2025/90901

5.12.2025

Oprava nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013

(Úřední věstník Evropské unie L, 2024/1679, 28. června 2024)

1. Nařízení (EU) 2024/1679 bez příloh zní takto:

„NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2024/1679

ze dne 13. června 2024

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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

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

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ([2]),

v souladu s řádným legislativním postupem ([3]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 nazvané ‚Zelená dohoda pro Evropu' 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) 2021/1119 ([4]).

(2) Emise z dopravy představují přibližně 25 % celkových emisí skleníkových plynů v Unii a v posledních letech se zvýšily. Zelená dohoda pro Evropu proto požaduje 90 % snížení emisí skleníkových plynů z dopravy, aby se Unie stala do roku 2050 klimaticky neutrální ekonomikou, a zároveň usiluje o dosažení cíle nulového znečištění, jenž je vyjádřen ve sdělení Komise ze dne 12. května 2021 s názvem ‚Cesta ke zdravé planetě pro všechny – Akční plán EU: »Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy«'.

(3) Ve sdělení Komise ze dne 9. prosince 2020 s názvem ‚Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti' (dále jen ‚sdělení Komise o strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu') jsou stanoveny milníky, které mají ukázat cestu evropského dopravního systému k dosažení cílů udržitelné, inteligentní a odolné mobility. Předpokládá, že železniční nákladní doprava by měla do roku 2030 zvýšit svůj podíl na trhu o 50 % a do roku 2050 jej zdvojnásobit, zatímco doprava po vnitrozemských vodních cestách a pobřežní plavba by měla do roku 2030 zvýšit svůj podíl na trhu o 25 % a do roku 2050 o 50 % a doprava na vysokorychlostní železnici by se měla do roku 2030 zdvojnásobit a do roku 2050 ztrojnásobit. Na pozemních komunikacích Unie by také mělo být do roku 2030 v provozu nejméně 30 milionů automobilů s nulovými emisemi a 80000 nákladních vozidel s nulovými emisemi a téměř všechny osobní automobily, dodávky a autobusy a nová těžká vozidla by měly mít do roku 2050 nulové emise. Kromě toho by plánovaná hromadná doprava do vzdálenosti 500 km měla být do roku 2030 v rámci Unie uhlíkově neutrální a do roku 2030 by v Evropě mělo být nejméně 100 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 ze dne 16. června 2022 o zajištění spravedlivé transformace na klimatickou neutralitu ([5]).

([1]) Úř. věst. C 290, 29.7.2022, s. 120.
([2]) Úř. věst. C 498, 30.12.2022, s. 68.
([3]) Postoj Evropského parlamentu ze dne 24. dubna 2024 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 13. června 2024.
([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]) Úř. věst. C 243, 27.6.2022, s. 35.

(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, a vytvořením bezproblémových dopravních spojení se sousedními zeměmi. 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 k dopravním zácpám 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. Za účelem plného dosažení cílů nové politiky transevropské dopravní sítě by měly být stanoveny jednotné požadavky na infrastrukturu.

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

(9) Při realizaci projektů společného zájmu by se měla věnovat náležitá pozornost zvláštním okolnostem každého jednotlivého dotčeného projektu. Pokud je to možné, měly by se využívat synergie s dalšími politikami, například s transevropskými energetickými nebo telekomunikačními sítěmi nebo s dvojím užitím infrastruktury pro vojenské účely, jakož i 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) Za účelem dosažení vysoce kvalitní, účinné a odolné 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) Transevropská dopravní síť by měla přispívat ke zlepšení kvality služeb, sociálních podmínek pracovníků v dopravě a přístupnosti pro všechny uživatele, včetně osob se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace a dalších osob ve zranitelném postavení, jakož i k prevenci a zmírňování dopravní chudoby. Zvláštní pozornost by měla být věnována genderovému rozměru, aby byl zajištěn rovný přístup ke službám a infrastruktuře.

(12) Členské státy a jiní navrhovatelé projektů by při plánování infrastruktury měli řádně zohledňovat posouzení rizik a adaptační opatření, jejichž cílem je zlepšit odolnost, například vůči změně klimatu, přírodním rizikům a katastrofám způsobeným člověkem. Provádění transevropské dopravní sítě podpoří zásadu ‚významně nepoškozovat' ve smyslu článku 17 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 o taxonomii ([6]) tím, že poskytne další pobídky k rozvoji udržitelných forem dopravy a zavede vysoké standardy pro ekologickou dopravní infrastrukturu.

