



Brusel 13. května 2022
(OR. fr)

8784/22

LIMITE

TRANS 265
CODEC 619

Interinstitucionální spis:
2021/0420(COD)

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Č. předchozího dokumentu:	ST 6840/1/22 REV 1 ST 7456/22 ST 7750/22 ST 7919/22
Č. dok. Komise:	ST 15109/21
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 - zpráva o pokroku - výměna názorů

I. ÚVOD

1. Dne 14. prosince 2021 předložila Komise 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. 1315/2013¹. Návrh byl předložen v rámci balíčku čtyř iniciativ, jejichž cílem je modernizace dopravního systému EU a podpora přechodu k čistší, ekologičtější a inteligentnější mobilitě zdokonalením některých jejích základních prvků, jako jsou transevropská dopravní síť (TEN-T), inteligentní dopravní systémy, přeshraniční doprava a dálková železniční doprava a městská mobilita.

¹ Dokument ST 15109/21.

2. Cílem návrhu na revizi politiky týkající se rozvoje sítě TEN-T je 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 má přispět k dosažení cílů Unie v oblasti udržitelné mobility a k řádnému fungování vnitřního trhu a k hospodářské, sociální a územní soudržnosti EU. Měla by se rozvíjet postupně ve fázích vymezených roky 2030, 2040 a 2050.
3. Návrh stanoví tyto čtyři hlavní cíle:
 - i) dosáhnout dopravy šetrnější k životnímu prostředí, a to poskytnutím vhodné základní infrastruktury pro zmírnění kongesce a snížení emisí skleníkových plynů a obecněji pro snížení negativních externalit dopravy;
 - ii) usnadnit plynulost a účinnost dopravy, podpořit multimodalitu a interoperabilitu mezi různými druhy dopravy a zlepšit integraci městských uzlů do sítě;
 - iii) zvýšit odolnost sítě TEN-T vůči nepříznivým účinkům změny klimatu a dalších přírodních rizik a katastrof způsobených člověkem;
 - iv) zlepšit účinnost nástrojů řízení sítě TEN-T a zjednodušit nástroje pro podávání zpráv o realizaci sítě TEN-T a její monitorování.

II. AKTUÁLNÍ STAV JEDNÁNÍ V JINÝCH ORGÁNECH

4. Evropský parlament určil jako výbor odpovědný za tento návrh Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN). Zpravodaji byli určení pan Dominique Riquet (Renew, Francie) a paní Barbara Thalerová (PPE, Rakousko).
5. Hospodářský a sociální výbor přijal stanovisko dne 23. března 2022. Výbor regionů by měl stanovisko k návrhu přijmout v říjnu 2022.

III. AKTUÁLNÍ STAV JEDNÁNÍ V RÁMCI RADY

6. Návrh a posouzení dopadů byly předloženy Pracovní skupině pro dopravu – intermodální otázky a sítě ve dnech 6. a 13. ledna 2022 a následně byly jednotlivé články podrobně projednány v době od ledna do května 2022. Pracovní skupina se tak posouzení tohoto návrhu v tomto pololetí věnovala na patnácti zasedáních. Po podrobném projednání všech kapitol v lednu a únoru vypracovalo předsednictví několik poznámek obsahujících otázky pro delegace se zaměřením na nejdůležitější aspekty návrhu a požádalo členské státy, aby k posuzovaným tématům poskytly své pokyny s cílem usnadnit individuální a kolektivní přístup k jednotlivým otázkám.
7. Předsednictví následně vypracovalo několik kompromisních návrhů² pokrývajících nejrelevantnější části návrhu, přičemž mělo snahu zohlednit většinu připomínek vyjádřených členskými státy.

IV. HLAVNÍ OTÁZKY A DOSAŽENÝ POKROK

Obecné informace

8. Delegace obecně revizi nařízení uvítaly, neboť skýtá možnost přispět k rozvoji jednotného evropského dopravního prostoru, který bude udržitelný, efektivní a odolný. Návrh na rozvoj nebo modernizaci této sítě ve třech fázích (hlavní síť do roku 2030, rozšířená hlavní síť do roku 2040 a globální síť do roku 2050) byl rovněž podpořen.
9. S příznivým ohlasem se setkal i návrh na sladění koridorů pro železniční nákladní dopravu s koridory hlavní sítě za účelem vytyčení tras evropských dopravních koridorů.

² Dokument ST 6840/1/22 REV 1.
Dokument ST 7456/22.
Dokument ST 7750/22.
Dokument ST 7919/22.

