkem. Provádění transevropské dopravní sítě podpoří zásadu „významně nepoškozovat“ tím, že poskytne další pobídky k rozvoji udržitelných forem dopravy a zavede vysoké standardy pro ekologickou dopravní infrastrukturu.
- (13) Vzhledem k vývoji potřeb infrastruktury Unie a cílům dekarbonizace a k závěrům Evropské rady z července 2020, podle nichž by výdaje Unie měly být v souladu s cíli Pařížské dohody a zásadou „významně nepoškozovat“ ve smyslu článku 17 nařízení o taxonomii⁸, by projekty společného zájmu měly být posuzovány s cílem zajistit, aby politika TEN-T byla v souladu s cíli politiky Unie v oblasti dopravy, životního prostředí a klimatu. Členské státy a jiní předkladatelé projektů by měli provádět posouzení vlivů plánů a projektů na životní prostředí, jejichž součástí by mělo být posouzení souladu se zásadou „významně nepoškozovat“ na základě nejnovějších dostupných pokynů a osvědčených postupů. V případech, kdy provádění projektu společného zájmu významně poškozuje cíl v oblasti životního prostředí nebo klimatu, by měly být zváženy přiměřené alternativy.
- (14) Projekty infrastruktury v rámci nařízení o TEN-T by měly být odolné vůči potenciálním nepříznivým dopadům změny klimatu prostřednictvím posouzení klimatické zranitelnosti a rizik, mimo jiné prostřednictvím příslušných adaptačních opatření. Projekty, u nichž musí být provedeno posouzení vlivů na životní prostředí, by měly podléhat prověření z hlediska klimatického dopadu a analýza jejich nákladů a přínosů by měla zahrnovat náklady emisí skleníkových plynů a pozitivní účinky opatření ke zmírnění změny klimatu. Prověřování z hlediska klimatického dopadu by

⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1187 ze dne 7. července 2021 o zjednodušení opatření na zlepšení realizace transevropské dopravní sítě (TEN-T) (Úř. věst. L 258, 20.7.2021, s.1).

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

se mělo provádět na základě nejnovějších dostupných osvědčených postupů a pokynů⁹. Přispěje se tím k tomu, aby se při investičních rozhodnutích Unie a jejím rozpočtovém plánování přihlíželo k posouzením rizik souvisejících se změnou klimatu, jakož i zranitelnosti vůči změně klimatu a adaptace na ni.

- (15) Členské státy a jiní předkladatelé projektů by měli provádět posouzení vlivů plánů a projektů na životní prostředí v souladu s příslušnými právními předpisy, aby se zabránilo negativním dopadům na životní prostředí, jako je fragmentace krajiny, utužení půdy a znečištění ovzduší a vody, jakož i hluková zátěž, nebo aby se tyto dopady zmírnily nebo kompenzovaly a aby byla účinně chráněna biologická rozmanitost.
- (16) Při plánování a výstavbě projektů společného zájmu je třeba dostatečně zohlednit zájmy regionálních a místních orgánů jakož i veřejnosti, jíž se projekt týká.
- (17) Definice transevropské dopravní sítě by měla vycházet ze společné a transparentní metodiky a měla by představovat nejvyšší úroveň plánování infrastruktury v rámci Unie. Měla by být multimodální, tedy zahrnovat všechny druhy dopravy a jejich propojení i příslušné systémy správy informací o dopravě a cestování.
- (18) Transevropská dopravní síť by měla být postupně rozvíjena ve třech etapách s celkovým cílem vytvořit multimodální a interoperabilní celoevropskou síť norem vysoké kvality při současném dodržení celkových cílů Unie v oblasti klimatické neutrality a životního prostředí: dokončení hlavní sítě do roku 2030, rozšířená hlavní síť do roku 2040 a globální síť do roku 2050.
- (19) Kromě lhůt pro roky 2030 a 2050, které již byly zavedeny podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013¹⁰, by pro rozšířenou hlavní síť, která je součástí evropských dopravních koridorů, měla být doplněna přechodná lhůta do roku 2040 k zajištění souladu sítě s tímto nařízením. Stejná přechodná lhůta by se měla vztahovat i na nové normy týkající se hlavní sítě, které byly zavedeny nad rámec požadavků nařízení (EU) č. 1315/2013, aby bylo možné včas provést nezbytné investice.
- (20) Globální síť by měla být celoevropskou dopravní sítí, která bude zajišťovat dostupnost a propojení všech regionů v Unii, včetně nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, venkovských, ostrovních, okrajových a horských regionů, jakož i řídce osídlených oblastí, a posilovat sociální, hospodářskou a územní soudržnost mezi nimi. Měly by být stanoveny požadavky na infrastrukturu globální sítě s cílem podpořit rozvoj vysoce kvalitní sítě v celé Unii.
- (21) Globální síť by měla být dostatečně vybavena infrastrukturou pro alternativní paliva, aby mohla účinně podpořit přechod na mobilitu s nulovými emisemi v souladu s milníky stanovenými ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu.
- (22) Kromě hlavní sítě by měla být vymezena rozšířená hlavní síť vycházející z prioritních úseků globální sítě, které jsou součástí evropských dopravních koridorů.
- (23) Hlavní síť byla vytyčena na základě objektivní metodiky plánování. Tato metodika určila nejvýznamnější městské uzly, přístavy a letiště, jakož i hraniční přechody. Tam,

⁹ Sdělení Komise – Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027 (Úř. věst. C 373, 16.9.2021, s. 1).

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

kde je to ekonomicky možné, 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.

- (24) Hlavní síť se lhůtou do roku 2030 a rozšířená hlavní síť se lhůtou do roku 2040 by měly tvořit základ udržitelné multimodální dopravní sítě, která představuje strategicky nejdůležitější uzly a spojení transevropské dopravní sítě v souladu s dopravními potřebami. Měly by podporovat rozvoj celé globální sítě a umožnit, aby se činnost Unie soustředila na ty části transevropské dopravní sítě s nejvyšší evropskou přidanou hodnotou, zejména na přeshraniční úseky, chybějící spojení, multimodální spojovací body a nejzávažnější úzká místa.
- (25) Některé stávající normy hlavní sítě by měly být rozšířeny na rozšířenou hlavní a globální síť, aby bylo možné plně využívat výhod sítě, zvýšit interoperabilitu mezi typy sítí a umožnit větší provoz prostřednictvím udržitelnějších forem dopravy, mimo jiné prostřednictvím vyšší míry digitalizace a dalších technologických řešení.
- (26) Výjimky z požadavků na infrastrukturu, které se vztahují na hlavní, rozšířenou hlavní a globální síť, by měly být možné pouze v řádně odůvodněných případech a za určitých podmínek. Ty by měly zahrnovat případy, kdy investice nelze odůvodnit nebo kdy existují zvláštní zeměpisná či značná fyzická omezení, například v nejvzdálenějších regionech a jiných odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionech nebo v řídce osídlených oblastech nebo v izolovaných či částečně izolovaných sítích.
- (27) Síť pozemní infrastruktury vytvořená prostřednictvím hlavní sítě, rozšířené hlavní sítě a globální sítě by se měla integrovat s námořním rozměrem transevropské dopravní sítě. Za tímto účelem by měl být vytvořen skutečně udržitelný, inteligentní, bezproblémový a odolný evropský námořní prostor. Měl by zahrnovat všechny složky námořní infrastruktury transevropské dopravní sítě.
- (28) Evropský námořní prostor by měl být prováděn v úzké spolupráci s evropskými makroregionálními strategiemi a strategiemi pro přímořské oblasti, které poskytují vhodný rámec evropské územní spolupráce jak na nadnárodní úrovni Unie, tak na přeshraniční úrovni se třetími zeměmi.
- (29) Koridory pro železniční nákladní dopravu zřízené na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010¹¹ a koridory hlavní sítě vymezené v nařízení (EU) č. 1315/2013 jsou doplňkovými politickými nástroji, které sledují úzce související cíle, zejména s cílem podpořit udržitelné, účinné a bezpečné dopravní služby. Ačkoli spolupráce byla v mnoha ohledech přínosná, v některých případech bylo zjištěno překrývání činností a potřeba lepší výměny informací. Koridory pro železniční nákladní dopravu a koridory hlavní sítě navíc nejsou zcela geograficky sladěny, což omezuje možnost koordinace, například v otázkách, jako je provádění požadavků na infrastrukturu transevropské dopravní sítě nebo zlepšování kvality železničních služeb. Existuje proto významný nevyužitý potenciál pro zefektivnění, větší účinnost a součinnost.
- (30) Jak je uvedeno ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, je třeba začlenit koridory hlavní sítě a koridory pro železniční nákladní dopravu do „evropských

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

dopravních koridorů“, aby se zvýšila součinnost mezi plánováním infrastruktury a provozem dopravy. Evropské dopravní koridory by se měly stát nástrojem pro rozvoj udržitelných a multimodálních toků nákladní a osobní dopravy v Evropě a pro rozvoj interoperabilní vysoce kvalitní infrastruktury a provozní výkonnosti. Jako takové by měly být rovněž nástrojem k realizaci vize vytvoření vysoce konkurenceschopné železniční sítě v celé Unii.

- (31) Evropské dopravní koridory by měly pokrývat nejdůležitější dálkové dopravní toky, měly by se skládat z klíčové evropské multimodální osy založené na částech transevropské dopravní sítě, měly by být multimodální a otevřené všem druhům dopravy, na něž se vztahuje toto nařízení, překračovat alespoň dvě hranice a zahrnovat alespoň tři druhy dopravy.
- (32) Má-li být transevropská dopravní síť vytvořena koordinovaně a včas, což umožní maximalizovat její účinky, měly by dotčené členské státy zajistit přijetí vhodných opatření za účelem dokončení projektů společného zájmu hlavní sítě do roku 2030, rozšířené hlavní sítě do roku 2040 a globální sítě do roku 2050. Členské státy by proto měly zajistit soudržnost vnitrostátních dopravních a investičních plánů s prioritami stanovenými v tomto nařízení a v pracovních plánech evropských koordinátorů.
- (33) Je třeba určit projekty společného zájmu, které přispějí k dokončení transevropské dopravní sítě, přispívají k dosažení cílů a odpovídají prioritám stanoveným v tomto nařízení. Realizace projektů společného zájmu by měla záviset na jejich stupni vyzrálosti, jejich souladu s unijními a vnitrostátními právními postupy a dostupnosti finančních prostředků, aniž by tím byly dotčeny finanční závazky členského státu nebo Unie.
- (34) Projekty společného zájmu na rozvoj transevropské dopravní sítě v souladu s požadavky stanovenými v tomto nařízení mají evropskou přidanou hodnotu, neboť přispívají k vysoce kvalitní, interoperabilní a multimodální evropské síti, zvyšují udržitelnost, soudržnost a účinnost nebo přínosy pro uživatele. Evropská přidaná hodnota se zvyšuje, pokud kromě potenciální hodnoty pro daný členský stát vede k významnému zlepšení dopravních spojení nebo dopravních toků mezi členskými státy nebo mezi členským státem a třetí zemí. Těmto přeshraničním projektům by se mělo dostat přednostního zájmu ze strany Unie s cílem zajistit jejich realizaci.
- (35) Členské státy a jiní navrhovatelé projektů by měli zajistit, aby posouzení projektů společného zájmu byla prováděna účinně bez zbytečných odkladů.
- (36) Projekty společného zájmu, u nichž se žádá o financování Uníí, by měly být podrobeny socioekonomické 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, jakož i přístup zohledňující celý životní cyklus projektu. 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/EU¹².
- (37) Aby se přispělo ke splnění cílů v oblasti klimatu Zelené dohody pro Evropu spočívajících ve snížení emisí skleníkových plynů do roku 2050 o 90 %, měla by se analyzovat opatření ke zmírnění dopadů projektů společného zájmu v podobě nových,

¹²

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).

rozšířených nebo modernizovaných dopravních infrastruktur na emise skleníkových plynů.

- (38) Spolupráce se třetími zeměmi, včetně sousedních zemí, je nezbytná k zajištění propojení a interoperability mezi sítěmi infrastruktury Unie a daných zemí. S ohledem na výše uvedené by Unie měla ve vhodných případech podporovat projekty společného zájmu připravené ve spolupráci s těmito zeměmi a posuzovat a zajišťovat dodržování cílů a požadavků transevropské dopravní sítě, aby byla zajištěna interoperabilita sítě Unie.
- (39) Aby se dosáhlo transformace odvětví dopravy na skutečně multimodální systém udržitelných a inteligentních služeb mobility, měla by Unie vybudovat vysoce kvalitní dopravní síť s železničními službami splňujícími minimální traťovou rychlost. Konkurenceschopná osobní železniční doprava má velký potenciál při dekarbonizaci dopravy. Je třeba vytvořit soudržnou a interoperabilní evropskou vysokorychlostní železniční síť spojující hlavní a velká města. Doplnění stávajících vysokorychlostních tratí o tratě pro přepravu cestujících s minimální traťovou rychlostí 160 km/h by mělo vést k síťovým účinkům, soudržnější síti a většímu počtu cestujících na železnici. Dokončení vysoce výkonné sítě rovněž usnadní vývoj a zavádění nových nebo odlišných modelů přidělování kapacity, například časových řádů služeb, které umožňuje iniciativa Přepřepřávání jízdních řádů (TTR).
- (40) Měla by být vytvořena udržitelnější, odolnější a spolehlivější síť železniční nákladní dopravy v celé Evropě, která by přispěla ke konkurenceschopnosti kombinované dopravy. Infrastruktura pro kombinovanou železniční dopravu a terminály by měla být modernizována, aby se zajistilo, že intermodální doprava bude probíhat především po železnici, vnitrozemských vodních cestách nebo pobřežní plavbou a že všechny počáteční nebo konečné úseky vedené po pozemních komunikacích budou co nejkratší.
- (41) Vzhledem k tomu, že zavádění evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) v Evropě se zrychluje a několik členských států již přijalo plány na zavedení ERTMS ve všech svých vnitrostátních železničních sítích do roku 2040, je třeba tuto změnu paradigmatu zohlednit a stanovit ambicióznější lhůtu pro zavedení systému ERTMS pro globální síť.
- (42) Systém ERTMS by měl být zaváděn nepřetržitě nejen na hlavní síti, rozšířené hlavní síti a globální síti, včetně městských uzlů, ale také na přístupových cestách k multimodálním terminálům. To umožní provoz využívající pouze systém ERTMS a posílí ekonomickou životaschopnost železničních podniků.
- (43) Vzhledem k tomu, že zavedení rádiového systému ERTMS dále přispívá k odstranění vnitrostátních pravidel ovlivňujících provoz, měly by členské státy zajistit, aby byl od roku 2025 zaveden pouze rádiový systém ERTMS a aby do roku 2050 byla celá transevropská dopravní síť vybavená rádiovým systémem ERTMS.
- (44) Zavedení systému ERTMS by mělo být spojeno s regulační lhůtou pro vyřazení traťových systémů třídy B z provozu, čímž se ERTMS stane jediným zabezpečovacím systémem používaným v členských státech. Vyřazení traťových systémů třídy B z provozu přinese provozovatelům infrastruktury významné úspory za údržbu, neboť zavádění systému ERTMS a udržování dalších traťových systémů po delší dobu je velmi nákladné a složité. Systémy třídy B by měly být odstraňovány koordinovaným způsobem s dostatečným přechodným obdobím do roku 2040, což umožní železničním podnikům připravit se na změnu a přijmout nejhodnotnější strategii

přechodu. Systém ERTMS vyžaduje synchronizované zavádění traťového i palubního systému a výhody celého systému se projeví pouze tehdy, jsou-li jím vybaveny vlaky i tratě.

- (45) Vnitrozemské vodní cesty v Evropě se vyznačují heterogenní hydromorfologií, která brání soudržné výkonnosti všech úseků vodních cest. Vnitrozemské vodní cesty, zejména volně tekoucí úseky, mohou být silně ovlivněny klimatickými a povětrnostními podmínkami. V zájmu zajištění spolehlivé mezinárodní dopravy a při současném respektování hydromorfologie a platných právních předpisů v oblasti životního prostředí by požadavky TEN-T měly zohledňovat specifickou hydromorfologii jednotlivých vodních cest (například volně tekoucí nebo regulované řeky), jakož i cíle politik v oblasti životního prostředí a biologické rozmanitosti. Tento přístup by měl být zvážen na úrovni povodí.
- (46) Vzhledem k tomu, že námořní přístavy jsou vstupními a výstupními body pro pozemní infrastrukturu transevropské dopravní sítě, hrají důležitou úlohu jako přeshraniční multimodální uzly, které slouží nejen jako dopravní uzly, ale také jako brány obchodu, průmyslové klastry a energetická centra, například pokud jde o výstavbu větrných elektráren na moři.
- (47) Námořní doprava na krátké vzdálenosti může významně přispět k dekarbonizaci dopravy tím, že se na ni přesune více nákladu a cestujících. Evropský námořní prostor by měl být podporován vytvářením nebo modernizací tras pobřežní plavby a rozvojem námořních přístavů a jejich napojení na vnitrozemí, aby byla zajištěna účinná a udržitelná integrace s dalšími druhy dopravy.
- (48) Silniční doprava v Unii představuje tři čtvrtiny celkové vnitrozemské nákladní dopravy (podle uskutečněných tunokilometrů) a přibližně 90 % celkové vnitrozemské osobní dopravy (podle celkového počtu osobokilometrů). Vzhledem k významu silniční dopravy a závazku zlepšit bezpečnost silničního provozu v souladu s milníkem Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu je třeba posílit bezpečnost silniční infrastruktury.
- (49) Transevropská dopravní síť by měla zajistit účinnou multimodalitu, aby u přepravy cestujících i zboží nabízela lepší a udržitelnější volbu mezi druhy dopravy a umožnila konsolidaci velkých objemů pro přepravu na dlouhé vzdálenosti. Klíčovou roli při plnění tohoto cíle by měly hrát multimodální terminály.
- (50) Důležitou roli v transevropské dopravní síti hrají městské uzly jako výchozí nebo cílová místa („poslední kilometr“) pro cestující a náklad přepravovaný v transevropské dopravní síti, a jsou přestupními body v rámci jednotlivých druhů dopravy nebo mezi nimi. Mělo by být zajištěno, aby kapacitně úzká místa a nedostatečné propojení sítí v rámci městských uzlů již nebránily multimodalitě v rámci transevropské dopravní sítě.
- (51) Jako účinný jednotný rámec pro řešení problémů městské mobility by měl být pro městské uzly vypracován plán udržitelné městské mobility, což je dlouhodobý komplexní integrovaný plán nákladní a osobní mobility pro celou funkční městskou oblast¹³. Měl by zahrnovat cíle, záměry a ukazatele, na nichž je založena současná i budoucí výkonnost systému městské dopravy, přinejmenším pokud jde o emise skleníkových plynů, kongesci, nehody a zranění, podíl různých druhů dopravy a přístup ke službám mobility, jakož i údaje o znečištění ovzduší a hluku ve městech.

¹³ Koncepce plánu udržitelné městské mobility byla poprvé navržena v balíčku opatření EU v oblasti městské mobility z roku 2013 (COM(2013) 913 final, příloha I).