([6]) 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 (Úř. věst. L 198, 22.6.2020, s. 13).

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

(14) Projekty infrastruktury v rámci tohoto nařízení by měly být odolné vůči potenciálním nepříznivým dopadům změny klimatu prostřednictvím posouzení klimatické zranitelnosti a rizik, mimo jiné prostřednictvím příslušných adaptačních opatření. Projekty, u nichž musí být provedeno posouzení vlivů na životní prostředí, by měly podléhat prověření z hlediska klimatického dopadu a analýza jejich nákladů a přínosů by měla zahrnovat náklady emisí skleníkových plynů a pozitivní účinky opatření ke zmírnění změny klimatu. Prověřování z hlediska klimatického dopadu by se mělo provádět na základě nejnovějších dostupných osvědčených postupů a pokynů. Přispěje se tím k tomu, aby se při investičních rozhodnutích Unie a jejím rozpočtovém plánování přihlíželo k posouzením rizik souvisejících se změnou klimatu, jakož i zranitelnosti vůči změně klimatu a adaptace na ni. Aniž jsou dotčeny jiné právní akty Unie, zejména prováděcí akty týkající se podmínek přidělování finanční podpory Unie na projekty společného zájmu v rámci nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ([7]), požadavek identifikace a minimalizace rizik z hlediska změny klimatu by se měl vztahovat pouze na projekty, u kterých ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost ještě nebyl zahájen proces posouzení vlivů na životní prostředí.

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

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

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

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

(19) Kromě lhůt pro roky 2030 a 2050, které již byly zavedeny podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ([8]), 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.

([7]) 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).

([8]) 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).

(20) Dopravní infrastruktura funguje jako síť, a proto může nesoulad nebo nefunkčnost malého segmentu omezit účinnost a konkurenceschopnost systému jako celku a bránit využívání všech výhod sítě.

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

(22) Transevropská dopravní síť by měla být dostatečně vybavena infrastrukturou pro alternativní paliva v souladu se lhůtami stanovenými v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 ([9]), aby se zajistilo, že účinně podpoří přechod na mobilitu s nulovými a nízkými emisemi.

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

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

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

(26) Některé stávající normy hlavní sítě by měly být rozšířeny na rozšířenou hlavní síť 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.

(27) Výjimky z požadavků na infrastrukturu, které se vztahují na hlavní síť, rozšířenou hlavní síť a globální síť, by měly být možné pouze v řádně odůvodněných případech a za určitých podmínek. Ty by měly zahrnovat případy, kdy investice nelze odůvodnit nebo kdy existují zvláštní zeměpisná či značná fyzická omezení, například v nejvzdálenějších regionech a jiných odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionech nebo v řídce osídlených oblastech, či v hustě osídlených oblastech, nebo pokud existují významné nepříznivé dopady na životní prostředí či biologickou rozmanitost. Při posuzování žádostí členských států o výjimky by Komise měla náležitě zohlednit možné dopady na interoperabilitu a kontinuitu sítě a také jejich dopad na propojené úseky v sousedních členských státech.

(28) Na železniční síť členského státu nebo její část s rozchodem koleje odlišným od evropského standardního jmenovitého rozchodu koleje 1435 mm (dále jen ‚izolovaná síť' pro účely tohoto nařízení) by se neměly vztahovat určité normy a požadavky tohoto nařízení, neboť by to vzhledem ke zvláštnostem izolovaných sítí nebylo odůvodněno z ekonomického hlediska nákladů a přínosů. Tyto zvláštnosti vyplývají z oddělení izolovaných sítí od jiných sítí s evropským standardním jmenovitým rozchodem koleje 1435 mm. Kromě toho by členské státy měly vynaložit veškeré možné úsilí, aby umožnily přidělení minimálního počtu vlakových tras pro nákladní vlaky o délce nejméně 740 metrů v celé síti, mohou nicméně při posuzování tohoto úsilí zohlednit zvláštní vlastnosti a problémy izolovaných sítí a skutečnost, že na těchto sítích by takové přidělení nebylo vždy odůvodněno ze socioekonomického hlediska.

([9]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 ze dne 13. září 2023 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU (Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 1).