10. Několik delegací zdůraznilo, že návrh týkající se TEN-T obsahuje interakce s dalšími návrhy v oblasti dopravní politiky, zejména s nařízením o infrastruktuře pro alternativní paliva a směrnici o inteligentních dopravních systémech, a poukázalo na význam zachování náležité soudržnosti s těmito návrhy.
11. Delegace obecně konstatovaly, že návrh výrazně zvyšuje úroveň požadavků, jichž musí být dosaženo na úrovni sítě jako celku, přičemž hlavním cílem je získat jednotnou, vysoce výkonnou a plně interoperabilní infrastrukturu, a přispět tak k dekarbonizaci a multimodalitě. Aby toho bylo dosaženo, návrh mimo jiné stanoví, aby se většina požadavků na infrastrukturu pro železniční nákladní dopravu, která dnes platí pro hlavní síť, vztahovala rovněž na novou rozšířenou hlavní síť a na globální síť, včetně propojení na posledního kilometru. Komise dále navrhuje, aby bylo provádění některých povinností v porovnání se stávajícím nařízením urychleno. Přestože členské státy obecně zásadu přísnějších požadavků nezpochybnily, řada z nich zdůraznila, že tyto požadavky musí být i nadále přiměřené a zohledňovat očekávanou funkčnost a úroveň provozu. V této souvislosti zazněla zvláštní obava ohledně rostoucích požadavků na rozšířenou hlavní síť a na globální síť.
12. Několik členských států dále poznamenalo, že další rozvoj sítě TEN-T zahrnující uplatňování nových požadavků a urychlení některých lhůt bude vyžadovat značné investice ze strany členských států. Komise odhaduje výši těchto investic na 50 miliard eur ročně podle stávajícího nařízení a dalších 16 miliard eur ročně na základě jeho revize, a to až do roku 2050. Několik členských států proto zdůraznilo, že je potřeba uplatňovat realistický přístup a brát ohled na jejich finanční kapacity a potřebu podpory v tomto úsilí a poskytnout záruky na odpovídající finanční zdroje mimo současný víceletý finanční rámec, mimo jiné na projekty týkající se rozšířené hlavní sítě a globální sítě TEN-T.

Připomínky ke konkrétním otázkám

13. **Obecné zásady a obecná ustanovení** (kapitoly I a II): Předsednictví vypracovalo dva kompromisní návrhy, v nichž se, při zachování obecné logiky a ambicí návrhu Komise, snaží upřesnit a vyjasnit některé aspekty a zohlednit většinu obav vyjádřených členskými státy, včetně té největší z nich, a to znovuzavedení doložky týkající se vyzrálosti projektů za dodržení právních postupů a dostupnosti finančních prostředků, aniž jsou dotčeny finanční závazky členských států. Změny provedené v posledním kompromisním znění (ST 6840/1/22 REV 1) získaly poměrně širokou podporu delegací.
14. **Ustanovení týkající se zvláštních požadavků pro každý druh dopravy** (kapitola III): Články kapitoly III jsou v návrhu zásadní, neboť stanoví zvláštní požadavky pro každý druh dopravy, ale i pro terminály multimodální nákladní přepravy a městské uzly.
- i) **Infrastruktura pro železniční dopravu:** Prvořadá úloha železniční dopravy při dosahování cílů evropské politiky v oblasti udržitelné dopravy byla obecně uznána, a to jak pro nákladní, tak osobní dopravu. Současně však vyvolalo otázky a obavy doplnění nových požadavků, jako je norma P400, provozování nákladních vlaků s délkou alespoň 740 m v rámci celé sítě, minimální rychlost 160 km/h na tratích pro přepravu cestujících v hlavní síti a rozšířené hlavní síti, urychlení zavádění systému ERTMS v kombinaci s vyřazováním zabezpečovacích systémů třídy B z provozu v rámci celé sítě a rozšíření požadavků na všechna spojení na posledním kilometru. Zavádění těchto požadavků bude vyžadovat velmi vysoké investice a značné zásahy na stávajících železničních tratích, dokonce i včetně těch, které byly nedávno dokončeny. Tato ustanovení by měla být dále podrobněji posouzena.