- (52) Členské státy by měly vytvořit vnitrostátní podpůrný program zaměřený na podporu zavádění plánů udržitelné městské mobility a zlepšení koordinace mezi regiony a městy. Ten by měl podporovat regiony a městské oblasti při vytváření kvalitních plánů udržitelné městské mobility a posílit monitorování a hodnocení provádění těchto plánů prostřednictvím legislativních opatření, pokynů, budování kapacit, pomoci a případně finanční podpory.
- (53) Cílem mise v oblasti klimaticky neutrálních a inteligentních měst, zřízené na základě rámcového programu Horizont Evropa, je mít do roku 2030 v Unii sto klimaticky neutrálních měst. Města zapojená do této mise budou působit jako experimentální a inovační centra, která budou do roku 2050 následovat ostatní.
- (54) Služby multimodální digitální mobility pomáhají posílit integraci různých druhů dopravy spojením několika způsobů dopravy do jedné nabídky. Jejich další rozvoj by měl přispět k propagování nejudržitelnějších druhů dopravy, veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy, jako je chůze a jízda na kole.
- (55) Systémy informačních a komunikačních technologií (IKT) pro dopravu jsou nezbytné jakožto základ optimalizace provozu a dopravy, bezpečnosti provozu a zlepšení souvisejících služeb. Usnadněny by měly být informační toky v síti dopravy a mobility, mimo jiné prostřednictvím zavádění datového prostoru Unie pro mobilitu. Cestujícím by měly být k dispozici informace, včetně informací o přepravních dokladech a rezervačních systémech.
- (56) Inteligentní dopravní systémy a služby, jakož i nově vznikající technologie by měly sloužit jako katalyzátor zavádění inteligentních dopravních systémů a služeb na všech pozemních komunikacích transevropské dopravní sítě.
- (57) Je nutné odpovídající plánování transevropské dopravní sítě. To rovněž zahrnuje provádění zvláštních požadavků v celé síti, pokud jde o infrastrukturu, systémy IKT, vybavení a služby, včetně požadavků na zavádění infrastruktury pro alternativní paliva ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva]¹⁴. Je proto nutné zajistit odpovídající a koordinované zavádění takových požadavků v celé Evropě pro každý druh dopravy a pro jejich vzájemné propojení v rámci transevropské dopravní sítě i mimo ni, aby bylo využito síťového účinku a umožněna účinná dálková transevropská doprava. Aby se zajistilo zavedení alternativních paliv v celé silniční síti transevropské dopravní sítě v souladu s cíli stanovenými v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva], měly by být odkazy na „hlavní síť“ v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] chápány jako odkazy na „hlavní síť“ ve smyslu tohoto nařízení. Odkazy na „komplexní síť“ v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] by měly být vykládány jako odkazy na „rozšířenou hlavní síť“ a „globální síť“ ve smyslu tohoto nařízení.
- (58) Transevropská dopravní síť by měla poskytnout základ pro rozsáhlé zavádění nových technologií a inovací, jako je infrastruktura 5G, které mohou pomoci zvýšit celkovou účinnost evropského odvětví dopravy a kapacitu umožňující bezpečný pohyb cestujících za použití účinných prostředků, zvýšit atraktivitu veřejné nebo ekologičtější dopravy pro cestující a snížit její uhlíkovou stopu. To přispěje k dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu a zároveň přispěje k cíli zvýšit energetickou

¹⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne [...] o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU (Úř. věst. L [...]).

bezpečnost Unie. K dosažení těchto cílů by měla být zlepšena dostupnost alternativních paliv a související infrastruktury v celé transevropské dopravní síti.

- (59) V rámci transevropské dopravní sítě by měl být zaveden dostatečný počet veřejně přístupných rychlých dobíjecích stanic pro lehká a těžká nákladní vozidla. Tento cíl by měl zajistit plnou přeshraniční konektivitu a umožnit provoz elektrických vozidel v celé Unii. Cíle pro transevropskou dopravní síť týkající se vzdálenosti, jak jsou vymezeny v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva], mají zajistit minimální dostatečné rozmístění elektrických dobíjecích stanic podél hlavních silničních sítí Unie.
- (60) Veřejně přístupná dobíjecí infrastruktura podél transevropské dopravní sítě, jak je vymezena v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva], by měla být doplněna o požadavky na zavádění dobíjecí infrastruktury v multimodálních terminálech a na multimodální uzly osobní dopravy s cílem poskytnout možnosti dobíjení nákladních vozidel pro přepravu na dlouhé vzdálenosti, a to v době, kdy jsou nakládána nebo vykládána nebo kdy řidič odpočívá, nebo dobíjení autobusů v multimodálních uzlech osobní dopravy. Za účelem zajištění volného oběhu v případech, kdy terminály nebo uzly osobní dopravy obdrží podporu Unie nebo veřejnou podporu, by měl být přístup pro účely dobíjení spravedlivý, transparentní a nediskriminující, aby se zabránilo tržní závislosti na konkrétních podnicích nebo možnému narušení hospodářské soutěže. Pokud je dobíjecí infrastruktura budována s využitím finančních prostředků Unie nebo z veřejných zdrojů, měly by být ceny pro všechny oprávněné podniky nebo osoby stanoveny transparentně a nediskriminujícím způsobem.
- (61) Závažným problémem pro účinnost a fungování transevropské dopravní sítě je nedostatečná bezpečnost, zabezpečení a spolehlivost infrastruktury, která je způsobená přírodními riziky, včetně událostí souvisejících s klimatem a jiných mimořádných událostí, jako jsou pandemie, katastrofy způsobené člověkem, nehody nebo úmyslná narušení, jako je terorismus a kybernetické útoky. Dopravní toky byly v posledních letech výrazně narušeny například nehodami způsobenými několika přírodními katastrofami, které byly důsledkem extrémních povětrnostních jevů. Měla by se proto zlepšit odolnost dopravní sítě vůči změně klimatu, přírodním rizikům, katastrofám způsobeným člověkem a dalším narušením, a to s ohledem na posouzení rizik a opatření ke zvýšení odolnosti přijatá kritickými subjekty pro odvětví dopravy podle směrnice [...] o odolnosti kritických subjektů¹⁵.
- (62) S ohledem na zkušenosti s řízením krizí během pandemie COVID-19¹⁶ a s cílem zabránit narušení dopravy a nepředvídaným událostem v budoucnu by členské státy měly při plánování infrastruktury zohlednit bezpečnost a odolnost dopravní infrastruktury vůči změně klimatu, přírodním rizikům, katastrofám způsobeným člověkem a dalším narušením fungování dopravního systému Unie. Evropské dopravní koridory by proto měly rovněž zahrnovat důležité objízďkové tratě, které lze využít v

¹⁵ Uvedená směrnice odkazuje na návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady předložený Komisí o posílení odolnosti kritických subjektů, COM/2020/829 final.

¹⁶ Sdělení o zavádění zelených pruhů podle Pokynů týkajících se opatření správy hranic v zájmu ochrany zdraví a zajištění dostupnosti zboží a základních služeb, C(2020) 1897 final (Úř. věst. C 96 I, 24.3.2020, s. 1), a sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě a Radě ze dne 28. října 2020 o úpravě dopravních „zelených pruhů“ v zájmu udržení chodu hospodářství během opětovného vypuknutí pandemie COVID-19, COM(2020) 685 final.

případě kongesce nebo jiných problémů na hlavních trasách. Díky své multimodální povaze může být navíc v případě mimořádných událostí jeden režim nahrazen druhým.

- (63) Provádění transevropské dopravní sítě může urychlit účast podniků, včetně těch, které vlastní nebo ovládá fyzická osoba ze třetí země nebo podnik ze třetí země, včetně podniků usazených ve třetí zemi. Za určitých okolností by však účast podniků vlastněných nebo ovládaných fyzickou osobou ze třetí země nebo podnikem ze třetí země na projektech společného zájmu nebo jejich příspěvek k projektům společného zájmu mohly ohrozit bezpečnost a veřejný pořádek v EU. Aniž je dotčen mechanismus spolupráce podle nařízení (EU) 2019/452¹⁷ a kromě tohoto mechanismu, je nezbytné zvýšit povědomí o takové účasti nebo příspěvku, aby mohly orgány veřejné správy zasáhnout, pokud by se zdálo, že by taková účast nebo příspěvek mohly mít vliv na bezpečnost nebo veřejný pořádek v Unii a nespádají do oblasti působnosti nařízení (EU) 2019/452.
- (64) Údržba je a zůstane hlavní odpovědností členských států a je důležité, aby transevropská dopravní síť – jakmile bude vybudována – byla řádně udržována s cílem zajistit vysokou kvalitu služeb. Při plánování infrastrukturních projektů a vyhlašování výběrových řízení na ně by se měl uplatňovat přístup zohledňující celý životní cyklus.
- (65) V zájmu realizace nejvíce strategicky důležitých úseků transevropské dopravní sítě v daném časovém rámci by měl být použit přístup založený na koridorech jako nástroj ke koordinaci různých projektů na nadnárodní úrovni a k synchronizaci rozvoje koridoru, čímž by se maximalizoval přínos sítě.
- (66) Evropské dopravní koridory by měly napomoci takovému rozvoji infrastruktury transevropské dopravní sítě, které se zaměří na řešení úzkých míst, zlepšení přeshraničních propojení a zlepšení účinnosti a udržitelnosti. Prostřednictvím lepší územní spolupráce by měly uvedené koridory přispět k soudržnosti. Měly by rovněž zohledňovat širší cíle dopravní politiky a usnadnit interoperabilitu, integraci různých druhů dopravy a multimodální provoz. Přístup spočívající v budování koridorů by měl být transparentní a jednoznačný a správa těchto koridorů by neměla vytvářet dodatečné administrativní náklady nebo zátěž.
- (67) Po dohodě s dotčeným členským státem by evropští koordinátoři měli usnadňovat koordinované provádění evropských dopravních koridorů a dvou horizontálních priorit, systému ERTMS a evropského námořního prostoru. Měli by usnadňovat opatření k navržení správné struktury řízení a k určení prioritních investic v rámci evropských dopravních koridorů a dvou horizontálních priorit.
- (68) Evropské a vnitrostátní rámce pro plánování a provádění dopravní infrastruktury, jakož i pracovní plány vypracované evropskými koordinátory by měly přispívat k včasnému harmonogramu a plánování investic nezbytných k dosažení cílů tohoto nařízení.
- (69) Pracovní plány evropských koordinátorů by měly být využívány k podpoře spolupráce mezi všemi příslušnými zúčastněnými stranami, k posílení doplňkovosti s opatřeními členských států a provozovatelů infrastruktury a zejména ke stanovení milníků a priorit investic. Na základě pracovních plánů by Komise měla přijmout prováděcí akty, které stanoví priority pro plánování infrastruktury a financování.

¹⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79I, 21.3.2019, s. 1).

- (70) Technický základ map specifikujících transevropskou dopravní síť poskytuje interaktivní geografický a technický informační systém pro transevropskou dopravní síť (TENtec).
- (71) S ohledem na akční plán Unie o vojenské mobilitě z března 2018¹⁸ by Komise měla posoudit, zda je třeba přizpůsobit transevropskou dopravní síť tak, aby odrážela vojenské využití infrastruktury. Na základě analýzy rozdílů mezi transevropskou dopravní sítí a vojenskými požadavky¹⁹ by měly být do transevropské sítě začleněny další pozemní komunikace a železnice, aby se posílila součinnost mezi civilními a vojenskými dopravními sítěmi.
- (72) V zájmu dosažení maximálního souladu mezi hlavními směry a programováním příslušných finančních nástrojů, které jsou dostupné na úrovni Unie, by mělo být financování transevropské dopravní sítě v souladu s tímto nařízením a mělo by být založeno zejména na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153²⁰. Kromě toho by financování sítě mělo rovněž vycházet z finančních nástrojů poskytovaných podle jiných právních předpisů Unie, včetně Programu InvestEU, facility na podporu oživení a odolnosti, politiky soudržnosti, programu Horizont Evropa a dalších finančních nástrojů zřízených Evropskou investiční bankou. Aby bylo možné financovat projekty společného zájmu, měly by se odkazy na „multimodální logistické platformy“, „mořské dálnice“ a „telematické aplikace“ v nařízení (EU) 2021/1153 vykládat jako odkazy na „terminály multimodální nákladní přepravy“, „evropský námořní prostor“ a „systémy IKT pro dopravu“ vymezené v tomto nařízení. Za stejným účelem by odkazy na „hlavní síť“ v nařízení (EU) 2021/1153 měly být vykládány tak, že zahrnují „rozšířenou hlavní síť“, jak je vymezena v tomto nařízení.
- (73) Dosažení cílů transevropské dopravní sítě, zejména pokud jde o dekarbonizaci a digitalizaci dopravního systému v Unii, vyžaduje pevný regulační rámec. Členské státy by měly provést ambiciózní reformy s cílem řešit výzvy udržitelné dopravy uvedené v evropském semestru. Facilita na podporu oživení a odolnosti podporuje reformy i investice s cílem zvýšit udržitelnost dopravy, snížit emise a zlepšit bezpečnost a účinnost. Příslušná opatření za tímto účelem jsou zahrnuta do schválených plánů na podporu oživení a odolnosti.
- (74) Za účelem aktualizace map a seznamu přístavů, letišť, terminálů a městských uzlů uvedených v přílohách I a II s cílem zohlednit možné změny vyplývající ze skutečného využívání určitých prvků dopravní infrastruktury analyzovaných na základě předem stanovených kvantitativních limitů by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změny příloh I a II. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních

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

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

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

předpisů²¹. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

- (75) Provozovateli některých částí sítě jsou jiné subjekty než členské státy. Za zajištění řádného uplatňování pravidel týkajících se sítě však v rámci svého území odpovídají členské státy.
- (76) V zájmu zajištění plynulého a účinného plnění povinností stanovených v tomto nařízení podporuje Komise členské státy prostřednictvím nástroje pro technickou podporu²², který poskytuje individuálně přizpůsobené odborné technické znalosti k navrhování a provádění reforem, včetně těch, které podporují rozvoj transevropské dopravní sítě.
- (77) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ohledně prováděcích aktů, kterými stanoví referenční hladiny vod a minimální požadavky pro jednotlivá povodí (dobré plavební podmínky), které vymezují jednotný subjekt pro výstavbu a řízení přeshraničních infrastrukturních projektů společného zájmu, stanoví metodiku pro údaje o městské mobilitě, jež mají členské státy shromažďovat, a prováděcí akty pro jednotlivé pracovní plány evropských dopravních koridorů a dvou horizontálních priorit, jakož i pro provádění konkrétních úseků evropského dopravního koridoru nebo pro provádění zvláštních požadavků na dopravní infrastrukturu evropského dopravního koridoru nebo horizontálních priorit. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011²³.
- (78) Jelikož cílů tohoto nařízení, zejména koordinovaného zřízení a rozvoje transevropské dopravní sítě, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států a z důvodu nutnosti tyto cíle koordinovat jich proto může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,
- (79) Je nezbytné změnit nařízení (EU) 2021/1153 a jeho ustanovení přizpůsobit tak, aby mohly být koridory hlavní sítě začleněny do evropských dopravních koridorů. Definice a vytyčení tras evropských dopravních koridorů budou vymezeny v tomto nařízení a nahradí koridory hlavní sítě ve smyslu uvedeného nařízení.
- (80) Je nezbytné změnit nařízení (EU) č. 913/2010 a jeho ustanovení přizpůsobit tak, aby mohly být koridory pro železniční nákladní dopravu začleněny do evropských dopravních koridorů.
- (81) Nařízení (EU) č. 1315/2013 by mělo být zrušeno,

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

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

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

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÉ ZÁSADY

Článek 1

Předmět

1. Toto nařízení stanoví hlavní směry pro rozvoj transevropské dopravní sítě skládající se z globální sítě a z hlavní a rozšířené hlavní sítě, přičemž hlavní a rozšířená hlavní síť jsou zřízeny na základě globální sítě.
2. Toto nařízení určuje:
 - a) evropské dopravní koridory nejvyššího strategického významu vycházející z prioritních úseků transevropské dopravní sítě;
 - b) projekty společného zájmu a stanoví požadavky, které je třeba při rozvoji a provádění infrastruktury transevropské dopravní sítě dodržovat.
3. Toto nařízení stanoví priority pro rozvoj transevropské dopravní sítě a opatření k provádění transevropské dopravní sítě.

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, včetně infrastruktury pro zavádění alternativních paliv, systémů IKT pro dopravu a opatření podporujících účinné řízení a využívání této infrastruktury a umožňujících vytvoření a provoz udržitelných a účinných dopravních služeb.
2. Infrastrukturu transevropské dopravní sítě tvoří infrastruktura pro železniční dopravu, vnitrozemskou vodní dopravu, námořní dopravu, silniční dopravu, leteckou dopravu, multimodální dopravu a dopravu v městských uzlech, v souladu s příslušnými oddíly kapitol II, III a IV.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- a) „projektem společného zájmu“ jakýkoli projekt prováděný podle tohoto nařízení;
- b) „sousední zemí“ země spadající do oblasti působnosti evropské politiky sousedství, politiky rozšíření a Evropského hospodářského prostoru, Evropského sdružení volného obchodu nebo dohody o obchodu a spolupráci mezi EU a Spojeným královstvím;
- c) „regionem NUTS“ region ve smyslu klasifikace územních statistických jednotek;

- d) „přeshraničním úsekem“ úsek zajišťující kontinuitu projektu společného zájmu mezi nejbližšími městskými uzly na obou stranách hranice dvou členských států nebo mezi členským státem a sousední zemí;
- e) „úzkým místem“ fyzická, technická, funkční, provozní nebo administrativní překážka, která vede k narušení systému ovlivňujícímu kontinuitu dálkových nebo přeshraničních toků;
- f) „městským uzlem“ městská oblast, v níž se prvky dopravní infrastruktury transevropské dopravní sítě, jako jsou přístavy včetně terminálů osobní dopravy, letiště, železniční stanice, autobusové terminály, logistická centra a zařízení a nákladní terminály umístěné v městské oblasti a jejím okolí, napojují na jiné prvky této infrastruktury a na infrastrukturu regionální a místní dopravy;
- g) „izolovanou sítí“ železniční síť členského státu nebo její část s rozchodem kolejí odlišným od evropského standardního jmenovitého rozchodu kolejí (1 435 mm), v jejímž případě 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;
- h) „provozovatelem infrastruktury“ každý subjekt nebo podnik pověřený zejména zřízením nebo udržováním dopravní infrastruktury včetně provozování kontrolních a bezpečnostních systémů infrastruktury;
- i) „multimodální dopravou“ přeprava cestujících nebo nákladu nebo obojího s využitím dvou nebo více druhů dopravy;
- j) „multimodálními digitálními službami v oblasti mobility“ služby vymezené v článku 4 směrnice (EU) [...] o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů²⁴;
- k) „interoperabilitou“ schopnost infrastruktury včetně digitální infrastruktury v určitém druhu nebo segmentu dopravy, a to včetně všech regulačních, technických a provozních podmínek, umožnit bezpečné a nerušené dopravní a informační toky dosahující stanovených úrovní výkonnosti pro infrastrukturu daného druhu nebo segmentu dopravy;
- l) „multimodálním uzlem osobní dopravy“ místo propojující alespoň dva druhy osobní dopravy, kde jsou zajištěny cestovní informace, přístup k veřejné dopravě a přeprava mezi různými druhy dopravy, včetně odstavných parkovišť P+R a aktivních druhů dopravy, a které funguje jako rozhraní mezi městskými uzly a dopravními sítěmi pro dopravu na delší vzdálenosti;
- m) „terminálem multimodální nákladní přepravy“ struktura vybavená pro překládku mezi nejméně dvěma druhy dopravy nebo mezi dvěma různými železničními systémy, a pro dočasné uskladnění zboží, jako jsou terminály ve vnitrozemských a námořních přístavech, podél vnitrozemských vodních cest, na letištích a kombinované terminály železniční a silniční dopravy, včetně multimodálních logistických platforem podle nařízení (EU) 2021/1153;

²⁴ Směrnice 2021/..., kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (Úř. věst. [...]).