(29) Síť pozemní infrastruktury vytvořená prostřednictvím hlavní sítě, rozšířené hlavní sítě a globální sítě by měla být integrována s námořním rozměrem transevropské dopravní sítě. Za tímto účelem by měl být v úzké spolupráci s evropskými makroregionálními strategiemi a strategiemi pro přímořské oblasti vytvořen skutečně udržitelný, inteligentní, bezproblémový a odolný evropský námořní prostor, který by měl zahrnovat dřívější ‚mořské dálnice'. Měl by zahrnovat všechny složky námořní infrastruktury transevropské dopravní sítě. Při podpoře projektů společného zájmu je třeba věnovat pozornost zejména podpoře lepšího přístupu k nejvzdálenějším a jiným vzdáleným, ostrovním a okrajovým regionům.

(30) Koridory pro železniční nákladní dopravu zřízené na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ([10]) 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 synergie.

(31) Jak je uvedeno ve sdělení Komise o Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, koridory hlavní sítě a koridory pro železniční nákladní dopravu je třeba začlenit do ‚evropských dopravních koridorů', aby se zvýšily synergie 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.

(32) Za účelem zajištění vysoké kvality služeb by měly být na evropské dopravní koridory uplatňovány nové provozní priority. Správa železniční nákladní dopravy by zejména měla vynaložit veškeré možné úsilí o zajištění toho, aby doba prodlevy u nákladních vlaků překračujících hranici mezi dvěma členskými státy nepřekročila průměrně 25 minut a aby většina vlaků překračujících alespoň jednu hranici evropského dopravního koridoru dorazila do svého místa určení nebo na vnější hranici Unie v čase podle jízdního řádu nebo se zpožděním kratším než 30 minut. Stanovená délka doby prodlevy by neměla být uplatňována v případech, kdy dochází ke změně rozchodu koleje. Tato délka doby prodlevy by neměla být uplatňována ani na hranicích mezi dvěma členskými státy, na kterých ještě nebyly zrušeny kontroly podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/399 ([11]), jež ukládá zejména povinnost provádět kontroly cestujících i zaměstnanců železnic v osobních a nákladních vlacích překračujících vnější hranice, a kde kontroly prováděné ve vlacích podle uvedeného nařízení neumožňují, aby byla stanovená délka prodlevy dodržena. Uvedené změny rozchodu koleje a kontroly ve vlacích mohou vést k dopravním zácpám a delší čekací době na hranicích. Měla by být také zohledněna zpoždění, k nimž došlo ve třetích zemích, kterými nákladní vlaky projíždějí, za něž nesou takové třetí země odpovědnost.

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

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

([10]) 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).

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

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

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

(37) 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.

(38) 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, odolné, interoperabilní a multimodální evropské síti, zvyšují udržitelnost, soudržnost a efektivitu 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.

(39) S cílem splnit požadavky tohoto nařízení by členské státy a jiní předkladatelé projektů měli zajistit, aby posuzování projektů společného zájmu bylo prováděno efektivně, aby nedocházelo ke zbytečným prodlevám, a případně v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1187 ([12]) vynaložit veškeré možné úsilí k zajištění včasného a účinného provádění těchto projektů.

(40) Při provádění socioekonomické analýzy nákladů a přínosů by se členské státy měly řídit uznávaným a harmonizovaným přístupem, který umožní transparentní a srovnávací hodnocení projektů společného zájmu. Analýza nákladů a přínosů souvisejících s klimatem a životním prostředím by měla vycházet z posouzení vlivů na životní prostředí provedeného podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ([13]).

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

(42) Odolnost evropské dopravní sítě byla zpochybněna a podrobena zkoušce v důsledku ničivého dopadu útočné války Ruska proti Ukrajině. Touto agresí se nově vymezilo geopolitické prostředí, což upozornilo na zranitelnost Unie vůči nepředvídaným rušivým událostem za jejími hranicemi. Významné dopady na světové trhy, například na celosvětovou potravinovou bezpečnost, zdůraznily skutečnost, že vnitřní trh Unie a její dopravní síť nelze při utváření politiky Unie vnímat izolovaně. Lepší spojení se sousedními partnerskými zeměmi Unie je zapotřebí více než kdy jindy.

([12]) 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).

([13]) 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).