- ii) **Silniční dopravní infrastruktura:** V zájmu zvýšení bezpečnosti silničního provozu návrh mimo jiné stanovuje, aby se povinnost vybavit pozemní komunikace samostatnými jízdními pásy pro provoz v každém směru bez úrovnových křižovatek a bez obsluhy přilehlé zástavby rozšířila i na globální síť. Toto ustanovení vyvolalo řadu otázek členských států, přičemž některé z nich zdůraznily, že ustanovení jsou za určitých okolností nepřiměřená, a připomněly, že infrastruktura je pouze jedním z faktorů přispívajících ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.
- iii) **Infrastruktura letecké dopravy:** Členské státy v zásadě souhlasily s cílem zlepšit propojení letišť se službami železniční dopravy. Cíl napojit na síť dálkové železniční dopravy všechna letiště hlavní sítě do roku 2030 a hlavní letiště globální sítě do roku 2050 se však zdá být pro některé delegace velmi ambiciózní a obtížně dosažitelný. Několik delegací proto požádalo o rozšíření a vyjasnění výjimek, přičemž některé delegace navrhy, aby se jako možná alternativa k železničnímu spojení přímo na letišti braly v úvahu rovněž služby čisté hromadné přepravy.
- iv) **Dopravní infrastruktura vnitrozemských vodních cest:** Zatímco potřeba posílit využívání vnitrozemské vodní dopravy byla široce podporována, povinnost členských států zajistit alespoň pro určitá období roku hloubku splavného kanálu nejméně 2,5 m a minimální výšku pod neotevřenými mosty nejméně 5,25 m při vymezených referenčních hladinách vody vyvolala pochybnosti o jejím výkladu. Několik delegací se rovněž domnívalo, že prováděcí pravomoci svěřené Komisi jsou příliš rozsáhlé a měly by být upraveny. Tato ustanovení by měla být dále podrobněji posouzena.
- v) **Námořní dopravní infrastruktura:** Členské státy obecně velmi uvítaly koncepci evropského námořního prostoru (EMS) a zahrnutí spojení v rámci námořní dopravy na krátké vzdálenosti mezi přístavy téhož členského státu. Některé členské státy vyjádřily obavy ohledně povinnosti propojit námořní přístavy globální sítě s železniční infrastrukturou, neboť by to v některých případech mohlo vést k vysokým investicím.

- vi) **Terminály multimodální nákladní přepravy:** Obecně se předpokládá, že multimodální terminály mají velký význam pro lepší integraci jednotlivých druhů dopravy a pro přechod k účinnější a udržitelnější dopravě. Ačkoli byla obecně podpořena zásada doprovodné podpory zavádění takových terminálů, několik delegací vyjádřilo znepokojení, pokud jde o povinnost členských států zajistit do roku 2040 existenci jednoho terminálu multimodální nákladní přepravy v rámci městského uzlu. Mnoho delegací zdůraznilo, že terminály multimodální nákladní přepravy byly vyvinuty a provozovány soukromými společnostmi bez smluvního nebo právního vztahu s orgány veřejné moci. V důsledku toho vyjádřily delegace určité pochybnosti ohledně skutečnosti, že tyto přísné povinnosti náleží členským státům.
- vii) **Městské uzly:** Obecně byl podpořen cíl lepšího zohlednění městských uzlů v síti, zejména za účelem zlepšení spojení na posledním kilometru, a byla uznána úloha plánů udržitelné městské mobility při dosahování udržitelného rozvoje měst. Několik členských států zároveň poukázalo na to, že požadavky na vypracování plánů udržitelné městské mobility a monitorování údajů do 31. prosince 2025, jakož i požadavek na vytvoření terminálů multimodální nákladní přepravy v rámci městských uzlů představují velkou výzvu. Kromě toho několik členských států zdůraznilo, že plánování udržitelné městské mobility spadá do pravomoci místních orgánů, a proto by se měla uplatnit zásada subsidiarity.

15. **Ustanovení pro inteligentní a odolnou dopravu (kapitola IV):** Pokud jde o odolnost infrastruktury, delegace se shodly na tom, že je důležité tuto otázku plně zohlednit, a zároveň uznaly, že vzhledem k různorodosti projektů společného zájmu, z nichž některé realizují soukromí developéři nebo místní samosprávy, členské státy sotva mohou nést v tomto ohledu výlučnou odpovědnost. Několik delegací uvedlo, že by měly být upřesněny dodatečné požadavky týkající se odolnosti vůči změně klimatu, aby byla zajištěna právní jistota projektů.

Pokud jde o údržbu infrastruktury, většina delegací uznala svou zásadní úlohu při zachování vysoké úrovně služeb a bezpečnosti infrastruktury TEN-T, avšak vyjádřila názor, že ustanovení ukládají členským státům několik nových povinností, které by měly významný dopad na plánování a náklady na údržbu infrastruktury, za niž v současnosti odpovídají a kterou financují výhradně členské státy.

Článek týkající se rizik pro bezpečnost nebo veřejný pořádek nebyl v této fázi podrobně projednán.