- n) „logistickým centrem“ oblast, která je přímo spojena s dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, zahrnuje nejméně jeden terminál nákladní přepravy a umožňuje provádět logistické činnosti;
- o) „plánem udržitelné městské mobility“ dokument pro strategické plánování mobility, jehož cílem je zlepšit dostupnost funkční městské oblasti a mobilitu v ní (včetně zón dojíždění) pro lidi, podniky a zboží;
- p) „aktivními druhy dopravy“ přeprava osob nebo zboží nemotorovými prostředky založenými na lidské fyzické činnosti;
- q) „systémy IKT pro dopravu“ systémy a aplikace informačních a komunikačních technologií, které využívají informační, komunikační, navigační nebo lokalizační technologie, které umožňují zpracovávat, uchovávat a vyměňovat údaje a informace potřebné k účinnému řízení infrastruktury, mobility a dopravy v transevropské dopravní síti, k hlášení příslušných informací orgánům a k poskytování služeb s přidanou hodnotou občanům, dodavatelům a provozovatelům, včetně systémů pro odolné, bezpečné, ekologicky šetrné a kapacitně účinné využívání sítě. Zahrnují systémy, technologie a služby uvedené v písmenech r) až x) a mohou dále zahrnovat palubní zařízení s odpovídajícími součástmi infrastruktury;
- r) „inteligentním dopravním systémem“ (ITS) systém vymezený v čl. 4 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy²⁵;
- s) „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/ES²⁶, přičemž prostřednictvím sítě SafeSeaNet začleňují vnitrostátní systémy pro výměnu námořních informací;
- t) „říčními informačními službami“ (RIS) informační a komunikační technologie na vnitrozemských vodních cestách ve smyslu čl. 3 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES²⁷;
- u) „evropským prostředím jednotného námořního portálu“ (EMSWe) právní a technický rámec pro elektronický přenos informací týkajících se ohlašovacích povinností při zastávkách v přístavech v Unii, který sestává ze sítě vnitrostátních

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

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

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

jednotných námořních portálů a dalších harmonizovaných složek, jak je stanoveno v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1239²⁸;

- v) „systémem uspořádání letového provozu / letových navigačních služeb“ (systém ATM/ANS) systémy a prvky používané pro správu uspořádání letového provozu nebo letových navigačních služeb nebo obojího;
- w) „evropským systémem řízení železničního provozu“ (dále jen „systém ERTMS“) systém definovaný v bodě 2.2 přílohy nařízení Komise (EU) 2016/919²⁹;
- x) „rádiovým systémem ERTMS“ systém ERTMS úrovně 2 nebo 3, který využívá rádio, aby vlaku předal oprávnění k jízdě podle nařízení Komise (EU) 2016/919³⁰;
- y) „systémy třídy B“ stávající starší systémy vlakového zabezpečovacího zařízení a hlasové rádiové systémy definované v bodě 2.2 přílohy nařízení Komise (EU) 2016/919;
- z) „námořním přístavem“ areál vodní plochy a pobřežního pozemku, který tvoří taková infrastruktura a zařízení, jež mají umožnit především příjem plavidel, jejich nakládku a vykládku, skladování zboží, převzetí a dodávku tohoto zboží a naložení a vylovení cestujících, posádky a dalších osob, a veškerá další infrastruktura nezbytná pro provozovatele dopravy v přístavním areálu;
- aa) „pobřežní plavbou“ přeprava nákladu a cestujících po moři mezi přístavy nacházejícími se v zeměpisných vodách členských států nebo mezi přístavem nacházejícím se ve vodách členských států a přístavem nacházejícím se ve vodách sousední třetí země, jejíž pobřeží se nachází v uzavřených mořích sousedících s vodami Unie;
- ab) „elektronickými informacemi o nákladní dopravě“ (eFTI) předávání regulačních informací mezi hospodářskými subjekty a příslušnými orgány v elektronické podobě v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056³¹;
- ac) „jednotným evropským nebem“ (SES) postupy zavedené podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004³², (ES) č. 550/2004³³, (ES) č. 551/2004³⁴ a (EU) 2018/1139³⁵ s cílem posílit normy bezpečnosti letového provozu, přispět k

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

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

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

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

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

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

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

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

udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy a zlepšit celkovou výkonnost uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb ve všeobecném letovém provozu;

- ad) „vertiportem“ plocha využívaná pro přistání a vzlet letadel s možností vertikálního vzletu a přistání (VTOL);
- ae) „kosmodromem“ zařízení pro testování kosmických lodí a jejich vypouštění do vesmíru;
- af) „projektem SESAR“ projekt výzkumu uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe, technologického pilíře rámce jednotného evropského nebe;
- ag) „evropským železničním projektem“ projekt společného podniku pro evropské železnice nebo jeho předchůdce Shift2Rail;
- ah) „evropským hlavním plánem uspořádání letového provozu“ hlavní plánovací nástroj pro modernizaci uspořádání letového provozu vymezující priority rozvoje a zavádění potřebné pro realizaci výzkumu uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe, jak byl schválen rozhodnutím Rady 2009/320/ES³⁶;
- ai) „správou železniční nákladní dopravy“ správní orgány podle článku 8 nařízení (EU) č. 913/2010;
- aj) „údržbou“ činnosti, které musí být prováděny průběžně, pravidelně nebo v mimořádných situacích, aby bylo možné prostředky používat po dobu očekávaného životního cyklu se stejnou úrovní služeb a bezpečnosti v souladu s tímto nařízením;
- ak) „socioekonomickou 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 souvisejících s klimatem a životním prostředím vychází z posouzení vlivů na životní prostředí provedeného podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU³⁷;
- al) „alternativními palivy“ alternativní paliva ve smyslu čl. 2 odst. 3 nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva];
- am) „bezpečnou a chráněnou parkovací plochou“ parkoviště, k němuž mají přístup řidiči přepravující zboží nebo cestující, které splňuje požadavky čl. 8a odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006³⁸ a které bylo certifikováno v souladu s normami a postupy Unie podle čl. 8a odst. 2 uvedeného nařízení;
- an) „průjezdovým vážicím systémem“ automatický systém zřízený na silniční infrastruktuře s cílem určit vozidla nebo soupravy vozidel, která jsou v provozu, u

³⁶ Rozhodnutí Rady 2009/320/ES ze dne 30. března 2009, kterým se schvaluje evropský hlavní plán uspořádání letového provozu v rámci projektu pro výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (SESAR) (Úř. věst. L 95, 9.4.2009, s. 41).

³⁷ 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, 28.1.2002, s. 1).

³⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

nichž je pravděpodobné, že překračují příslušné hmotnostní limity, v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 96/53/ES³⁹.

Článek 4

Cíle transevropské dopravní sítě

1. Celkovým cílem rozvoje transevropské sítě je vytvořit jedinou multimodální síť pro celou Unii s vysokými standardy kvality.
2. Transevropská dopravní síť posiluje sociální, hospodářskou a územní soudržnost Unie a přispívá k vytvoření udržitelného, účinného a odolného jednotného evropského dopravního prostoru, který zvyšuje přínosy pro své uživatele a napomáhá růstu podporujícímu začlenění. Vykazuje evropskou přidanou hodnotu tím, že přispívá k plnění cílů stanovených v těchto čtyřech kategoriích:
 - a) udržitelnost prostřednictvím:
 - i) podpory mobility s nulovými emisemi v souladu s příslušnými cíli Unie v oblasti snižování emisí CO₂;
 - ii) umožnění většího využívání udržitelnějších druhů dopravy, mimo jiné dalším rozvojem vysokorychlostní dálkové sítě železniční osobní dopravy a plně interoperabilní sítě železniční nákladní dopravy, a spolehlivé sítě vnitrozemských vodních cest a pobřežní plavby v celé Unii;
 - iii) větší ochrany životního prostředí;
 - iv) snížení externích nákladů, včetně nákladů souvisejících s životním prostředím, zdravím, kongescí a nehodami;
 - v) větší energetické bezpečnosti;
 - b) soudržnost prostřednictvím:
 - i) dostupnosti a propojenosti všech regionů Unie, včetně nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionů i řídce osídlených oblastí;
 - ii) snižování rozdílů v kvalitě infrastruktury mezi členskými státy;
 - iii) účinné koordinace a propojení mezi dopravní infrastrukturou pro dálkovou dopravu na jedné straně a regionální a místní dopravou a dopravními službami v městských uzlech na straně druhé, a to v osobní i nákladní dopravě;
 - iv) dopravní infrastruktury, která odráží specifické situace v různých částech Unie a zajišťuje vyvážené pokrytí všech evropských regionů;
 - c) účinnost prostřednictvím:

³⁹ Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

- i) odstranění úzkých míst infrastruktury a doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi v rámci členských států a mezi nimi;
 - ii) odstranění funkčních, administrativních, technických a provozních úzkých míst interoperability, včetně nedostatků v digitalizaci;
 - iii) interoperability vnitrostátních, regionálních a místních dopravních sítí;
 - iv) optimální integrace a propojení všech druhů dopravy, včetně dopravy v městských uzlech;
 - v) podpory hospodářsky účinné a vysoce kvalitní dopravy, která přispěje k dalšímu hospodářskému růstu a konkurenceschopnosti;
 - vi) účinnějšího využívání nové a stávající provozované infrastruktury;
 - vii) nákladově efektivního uplatnění inovačních technologických a provozních koncepcí;
- d) zvýšení přínosů pro uživatele prostřednictvím:
- i) zajištění dostupnosti a uspokojení potřeb uživatelů v oblasti mobility a dopravy, zejména s ohledem na potřeby zranitelných osob, včetně osob se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace a osob žijících v odlehlých regionech, včetně nejvzdálenějších regionů a ostrovů;
 - ii) zajištění standardů bezpečnosti, ochrany a vysoké kvality osobní i nákladní dopravy, včetně kvality služeb poskytovaných uživatelům;
 - iii) stanovení požadavků na infrastrukturu, zejména v oblasti interoperability, bezpečnosti a ochrany, které zajišťují kvalitu, efektivitu a udržitelnost dopravních služeb, které jsou přístupné a cenově dostupné;
 - iv) podpory mobility, která je vhodná pro měnící se klima a je odolná vůči přírodním rizikům a katastrofám způsobeným člověkem a zajišťuje účinné a rychlé nasazení pohotovostních a záchranných služeb, a to i pro osoby se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace;
 - v) zajištění odolnosti infrastruktury, zejména na přeshraničních úsecích;
 - vi) nabízení alternativních dopravních řešení, a to i u jiných druhů dopravy, v případě narušení sítě.

Článek 5

Sít' účinně využívající zdroje a ochrana životního prostředí

1. Plánování, rozvoj a provoz transevropské dopravní sítě probíhají způsobem účinně využívajícím zdroje v souladu s platnými unijními a vnitrostátními požadavky na ochranu životního prostředí, a to:
 - a) rozvojem nové infrastruktury, zlepšováním a údržbou stávající dopravní infrastruktury, zejména začleněním údržby infrastruktury po celou dobu její

- životnosti do fáze plánování výstavby nebo zlepšováním infrastruktury a udržováním provozuschopnosti infrastruktury;
- b) optimalizací integrace a propojení infrastruktury;
 - c) zaváděním infrastruktury pro dobíjení a doplňování alternativních paliv;
 - d) zaváděním nových technologií a systémů IKT pro dopravu s cílem zachovat nebo zlepšit výkonnost infrastruktury;
 - e) optimalizací využívání infrastruktury, zejména prostřednictvím účinného řízení kapacity a dopravy;
 - f) zohledňováním možných součinností s jinými sítěmi, zejména s transevropskými energetickými nebo telekomunikačními sítěmi;
 - g) rozvojem zelené a udržitelné infrastruktury odolné vůči změně klimatu navržené tak, aby minimalizovala negativní dopad na zdraví občanů žijících v okolí sítě, na životní prostředí a degradaci ekosystémů;
 - h) přiměřeným zohledněním odolnosti dopravní sítě a její infrastruktury s ohledem na měnící se klima a na přírodní rizika a katastrofy způsobené člověkem, jakož i záměrná narušení fungování, a to s cílem tyto problémy řešit;
 - i) odolností infrastruktury, zejména na přeshraničních úsecích, zajištěním rychlé reakce a obnovy po narušení dopravy.
2. Při plánování a rozvoji transevropské dopravní sítě mohou členské státy upravit podrobné vytyčení tras úseků v mezích uvedených v čl. 56 odst. 1 písm. e) s ohledem na zvláštní okolnosti v různých částech Unie, jako jsou topografické rysy dotčených regionů a environmentální aspekty, a to při zajištění souladu s tímto nařízením.
3. Posuzování vlivů plánů a projektů na životní prostředí se provádí v souladu se směrnicí Rady 92/43/EHS⁴⁰, směrnicemi Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES⁴¹, 2001/42/ES⁴², 2002/49/ES⁴³, 2009/147/ES⁴⁴ a 2011/92/EU⁴⁵. U projektů společného zájmu, u nichž k datu vstupu tohoto nařízení v platnost ještě nebylo provedeno posouzení vlivů na životní prostředí, by toto posouzení mělo rovněž zahrnovat posouzení souladu se zásadou „významně nepoškozovat“.

Článek 6

Postupný rozvoj transevropské dopravní sítě

⁴⁰ 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).

⁴¹ 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).

⁴² 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).

⁴³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12).

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

1. Transevropská dopravní síť je postupně rozvíjena ve třech etapách: dokončení hlavní sítě do 31. prosince 2030, rozšířená hlavní síť do 31. prosince 2040 a globální síť do 31. prosince 2050. Toho se dosáhne zejména zavedením struktury této sítě prostřednictvím soudržného a transparentního metodického přístupu, která zahrnuje globální síť a hlavní a rozšířenou hlavní síť s dopravními a městskými uzly jako spojovacími body mezi dálkovou dopravou a regionálními a místními dopravními sítěmi.
2. Globální síť je tvořena veškerou stávající a plánovanou dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, jakož i opatřeními na podporu efektivního a sociálně a environmentálně udržitelného využití takové infrastruktury.
3. Hlavní a rozšířená hlavní síť jsou tvořeny těmi částmi transevropské dopravní sítě, které jsou rozvíjeny přednostně pro dosažení cílů rozvoje transevropské dopravní sítě.

Článek 7

Evropské dopravní koridory

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

Článek 8

Projekty společného zájmu

1. Projekty společného zájmu přispívají k rozvoji transevropské dopravní sítě budováním nové dopravní infrastruktury, modernizací stávající dopravní infrastruktury nebo opatřeními na podporu využívání sítě způsobem účinně využívajícím zdroje.
2. Projekt společného zájmu musí:
 - a) přispívat k dosažení cílů spadajících alespoň do dvou ze čtyř kategorií stanovených v článku 4;
 - b) být ekonomicky životaschopný na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů;
 - c) vykazovat evropskou přidanou hodnotu.
3. Projekt společného zájmu zahrnuje celý svůj cyklus, včetně studií proveditelnosti a postupu udělování povolení, výstavby, provádění a hodnocení.
4. Členské státy přijímají veškerá nezbytná opatření s cílem zajistit, aby projekty byly realizovány v souladu s příslušným právem Unie a vnitrostátním právem, zejména s právními akty Unie v oblasti životního prostředí, ochrany klimatu, bezpečnosti, ochrany, hospodářské soutěže, státní podpory, zadávání veřejných zakázek, veřejného zdraví a dostupnosti, jakož i s právními předpisy o nediskriminaci.
5. Komise může prostřednictvím prováděcího aktu požadovat, aby členské státy zřídily jednotný subjekt pro výstavbu a řízení přeshraničních infrastrukturních projektů společného zájmu. Příslušný evropský koordinátor má status pozorovatele ve správní nebo dozorčí radě daného jednotného subjektu.

Článek 9

Spolupráce s třetími zeměmi

1. Unie může spolupracovat se sousedními zeměmi s cílem propojit transevropskou dopravní síť s jejich infrastrukturními sítěmi s cílem posílit hospodářský růst a konkurenceschopnost, a zejména:
 - a) podporovat rozšíření politiky transevropské dopravní sítě do třetích zemí;
 - b) zajistit propojení mezi transevropskou dopravní sítí a dopravními sítěmi třetích zemí na hraničních přechodech s cílem zaručit plynulé dopravní toky, hraniční kontroly, ostrahu hranic a další postupy pro ochranu hranic;
 - c) doplnit dopravní infrastrukturu ve třetích zemích, která slouží jako spojení mezi částmi transevropské dopravní sítě v Unii;
 - d) podporovat interoperabilitu mezi transevropskou dopravní sítí a sítěmi třetích zemí;
 - e) usnadňovat námořní dopravu a podporovat pobřežní plavbu na trasách se třetími zeměmi;
 - f) usnadňovat vnitrozemskou vodní dopravu se třetími zeměmi;
 - g) usnadňovat leteckou dopravu se třetími zeměmi s cílem podpořit účinný a udržitelný hospodářský růst a konkurenceschopnost, včetně rozšíření jednotného evropského nebe a lepší spolupráce v oblasti uspořádání letového provozu;
 - h) propojit a zavést systémy IKT pro dopravu v uvedených zemích.
2. V příloze IV jsou uvedeny orientační mapy transevropské dopravní sítě rozšířené do konkrétních sousedních zemí, případně s upřesněním hlavní a globální sítě podle kritérií tohoto nařízení.

KAPITOLA II

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 10

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

1. Hlavní síť, rozšířená hlavní síť a globální síť:
 - a) jsou vyznačeny v mapách v příloze I a uvedeny v seznamech v příloze II;
 - b) jsou blíže specifikovány popisem složek infrastruktury;
 - c) splňují požadavky na dopravní infrastrukturu stanovené v této kapitole a v kapitolách III a IV;
 - d) tvoří základ pro určení projektů společného zájmu;
2. Hlavní síť a rozšířená hlavní síť se skládají z těch částí globální sítě, které jsou rozvíjeny přednostně za účelem dosažení cílů politiky transevropské dopravní sítě. Odkazy na „hlavní síť“ v nařízení (EU) 2021/1153 se považují za odkazy na

„rozšířenou hlavní síť“ ve smyslu tohoto nařízení. Odkazy na „hlavní síť“ v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] se považují za odkazy na „hlavní síť“ ve smyslu tohoto nařízení. Odkazy na „komplexní síť“ v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] se považují za odkazy na „rozšířenou hlavní síť“ a „globální síť“ ve smyslu tohoto nařízení.

3. Uzly sítě jsou uvedeny v příloze II a zahrnují městské uzly, letiště, námořní přístavy, vnitrozemské přístavy a kombinované terminály železniční a silniční dopravy.
4. Členské státy přijmou vhodná opatření pro hlavní síť, rozšířenou hlavní síť a globální síť, které mají být vyvinuty za účelem dosažení souladu s příslušnými ustanoveními tohoto nařízení ve lhůtách uvedených v čl. 6 odst. 1, není-li v tomto nařízení stanoveno jinak.

Článek 11

Obecná ustanovení pro evropské dopravní koridory

1. Evropské dopravní koridory jsou uvedeny v mapách v příloze III.
2. Členské státy přijmou vhodná opatření pro rozvoj evropských dopravních koridorů za účelem dosažení souladu s tímto nařízením, a to do 31. prosince 2030 v případě jejich infrastruktury, která je součástí hlavní sítě, není-li stanoveno jinak, a do 31. prosince 2040 v případě jejich infrastruktury, která je součástí rozšířené hlavní sítě, není-li stanoveno jinak.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 60 tohoto nařízení, a to za účelem změny vytyčení tras evropských dopravních koridorů uvedených v příloze III tohoto nařízení s cílem zohlednit zejména vývoj hlavních obchodních toků a dopravy nebo podstatné změny sítě.

Článek 12

Obecné priority hlavní, rozšířené hlavní a globální sítě

1. Při rozvoji hlavní, rozšířené hlavní a globální sítě mají obecnou prioritu opatření nezbytná pro:
 - a) větší využívání udržitelnějších druhů přepravy v nákladní a osobní dopravě s cílem snížit emise skleníkových plynů z dopravy;
 - b) zajištění lepší dostupnosti a propojení všech regionů Unie při současném zohlednění územní a sociální soudržnosti, jakož i specifických případů nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionů, jakož i řídce osídlených oblastí;
 - c) zajištění optimální integrace různých druhů dopravy a jejich interoperability;
 - d) doplnění chybějících spojení a odstranění úzkých míst s nedostatečnou propustností, zejména v přeshraničních úsecích;
 - e) zavedení nezbytné infrastruktury, která zajistí plynulý provoz vozidel s nulovými emisemi;
 - f) podporu účinného a udržitelného využívání infrastruktury a případně zvýšení kapacity;

- g) udržování stávající infrastruktury v provozu a zlepšování nebo udržování její kvality, pokud jde o bezpečnost, zabezpečení, účinnost dopravního systému a provozu dopravy, odolnost vůči změně klimatu a katastrofám, environmentální výkonnost a kontinuitu dopravních toků;
 - h) zlepšování kvality služeb a sociálních podmínek pro pracovníky v dopravě, přístupnosti pro všechny uživatele, včetně osob se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace a dalších zranitelných osob;
 - i) vývoj a zavádění systémů IKT pro dopravu.
2. Aby bylo možné doplnit opatření stanovená v odstavci 1, je třeba věnovat zvláštní pozornost opatřením, jež jsou nezbytná pro:
- a) přispívání ke snižování emisí z dopravy a zvyšování energetické bezpečnosti podporou používání vozidel a plavidel s nulovými emisemi a obnovitelných a nízkouhlíkových paliv zaváděním odpovídající infrastruktury pro alternativní paliva;
 - b) zmírnění vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy;
 - c) odstranění správních, technických a provozních překážek, zejména těch, které brání interoperabilitě transevropské dopravní sítě;
 - d) optimalizaci využívání infrastruktury, a to zejména účinným řízením kapacity, řízením dopravy a zvýšenou provozní výkonností.