(43) Vzhledem k novému geopolitickému kontextu je ve sdělení Komise ze dne 12. května 2022 nazvaném ‚Akční plán pro trasy solidarity mezi EU a Ukrajinou, které mají usnadnit ukrajinský vývoz zemědělských produktů a dvoustranný obchod s EU' uvedeno několik významných problémů v oblasti dopravní infrastruktury, které musí Unie a její sousední země vyřešit, aby podpořily ukrajinskou ekonomiku a její obnovu, umožnily přepravu zemědělského a jiného zboží do Unie a na světové trhy a zajistily výrazné zlepšení propojení s Unií pro vývoz i dovoz. Za účelem lepšího propojení s Unií navrhla Komise posoudit rozšíření evropských dopravních koridorů na Ukrajinu a do Moldavské republiky.

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

(45) Nový geopolitický kontext, který nastal v důsledku útočné války Ruska proti Ukrajině, ukázal, jak důležité je bezproblémové dopravní spojení na území Unie a se sousedními zeměmi. Jiný rozchod koleje než evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1435 mm vážně narušuje interoperabilitu železničních sítí v celé Unii, a dokonce ovlivňuje konkurenceschopnost těchto izolovaných železničních sítí. Nové železniční tratě hlavní nebo rozšířené hlavní sítě by proto měly být budovány v evropském standardním jmenovitém rozchodu koleje 1435 mm. Navíc by členské státy, které mají síť s jiným rozchodem koleje, než je evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1435 mm, měly posoudit přechod stávajících tratí evropských dopravních koridorů na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1435 mm. Tato povinnost by se neměla vztahovat na ostrovní a nejvzdálenější regiony, neboť s ohledem na jejich zeměpisnou situaci je jejich síť zcela oddělena od veškerého pozemního spojení na území Unie.

(46) Aby se dosáhlo transformace odvětví dopravy na skutečně multimodální systém udržitelných a inteligentních služeb mobility, měla by Unie vybudovat vysoce kvalitní dopravní síť umožňující provoz železniční osobní i nákladní dopravy za minimálních rychlostí. Unie by rovněž měla při podpoře projektů společného zájmu věnovat náležitou pozornost zdvoukolejňování železničních tratí v rámci železniční infrastruktury, která se potýká s nedostatečnou kapacitou. Konkurenceschopná vysokorychlostní osobní železniční doprava má velký potenciál při dekarbonizaci dopravy. Je třeba vytvořit soudržnou a interoperabilní evropskou vysokorychlostní železniční síť spojující hlavní a velká města. Doplnění stávajících vysokorychlostních tratí o tratě navržené pro rychlost nejméně 160 km/h by mělo vést k síťovým účinkům, soudržnější síti a většímu počtu cestujících na železnici. Požadavky na navrženou traťovou rychlost pro osobní a nákladní dopravu by však měly být omezeny na určitý procentní podíl dotčených železničních úseků, aby se zohlednila potřeba flexibility na železničních úsecích se zvláštními charakteristikami v důsledku topografických, terénních nebo urbanistických omezení, jimž je třeba rychlost v každém případě přizpůsobit, mimo jiné včetně propojení tratí, tratí projíždějících stanicemi, přístupů k terminálům a zařízením služeb nebo dep. Komise by měla na návrh příslušného členského státu udělovat výjimky s cílem umožnit další flexibilitu nad rámec konkrétních procentních hodnot stanovených v tomto nařízení, je-li to potřebné a odůvodněné. Členské státy se vyzývají, aby při modernizaci infrastruktury prozkoumaly možnosti návrhů umožňujících vyšší rychlost, jak je stanoveno v příloze I směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ([14]). Noční vlaky, jež doplňují vysokorychlostní vlaky, představují udržitelný způsob dálkového cestování po celé Unii.

(47) Měla by být vytvořena udržitelnější, odolnější a spolehlivější síť železniční nákladní dopravy v celé Evropě, která by přispěla ke konkurenceschopnosti multimodální a kombinované dopravy. Infrastruktura pro kombinovanou železniční dopravu a terminály by měla být modernizována s cílem zajistit, 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.