16. **Provádění nástrojů evropských dopravních koridorů a horizontálních priorit - správa** (kapitola V): Členské státy obecně podpořily činnost evropských koordinátorů, zejména pokud jde o jejich úlohu neutrálního zprostředkovatele při realizaci sítě TEN-T, a podpořily rozšíření jejich činnosti. Několik členských států se však domnívalo, že některé navrhované úkoly tuto úlohu výrazně přesahují a mohly by vést k nadměrnému pracovnímu zatížení koordinátorů. Domnívají se zejména, že je třeba zabránit tomu, aby byl koordinátor příliš zapojen do provozních aspektů, a že je třeba dostatečně vyjasnit rozdělení úloh se správními orgány koridorů pro železniční nákladní dopravu.

Kromě toho řada delegací vyjádřila výhrady, pokud jde o ustanovení, které zmocňuje Komisi k přijímání prováděcích aktů pro každý pracovní plán evropských dopravních koridorů a pro obě horizontální priority, neboť mají pochybnosti o jeho přidané hodnotě, obávají se, že se jedná o těžkopádné opatření a zpochybňují způsob výběru závazných průběžných milníků, přičemž stanovování priorit a plánování projektů infrastruktury v členském státě spadá v souladu s pokyny Unie do vnitrostátní pravomoci.

17. **Společná ustanovení** (kapitola VI): Ačkoliv se uznává význam podávání zpráv, několik členských států vyjádřilo znepokojení nad rostoucím počtem povinností týkajících se předávání údajů a vyzvalo k tomu, aby se zabránilo nadměrnému zvyšování administrativní zátěže, například zavedením zásady poskytovat údaje pouze jednou.

Pokud jde o povinnost sladit vnitrostátní plány s dopravní politikou Unie, delegace uznaly, že je důležité, aby vnitrostátní plány byly v souladu se závazky přijatými na úrovni Unie.

Delegace také zdůraznily, že tyto plány musí často zahrnovat širší oblast působnosti a zasadit do kontextu výzvy na evropské, vnitrostátní a místní úrovni. Kromě toho několik členských států uvedlo, že by bylo obtížné dodržet navrhované lhůty pro oznamování stanovené pro konzultace s Komisí ohledně jejich návrhů plánů před jejich přijetím. Rovněž článek o změnách nařízení (EU) č. 913/2010 je třeba ještě podrobně projednat.

Další otázky

18. **Výjimky**: Návrh stanoví, že v řádně odůvodněných případech a za určitých podmínek, včetně socioekonomické analýzy specifické pro každou situaci, lze požádat o výjimky z určitých požadavků. Výjimky by Komise udělovala prostřednictvím prováděcích aktů. Členské státy sice ocenily, že je o výjimky vždy možné požádat, vyjádřily však názor, že navrhovaný postup by mohl být zatěžující, zejména vzhledem k různorodosti a rozsahu sítě TEN-T a očekávané vysoké úrovni požadavků. V zájmu účinnosti a předvídatelnosti a s cílem snížit administrativní zátěž jak pro Komisi, tak pro zúčastněné strany navrhlo několik členských států zavést širší a obecnější režim výjimek, který by se vztahoval na příslušná ustanovení návrhu.

19. **Mapy:** Několik členských států předložilo písemné připomínky k mapám připojeným k návrhu, které dosud nebyly posouzeny. Předsednictví má v úmyslu projednat tuto otázku s dotčenými členskými státy v průběhu června za účasti nastupujícího předsednictví s cílem zajistit kontinuitu práce.

V. ZÁVĚR

Předsednictví se domnívá, že v souvislosti s návrhem bylo dosaženo významného pokroku a že vykonaná práce poskytuje pevný základ pro další práci v rámci Rady.

S ohledem na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku konající se dne 2. června 2022 se ministři vyzývají, aby vzali zprávu o pokroku na vědomí a vyměnili si názory na obě otázky uvedené v příloze této zprávy.

Jak ze zprávy vyplývá, technická jednání v Radě umožnila dosáhnout pokroku, pokud jde o společný pohled na výše uvedené výzvy. Aby bylo možné pokročit na cestě ke společnému postoji Rady ještě dále, vyzývá předsednictví ministry, aby se vyjádřili k níže uvedeným otázkám (příspěvky by měly být omezeny nejvýše na tři minuty).

1. Které prvky pokládáte za důležité v souvislosti s pěti průřezovými kapitolami návrhu Komise (kapitoly I, II, IV, V, VI) a se zaměřením dosavadní práce u těchto pěti kapitol?
2. Kapitola III stanoví zvláštní požadavky pro každý druh dopravy, jakož i pro městské uzly a terminály multimodální nákladní přepravy. Jak hodnotíte přístup k této kapitole navržený Komisí?