Článek 13

Obecné priority evropských dopravních koridorů

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

- a) rozvoj vysoce výkonné a plně interoperabilní sítě železniční nákladní dopravy v celé Unii;
- b) rozvoj vysoce výkonné sítě železniční osobní dopravy, která je vysokorychlostní a plně interoperabilní a propojuje městské uzly v celé Unii;
- c) rozvoj plynulého systému infrastruktury vnitrozemských vodních cest a letecké a námořní infrastruktury;
- d) rozvoj bezpečné a chráněné silniční sítě s dostatečnou infrastrukturou pro alternativní paliva;
- e) rozvoj zdokonalených multimodálních a interoperabilních dopravních řešení;
- f) intermodální integraci celého logistického řetězce, která účinně propojuje dopravní a městské uzly;
- g) zavedení nezbytné infrastruktury, která zajistí plynulý provoz vozidel s nulovými emisemi.

KAPITOLA III

ZVLÁŠTNÍ USTANOVENÍ

ODDÍL 1

Železniční dopravní infrastruktura

Článek 14

Složky infrastruktury

1. Železniční dopravní infrastruktura zahrnuje zejména:
 - a) železniční tratě, včetně:
 - i) kolejí;
 - ii) výhybek;
 - iii) úrovnových křížení;
 - iv) manipulačních kolejí a vleček;
 - v) tunelů;
 - vi) mostů;
 - vii) infrastruktury zmírňující dopad na životní prostředí;
 - b) stanice u tratí vyznačených v příloze I pro přestup cestujících v železniční dopravě a mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy;
 - c) zařízení železničních služeb jiná než stanice osobní přepravy ve smyslu čl. 3 odst. 11 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU⁴⁶, zejména seřadovací nádraží, zařízení pro sestavování vlaků, zařízení pro seřazování, odstavné koleje, zařízení údržby, jiná technická zařízení, jako jsou zařízení pro čištění a mytí, pomocná zařízení a zařízení pro doplňování paliva; zahrnuje rovněž zařízení pro automatickou změnu rozchodu kolejí;
 - d) železniční přístupové trasy a železniční spojení posledního kilometru s terminály multimodální nákladní přepravy propojenými se železnicí, včetně vnitrozemských a námořních přístavů a letišť, a zařízení železničních služeb;
 - e) traťové řízení zabezpečení;
 - f) traťová energetická infrastruktura;
 - g) přidružené vybavení;
 - h) systémy IKT pro dopravu.
2. Technické zařízení související se železničními tratěmi může zahrnovat napěťové systémy, zařízení pro nástup a výstup cestujících a nakládku a vykládku nákladu ve stanicích a terminálech, jakož i inovativní technologie ve fázi zavádění.

⁴⁶ 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).

Požadavky na dopravní infrastrukturu globální sítě

1. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura globální sítě:
 - a) splňovala požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797⁴⁷ a jejích prováděcích opatření, s cílem dosáhnout interoperability globální sítě;
 - b) splňovala požadavky technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) přijatých podle článků 4 a 5 směrnice (EU) 2016/797 postupem podle čl. 7 odst. 1 písm. b), c), d) a e) uvedené směrnice;
 - c) splňovala požadavky stanovené v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva].
2. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura globální sítě, včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), do 31. prosince 2050:
 - a) byla plně elektrifikována v případě tratí a v rozsahu nezbytném pro provoz elektrických vlaků též v případě manipulačních kolejí a vleček;
 - b) zajišťovala 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.
 - c) umožňovala bez zvláštního povolení hmotnost na nápravu nejméně 22,5 tuny;
 - d) umožňovala bez zvláštního povolení provoz nákladních vlaků s délkou alespoň 740 m, včetně lokomotiv(y). Tento požadavek je splněn, jsou-li splněny alespoň tyto podmínky:
 - i) na dvoukolejných tratích lze nákladním vlakům o délce alespoň 740 m přidělit nejméně 50 % tras pro nákladní vlaky a nejméně dvě vlakové trasy za hodinu a směr;
 - ii) na jednokolejných tratích lze nákladním vlakům o délce alespoň 740 m přidělit alespoň jednu vlakovou trasu vlaku za dvě hodiny a směr;
 - e) je zajištěna norma alespoň P400 v souladu s bodem 1.1.1.1.3.5 tabulky 1 v příloze prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/777⁴⁸ bez jakýchkoli dalších požadavků na zvláštní povolení k provozování služeb.
3. Platí tyto výjimky:
 - a) izolované sítě jsou vyňaty z požadavků podle odst. 2 písm. a), c), d) a e);
 - b) na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit další výjimky týkající se požadavků uvedených v odstavci 2. Každá žádost o výjimku musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů a posouzení dopadu na interoperabilitu. Výjimka musí být v souladu s požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU)

⁴⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44).

⁴⁸ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/777 ze dne 16. května 2019 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury a o zrušení prováděcího rozhodnutí 2014/880/EU (Úř. věst. L 139 I, 27.5.2019, s. 312).

2016/797⁴⁹, musí být koordinována a případně dohodnuta se sousedními členskými státy.

Článek 16

Požadavky na dopravní infrastrukturu hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě

1. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě byla v souladu s čl. 15 odst. 1.
2. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura rozšířené hlavní sítě, včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), do 31. prosince 2040:
 - a) splňovala požadavky stanovené v čl. 15 odst. 2 písm. a) až e) a požadavek na běžnou minimální provozní rychlost nákladních vlaků 100 km/h na tratích pro nákladní dopravu v rozšířené hlavní síti;
 - b) splňovala požadavky stanovené v čl. 15 odst. 2 písm. a) a b) na tratě pro přepravu cestujících v rámci rozšířené hlavní sítě;
 - c) umožňovala běžnou minimální traťovou rychlost osobních vlaků 160 km/h na tratích pro přepravu cestujících v rozšířené hlavní síti;

Při výstavbě nebo modernizaci tratě pro přepravu cestujících v rozšířené hlavní síti nebo na jejích úsecích připraví členské státy studii s cílem analyzovat proveditelnost a ekonomický význam vyšších rychlostí a vybudovat nebo modernizovat trať na vyšší rychlost, pokud je prokázána proveditelnost a hospodářský význam.
3. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura hlavní sítě, včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), do 31. prosince 2030:
 - a) splňovala požadavky stanovené v čl. 15 odst. 2 písm. a) až d) a požadavek na běžnou minimální provozní rychlost nákladních vlaků 100 km/h na tratích pro nákladní dopravu v hlavní síti;
 - b) splňovala požadavky stanovené v čl. 15 odst. 2 písm. a) a b) na tratě pro přepravu cestujících v hlavní síti;
4. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura hlavní sítě, včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), do 31. prosince 2040:
 - a) splňovala požadavek uvedený v čl. 15 odst. 2 písm. e) na trasy nákladní dopravy v hlavní síti;
 - b) splňovala požadavek uvedený v odst. 2 písm. c) na tratě pro přepravu cestujících v hlavní síti.
5. Platí tyto výjimky:
 - a) izolované sítě jsou vyňaty z požadavků podle odstavců 2, 3 a 4;
 - b) na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit další výjimky, pokud jde o požadavky uvedené v

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

odstavcích 2 až 4. Každá výjimka musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů a posouzení dopadu na interoperabilitu. Výjimka musí být v souladu s požadavky směrnice (EU) 2016/797, musí být koordinována a případně dohodnuta se sousedními členskými státy.

Článek 17

Evropský systém řízení železničního provozu

1. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura rozšířené hlavní sítě a globální sítě, včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), do 31. prosince 2040:
 - a) byla vybavena systémem ERTMS;
 - b) byly v ní vyřazeny z provozu systémy třídy B.
2. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura hlavní sítě, včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), do 31. prosince 2030 splňovala požadavky uvedené v odst. 1 písm. a).
3. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura hlavní sítě, včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), do 31. prosince 2040 splňovala požadavky uvedené v odst. 1 písm. b).
4. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura hlavní sítě, rozšířené hlavní sítě a globální sítě, včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), byla do 31. prosince 2050 vybavena rádiovým systémem ERTMS.
5. Členské státy zajistí, aby v železniční infrastruktuře hlavní sítě, rozšířené hlavní sítě a globální sítě, včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), byl od 31. prosince 2025 v případě výstavby nové tratě nebo modernizace zabezpečovacího systému zaváděn rádiový systém ERTMS.
6. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit výjimky týkající se požadavků uvedených v odstavcích 1 až 5. Každá žádost o výjimku musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů a posouzení dopadu na interoperabilitu. Výjimka musí být v souladu s požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797⁵⁰, musí být koordinována a případně dohodnuta se sousedními členskými státy.

Článek 18

Provozní požadavky na evropské dopravní koridory

1. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2030 kvalita služeb poskytovaných provozovateli infrastruktury železničním podnikům, technické a provozní požadavky na využívání infrastruktury a postupy týkající se ochrany hranic nebránily tomu, aby provozní výkonnost služeb železniční nákladní dopravy na všech železničních nákladních tratích evropských dopravních koridorů splňovala tyto cílové hodnoty:
 - a) na každém přeshraničním úseku uvnitř Unie nepřekročí doba prodlevy u všech nákladních vlaků překračujících hranici průměrně 15 minut. Dobou prodlevy u

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

vlaků na přeshraničním úseku se rozumí celková dodatečná doba přepravy, kterou lze přičíst existenci hraničního přechodu, bez ohledu na základní příčiny, jako jsou policejní kontroly a postupy na hranicích nebo důvody infrastrukturní, provozní, technické a správní povahy, přičemž se nezohledňuje čas, který nelze přičíst překračování hranice, jako jsou provozní postupy prováděné v zařízeních, která se nacházejí v blízkosti hraničního přechodu, ale nejsou s ním neoddělitelně spjata;

- b) nejméně 90 % nákladních vlaků překračujících alespoň jednu hranici evropského dopravního koridoru dorazí do svého místa určení nebo na vnější hranici Unie, je-li jejich místo určení mimo Unii, v čase podle jízdního řádu nebo se zpožděním kratším než 30 minut.
2. Členské státy případně změní smluvní ujednání uvedená v článku 30 směrnice 2012/34/EU a přijmou vhodná opatření v souladu s nařízením (EU) č. 913/2010 za účelem dosažení cílových hodnot stanovených v prvním pododstavci písm. a) a b).

Článek 19

Další priority rozvoje železniční infrastruktury

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

- a) zmírňování dopadu hluku a vibrací způsobených železniční dopravou, zejména opatřeními pro kolejová vozidla a infrastrukturu, včetně protihlukových bariér;
- b) zvýšení bezpečnosti úrovnových křížení;
- c) případné propojení železniční dopravní infrastruktury s infrastrukturou vnitrozemských přístavů;
- d) na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů rozvoj infrastruktury pro vlaky o délce od 740 m do 1 500 m a hmotnosti na nápravu 25,0 t při výstavbě a modernizaci železničních tratí důležitých pro nákladní dopravu;
- e) vývoj a zavádění inovativních technologií pro železnice, které vychází zejména z práce společného podniku Shift2Rail a společného podniku pro evropské železnice, a to především automatického provozu vlaků, pokročilého řízení dopravy a digitálního připojení pro cestující na základě systému ERTMS a digitálních automatických propojení, jakož i připojení 5G;
- f) při budování nebo modernizaci železniční infrastruktury zajištění kontinuity a dostupnosti pěších a cyklistických stezek s cílem podpořit aktivní druhy dopravy;
- g) vývoj inovativních technologií alternativních paliv pro železnice, jako je vodík pro úseky, na něž se nevztahuje požadavek na elektrifikaci.

ODDÍL 2

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CEST

Článek 20

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 opatření pro předcházení povodním a suchům a pro jejich zmírňování, která mohou mít pozitivní dopad na plavbu po vnitrozemských vodních cestách;
 - e) přístupové vodní cesty a spojení posledního kilometru s terminály multimodální nákladní přepravy propojenými vnitrozemskými vodními cestami, zejména ve vnitrozemských a námořních přístavech;
 - f) místa pro vyvazování a odpočinek;
 - g) vnitrozemské přístavy, včetně základní přístavní infrastruktury v podobě přístavních bazénů, nábrežních zdí, kotvišť, mol, doků, hrází, násypů, rekultivovaných odvodněných ploch a infrastruktury nezbytné pro dopravu v přístavní oblasti i mimo ni;
 - h) přidružené vybavení;
 - i) systémy IKT pro dopravu, včetně RIS;
 - j) propojení vnitrozemských přístavů s ostatními druhy dopravy v rámci transevropské dopravní sítě;
 - k) infrastruktura související se zařízeními pro alternativní paliva ve smyslu nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva];
 - l) infrastruktura nezbytná pro bezodpadový provoz a pro opatření oběhového hospodářství.
2. Zařízení související s vnitrozemskými vodními cestami může zahrnovat zařízení pro nakládku a vykládku nákladu a skladování zboží ve vnitrozemských přístavech. Související zařízení může zahrnovat zejména pohonné a provozní systémy, které snižují znečištění, například znečištění vody a ovzduší, spotřebu energie a uhlíkovou náročnost. Dále může zahrnovat přístavní zařízení pro příjem odpadu, zařízení pro dodávky elektřiny z pevniny a další zařízení pro alternativní paliva pro dodávky a výrobu energie, zařízení pro shromažďování použitého oleje a také zařízení pro rozbíjení ledu, hydrologické služby a bagrovací práce v plavební dráze, přístavu a v naplouvacích přístupech s cílem zajistit celoroční splavnost.
3. Vnitrozemský přístav je součástí globální sítě, pokud splňuje tyto podmínky:

- a) roční objem překládky zboží přesahuje 500 000 tun. Celkový roční objem překládky zboží je stanoven na základě posledního dostupného tříletého průměru, přičemž se vychází ze statistických údajů zveřejněných Eurostatem;
- b) nachází se v síti vnitrozemských vodních cest transevropské dopravní sítě.

Článek 21

Požadavky na dopravní infrastrukturu globální sítě

1. Členské státy zajistí, aby vnitrozemské přístavy globální sítě do 31. prosince 2050:
 - a) byly napojeny na silniční nebo železniční infrastrukturu;
 - b) nabízely alespoň jeden terminál multimodální nákladní přepravy, který je nediskriminujícím způsobem přístupný všem provozovatelům a uživatelům a který ukládá transparentní a nediskriminující poplatky;
 - c) byly vybaveny zařízeními ke zlepšení vlivu plavidel v přístavech na životní prostředí, včetně zařízení pro příjem odpadu a odplyňování, opatření ke snížení hlukové zátěže a znečištění ovzduší a vody.
2. Členské státy zajistí, aby byla ve vnitrozemských přístavech zavedena infrastruktura pro alternativní paliva v souladu s požadavky nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva].

Článek 22

Požadavky na dopravní infrastrukturu hlavní sítě

1. Členské státy zajistí, aby vnitrozemské přístavy hlavní sítě splňovaly požadavky stanovené v čl. 21 odst. 1 písm. a) a b) do 31. prosince 2030 a požadavky stanovené v čl. 21 odst. 1 písm. c) do 31. prosince 2040.
2. Členské státy zajistí, aby síť vnitrozemských vodních cest, včetně spojení uvedených v čl. 20 odst. 1 písm. e), byla udržována s cílem umožnit uživatelům účinnou, spolehlivou a bezpečnou plavbu tím, že se zajistí minimální požadavky na vodní cesty a úroveň služeb a zabrání zhoršení těchto minimálních požadavků nebo kteréhokoli z jejich vymezených základních kritérií (dobré plavební podmínky).
3. Členské státy zejména zajistí, aby:
 - a) řeky, kanály, jezera, vnitrozemské přístavy a jejich přístupové trasy zajišťovaly hloubku splavného kanálu nejméně 2,5 m a minimální výšku pod neotevřenými mosty nejméně 5,25 m při vymezených referenčních hladinách vod, které jsou ve statistickém průměru překročeny ve vymezeném počtu dnů za rok.

Referenční hladiny vod se stanoví na základě počtu dní za rok, v nichž skutečná hladina vody překročila stanovenou referenční hladinu. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví pro každé povodí referenční hladiny uvedené v předchozím pododstavci. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 59 odst. 3.

Při určování referenčních hladin vezme Komise v úvahu požadavky stanovené v mezinárodních úmluvách a v dohodách uzavřených mezi členskými státy.

- b) Členské státy zveřejní na veřejně přístupných internetových stránkách počet dní v roce podle písmene a), během nichž skutečná hladina překračuje nebo

nedosahuje stanovené referenční hladiny vody pro hloubku plavebního kanálu, jakož i průměrné čekací doby v každé plavební komoře;

- c) provozovatelé zdymadel zajistí, aby zdymadla byla provozována a udržována tak, aby čekací doby byly co nejkratší;
- d) řeky, kanály a jezera byly vybaveny říční informační službou pro všechny služby v souladu se směrnicí 2005/44/ES⁵¹, tak aby byly přeshraničním uživatelům zaručeny informace v reálném čase.

4. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit výjimky z minimálních požadavků uvedených v odst. 3 písm. a). Jakákoli žádost o výjimku musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů, posouzení konkrétních zeměpisných nebo významných fyzických omezení nebo možných negativních dopadů na životní prostředí a biologickou rozmanitost.

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

Členským státům může být udělena výjimka v případě vyšší moci. Členské státy navrátí podmínky splavnosti do předchozího stavu, jakmile to situace dovolí.

Každá žádost o výjimku musí být koordinována a v příslušných případech dohodnuta se sousedním členským státem nebo sousedními členskými státy.

5. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví požadavky pro jednotlivá povodí doplňující minimální požadavky stanovené v souladu s odst. 3 písm. a) druhým pododstavcem. Tyto požadavky se mohou týkat zejména:

- a) doplňkových parametrů pro vodní cesty specifických pro volně tekoucí řeky;
- b) specifikace infrastruktury vnitrozemských vodních cest;
- c) specifikace infrastruktury vnitrozemských přístavů;
- d) vhodných míst pro kotvení komerčních uživatelů a pro služby jim poskytované;
- e) zavádění infrastruktury pro alternativní energii s cílem zajistit přístup k alternativním palivům v celém koridoru;
- f) požadavků na digitální aplikace sítě a automatizační procesy;
- g) odolnosti infrastruktury vůči změně klimatu, přírodním rizikům a katastrofám způsobeným člověkem nebo úmyslným narušením;
- h) zavedení a podpory nových technologií a inovací pro paliva a pohonné systémy s nulovými emisemi uhlíku.

Prováděcí akt uvedený v prvním pododstavci se přijímá přezkumným postupem uvedeným v čl. 59 odst. 3.

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

6. Komise zajistí soudržný přístup k uplatňování dobrých plavebních podmínek v Unii a může v tomto ohledu přijmout pokyny. Při stanovování minimálních požadavků u písmen e) a f) Komise zajistí, aby nebyla ohrožena interoperabilita mezi povodími.

Článek 23

Další priority rozvoje infrastruktury vnitrozemských vodních cest

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

- a) v případě potřeby dosažení vyšších norem pro modernizaci stávajících vodních cest a pro vytvoření nových vodních cest s cílem splnit požadavky trhu;
- b) opatření pro předcházení povodním a suchům a pro jejich zmírňování;
- c) podpora udržitelné, bezpečné a zabezpečené vnitrozemské vodní dopravy, a to i v rámci městských uzlů;
- d) modernizace a rozšíření kapacity infrastruktury nezbytné pro dopravu v přístavní oblasti i mimo ni;
- e) podpora a rozvoj opatření ke zlepšení vlivu vnitrozemské vodní dopravy a dopravní infrastruktury na životní prostředí, včetně plavidel s nulovými a nízkými emisemi, a opatření ke zmírnění dopadů na vodní útvary a biologickou rozmanitost závislou na vodě, v souladu s platnými požadavky práva Unie nebo příslušných mezinárodních dohod.