([14]) 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) Intermodální doprava představuje přibližně polovinu železničních nákladních tunokilometrů v Evropě a její podíl se zvyšuje. Aby bylo dosaženo cílů stanovených ve sdělení Komise o Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu za účelem zdvojnásobení podílu nákladní dopravy po železnici, je třeba věnovat zvláštní pozornost dopravě, která kombinuje železnici po hlavní část cesty a nákladní automobil pro první a poslední míli. S cílem přispět ke zvýšení intermodální dopravy by infrastruktura měla umožnit provoz nákladních vlaků přepravujících standardní návěsy o výšce až 4 m naložené ve výšce nejméně 27 cm nad temenem kolejnice, přičemž by měla být podporována minimální výška 33 cm. Vyhovět tomuto požadavku však znamená četné a často nákladné úpravy. Je proto důležité přistupovat k tomuto požadavku vyváženým způsobem a zajistit, aby jeho provádění bylo nákladově efektivní. V tomto ohledu by členské státy měly zajistit, aby byl tento požadavek prováděn způsobem, který zajistí alespoň jednu vnitrostátní přímou trať, jedno přímé spojení po nákladní železniční trati se sousedním členským státem nebo členskými státy a jedno spojení s alespoň jedním kombinovaným terminálem železniční a silniční dopravy nebo jedním terminálem multimodální nákladní dopravy nacházejícím se v námořním přístavu, který je součástí evropského dopravního koridoru, nebo v jeho blízkosti na území členského státu. Pokud se dále nachází jeden nebo více koncových bodů koridoru na území členského státu, měla by existovat alespoň jedna přímá trať splňující uvedený požadavek alespoň do jednoho z těchto koncových bodů. Při výběru příslušných tratí by členské státy měly zohlednit stávající a budoucí dopravní toky v oblasti železniční nákladní dopravy. Při posuzování žádostí o výjimky z požadavku týkajícího se přepravy návěsů stanoveného v tomto nařízení by Komise měla vzít v úvahu zejména výsledky socioekonomické analýzy nákladů a přínosů, jakož i možné narušení služeb způsobené nezbytnými pracemi potřebnými ke splnění této normy. Kromě toho by Komise při posuzování žádostí o výjimky z požadavků vztahujících se na železniční infrastrukturu rozšířené hlavní sítě měla vzít v úvahu zejména veškeré významné investice uskutečněné dotčeným členským státem na paralelní trati v těsné blízkosti nově vybudovaných tratí.

(49) Vzhledem k tomu, že zavádění evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) v Evropě se zrychluje a několik členských států již přijalo plány na urychlené zavedení ERTMS ve všech svých vnitrostátních železničních sítích, je třeba tuto změnu paradigmatu zohlednit a stanovit ambiciózнější přístup pro zavedení systému ERTMS pro globální síť.

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

(51) Vyřazování systémů třídy B z provozu přináší provozovatelům infrastruktury značné úspory při údržbě vzhledem k nákladům a složitosti zavádění systému ERTMS a dlouhodobého udržování dalších traťových systémů. Členské státy by měly s výjimkou určitých případů zajistit vyřazení systémů třídy B z provozu do roku 2040 v hlavní síti, do roku 2045 v rozšířené hlavní síti a do roku 2050 v globální síti za podmínky, že je zaručena odpovídající úroveň bezpečnosti, a zároveň zajistit včasné informování všech dotčených stran o tomto vyřazení z provozu a zavedení ERTMS.

(52) 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. Za účelem zajištění spolehlivé mezinárodní dopravy a při současném respektování hydromorfologie a platných právních předpisů v oblasti životního prostředí by požadavky transevropské dopravní sítě měly zohledňovat specifickou hydromorfologii jednotlivých vodních cest (například volně tekoucí nebo regulované řeky), jakož i cíle politik v oblasti životního prostředí a biologické rozmanitosti. Pro tento účel by měla být stanovena referenční hladina vod pro každý evropský dopravní koridor a pro každou vodní cestu nebo úsek vodní cesty, přičemž se zohlední dopad změny klimatu. Při stanovování referenční hladiny vod by měla Komise úzce spolupracovat s dotčenými členskými státy a evropskými koordinátory a s dotčenými komisemi pro říční plavbu zřízenými mezinárodními dohodami, aby byl zajištěn soudržný přístup k požadavkům na infrastrukturu vnitrozemských vodních cest za účelem prosazování tohoto druhu dopravy.

(53) Při budování nebo modernizaci infrastruktury vnitrozemských vodních cest je třeba věnovat zvláštní pozornost tomu, aby se zamezilo vzniku případných překážek bránících propojení volně tekoucích řek.