ODDÍL 3

NÁMOŘNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA A EVROPSKÝ NÁMOŘNÍ PROSTOR

Článek 24

Složky infrastruktury

1. Evropský námořní prostor propojuje a integruje námořní složky popsané v odstavci 2 s pevninskou sítí vytvořením nebo modernizací tras pobřežní plavby mezi dvěma nebo více námořními přístavy na území Unie nebo mezi jedním či více přístavy na území Unie a přístavem na území sousední třetí země, jehož pobřeží se nachází v uzavřených vodách hraničících s mořem Unie, a rozvojem námořních přístavů na území Unie a jejich spojením s vnitrozemím s cílem zajistit účinnou, životaschopnou a udržitelnou integraci s jinými druhy dopravy.
2. Evropský námořní prostor sestává z:
 - a) námořní dopravní infrastruktury v přístavní oblasti hlavní a globální sítě;
 - b) činností s širším přínosem, které nejsou spojeny s konkrétními přístavy a prospívají evropskému námořnímu prostoru a námořnímu průmyslu obecně, jako je podpora činností zajišťujících celoroční splavnost (rozbíjení ledu), systémy informačních a komunikačních technologií pro dopravu a hydrografické průzkumy.

3. Námořní dopravní infrastruktura uvedená v odst. 2 písm. a) zahrnuje zejména:
- a) námořní přístavy, včetně infrastruktury nezbytné pro dopravu v přístavní oblasti;
 - b) základní přístavní infrastrukturu, jako jsou přístavní bazény, nábrežní zdi, kotviště, mola, doky, hráze, násypy a rekultivované odvodněné plochy;
 - c) mořské kanály;
 - d) navigační pomůcky;
 - e) naplouvací přístupy, plavební dráhy a zdymadla;
 - f) vlnolamy;
 - g) propojení přístavů s transevropskou dopravní sítí dalších druhů dopravy;
 - h) systémy IKT pro dopravu, včetně EMSWe a VTMISS;
 - i) infrastrukturu související se zařízeními pro alternativní paliva ve smyslu nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva];
 - j) související zařízení, které může zahrnovat zejména zařízení pro řízení provozu a manipulaci s nákladem, snížení negativních dopadů na životní prostředí, zlepšení energetické účinnosti, snižování hlukové zátěže, a používání alternativních pohonných hmot, jakož i zařízení pro zajištění celoroční splavnosti, včetně zařízení pro rozbíjení ledu, hydrologický průzkum a hlavní bagrování a ochranu přístavu a naplouvacích přístupů do přístavu;
 - k) infrastrukturu nezbytnou pro bezodpadový provoz a pro opatření oběhového hospodářství.
4. Námořní přístav je součástí globální sítě, pokud je splněna alespoň jedna z těchto podmínek:
- a) jeho celkový roční objem osobní přepravy přesahuje 0,1 % celkové roční osobní přepravy ve všech námořních přístavech Unie. Referenční hodnotou pro tento celkový objem je poslední dostupný tříletý průměr vypočtený na základě statistických údajů, které zveřejnil Eurostat;
 - b) jeho celkový roční objem nákladu – překládka volně ložených nákladů nebo baleného zboží – přesahuje 0,1% odpovídajícího celkového ročního objemu nákladu odbaveného ve všech námořních přístavech Unie. Referenční hodnotou pro tento celkový objem je poslední dostupný tříletý průměr vypočtený na základě statistických údajů, které zveřejnil Eurostat;
 - c) nachází se na ostrově a v globální síti je jediným přístupovým bodem k regionu NUTS 3;
 - d) nachází se v nejvzdálenějším regionu nebo v okrajové oblasti, více než 200 km od dalšího nejbližšího přístavu v globální síti.

Článek 25

Požadavky na dopravní infrastrukturu globální sítě

1. Členské státy zajistí, aby:

- a) infrastruktura pro alternativní paliva byla v námořních přístavech globální síť zaváděna v plném souladu s požadavky uvedenými v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva];
- b) námořní přístavy globální sítě byly vybaveny nezbytnou infrastrukturou ke zlepšení environmentální výkonnosti lodí v přístavech, mimo jiné zařízeními pro příjem odpadu z lodí v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/883⁵²;
- c) systémy VTMISS a SafeSeaNet byly zaváděny v souladu se směrnicí 2002/59/ES;
- d) vnitrostátní jednotné námořní portály byly zaváděny v souladu s nařízením (EU) 2019/1239.

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

- a) námořní přístavy globální sítě byly propojeny s železniční a silniční infrastrukturou a pokud možno i s vnitrozemskými vodními cestami, s výjimkou případů, kdy takovému propojení brání zvláštní zeměpisná nebo značná fyzická omezení;
- b) každý námořní přístav globální sítě obsluhující nákladní dopravu poskytoval nejméně jeden terminál multimodální nákladní přepravy přístupný všem provozovatelům a uživatelům nediskriminujícím způsobem a ukládající transparentní poplatky;
- c) mořské kanály, plavební dráhy v přístavech a vyústění spojovaly dvě moře nebo poskytovaly přístup z moře do námořních přístavů a odpovídaly přinejmenším vnitrozemským vodním cestám, které splňují požadavky článku 22;
- d) námořní přístavy globální sítě napojené na vnitrozemské vodní cesty byly vybaveny vyhrazenou manipulační kapacitou pro plavidla vnitrozemské plavby.

3. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit výjimky z minimálních požadavků uvedených v odstavci 2. Jakákoli žádost o výjimku musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů, posouzení konkrétních zeměpisných nebo významných fyzických omezení nebo možných negativních dopadů na životní prostředí a biologickou rozmanitost.

Článek 26

Požadavky na dopravní infrastrukturu hlavní sítě

- 1. Členské státy zajistí, aby námořní dopravní infrastruktura hlavní sítě byla v souladu s čl. 25 odst. 1.
- 2. Členské státy zajistí, aby námořní dopravní infrastruktura hlavní sítě splňovala požadavky uvedené v čl. 25 odst. 2 do 31. prosince 2030.

⁵² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/883 ze dne 17. dubna 2019 o přístavních zařízeních pro příjem odpadu z lodí, kterou se mění směrnice 2010/65/EU a zrušuje směrnice 2000/59/ES (Úř. věst. L 151, 7.6.2019, s. 116).

3. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit výjimky z minimálních požadavků uvedených v odstavci 2. Jakákoli žádost o výjimku musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů, posouzení konkrétních zeměpisných nebo významných fyzických omezení nebo možných negativních dopadů na životní prostředí a biologickou rozmanitost.

Článek 27

Další priority rozvoje námořní infrastruktury

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

- a) zlepšení námořního přístupu, jako jsou vlnolamy, mořské kanály, plavební dráhy, zdymadla, hlavní bagrování pod vodou a navigační pomůcky;
- b) výstavba nebo modernizace základní přístavní infrastruktury, jako jsou přístavní bazény, nábrežní zdi, kotviště, mola, doky, hráze, násypy a rekultivované odvodněné plochy;
- c) zlepšení procesů digitalizace a automatizace, zejména s ohledem na zvýšenou bezpečnost, zabezpečení a udržitelnost;
- d) zavedení a podpora nových technologií a inovací pro paliva a pohonné systémy s nulovými a nízkými emisemi uhlíku;
- e) zlepšení odolnosti logistických řetězců a mezinárodního námořního obchodu, a to i ve vztahu k přizpůsobení se změně klimatu;
- f) opatření pro snižování hlukové zátěže a energetickou účinnost;
- g) podpora plavidel s nulovými a nízkými emisemi obsluhujících a provozujících spojení pobřežní plavby a vypracování opatření ke zlepšení vlivu námořní dopravy na životní prostředí pro účely zastávek v přístavech nebo optimalizace dodavatelského řetězce v souladu s platnými požadavky práva Unie nebo příslušných mezinárodních dohod.

ODDÍL 4

SILNIČNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Článek 28

Složky infrastruktury

1. Silniční dopravní infrastruktura zahrnuje zejména:
- a) pozemní komunikace včetně:
 - i) mostů;
 - ii) tunelů;
 - iii) dopravních uzlů;

- iv) křižovatek;
 - v) mimoúrovňových křižovatek;
 - vi) zpevněných krajnic;
 - vii) parkovacích ploch a odpočívadel, včetně bezpečných a chráněných parkovacích ploch pro užitková vozidla;
 - viii) průjezdových vážicích systémů;
 - ix) infrastruktury související se zařízeními pro alternativní paliva v plném souladu s požadavky nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva];
 - x) infrastruktury zmírňující dopad na životní prostředí;
 - b) přidružené vybavení;
 - c) systémy IKT pro dopravu;
 - d) přístupové trasy a spojení posledního kilometru s terminály multimodální nákladní přepravy;
 - e) propojení nákladních terminálů a logistických center s ostatními druhy dopravy v rámci transevropské dopravní sítě;
 - f) autobusové terminály.
2. Pozemní komunikace uvedené v odst. 1 písm. a) jsou silnice, které plní důležitou úlohu v dálkové nákladní a osobní dopravě, integrují hlavní městská a hospodářská centra a poskytují propojení s jinými druhy dopravy.
 3. Zařízení související s pozemními komunikacemi může zahrnovat zejména zařízení pro řízení provozu, informace a navádění, pro výběr mýtného nebo uživatelských poplatků, pro bezpečnost, pro omezování nepříznivých dopadů na životní prostředí, pro doplňování pohonných hmot nebo dobíjení vozidel s alternativním pohonem a pro bezpečné a chráněné parkovací plochy pro komerční vozidla.

Článek 29

Požadavky na dopravní infrastrukturu globální sítě

1. Členské státy zajistí, aby:
 - a) byla zajištěna, sledována a podle potřeby zlepšována bezpečnost infrastruktury silniční dopravy v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES⁵³;
 - b) pozemní komunikace byly navrhovány, budovány nebo modernizovány a udržovány s ohledem na nejvyšší úroveň bezpečnosti dopravy, a to zejména zaváděním nejnovějších technologií;
 - c) pozemní komunikace byly navrhovány, budovány nebo modernizovány a udržovány s ohledem na nejvyšší úroveň ochrany životního prostředí, případně i prostřednictvím nízkohlučných povrchů vozovky a odvádění, čištění a vypouštění odtékající vody;

⁵³ 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).

- d) silniční tunely o délce přesahující 500 m splňovaly požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/54/ES⁵⁴;
 - e) interoperabilita systémů pro výběr mýtného byla v příslušných případech zajištěna v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520⁵⁵, prováděcím nařízením Komise C/2019/9080⁵⁶ a nařízením Komise v přenesené pravomoci C/2019/8369⁵⁷;
 - f) případné mýtné nebo poplatky za užívání byly vybírány v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES⁵⁸;
 - g) jakýkoli inteligentní dopravní systém silniční dopravní infrastruktury byl v souladu se směrnicí (EU) [...] o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů a byl zaváděn způsobem, který je v souladu s akty v přenesené pravomoci přijatými podle uvedené směrnice⁵⁹;
 - h) infrastruktura pro alternativní paliva byla v silniční síti zaváděna v plném souladu s požadavky uvedenými v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva].
2. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2050 silniční infrastruktura globální sítě splňovala tyto požadavky:
- a) pozemní komunikace je speciálně navržena, vybudována nebo modernizována pro provoz motorových vozidel a:
 - i) je s výjimkou jednotlivých míst nebo dočasného omezení vybavena samostatnými jízdními pásy pro provoz v každém směru oddělenými od sebe dělicím pásem, který není určen k provozu, nebo výjimečně jiným způsobem;
 - ii) úrovnově se nekříží s žádnou pozemní komunikací, železnicí ani tramvajovou tratí, cyklistickou stezkou ani stezkou pro pěší a
 - iii) neslouží k obsluze přilehlých pozemků.
 - b) odpočívadla jsou k dispozici v maximální vzdálenosti 60 km od sebe a poskytují dostatečné parkovací místo, bezpečnostní a ochranné vybavení a vhodná zařízení, včetně hygienických, která odpovídají potřebám různorodých pracovních sil;

⁵⁴ 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);

⁵⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520 ze dne 19. března 2019 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii (Úř. věst. L 91, 29.3.2019, s. 45).

⁵⁶ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/204 ze dne 28. listopadu 2019 o podrobných povinnostech poskytovatelů evropské služby elektronického mýtného, minimálním obsahu přehledu o oblasti evropské služby elektronického mýtného, elektronických rozhraních, požadavcích na prvky interoperability a o zrušení rozhodnutí 2009/750/ES (Úř. věst. L 43, 17.2.2020, s. 49).

⁵⁷ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/203 ze dne 28. listopadu 2019 o klasifikaci vozidel, povinnostech uživatelů evropské služby elektronického mýtného, požadavcích na prvky interoperability a minimálních kritériích způsobilosti oznámených subjektů (Úř. věst. L 43, 17.2.2020, s. 41)

⁵⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42).

⁵⁹ Směrnice 2021/..., kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (Úř. věst. [...]).

- c) bezpečné a chráněné parkovací plochy jsou k dispozici v maximální vzdálenosti 100 km od sebe, poskytují dostatečné parkovací místo pro užitková vozidla a splňují požadavky stanovené v čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2020/1054⁶⁰;
 - d) průjezdové vážicí systémy jsou instalovány ve vzdálenosti nejvýše 300 km od sebe. Průjezdové vážicí systémy umožňují identifikaci vozidel a souprav vozidel, u nichž je pravděpodobné, že překračují maximální přípustnou hmotnost stanovenou ve směrnici 96/53/ES.
3. Členské státy do 31. prosince 2030 zajistí zavedení nebo použití prostředků k odhalování událostí nebo podmínek týkajících se bezpečnosti a shromažďování příslušných údajů o silničním provozu za účelem poskytování minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu, jak jsou vymezeny v nařízení Komise v přenesené pravomoci č. 886/2013⁶¹.
4. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit výjimky z požadavku stanoveného v odst. 2 písm. a), zejména pokud hustota provozu nepřesahuje 10 000 vozidel denně v obou směrech nebo pokud existují zvláštní zeměpisná či značná fyzická omezení, a to za předpokladu, že je zajištěna odpovídající úroveň bezpečnosti. Jakákoli žádost o výjimku musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů, posouzení konkrétních zeměpisných nebo významných fyzických omezení nebo možných negativních dopadů investic na životní prostředí a biologickou rozmanitost.

Článek 30

Požadavky na dopravní infrastrukturu hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě

- 1. Členské státy zajistí, aby silniční infrastruktura hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě byla v souladu s čl. 29 odst. 1.
- 2. Členské státy zajistí, aby silniční infrastruktura hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě splňovala požadavky uvedené v čl. 29 odst. 2 písm. a), c) a d) do 31. prosince 2040.
- 3. Členské státy zajistí, aby silniční infrastruktura hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě splňovala požadavky uvedené v čl. 29 odst. 2 písm. b) do 31. prosince 2030.
- 4. Členské státy zajistí, aby silniční infrastruktura hlavní sítě splňovala požadavky uvedené v čl. 29 odst. 3 do 31. prosince 2025.
- 5. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit výjimky z požadavku stanoveného v čl. 29 odst. 2 písm. a), zejména pokud hustota provozu nepřesahuje 10 000 vozidel denně v obou směrech

⁶⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 1).

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

nebo pokud existují zvláštní zeměpisná či značná fyzická omezení, a to za předpokladu, že je zajištěna odpovídající úroveň bezpečnosti. Jakákoli žádost o výjimku musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů, posouzení konkrétních zeměpisných nebo významných fyzických omezení nebo možných negativních dopadů investic na životní prostředí a biologickou rozmanitost.

Článek 31

Další priority rozvoje silniční infrastruktury

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

- a) zlepšování a prosazování bezpečnosti silničního provozu s přihlédnutím k potřebám jeho zranitelných účastníků a dalších účastníků v celé jejich různorodosti, zejména osob s omezenou schopností pohybu a orientace;
- b) zmírnění kongesce na stávajících pozemních komunikacích, zejména prostřednictvím inteligentního řízení dopravy, včetně dynamických poplatků za vjezd do centra města nebo mytného lišících se podle denní doby, týdne nebo sezóny;
- c) zavedení inovativních technologií s cílem zlepšit kontrolu dodržování právního rámce Unie v oblasti silniční dopravy, včetně inteligentních a automatizovaných nástrojů pro vymáhání dodržování a komunikační infrastruktury 5G;
- d) při budování nebo modernizaci silniční infrastruktury zajištění kontinuity a dostupnosti pěších a cyklistických stezek s cílem podpořit aktivní druhy dopravy.

ODDÍL 5

LETECKÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Článek 32

Složky infrastruktury

1. Letecká dopravní infrastruktura zahrnuje zejména:
 - a) vzdušný prostor, letecké tratě a letové cesty;
 - b) letiště, včetně infrastruktury a vybavení nezbytného pro pozemní provoz a dopravu v prostoru letiště, vertiporty a kosmodromy;
 - c) propojení letišť s ostatními druhy dopravy v rámci transevropské dopravní sítě;
 - d) systémy ATM/ANS a související vybavení, včetně zařízení v kosmickém prostoru;
 - e) infrastrukturu související s alternativními palivy a dodávkami elektřiny stojícím letadlům ve smyslu nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva];

- f) infrastrukturu pro výrobu alternativních paliv na místě a zvyšování energetické účinnosti a snižování emisí týkajících se klimatu, životního prostředí a hluku z letišť nebo ze souvisejících leteckých činností, jako jsou služby pozemního odbavení, provoz letadel a pozemní doprava cestujících;
- g) infrastrukturu používanou pro tříděný sběr odpadu, předcházení vzniku odpadů a činnosti v oblasti oběhového hospodářství.

2. Letiště je součástí globální sítě, pokud splňuje alespoň jednu z těchto podmínek:

- a) u letišť pro přepravu nákladu činí celková přeprava nákladu nejméně 0,2 % celkového ročního objemu přepravy nákladu na všech letištích Unie;
- b) u letišť pro přepravu cestujících činí celková přeprava cestujících nejméně 0,1 % celkového ročního objemu přepravy cestujících na všech letištích Unie, ledaže je dané letiště umístěno více než 100 km od nejbližšího letiště v globální síti, nebo více než 200 km, pokud je v regionu, v němž je umístěno, vybudována vysokorychlostní železniční trať;

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

Článek 33

Požadavky na dopravní infrastrukturu hlavní a globální sítě

1. Členské státy zajistí, aby:

- a) letiště hlavní sítě byla do 31. prosince 2030 napojena na síť dálkové železniční dopravy, včetně sítě vysokorychlostní železnice, a na silniční dopravní infrastrukturu transevropské dopravní sítě, s výjimkou případů, kdy těmto propojením brání zvláštní zeměpisná nebo značná fyzická omezení;
- b) letiště v globální síti s celkovým ročním objemem přepravy více než čtyři miliony cestujících byla do 31. prosince 2050 napojena na síť dálkové železniční dopravy, včetně sítě vysokorychlostní železnice, a na silniční dopravní infrastrukturu transevropské dopravní sítě, s výjimkou případů, kdy těmto spojením brání zvláštní zeměpisná nebo značná fyzická omezení;
- c) každé letiště umístěné na jejich území nabízelo alespoň jeden terminál, který je nediskriminujícím způsobem přístupný všem provozovatelům a který ukládá transparentní, přiměřené a spravedlivé poplatky;
- d) pro leteckou dopravní infrastrukturu byly uplatňovány společné základní normy pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy přijaté Uníí v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008⁶²;
- e) infrastruktura pro uspořádání letového provozu umožňovala realizaci jednotného evropského nebe v souladu s nařízeními (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) 2018/1139, jakož i provoz letecké dopravy s cílem zlepšit výkonnost a udržitelnost systému evropského letectví, prováděcích pravidel a specifikací Unie;

⁶² 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).

- f) infrastruktury pro alternativní paliva byly na letištích zaváděny v plném souladu s požadavky uvedenými v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva];
 - g) letecká dopravní infrastruktura zajišťovala dodávky předem klimatizovaného vzduchu stojícím letadlům.
2. Na žádost členského státu může Komise v řádně odůvodněných případech udělit výjimky prováděcími akty, pokud jde o požadavky stanovené v odst. 1 písm. a), b), c) a g). Každá žádost o výjimku musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů nebo musí souviset se zvláštními zeměpisnými nebo značnými fyzickými omezeními, včetně absence železničního systému na daném území.

Článek 34

Další priority rozvoje letecké dopravní infrastruktury

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

- a) zvýšení energetické a provozní účinnosti letišť;
- b) podpoře provádění jednotného evropského nebe a interoperabilních systémů, zejména systémů vyvinutých v rámci projektu SESAR v souladu s evropským hlavním plánem uspořádání letového provozu;
- c) zlepšení procesů digitalizace a automatizace, zejména s ohledem na zvýšení bezpečnosti a zabezpečení;
- d) zlepšení multimodálních propojení mezi letišti a infrastrukturou jiných druhů dopravy a případně mezi letišti a městskými uzly;
- e) zlepšení udržitelnosti a zmírnění dopadů týkajících se klimatu, životního prostředí a hluku, a to zejména zavedením nových technologií a inovací, alternativních paliv, letadel s nulovými a nízkými emisemi, a infrastruktury s nulovými emisemi uhlíku a nízkouhlíkové infrastruktury.

ODDÍL 6

INFRASTRUKTURA TERMINÁLŮ MULTIMODÁLNÍ NÁKLADNÍ PŘEPRAVY

Článek 35

Určení terminálů multimodální nákladní přepravy

1. Terminály multimodální nákladní přepravy transevropské dopravní sítě jsou takové terminály, které:
- a) se nacházejí v námořních přístavech transevropské dopravní sítě uvedených v příloze II;
 - b) se nacházejí ve vnitrozemských přístavech transevropské dopravní sítě uvedených v příloze II;
 - c) jsou umístěny v městském uzlu nebo v jeho okolí;

- d) jsou klasifikovány jako kombinované terminály železniční a silniční dopravy transevropské dopravní sítě uvedené v příloze II.
2. Členské státy zajistí dostatečnou kapacitu terminálu multimodální nákladní přepravy obsluhujícího transevropskou dopravní síť, která bude odpovídat současným i budoucím dopravním tokům, zejména tokům obsluhujícím městské uzly, průmyslová střediska, přístavy a logistické uzly.
3. Do dvou let od vstupu tohoto nařízení v platnost provedou členské státy analýzu trhu a výhledovou analýzu terminálů multimodální nákladní přepravy na svém území. Tato analýza musí přinejmenším:
- a) posoudit současné a budoucí dopravní toky nákladní dopravy, včetně dopravních toků zboží přepravovaného po pozemních komunikacích;
 - b) určit stávající terminály multimodální nákladní přepravy v transevropské dopravní síti na svém území a posoudit potřebu nových terminálů multimodální nákladní přepravy nebo potřebu doplňující překládkové kapacity ve stávajících terminálech;
 - c) analyzovat, jak zajistit odpovídající rozmístění terminálů multimodální nákladní přepravy s odpovídající kapacitou překládky, aby se vyhovělo potřebám uvedeným v písmenu b). Zohlední se při tom terminály nacházející se v příhraničních oblastech sousedních členských států.
- Členské státy konzultují s dodavateli a provozovateli dopravy a logistiky, kteří působí na jejich území. Výsledky konzultací zohlední ve své analýze.
4. Na základě analýzy podle odstavce 3 vypracují členské státy akční plán pro rozvoj sítě terminálů multimodální nákladní přepravy. Výsledky analýzy a akčního plánu se předloží Komisi nejpozději šest měsíců po dokončení analýzy spolu se seznamem kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy, které členský stát navrhuje doplnit do příloh I a II.
5. Kombinovaný terminál železniční a silniční dopravy je součástí transevropské dopravní sítě a je uveden v přílohách I a II, pokud je splněna alespoň jedna z těchto podmínek:
- a) jeho roční objem překládky nákladu přesahuje u baleného zboží 800 000 tun nebo u volně loženého nákladu 0,1 % odpovídajícího celkového ročního objemu nákladu odbaveného ve všech námořních přístavech Unie;
 - b) jedná se o hlavní kombinovaný terminál železniční a silniční dopravy určený členským státem pro region NUTS 2, a to pokud v daném regionu NUTS 2 neexistuje žádný jiný kombinovaný terminál splňující požadavky písmene a);
 - c) je navržen členským státem v souladu s odstavcem 4.

Článek 36

Složky infrastruktury

Terminály multimodální nákladní přepravy zahrnují zejména:

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

- b) vybavení jako jeřáby, dopravníky a jiná překládková zařízení pro přesun nákladů mezi různými druhy dopravy a pro přemísťování a uskladňování nákladu;
- c) vyhrazené prostory, jako je brána, mezilehlá nárazníková zóna, čekací zóna, zóna pro překládku a jízdní a nakládací pruhy;
- d) systémy IKT, které mají význam pro efektivní provoz terminálů, jako jsou systémy usnadňující plánování kapacity infrastruktury, provoz dopravy, propojení jednotlivých druhů dopravy, a překládku;
- e) infrastrukturu související se zařízeními pro alternativní paliva.

Článek 37

Požadavky na dopravní infrastrukturu

1. Členské státy spravedlivým a nediskriminujícím způsobem zajistí, aby terminály multimodální nákladní přepravy uvedené v čl. 35 odst. 1:
 - a) byly napojeny na druhy dopravy, které jsou v dané oblasti k dispozici, je-li to proveditelné, s výjimkou situací, kdy napojení není odůvodněno socioekonomickými náklady a přínosy;
 - b) byly do 31. prosince 2030 vybaveny alespoň jednou dobíjecí stanicí ve smyslu čl. 2 odst. 43 nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva], která je určena k obsluze těžkých nákladních vozidel;
 - c) byly vybaveny digitálními nástroji, které do 31. prosince 2030 zajistí:
 - i) účinný provoz terminálů prostřednictvím např. fotobran, operačního systému terminálu, digitálního přihlášení a odhlášení řidičů, kamer nebo jiných senzorů na překládkovém zařízení, jakož i kamerových systémů podél trati;
 - ii) poskytování informačních toků v rámci terminálu a mezi různými druhy dopravy v celém logistickém řetězci a terminálu.
2. Členské státy spravedlivým a nediskriminujícím způsobem zajistí, aby terminály multimodální nákladní přepravy uvedené v čl. 35 odst. 1, které jsou připojeny k železniční síti, byly schopny do 31. prosince 2030 obsluhovat všechny typy intermodálních nákladových jednotek, pokud jsou dané terminály klasifikovány jako intermodální a pokud provádějí vertikální překládku.
3. Členské státy spravedlivým a nediskriminujícím způsobem zajistí, aby terminály multimodální nákladní přepravy uvedené v čl. 35 odst. 1, které jsou připojeny k železniční síti, byly schopny do 31. prosince 2040 bez manipulace přijmout vlaky o délce 740 m, nebo pokud to není ekonomicky realizovatelné, aby byla přijata odpovídající opatření ke zlepšení provozní účinnosti obsluhy vlaků o délce 740 m, jako je rozšíření a elektrifikace odjezdových a příjezdových vleček, úpravy zabezpečovacích systémů a zlepšení konfigurace kolejí.
4. Členské státy zajistí spravedlivým a nediskriminujícím způsobem, aby všechny terminály multimodální nákladní přepravy uvedené v čl. 35 odst. 1, které jsou připojeny k železniční síti, byly do 31. prosince 2050 schopny bez manipulace odbavit veškeré vlaky dlouhé 740 m.

5. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit výjimky z povinností podle odstavců 1 až 4, pokud investice do infrastruktury nelze odůvodnit socioekonomickou analýzou nákladů a přínosů, zejména pokud se terminál nachází v prostorově omezené oblasti.

Článek 38

Další priority rozvoje multimodální dopravní infrastruktury

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

- a) usnadnění propojení mezi různými druhy dopravy;
- b) odstranění hlavních technických a administrativních překážek multimodální dopravy, včetně zavádění elektronických informací o nákladní dopravě;
- c) rozvoji plynulého toku informací umožňujících dopravní služby v celém transevropském dopravním systému;
- d) usnadnění interoperability pro sdílení dat, přístup k datům a opakovanému použití dat v rámci jednotlivých druhů dopravy a mezi nimi;
- e) případně podpoře toho, aby soukromé vlečky v transevropské dopravní síti bez manipulace umožňovaly odbavení vlaků o délce 740 m.

ODDÍL 7

MĚSTSKÉ UZLY

Článek 39

Složky městských uzlů

1. Městský uzel zahrnuje zejména:
 - a) dopravní infrastrukturu městského uzlu, který je součástí transevropské dopravní sítě, včetně obchvatů, a který zvyšuje výkonnost transevropské dopravní sítě;
 - b) přístupové body k transevropské dopravní síti, zejména multimodální železniční stanice, terminály multimodální nákladní přepravy, přístavy nebo letiště;
 - c) spojení prvního a posledního kilometru mezi těmito přístupovými body a do nich.
2. Městské uzly transevropské dopravní sítě jsou uvedeny v příloze II.

Článek 40

Požadavky na městské uzly

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

- a) dostupnost infrastruktury pro dobíjení a doplňování alternativního paliva, a to i v logistických platformách, a pro veřejnou dopravu v plném souladu s požadavky nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva];
- b) do 31. prosince 2025:
 - i) přijetí plánu udržitelné městské mobility v souladu s přílohou V, který zahrnuje zejména opatření na integraci různých druhů dopravy, na podporu účinné mobility s nulovými emisemi, včetně udržitelné městské logistiky s nulovými emisemi, na snížení znečištění ovzduší a hlukové zátěže a který zohledňuje dálkové transevropské dopravní toky;
 - ii) shromažďování údajů o městské mobilitě v případě každého městského uzlu a jejich předkládání Komisi, které zahrnují minimální emise skleníkových plynů, kongesci, nehody a zranění, podíly druhů dopravy a přístup ke službám mobility, jakož i údaje o znečištění ovzduší a hlukové zátěži. Poté se tyto údaje předkládají každý rok;
- c) do 31. prosince 2030:
 - i) u osobní dopravy: udržitelné, plynulé a bezpečné propojení mezi železniční, silniční a leteckou dopravou, aktivními druhy dopravy a případně vnitrozemskou vodní a námořní infrastrukturou;
 - ii) u osobní dopravy: možnost cestujících mít přístup k informacím, rezervovat, platit cesty a získávat jízdenky prostřednictvím multimodálních služeb digitální mobility;
 - iii) u nákladní motorové silniční dopravy: udržitelné, plynulé a bezpečné propojení železniční, silniční a případně vnitrozemské vodní, letecké a námořní infrastruktury, jakož i vhodné spojení s logistickými platformami a zařízeními;
 - iv) rozvoj multimodálních uzlů osobní dopravy s cílem usnadnit spojení prvního a posledního kilometru, které jsou vybaveny alespoň jednou dobíjecí stanicí ve smyslu čl. 2 odst. 43 nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] určených k obsluze těžkých nákladních vozidel;
- d) do 31. prosince 2040: rozvoj alespoň jednoho terminálu multimodální nákladní přepravy umožňujícího dostatečnou překládkovou kapacitu v rámci městského uzlu nebo v jeho okolí.

Komise přijme nejpozději do jednoho roku od vstupu tohoto nařízení v platnost prováděcí akt, kterým se stanoví metodika pro údaje shromažďované členskými státy podle písm. b) bodu ii). Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem uvedeným v čl. 59 odst. 3.

Článek 41

Další priority pro městské uzly

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

- a) plynulé propojení mezi infrastrukturou transevropské dopravní sítě a infrastrukturou regionální a místní dopravy;

- b) zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů;
- c) podpora účinné dopravy a mobility s nízkou hlukovou zátěží a nulovými emisemi, včetně ekologizace městských vozových parků;
- d) zvýšení podílu veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy;
- e) digitální výměna informací o dopravě a dopravním provozu mezi městskými a mimoměstskými středisky řízení dopravy a se subjekty poskytujícími informační služby v souladu s normami ISO/CEN.

KAPITOLA IV

USTANOVENÍ PRO INTELIGENTNÍ A ODOLNOU DOPRAVU

Článek 42

Systémy IKT pro dopravu

1. Systémy IKT pro dopravu umožňují řízení kapacity a provozu, výměnu informací v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi nimi pro multimodální dopravní provoz a poskytování služeb s přidanou hodnotou souvisejících s dopravou, přičemž zlepšují odolnost, bezpečnost, ochranu, kongesci a provozní a environmentální výkonnost a zjednodušují správní postupy. Systémy informačních a komunikačních technologií pro dopravu rovněž usnadňují bezproblémové propojení mezi infrastrukturou a mobilními prostředky.
2. Systémy IKT pro dopravu se zavádějí v celé Unii s cílem zajistit přítomnost souboru interoperabilních základních funkcí ve všech členských státech.
3. Systémy IKT pro dopravu uvedené v tomto článku zahrnují:
 - a) na železnici: systém ERTMS, telematické aplikace v nákladní a osobní dopravě uvedené v technické specifikaci pro interoperabilitu a další zlepšení digitalizace, zejména výstupy ze společného podniku Shift2Rail a společného podniku pro evropské železnice;
 - b) na vnitrozemských vodních cestách: říční informační služby (RIS);
 - c) v silniční dopravě: inteligentní dopravní systém (ITS);
 - d) v námořní dopravě: pro řízení provozu plavidel služby kontrolního a informačního systému pro provoz plavidel (VTMIS) a pro výměnu informací evropské prostředí jednotného námořního portálu (EMSWe);
 - e) v letecké dopravě: systém uspořádání letového provozu (ATM) / systém letových navigačních služeb (ANS), zejména ty, které jsou výsledkem projektu SESAR;
 - f) v multimodální dopravě: elektronické informace o nákladní dopravě (eFTI), prostor EU pro datovou mobilitu a rámce usnadňující výměnu údajů mezi podniky za účelem transparentnosti a optimalizace dodavatelského řetězce.

Udržitelné služby nákladní dopravy

1. Členské státy podporují projekty společného zájmu, které nejen zajišťují účinné služby nákladní dopravy, jež využívají infrastrukturu transevropské dopravní sítě, a přispívají ke snižování emisí 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 spojení pobřežní plavby, systémů IKT pro dopravu a rozvoje pomocné infrastruktury, což je nutné v zájmu dosažení především těch cílů uvedených služeb, jež jsou spojeny s životním prostředím a bezpečností, jakož i vytváření příslušných správních struktur;
 - c) usnadňovat provoz multimodálních dopravních služeb, včetně nezbytných doprovodných informačních toků, a zlepšovat spolupráci účastníků logistického řetězce, včetně dodavatelů, provozovatelů, poskytovatelů služeb a jejich zákazníků;
 - d) podporovat účinné využívání zdrojů a bezuhlíkový a nízkouhlíkový provoz, zejména v oblasti technologií, provozu, pohonu vozidel, řízení vozidel a plavidel, plánování systémů a činností;
 - e) zlepšit dostupnost a propojenost zranitelných a izolovaných částí Unie, včetně nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionů i řídké osídlených oblastí;
2. Členské státy podporují zavádění inovativních dopravních služeb, a to i prostřednictvím evropského námořního prostoru, systémů IKT a rozvoje související infrastruktury, což je nutné v zájmu dosažení těch cílů uvedených služeb, jež jsou spojeny s životním prostředím a bezpečností, jakož i vytváření příslušných správních struktur.

Nové technologie a inovace

K tomu, aby transevropská dopravní síť držela krok s inovačním vývojem v oblasti technologií a jejich zaváděním, snaží se členské státy zejména:

- a) podporovat a prosazovat dekarbonizaci dopravy přechodem na vozidla, plavidla a letadla s nulovými a nízkými emisemi a další inovativní a udržitelné dopravní a síťové technologie, jako je hyperloop;
- b) umožnit dekarbonizaci všech druhů dopravy podporou energetické účinnosti, zavedením řešení s nulovými a nízkými emisemi, včetně systémů dodávek vodíku a elektřiny, jakož i dalších nových řešení, jako jsou udržitelná paliva, a zajištění odpovídající infrastruktury. Taková infrastruktura může zahrnovat přístup do sítě a další zařízení nezbytná pro dodávky energie, zohledňovat rozhraní mezi infrastrukturou a vozidlem a zahrnovat systémy IKT pro dopravu; Dopravní infrastruktura může sloužit jako energetické centrum sloužící různým druhům dopravy;

- c) podporovat zavádění a využívání nových digitálních technologií, zejména podporovat infrastrukturu pro konektivitu s nepřerušovaným pokrytím v rámci evropských dopravních koridorů s cílem zajistit nejvyšší úroveň a výkonnost digitální infrastruktury a dosáhnout vyšší úrovně automatizace;
- d) zlepšovat bezpečnost a udržitelnost pohybu osob a přepravy zboží;
- e) zlepšovat provoz, řízení, přístupnost, interoperabilitu, multimodalitu a účinnost sítě, mimo jiné prostřednictvím rozvoje multimodálních služeb digitální mobility a rozvoje infrastruktury, která umožňuje bezproblémovou multimodalitu, jako je napojení na letiště vysokorychlostní železnicí, městskými vlaky nebo tramvaji;
- f) podporovat účinné způsoby poskytování dostupných a srozumitelných informací ohledně propojení, interoperability a multimodality všem občanům a provozovatelům dopravy;
- g) podporovat účinné způsoby poskytování přístupných a komplexních informací všem uživatelům a provozovatelům dopravních služeb o dopadech jejich volby dopravy na životní prostředí;
- h) podporovat opatření ke snižování externích nákladů, jako jsou kongesce, poškozování zdraví a znečištění všeho druhu, včetně hluku a emisí;
- i) zavádět bezpečnostní technologie a vzájemně slučitelné identifikační normy na sítích;
- j) zlepšit odolnost dopravní infrastruktury vůči narušením a změně klimatu prostřednictvím modernizace infrastruktury a návrhu digitálních řešení kybernetické bezpečnosti zaměřených na ochranu sítě v souvislosti s přírodními katastrofami a katastrofami způsobenými člověkem;
- k) dále pokračovat ve vývoji a zavádění systémů IKT a nových technologií pro dopravu, a to v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi různými druhy dopravy.

Článek 45

Bezpečná a chráněná infrastruktura

Členské státy zajistí, aby dopravní infrastruktura poskytovala bezpečnou a chráněnou osobní a nákladní přepravu.

Článek 46

Odolnost infrastruktury

1. Při plánování infrastruktury členské státy zlepší bezpečnost a odolnost dopravní infrastruktury vůči změně klimatu, přírodním rizikům, katastrofám způsobeným člověkem, jakož i záměrnému narušení fungování dopravního systému Unie. Při provádění projektů společného zájmu členské státy zohlední:
 - a) vzájemnou závislost, propojení a kaskádové efekty s jinými sítěmi, jako jsou telekomunikační a elektroenergetické sítě;
 - b) bezpečnost, zabezpečení a výkonnost v případě vícenásobného nebezpečí;

- c) kvalitu strukturální infrastruktury během celého jejího životního cyklu se zvláštním důrazem na předpokládané budoucí klimatické podmínky;
 - d) civilní ochrana musí reagovat na narušení;
 - e) kybernetickou bezpečnost a odolnost infrastruktury se zvláštním důrazem na přeshraniční infrastrukturu.
2. Projekty společného zájmu, u nichž musí být provedeno posouzení vlivů na životní prostředí v souladu se směrnicí 2011/92/EU, podléhají prověření z hlediska klimatického dopadu. Prověřování z hlediska klimatického dopadu se provádí na základě nejnovějších dostupných osvědčených postupů a pokynů s cílem zajistit, aby dopravní infrastruktury byly odolné vůči nepříznivým dopadům změny klimatu, a to prostřednictvím posouzení klimatické zranitelnosti a rizik, mimo jiné prostřednictvím příslušných adaptačních opatření, a začleněním nákladů na emise skleníkových plynů do analýzy nákladů a přínosů. Tento požadavek se nevztahuje na záměry, u nichž bylo posouzení vlivů na životní prostředí dokončeno před vstupem tohoto nařízení v platnost.