(54) Vzhledem k tomu, že námořní přístavy jsou vstupními a výstupními body pro pozemní infrastrukturu transevropské dopravní sítě, mají důležitou geostrategickou úlohu jako přeshraniční multimodální uzly, které slouží nejen jako dopravní uzly, ale mohou být také branami obchodu, průmyslovými klastry, centry vojenské mobility a energetickými centry. Jak je zdůrazněno ve sdělení Komise ze dne 18. května 2022 s názvem ‚Plán RePowerEU', je třeba diverzifikovat dodávky energie a urychlit zavádění energie z obnovitelných zdrojů. Námořní přístavy mohou k tomuto cíli přispět zaváděním větrných elektráren na moři, výrobou zeleného vodíku a přepravou a skladováním zkapalněného zemního plynu. Za účelem posílení synergií mezi odvětvím dopravy a energetiky v rámci úsilí o dekarbonizaci ekonomiky Unie by námořní přístavy mohly rovněž hrát určitou úlohu při přepravě oxidu uhličitého potrubím nebo jinými druhy dopravy.

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

(56) Silniční doprava v Unii představuje tři čtvrtiny celkové vnitrozemské nákladní dopravy (podle uskutečněných tunokilometrů) a přibližně 90 % celkové vnitrozemské osobní dopravy (podle celkového počtu osobokilometrů). Vzhledem k významu silniční dopravy a závazku zlepšit bezpečnost silničního provozu v souladu s milníkem sdělení Komise o Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu je třeba posílit bezpečnost silniční infrastruktury. Členské státy by měly zejména zajistit bezpečnost infrastruktury silniční dopravy, a to, aby byla uvedená infrastruktura monitorována a podle potřeby zlepšována v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ([15]). V tomto ohledu uvedená směrnice zmocňuje Komisi k přijímání prováděcích aktů za účelem stanovení společných specifikací s cílem zajistit operační užívání dopravního značení a dopravních značek poté, co skupina odborníků posoudí možnost stanovení těchto specifikací.

(57) Aby byl zaručen přístup k odpovídajícím odpočinkovým zařízením, zejména pro řidiče z povolání, měla by být na celé transevropské dopravní síti podél hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě vybudována odpočívadla a bezpečná a chráněná parkovací místa.

(58) S cílem poskytnout alternativy k letům na krátké vzdálenosti by členské státy měly, s výjimkou případů, kdy takovému spojení brání zvláštní zeměpisná nebo významná fyzická omezení, zajistit připojení letišť transevropské dopravní sítě o objemu dopravy více než 12 milionů cestujících k transevropské železniční síti umožňující dálkovou dopravu, pokud možno včetně vysokorychlostní železniční sítě, nebo v případě letišť s celkovým ročním objemem osobní dopravy vyšším než 4 miliony a méně než 12 milionů cestujících umístěných v městském uzlu transevropské železniční sítě nebo v jeho blízkosti připojení k tomuto uzlu železnicí, metrem, městskou kolejovou dráhou, tramvajemi, lanovkou nebo výjimečně jinými řešeními veřejné dopravy s nulovými emisemi. U letišť s celkovým ročním objemem přepravy cestujících nižším než 4 miliony cestujících by uvedená spojení měla být podporována.

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

([15]) 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).

(60) Při rozvoji transevropské dopravní sítě by Komise a členské státy měly věnovat zvláštní pozornost opatřením zajišťujícím efektivní překračování hranic pro nákladní dopravu s přihlédnutím k čekacím dobám a přerušením na hranicích způsobeným například odbavením a kontrolami vozidel a ve vlaku na hranicích Unie nebo z administrativních, provozních, bezpečnostních, technických důvodů nebo z důvodů interoperability.

(61) Transevropská dopravní síť by měla zajistit efektivní 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 uvedeného cíle by měly mít multimodální terminály.

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

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

(64) Jako účinný jednotný rámec pro řešení problémů městské mobility by měl být pro každý městský uzel přijat plán udržitelné městské mobility, což je dlouhodobý komplexní integrovaný plán nákladní a osobní mobility pro celou funkční městskou oblast. Tento plán by mohl zahrnovat cíle, záměry a ukazatele, na nichž je založena současná i budoucí výkonnost systému městské dopravy. Členské státy by měly zajistit shromažďování údajů o městské mobilitě podle městských uzlů v oblasti udržitelnosti, bezpečnosti a přístupnosti s cílem podpořit současné i budoucí výsledky transevropské dopravní sítě. Za účelem monitorování přístupnosti pro všechny uživatele by mělo být podporováno rozčlenění údajů na základě věku, genderu a zdravotního postižení, je-li to možné a v souladu s vnitrostátním právem.