Článek 47

Rizika pro bezpečnost nebo veřejný pořádek

1. Členské státy oznámí Komisi každý projekt společného zájmu na svém území, na němž se podílí nebo k němuž jakýmkoli způsobem přispívá fyzická osoba ze třetí země nebo podnik ze třetí země, aby bylo možné posoudit jeho dopad na bezpečnost nebo veřejný pořádek v Unii. Tato povinnost se nevztahuje na přímé zahraniční investice oznámené Komisi a ostatním členským státům podle čl. 6 odst. 1 nařízení (EU) 2019/452.
2. Členské státy zajistí, aby informace oznámené podle odstavce 1 byly k dispozici nejméně dvanáct měsíců před konečným rozhodnutím o provedení projektu společného zájmu. Tyto informace zahrnují zejména:
- a) vlastnickou strukturu podniku třetí země a případně podniku, v němž se účast nebo příspěvek plánuje, včetně informací o konečném skutečném majiteli a účasti na kapitálu;
 - b) přibližnou hodnotu účasti nebo příspěvku fyzické osoby ze třetí země nebo podniku třetí země na projektu společného zájmu a popis formy a podmínek této účasti nebo příspěvku;
 - c) výrobky, služby a podnikatelské činnosti fyzické osoby ze třetí země nebo podniku ze třetí země a případně podniku, v němž se plánuje účast nebo příspěvek, s dopadem na transevropskou síť;
 - d) členské státy, v nichž fyzická osoba třetí země nebo podnik ze třetí země a případně podnik, v němž se plánuje účast nebo příspěvek, vykonávají příslušné podnikatelské činnosti s dopadem na transevropskou dopravní síť;
 - e) financování účasti nebo příspěvku a jeho zdroj, a to na základě nejlepších informací, které má členský stát k dispozici;
 - f) datum, kdy má účast nabýt účinku nebo kdy má být příspěvek podle plánu dokončen.

Kromě toho se členské státy snaží poskytnout veškeré informace, jsou-li k dispozici, které mají význam pro posouzení prováděné Komisí podle odst. 5 druhého pododstavce písm. a), b) a c).

3. Nejpozději třicet kalendářních dnů po obdržení informací podle odstavce 1 si Komise může vyžádat dodatečné informace od členského státu, v němž je projekt společného zájmu plánován. Žádost o doplňující informace musí být řádně odůvodněna, omezovat se na informace nezbytné k posouzení podle odstavce 5, musí být přiměřená svému účelu a nesmí pro členský stát, v němž je projekt společného zájmu plánován, představovat nepřiměřenou zátěž.

Členský stát, v němž je projekt společného zájmu plánován, zajistí, aby dodatečné informace požadované Komisí byly Komisi poskytnuty bez zbytečného odkladu.

Členský stát, v němž je projekt společného zájmu plánován, může požádat fyzickou osobu třetí země nebo podnik ze třetí země o poskytnutí informací uvedených v odstavcích 2 a 3. Fyzická osoba třetí země nebo podnik z dotčené třetí země poskytne požadované informace bez zbytečného odkladu.

4. Domnívá-li se Komise, že účast fyzické osoby třetí země nebo podniku třetí země nebo jakýkoli příspěvek jakékoli povahy může mít vliv na kritickou infrastrukturu transevropské dopravní sítě z důvodu bezpečnosti nebo veřejného pořádku, nebo má-li relevantní informace týkající se této účasti nebo příspěvku nebo dotčeného projektu společného zájmu, může vydat stanovisko určené členskému státu, v němž je projekt společného zájmu plánován.

Kritickou infrastrukturou se tudíž rozumí prostředky, systémy nebo jejich části využívané k přepravě a nacházející se v členském státě, které jsou zásadní pro zachování nejdůležitějších společenských funkcí, zdraví, bezpečnosti, zabezpečení nebo dobrých hospodářských či sociálních podmínek obyvatel a jejichž narušení nebo zničení by mělo pro členský stát závažný dopad v důsledku selhání těchto funkcí.

5. Při určování, zda účast fyzické osoby ze třetí země nebo podniku třetí země může mít vliv na kritickou infrastrukturu z důvodu bezpečnosti nebo veřejného pořádku, může Komise zvážit její možné dopady mimo jiné na:
 - a) kritickou infrastrukturu a zařízení zásadního významu pro provoz dané infrastruktury, jakož i na pozemky a nemovitosti, které jsou k využívání této infrastruktury zásadní;
 - b) technologie a zboží dvojího užití ve smyslu čl. 2 odst. 1 nařízení (EU) 2021/821⁶³ nezbytné pro fungování kritické infrastruktury;
 - c) dodávky vstupů nezbytných pro budování, provoz a údržbu kritické infrastruktury;
 - d) přístup k citlivým informacím, včetně osobních údajů, nebo schopnost kontrolovat tyto informace ve spojení s výstavbou, provozem a údržbou kritické infrastruktury.

⁶³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/821 ze dne 20. května 2021, kterým se zavádí režim Unie pro kontrolu vývozu, zprostředkování, technické pomoci, tranzitu a přepravy zboží dvojího užití (přepřacované znění) (Úř. věst. L 206, 11.6.2021, s. 1).

Při určování toho, zda zahraniční účast nebo příspěvek může mít vliv na bezpečnost nebo veřejný pořádek, může Komise vzít rovněž v úvahu zejména:

- a) zda je daný třetí podnik přímo či nepřímo ovládán vládou třetí země, včetně státních subjektů nebo ozbrojených sil, a to i prostřednictvím vlastnické struktury nebo významného financování;
 - b) zda již byla daná fyzická osoba ze třetí země nebo třetího podniku zapojena do činností ovlivňujících bezpečnost nebo veřejný pořádek v některém členském státě nebo
 - c) zda existuje vážné riziko, že je daná fyzická osoba ze třetí země nebo třetího podniku zapojena do protiprávní nebo trestné činnosti.
6. Komise může vydat stanovisko podle odstavce 4 nejpozději do tří měsíců od obdržení informací podle odstavce 3. Stanovisko Komise je určeno členskému státu, v němž je projekt společného zájmu plánován, a zasílá se ostatním členským státům. V případě, že účast fyzické osoby ze třetí země nebo podniku třetí země nebo jakýkoli příspěvek jakékoli povahy jsou přímou zahraniční investicí ve smyslu čl. 2 odst. 1 nařízení (EU) 2019/452, která není prověřována členským státem, v němž je přímá zahraniční investice plánována nebo dokončena, vydá Komise takové stanovisko v odůvodněných případech podle článku 8 nařízení (EU) 2019/452.
7. Členský stát, v němž má být projekt společného zájmu proveden fyzickou osobou ze třetí země nebo podnikem ze třetí země nebo s jejich účastí či přispěním jakéhokoli druhu, zohlední v nejvyšší možné míře stanovisko Komise a poskytne Komisi vysvětlení, pokud se jejím stanoviskem neřídí, a to nejpozději do tří měsíců od vydání stanoviska.
8. Každý členský stát a Komise zřídí kontaktní místo pro provádění tohoto článku. Členské státy a Komise tato kontaktní místa zapojí do všech otázek souvisejících s prováděním tohoto článku.
9. Na podporu přímé spolupráce a výměny informací mezi kontaktními místy poskytne Komise zabezpečený a zašifrovaný systém.
10. Členské státy a Komise zajistí ochranu důvěrných informací získaných při uplatňování tohoto článku v souladu s unijním a příslušným vnitrostátním právem.
11. Členské státy a Komise zajistí, aby u utajovaných informací poskytovaných nebo vyměňovaných podle tohoto článku nebyl jejich stupeň utajení snížen, ani aby nebyly odtaženy, bez předchozího písemného souhlasu původce.
12. Veškeré zpracovávání osobních údajů podle tohoto článku se provádí v souladu s nařízeními (EU) 2016/679⁶⁴ a (EU) 2018/1725⁶⁵, a to pouze v rozsahu nezbytném k prověřování příspěvku nebo účasti na daném projektu společného zájmu a k zajištění efektivity spolupráce podle tohoto článku. Osobní údaje související s prováděním

⁶⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁶⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 ze dne 23. října 2018 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány, institucemi a jinými subjekty Unie a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení nařízení (ES) č. 45/2001 a rozhodnutí č. 1247/2002/ES (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39).

tohoto článku se uchovávají pouze po dobu nezbytně nutnou k dosažení účelů, pro které byly shromážděny.

Článek 48

Údržba a životní cyklus projektu

Členské státy zajistí, aby:

- a) infrastruktura transevropské dopravní sítě byla udržována tak, aby po celou dobu své životnosti poskytovala stejnou úroveň služeb a bezpečnosti;
- b) byly vypracovány dlouhodobé plány údržby, včetně informací o finančních zdrojích potřebných k pokrytí dlouhodobých nákladů na údržbu stávající a plánované infrastruktury;
- c) potřeby údržby a náklady na ni po celou dobu životnosti infrastruktury byly zohledněny ve fázi plánování výstavby nebo modernizace;
- d) v případě železniční infrastruktury byl zajištěn soulad mezi potřebami údržby a obnovy souvisejícími s rozvojem transevropské dopravní sítě a byl zohledněn v orientační strategii rozvoje železniční infrastruktury uvedené v čl. 8 odst. 1 směrnice 2012/34/EU, v obchodním plánu dotčených provozovatelů infrastruktury uvedeném v čl. 8 odst. 3 směrnice 2012/34/EU a ve smluvním ujednání mezi příslušným orgánem a provozovatelem infrastruktury podle článku 30 směrnice 2012/34/EU.

Článek 49

Dostupnost pro všechny uživatele

Dopravní infrastruktura umožní bezproblémovou mobilitu a přístupnost pro všechny uživatele, zejména osoby ve zranitelném postavení, včetně osob se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace, jakož i osoby žijící v nejvzdálenějších regionech a jiných odlehlých, venkovských, ostrovních, okrajových a horských oblastech, jakož i v řídké osídlených oblastech.

KAPITOLA V

PROVÁDĚNÍ NÁSTROJŮ EVROPSKÝCH DOPRAVNÍCH KORIDORŮ A HORIZONTÁLNÍCH PRIORIT

Článek 50

Nástroj evropských dopravních koridorů a horizontální priority

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

2. V zájmu dosažení multimodální dopravy účinně využívající zdroje a přispění k soudržnosti prostřednictvím lepší územní spolupráce se evropské dopravní koridory zaměří na:
 - a) modální integraci se zvláštním zřetelem na posílení těch druhů dopravy, které jsou nejšetrnější k životnímu prostředí, zejména železniční dopravy, vnitrozemských vodních cest a pobřežní plavby;
 - b) interoperabilitu;
 - c) koordinovaný rozvoj infrastruktury, především v přeshraničních úsecích, zejména za účelem rozvoje plně interoperabilního systému železniční nákladní dopravy, jakož i vysokorychlostní sítě dálkové železniční osobní dopravy v celé Unii;
 - d) podporu koordinovaného a integrovaného vývoje a zavádění inovativních řešení pro digitalizaci dopravy.
3. Evropské dopravní koridory umožní členským státům dosáhnout koordinovaného a synchronizovaného přístupu k investicím do infrastruktury.
4. Horizontálními prioritami pro provádění transevropské dopravní sítě jsou evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) a evropský námořní prostor. Zajišťuje včasné zavedení systému ERTMS v celé síti a integraci námořních spojení do transevropské dopravní sítě.

Článek 51

Koordinace evropských dopravních koridorů a horizontálních priorit

1. Pro usnadnění koordinovaného provádění evropských dopravních koridorů, ERTMS a evropského námořního prostoru jmenuje Komise po dohodě s dotčenými členskými státy a po konzultaci s Evropským parlamentem a Radou jednoho evropského koordinátora pro každý koridor a každou horizontální prioritu.
2. Evropský koordinátor je vybírán zejména na základě svých znalostí záležitostí, které se týkají dopravy nebo financování nebo socioekonomického a environmentálního vyhodnocení významných projektů, ale také na základě svých zkušeností s tvorbou politik Unie. Evropský koordinátor je vybrán na funkční období nejvýše čtyř let s možností prodloužení. Oblast působnosti evropského koordinátora se týká realizace jediného koridoru nebo horizontální priority.
3. Rozhodnutí Komise o jmenování evropského koordinátora určí způsob, kterým mají být plněny úkoly podle odstavců 5, 6 a 7.
4. Evropský koordinátor jedná jménem a v zastoupení Komise, která poskytne nezbytnou administrativní pomoc.
5. Evropský koordinátor:
 - a) podporuje koordinované provádění dotčeného evropského dopravního koridoru nebo horizontální priority;
 - b) vypracuje spolu s dotčenými členskými státy pracovní plán koridoru a sleduje jeho plnění podle článku 53;
 - c) vede konzultace s fórem koridoru nebo konzultačním fórem o horizontálních prioritách, pokud jde o daný pracovní plán a jeho provádění, a pravidelně informuje fórum o provádění pracovního plánu;

- d) informuje členské státy, Komisi a případně všechny ostatní subjekty, které jsou přímo zapojeny do rozvoje evropského dopravního koridoru nebo horizontální priority, o všech vzniklých potížích, zejména v případě zdržení při budování koridoru nebo rozvoji horizontální priority, s cílem napomoci nalezení vhodných řešení;
 - e) vypracovává výroční zprávu o stavu provádění evropských dopravních koridorů a horizontálních priorit. Uvedená výroční zpráva o stavu provádění se zaměří na pokrok dosažený v oblasti klíčových priorit a investic, popíše povahu problémů, které se vyskytly při jejich provádění, a navrhne řešení.
6. Evropsští koordinátoři evropských dopravních koridorů:
- a) úzce spolupracují se správou železniční nákladní dopravy s cílem určit a upřednostnit potřebné investice do železniční nákladní dopravy na tratích nákladní dopravy v rámci evropských dopravních koridorů;
 - b) v úzké spolupráci se správou železniční nákladní dopravy sledují administrativní a provozní aspekty a aspekty interoperability nákladní dopravy na železničních nákladních tratích evropských dopravních koridorů, včetně sledování výkonnosti služeb železniční nákladní dopravy.
7. Evropsští koordinátoři evropských dopravních koridorů:
- a) určují a upřednostňují potřebné investice do osobních železničních tratí v rámci evropských dopravních koridorů;
 - b) sledují správní a provozní aspekty osobní dopravy a aspekty interoperability na tratích osobní železniční přepravy v rámci evropských dopravních koridorů, včetně sledování výkonnosti služeb osobní železniční dopravy.
8. Podle čl. 14 odst. 4 nařízení (EU) 2021/1153 si Komise při posuzování žádostí o financování z prostředků Unie v rámci Nástroje pro propojení Evropy pro evropské dopravní koridory nebo horizontální priority spadající do působnosti mandátu evropského koordinátora vyžádá stanovisko evropského koordinátora, aby byl zajištěn konzistentní přístup a postup při budování každého koridoru nebo horizontální priority. Evropský koordinátor ověří, zda jsou projekty navržené členskými státy pro spolufinancování z Nástroje pro propojení Evropy v souladu s prioritami pracovního plánu.
9. Pokud evropský koordinátor není způsobilý vykonávat svůj mandát uspokojivě a v souladu s požadavky uvedenými v tomto článku, může Komise jeho mandát kdykoli ukončit a jmenovat nového evropského koordinátora v souladu s postupem stanoveným v odstavci 1.

Článek 52

Správa evropských dopravních koridorů a horizontální priority

1. U každého evropského dopravního koridoru a horizontální priority je příslušnému evropskému koordinátorovi při plnění jeho úkolů spojených s pracovním plánem a jeho prováděním nápomocen sekretariát a konzultační fórum, tedy „fórum koridoru“ a „konzultační fórum pro horizontální priority“.
2. „Fórum koridoru“ formálně zřizuje a předsedá mu evropský koordinátor. Dotčené členské státy se dohodnou na členství ve fóru koridoru za svou část evropského dopravního koridoru a zajistí zastoupení správy železniční nákladní dopravy.

3. Evropský koordinátor může se souhlasem dotčených členských států zřídit pracovní skupiny pro koridor a předsedat jim, přičemž tyto skupiny se zaměří na:
- a) interoperabilitu a zavádění nových digitálních technologií a infrastruktury;
 - b) koordinovaný rozvoj a provádění projektů infrastruktury v přeshraničních úsecích;
 - c) přeshraniční služby osobní železniční dopravy;
 - d) provozní úzká místa;
 - e) městské uzly;
 - f) spolupráci se třetími zeměmi;
 - g) jiné pracovní skupiny *ad hoc* považované za nezbytné.

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

4. Konzultační fórum pro horizontální priority je zřízeno daným evropským koordinátorem, který mu také předsedá. Mohou se ho účastnit dotčené členské státy a případně zástupci příslušných odvětví. Členské státy určí národního koordinátora pro systém ERTMS, který se účastní konzultačního fóra pro ERTMS. Evropský koordinátor může rovněž zřizovat pracovní skupiny *ad hoc*.
5. Dotčené členské státy spolupracují s evropským koordinátorem, účastní se fóra koridoru a konzultačního fóra pro horizontální priority a poskytují mu informace nutné k plnění úkolů podle tohoto článku, včetně informací o budování koridorů v příslušných vnitrostátních plánech infrastruktury.
6. Evropský koordinátor může ohledně pracovního plánu a jeho provádění konzultovat regionální a místní orgány, provozovatele infrastruktury, provozovatele dopravy, zejména ty, kteří jsou členy správy železniční nákladní dopravy, dodavatelský průmysl, uživatele dopravy a zástupce občanské společnosti. Kromě toho evropský koordinátor odpovědný za systém ERTMS úzce spolupracuje s Agenturou Evropské unie pro železnice, se společným podnikem pro evropské železnice, s evropským koordinátorem pro evropský námořní prostor a s Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost.

Článek 53

Pracovní plán evropského koordinátora

1. Každý evropský koordinátor evropských dopravních koridorů a obou horizontálních priorit vypracuje nejpozději dva roky po vstupu tohoto nařízení v platnost a poté každé čtyři roky pracovní plán, který obsahuje podrobnou analýzu stavu provádění koridoru nebo horizontální priority v jeho působnosti s informacemi o souladu s požadavky tohoto nařízení, jakož i s prioritami pro budoucí rozvoj.
2. Pracovní plán se připravuje v úzké spolupráci s dotčenými členskými státy a po konzultaci s fôrem koridorů a správou železniční nákladní dopravy nebo konzultačním fôrem pro horizontální priority. Pracovní plán evropských dopravních koridorů schválí dotčené členské státy. Komise pracovní plán předloží pro informaci Evropskému parlamentu a Radě.

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

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

- a) popis vlastností koridoru;
- b) analýzu stavu souladu koridoru s požadavky tohoto nařízení na dopravní infrastrukturu a souvisejícího pokroku, jehož bylo dosaženo;
- c) určení chybějících spojení a úzkých míst, které brání rozvoji koridoru;
- d) analýzu potřebných investic, včetně různých zdrojů financování a prostředků vyčleněných nebo předpokládaných pro realizaci projektů potřebných pro rozvoj a dokončení koridoru;
- e) popis možných řešení potřebných investic a úzkých míst, zejména u tratí pro osobní a nákladní dopravu v rámci koridoru;
- f) plán s průběžnými cíli odstraňování fyzických, technických, provozních a administrativních překážek mezi druhy dopravy i v jednotlivých druzích dopravy a posilování účinné multimodální dopravy se zvláštním důrazem na přeshraniční úseky a chybějící vnitrostátní spojení;

Při analýze investic a přípravě plánu s průběžnými cíli týkajícími se železniční nákladní dopravy spolupracuje evropský koordinátor s výkonnou radou a správní radou koridoru podle článku 11 nařízení (EU) č. 913/2010.

Při analýze investic a přípravě plánu s průběžnými cíli souvisejícími s multimodálními terminály nákladní přepravy evropský koordinátor zohlední relevantní prvky analýzy koridoru, akční plány vypracované členskými státy podle čl. 35 odst. 4 a seznam uvedený v čl. 19 písm. b) nařízení (EU) č. 913/2010.