(65) Členské státy by měly prosazovat zavádění plánů udržitelné městské mobility za účelem zlepšení koordinace mezi regiony a městy. Za tímto účelem by členské státy měly vytvořit vnitrostátní program plánů udržitelné městské mobility s cílem podpořit místní orgány při vytváření kvalitních plánů udržitelné městské mobility a posilování monitorování a hodnocení provádění těchto plánů prostřednictvím vhodných opatření, pokynů, budování kapacit, pomoci a případně finanční podpory. Členské státy by rovněž měly určit vnitrostátní kontaktní místo pro plány udržitelné městské mobility, které bude poskytovat pomoc při přípravě a provádění těchto plánů v souladu s pokyny stanovenými v tomto nařízení.

(66) Podpora aktivních druhů dopravy, zejména v městských uzlech, přispívá k dosažení cílů Unie v oblasti klimatu, zlepšuje veřejné zdraví, snižuje dopravní zácpy, nabízí cestujícím řešení pro poslední míli a přináší ekonomické výhody. Při plánování nebo modernizaci dopravní infrastruktury by měla být náležitě zohledněna infrastruktura pro aktivní druhy dopravy, včetně pěší a cyklistické infrastruktury.

(67) Cílem mise v oblasti klimaticky neutrálních a inteligentních měst, zřízené podle rámcového programu Horizont Evropa stanoveného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/695 ([16]) (dále jen ‚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.

(68) 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, a k využití všech výhod řešení ‚mobility jako služby‘.

([16]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/695 ze dne 28. dubna 2021, kterým se zavádí rámcový program pro výzkum a inovace Horizont Evropa a stanoví pravidla pro účast a šíření výsledků a zrušují nařízení (EU) č. 1290/2013 a (EU) č. 1291/2013 (Úř. věst. L 170, 12.5.2021, s. 1).

(69) Systémy informačních a komunikačních technologií 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. Měly by být k dispozici a zdokonalovány informace pro cestující a provozovatele nákladní dopravy, včetně informací o multimodálních systémech prodeje jízdenek a rezervačních systémech, s cílem vytvořit evropské digitální a interoperabilní informační systémy.

(70) Mělo by být podporováno využívání systémů informačních a komunikačních technologií umožňujících inteligentní prosazování práva založené na výměně údajů v reálném čase mezi hospodářskými subjekty a donucovacími orgány, které jsou nezbytné pro kontrolu souladu s platnými regulačními požadavky, a to i tehdy, pokud jsou vozidla v pohybu.

(71) 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.

(72) Je nutné odpovídající plánování transevropské dopravní sítě. To rovněž zahrnuje provádění zvláštních požadavků v celé síti, pokud jde o infrastrukturu, systémy informačních a komunikačních technologií, vybavení a služby, včetně požadavků na zavádění infrastruktury pro alternativní paliva vymezená nařízení (EU) 2023/1804. 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) 2023/1804, měly by být odkazy na ‚hlavní síť' v uvedeném nařízení chápány jako odkazy na ‚hlavní síť' vymezenou v tomto nařízení. Odkazy na ‚komplexní síť' v nařízení (EU) 2023/1804 by měly být vykládány jako odkazy na ‚rozšířenou hlavní síť' a ‚globální síť' vymezené v tomto nařízení.

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

(74) Aby transevropská dopravní síť udržela krok s inovativním technologickým vývojem a zaváděním technologií, měly by členské státy a Komise podporovat projekty společného zájmu, jejichž cílem je prosazovat a zavádět udržitelné vznikající technologie, které zlepšují a usnadňují dopravu a mobilitu cestujících a nákladu. Ty by mohly mimo jiné zahrnovat automatizovaný provoz vlaků, autonomní vozidla, pokročilá řešení v oblasti letecké mobility, včetně osobních a nákladních dronů, rovněž provozovaných na poslední míli ve městě, a nové železniční technologie, jako je hyperloop.

(75) V rámci transevropské dopravní sítě by měl být zaveden dostatečný počet veřejně přístupných rychlých dobíjecích bodů a výdejních stojanů pro lehká a těžká vozidla. Tento cíl by měl zajistit plnou přeshraniční konektivitu. Cíle pro transevropskou dopravní síť týkající se vzdálenosti, jak jsou vymezeny v nařízení (EU) 2023/1804, mají zajistit minimální dostatečné rozmístění elektrických dobíjecích bodů a vodíkových výdejních stojanů podél hlavních silničních sítí Unie.