Při analýze investic a přípravě plánu s průběžnými cíli týkajícími se osobní dopravy evropský koordinátor zohlední výsledky monitorování, které se provádí v souladu s čl. 51 odst. 7 písm. b).

- g) výsledky sledování výkonnosti železniční nákladní dopravy, které provádí správa železniční nákladní dopravy v souladu s článkem 19 nařízení (EU) č. 913/2010, a seznam cílů, úkolů a opatření koridorů vymezených v souladu s čl. 9 odst. 1 nařízení (EU) č. 913/2010 jako prostředky k dosažení provozních požadavků uvedených v článku 18 tohoto nařízení;
- h) určení opatření v městských uzlech, která jsou relevantní pro účinné fungování koridoru a dosažení cílů transevropské dopravní sítě;
- i) určení priorit pro rozvoj koridoru;
- j) analýzu možných dopadů změny klimatu na infrastrukturu, případně navrhovaná opatření k posílení odolnosti vůči změně klimatu;
- k) opatření, která mají být přijata ke zmírnění emisí skleníkových plynů, hluku a případně dalších negativních dopadů na životní prostředí.

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

- a) stanovení priorit při vnitrostátním plánování prostřednictvím určení problémů a úzkých míst při provádění, včetně provozních otázek, na každém koridoru nebo pro každou horizontální prioritu;
- b) plánování projektu a investic, související náklady a harmonogram provádění odhadované za účelem realizace evropských dopravních koridorů nebo horizontální priority;
- c) zřízení jediného subjektu pro výstavbu a řízení přeshraničních infrastrukturních projektů.

Článek 54

Prováděcí akty

1. Na základě prvního pracovního plánu evropských koordinátorů přijme Komise prováděcí akt pro každý pracovní plán evropských dopravních koridorů a pro obě horizontální priority. Tento prováděcí akt stanoví priority pro plánování infrastruktury a investic a pro financování.
2. Komise může přijmout prováděcí akty k provádění konkrétních úseků evropského dopravního koridoru, zejména za účelem realizace složitých přeshraničních úseků nebo zvláštních požadavků na dopravní infrastrukturu evropského dopravního koridoru nebo horizontálních priorit.
3. Prováděcí akty uvedené v odstavcích 1 a 2 se přijímají přezkumným postupem podle čl. 59 odst. 3. Komise pozmění prováděcí akty stejným postupem pokaždé, když je pracovní plán revidován evropským koordinátorem, nebo s cílem zohlednit dosažený pokrok, zjištěná zpoždění nebo aktualizované vnitrostátní programy.
4. Až do úplného provedení opatření stanovených v prováděcím aktu předloží dotčené členské státy Komisi výroční zprávu o dosaženém pokroku, v níž uvedou zejména finanční závazky přijaté ve vnitrostátním rozpočtovém plánu.

KAPITOLA VI

SPOLEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 55

Podávání zpráv a monitorování

1. Členské státy pravidelně podávají Komisi komplexní a transparentní informace o pokroku, kterého bylo dosaženo při realizaci projektů společného zájmu, a o investicích za tímto účelem. Toto informování zahrnuje každoroční předávání údajů prostřednictvím interaktivního systému geografických a technických informací pro transevropskou dopravní síť (TENtec). Zahrnuje technické a finanční údaje týkající se projektů společného zájmu v oblasti transevropské dopravní sítě, jakož i údaje o dokončení transevropské dopravní sítě.
2. Komise zajistí, aby byl systém TENtec veřejně a snadno přístupný, což umožní automatizovanou výměnu údajů s vnitrostátními systémy a dalšími příslušnými unijními aplikacemi a zdroji údajů. TENtec obsahuje konkrétní a aktualizované

informace k jednotlivým projektům o formách spolufinancování Unii a poskytnutých částkách, jakož i o pokroku každého projektu.

Komise také 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.

3. Členské státy zajistí kvalitu, úplnost a konzistentnost údajů v informačním systému TENtec. Vnitrostátní systémy a zdroje údajů umožní automatizovanou výměnu údajů s TENtec.

Článek 56

Modernizace sítě

1. S výhradou druhého pododstavce článku 172 Smlouvy o fungování EU je Komise zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 60 za účelem změny příloh I a II, především aby zohlednila případné změny vyplývající z kvantitativních limitů stanovených v člancích 20, 24 a 32. Při úpravě těchto příloh Komise:
 - a) zahrne do globální sítě vnitrozemské přístavy, námořní přístavy a letiště, pokud se prokáže, že jejich průměrný objem přepravy za poslední tři roky přesahuje příslušný limit;
 - b) vyloučí z globální sítě námořní přístavy a letiště, pokud se prokáže, že jejich průměrný objem přepravy za posledních šest let nedosahuje 85 % příslušného limitu;
 - c) zahrne do transevropské dopravní sítě městské uzly, pokud se prokáže, že počet obyvatel přesahuje 100 000;
 - d) zahrne do transevropské dopravní sítě terminály multimodální nákladní přepravy určené členským státem podle čl. 35 odst. 4;
 - e) 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 uvedené v prvním pododstavci písm. a) až c) jsou založeny na posledních dostupných statistických údajích, které zveřejnil Eurostat, nebo pokud takové údaje nejsou k dispozici, na údajích, které zveřejnily vnitrostátní statistické úřady členských států. Úpravy uvedené v prvním pododstavci písm. d) vycházejí z akčního plánu uvedeného v čl. 35 odst. 4. Úpravy podle prvního pododstavce písm. e) jsou založeny na informacích poskytnutých dotčeným členským státem v souladu s čl. 55 odst. 1.

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

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

3. S výhradou čl. 172 odst. 2 Smlouvy o fungování EU je Komise za účelem úpravy přílohy IV zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 60 s cílem zahrnout nebo upravit orientační mapy sítí dopravní infrastruktury sousedních zemí.

Článek 57

Zapojení veřejných a soukromých zúčastněných stran

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

Článek 58

Sladění vnitrostátních plánů s dopravní politikou Unie

1. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní dopravní a investiční plány byly v souladu s dopravní politikou Unie, s prioritami a lhůtami stanovenými v tomto nařízení a s prioritami stanovenými v pracovních plánech pro příslušné koridory a horizontálními prioritami pro dotčené členské státy a s prováděcími akty přijatými v souladu s čl. 54 odst. 1.
2. Vnitrostátní investiční plány zahrnují všechny projekty společného zájmu a související investice potřebné pro včasné dokončení sítě.
3. Členské státy oznámí Komisi návrhy vnitrostátních plánů a programů nebo jejich změny za účelem rozvoje transevropské dopravní sítě nejméně dvanáct měsíců před jejich přijetím. Komise může nejpozději šest měsíců po oznámení členského státu vydat stanovisko k soudržnosti návrhů národních plánů a programů s prioritami stanovenými v tomto nařízení a s prioritami stanovenými v pracovních plánech pro odpovídající koridor(y) a horizontální priority a v prováděcích aktech přijatých v souladu s čl. 54 odst. 1. Členské státy informují Komisi nejpozději do dvou měsíců od oznámení stanoviska o opatřeních přijatých na základě doporučení uvedených ve stanovisku.

Článek 59

Postup projednávání ve výboru

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

2. Pro účely čl. 22 odst. 3 a 5 je Komisi nápomocen výbor zřízený podle článku 7 směrnice Rady 91/672/EHS⁶⁶.
3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise návrh prováděcího aktu nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 60

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 11 odst. 3, čl. 56 odst. 1 a 3 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne [...]. 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 podle čl. 11 odst. 3, čl. 56 odst. 1 a 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po jeho zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 11 odst. 3, čl. 56 odst. 1 a 3 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament a Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 61

Přezkum

1. Komise do 31. prosince 2033 posoudí po případné konzultaci s členskými státy a za pomoci evropských koordinátorů provádění hlavní sítě a vyhodnotí především její soulad s požadavky uvedenými v tomto nařízení.
Posouzení zohlední výroční zprávu o stavu provádění a pracovní plány vypracované evropskými koordinátory podle čl. 51 odst. 5 písm. e) a čl. 53 odst. 1.
2. Komise do 31. prosince 2033 provede po případné konzultaci s členskými státy a za pomoci evropských koordinátorů přezkum provádění rozšířené hlavní sítě a globální sítě a zhodnotí:

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

- a) soulad s tímto nařízením;
- b) pokrok v provádění tohoto nařízení;
- c) změny v tocích osobní a nákladní dopravy;
- d) vývoj v oblasti vnitrostátních investic do dopravní infrastruktury;
- e) potřebu změn tohoto nařízení.

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

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

Článek 62

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

1. V případě významného zpoždění při zahájení nebo dokončení prací na hlavní síti, rozšířené hlavní síti a globální síti oproti původnímu harmonogramu stanovenému v prováděcích aktech v souladu s článkem 54 nebo vymezeným ve vnitrostátních dopravních a investičních plánech nebo v jiné příslušné projektové dokumentaci může Komise požádat dotčený členský stát nebo dotčené členské státy, aby uvedl(y) důvody zpoždění. Členský stát nebo členské státy tyto důvody sdělí do tří měsíců od podání žádosti. Na základě získané odpovědi Komise povede konzultace s dotčeným členským státem nebo členskými státy s cílem vyřešit problém, který vedl ke zpoždění.
2. V případě, že se zpožděný úsek týká evropského dopravního koridoru, je do řešení problému zapojen evropský koordinátor.
3. Komise může po zvážení důvodů poskytnutých dotčeným členským státem nebo dotčenými členskými státy podle prvního pododstavce přijmout rozhodnutí určené dotčenému členskému státu nebo členským státům, v němž shledá, že významné zpoždění při zahájení nebo dokončení prací na hlavní síti, rozšířené hlavní síti nebo globální síti lze přičíst členskému státu nebo členským státům bez objektivního odůvodnění. Komise poskytne dotčenému členskému státu nebo dotčeným členským státům šest měsíců na to, aby významné zpoždění odstranily.

V případě, že se zpožděný úsek týká projektu podporovaného z finančních prostředků Unie v rámci přímého řízení, lze v souladu s platnými pravidly iniciovat snížení výše grantu nebo změnu či ukončení grantové dohody.

Článek 63

Výjimky

Ustanovení týkající se železnic, zejména veškeré požadavky na napojení letišť a přístavů na železnice, jakož i ustanovení týkající se bezpečných a chráněných parkovišť a multimodálních

terminálů nákladní přepravy se nevztahují na Kypr, Maltu a nejvzdálenější regiony, dokud nebude na jejich území zaveden železniční systém.

Článek 64

Změny nařízení (EU) 2021/1153

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

Článek 65

Změny nařízení (EU) č. 913/2010

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

1) v článku 1 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

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

2) v článku 2 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

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

- a) „koridorem pro nákladní dopravu“ se rozumí železniční tratě pro nákladní dopravu, které jsou částí evropského dopravního koridoru podle čl. 11 odst. 1 nařízení [... nové nařízení o TEN-T]* a přílohy III uvedeného nařízení, včetně železniční infrastruktury a jejího vybavení a příslušných služeb železniční dopravy v souladu s článkem 5 směrnice 2001/14/ES;
- b) „prováděcím plánem“ se rozumí dokument představující prostředky, strategii a opatření, které zúčastněné strany hodlají provádět a které jsou nezbytné a dostatečné k organizaci a řízení koridoru pro nákladní dopravu;
- c) „terminálem“ se rozumí zařízení umístěné podél koridoru pro nákladní dopravu, které je speciálně vybaveno, aby umožňovalo buď nakládku nebo vykládku zboží nákladních vlaků a integraci železniční nákladní dopravy s dopravou silniční, námořní, vodní a leteckou, a sestavování nebo změnu sestavy nákladních vlaků a případně provádění postupů na hranicích s evropskými třetími zeměmi;
- d) „evropským koordinátorem“ se rozumí koordinátor uvedený v článku 51 nařízení [... nové nařízení o TEN-T].

* nařízení [...]

3) nadpis kapitoly II se nahrazuje tímto:

„ORGANIZACE A ŘÍZENÍ KORIDORŮ PRO NÁKLADNÍ DOPRAVU“

4) článek 3 se nahrazuje tímto:

„Článek 3

Organizace a řízení koridorů pro nákladní dopravu

1. Organizace a řízení koridorů pro nákladní dopravu podléhají pravidlům pro správu, plánování investic, přidělování kapacity železniční infrastruktury a řízení dopravy v souladu s tímto nařízením.
2. Ode dne vstupu nařízení [... nového nařízení o TEN-T] v platnost nebo v případě změny vytyčení tras evropského dopravního koridoru podle čl. 11 odst. 3 uvedeného nařízení členské státy a provozovatelé infrastruktury odpovědní za část koridoru pro nákladní dopravu daného evropského dopravního koridoru upraví organizaci a řízení koridoru pro nákladní dopravu do 12 měsíců ode dne změny.“
- 5) články 4 až 7 se zrušují.
- 6) článek 8 se mění takto:
 - a) v odstavci 1 se doplňuje nová věta, která zní:

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

- b) odstavec 7 se nahrazuje tímto:

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

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

„V případě, že se správní rada a poradní skupina neshodnou, může se poradní skupina obrátit na výkonnou radu a na evropského koordinátora, jehož se koridor pro nákladní dopravu týká. Výkonná rada nebo evropský koordinátor, jehož se koridor pro nákladní dopravu týká, jednají jako prostředník a včas sdělí svůj postoj. Konečné rozhodnutí přijímá správní rada.“

- d) doplňuje se nový odstavec 10, který zní:

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

- 7) článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Opatření pro rozvoj koridoru pro nákladní dopravu

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

Tento plán zahrnuje:

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

- b) základní aspekty studie podle odstavce 3;
- c) cíle koridorů pro nákladní dopravu, zejména pokud jde o jejich výkonnost a kvalitu vyjádřenou z hlediska kvality služby a kapacity koridoru pro nákladní dopravu v souladu s ustanoveními článku 19 tohoto nařízení, a případně kvantitativní nebo kvalitativní záměry týkající se těchto cílů. Cíle a záměry zohlední požadavky stanovené v článku 18 nařízení [... nové nařízení o TEN-T];
- d) opatření k provedení článků 12 až 19 a opatření ke zlepšení výkonnosti koridoru pro nákladní dopravu založené na výsledcích posouzení uvedeného v čl. 19 odst. 3 za účelem dosažení cílů a záměrů uvedených v písmenu c);
- e) posouzení a stanoviska poradních skupin podle čl. 8 odst. 7 a 8 týkající se rozvoje koridorů;
- f) shrnutí spolupráce a výsledků konzultací uvedených v článku 11, včetně stanovisek poradních skupin uvedených v čl. 8 odst. 7 a 8 a shrnutí odpovědí dalších zúčastněných stran.

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

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

2. Správní rada pravidelně, alespoň každé čtyři roky, přezkoumává prováděcí plán a zohledňuje přitom pokrok dosažený při jeho provádění, situaci na trhu železniční dopravy na daném koridoru pro nákladní dopravu a výkonnost a kvalitu měřenou v souladu s cíli uvedenými v odst. 1 písm. c).
3. Správní rada provádí a pravidelně aktualizuje studii dopravního trhu týkající se zjištěných a očekávaných změn v provozu na koridoru pro nákladní dopravu, která se zabývá různými segmenty železniční dopravy, zahrnující jak nákladní, tak i osobní dopravu. Tato studie také v případě potřeby zkoumá socioekonomické náklady a přínosy vyplývající z rozvoje koridoru pro nákladní dopravu.
4. Prováděcí plán zohlední rozvoj terminálů, včetně analýzy trhu a výhledové analýzy multimodálních terminálů nákladní přepravy, jakož i akční plány členských států koridoru pro nákladní dopravu uvedené v čl. 35 odst. 3 a 4 nařízení [... nové nařízení o TEN-T].
5. Správní rada při plnění prováděcího plánu podle potřeby přijme opatření pro spolupráci s orgány na regionální nebo místní úrovni.“
- 8) článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11

Plánování investic

1. Výkonná rada a správní rada koridoru pro nákladní dopravu spolupracují s evropským koordinátorem, jehož se koridor pro nákladní dopravu týká, v souvislosti s potřebami v oblasti infrastruktury a investic vyplývajícími z železniční nákladní

dopravy s cílem podpořit vypracování pracovního plánu uvedeného v článku 53 nařízení (EU) [... nové nařízení o TEN-T].

2. Správní rada vede konzultace s poradními skupinami uvedenými v čl. 8 odst. 7 a 8 o rozvoji infrastruktury a potřebě investic. Konzultace jsou založeny na odpovídající a aktuální dokumentaci plánování infrastruktury na úrovni koridoru a na vnitrostátní úrovni. Výkonná rada zajistí odpovídající koordinaci mezi těmito konzultačními činnostmi a koordinačními mechanismy na vnitrostátní úrovni definovanými v článku 7e směrnice 2012/34/EU.
3. Spolupráce a konzultace se zaměří zejména na:
 - a) potřebné kapacity železniční nákladní dopravy relevantní pro infrastrukturu a investiční plánování s přihlédnutím k potřebné kapacitě podle čl. 14 odst. 2 a veškeré infrastrukturu prohlášené za přetíženou podle článku 47 směrnice 2012/34/EU;
 - b) požadavky na infrastrukturu TEN-T relevantní pro železniční nákladní dopravu ve smyslu kapitol II a III nařízení (EU) [... nové nařízení o TEN-T], zejména pokud jde o kapacitu potřebnou pro nákladní vlaky o délce nejméně 740 m;
 - c) potřebu cílených investic s cílem odstranit úzká místa v dané lokalitě, jako je propojení smyček, zlepšení uzlů a infrastruktury pro poslední kilometr nebo technické vybavení zvyšující provozní výkonnost.“
- 9) článek 19 se nahrazuje tímto:

„Článek 19

Kvalita služby v koridoru pro nákladní dopravu

1. Správní rada koridoru pro nákladní dopravu podpoří slučitelnost systémů sledování výkonnosti v daném koridoru pro nákladní dopravu podle článku 35 směrnice 2012/34/EU.
 2. Správní rada sleduje výkon a kvalitu služeb poskytovaných provozovateli infrastruktury žadatelům při plnění jejich hlavních funkcí, pokud jde o oblast působnosti článků 12 až 18, a služeb železniční nákladní dopravy v koridoru pro nákladní dopravu. Sledování výkonnosti se provádí z kvalitativního a kvantitativního hlediska, případně na základě ukazatelů výkonnosti týkajících se záměrů a cílů koridoru pro nákladní dopravu vymezených v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. c). Správní rada konzultuje příslušné ukazatele výkonnosti s poradními skupinami uvedenými v čl. 8 odst. 7 a 8 a s evropským koordinátorem.
 3. Správní rada posoudí výsledky sledování výkonnosti s ohledem na cíle a záměry vymezené v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. c) a provozní požadavky uvedené v článku 18 nařízení [... nové nařízení o TEN-T].
 4. Správní rada vypracuje a zveřejní výroční zprávu obsahující výsledky činností prováděných podle tohoto článku. Ve zvláštní části zprávy prezentuje stanoviska a posouzení výkonnosti zpracovaná poradními skupinami uvedenými v čl. 8 odst. 7 a 8. Správní rada předkládá výroční zprávu ke schválení výkonné radě.“
- 10) články 22 a 23 se nahrazují tímto:

„Článek 22

Sledování provádění

Každé čtyři roky od zřízení koridoru pro nákladní dopravu předloží výkonná rada uvedená v čl. 8 odst. 1 Komisi výsledky provádění plánu pro daný koridor. Komise provede analýzu těchto výsledků a uvědomí o této analýze výbor uvedený v článku 21.“

Článek 23

Zpráva

Komise pravidelně posuzuje uplatňování tohoto nařízení. Nejpozději dva roky po vstupu tohoto nařízení v platnost a poté každé čtyři roky předloží zprávu Evropskému parlamentu a Radě.“

11) příloha tohoto nařízení se zrušuje.

Článek 66

Zrušení

Nařízení (EU) č. 1315/2013 se zrušuje s účinkem ode dne [den vstupu tohoto nařízení v platnost].

Odkazy na zrušené nařízení (EU) č. 1315/2013 se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou v příloze VII.

Článek 67

Vstup v platnost

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

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

Ve Štrasburku dne

*Za Evropský parlament
předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*