(76) Veřejně přístupná dobíjecí infrastruktura a pro čerpání paliva v rámci transevropské dopravní sítě, jak je vymezena v nařízení (EU) 2023/1804, by měla být doplněna požadavky na zavedení odpovídající dobíjecí infrastruktury a případně infrastruktury pro čerpání vodíku v terminálech multimodální nákladní dopravy nebo v jejich blízkosti s cílem poskytnout možnosti dobíjení a čerpání vodíku pro nákladní vozidla na dlouhé vzdálenosti při nakládce nebo vykládce. Členské státy by rovněž měly zajistit zavedení dobíjecí infrastruktury a prozkoumat rozvoj vodíkových čerpacích stanic v multimodálních uzlech osobní dopravy, aby bylo možné nabíjet a doplňovat vodík v době, kdy řidič odpočívá, nebo pro autobusy. 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 a doplňování vodíku spravedlivý, cenově dostupný, transparentní a nediskriminující, aby se zabránilo tržní závislosti na konkrétních podnicích nebo možnému narušení hospodářské soutěže.

(77) Závažným problémem pro efektivitu 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 Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557 ([17]).

(78) Komise by měla v úzké spolupráci s dotčenými členskými státy provést posouzení odolnosti a zranitelnosti hlavní sítě vůči důsledkům změny klimatu.

(79) S ohledem na zkušenosti s řízením krizí během pandemie COVID-19 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. K dosažení uvedeného cíle je třeba odstranit stávající úzká místa a evropské dopravní koridory by měly rovněž zahrnovat důležité odklonové tratě, které lze využít v případě dopravních zácp nebo jiných problémů na hlavních trasách. Díky jejich multimodální povaze může být navíc v případě mimořádných událostí jeden režim nahrazen druhým.

(80) Dopravní infrastruktura je páteří ekonomiky i společnosti jako celku. Část dopravní infrastruktury má zásadní význam pro zajištění řádného fungování životně důležitých společenských funkcí, a je proto pilířem strategické autonomie Unie. Zvyšují se investice, zájmy a přítomnost podniků ze třetích zemí v oblasti evropské strategické – a někdy dokonce vojenské – infrastruktury, jako jsou přístavy, letiště a kontejnerové terminály. V této souvislosti může účast podniků třetí země urychlit realizaci transevropské dopravní sítě. Za určitých okolností by však účast těchto podniků nebo příspěvek těchto podniků k projektům společného zájmu mohly ohrozit bezpečnost nebo veřejný pořádek v Unii. Taková rostoucí zahraniční přítomnost v rámci evropské strategické infrastruktury by mohla ohrozit odolnost Unie. Má proto zásadní význam zabránit přítomnosti třetích zemí, která by pravděpodobně měla vliv na bezpečnost nebo veřejný pořádek v Unii. Aniž je dotčen mechanismus spolupráce podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ([18]) 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 podniku ze třetí země na projektu společného zájmu pravděpodobně měly vliv na bezpečnost nebo veřejný pořádek v Unii a nespadají do oblasti působnosti nařízení (EU) 2019/452.

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

(82) Za účelem 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.

([17]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557 ze dne 14. prosince 2022 o odolnosti kritických subjektů a o zrušení směrnice Rady 2008/114/ES (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 164).

([18]) 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 79 I, 21.3.2019, s. 1).

(83) Evropské dopravní koridory by měly napomoci takovému rozvoji infrastruktury transevropské dopravní sítě, které se zaměří na řešení úzkých míst, zlepšení přeshraničních propojení a zlepšení efektivity a udržitelnosti. Prostřednictvím lepší územní spolupráce by měly uvedené koridory přispět k soudržnosti, mimo jiné se sousedními zeměmi. 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. Komise by měla mít možnost doporučit zřízení jednotných subjektů pro koordinaci, výstavbu nebo řízení přeshraničních infrastrukturních projektů společného zájmu s cílem usnadnit realizaci rozsáhlých a složitých přeshraničních infrastrukturních projektů a případně doporučit spolupráci mezi přeshraničními regiony, která bude řešit výzvy v oblasti mobility.

(84) Komise by pro usnadnění koordinovaného provádění evropských dopravních koridorů a dvou horizontálních priorit, jimiž jsou ERTMS a evropský námořní prostor, měla po dohodě s dotčenými členskými státy a po konzultaci s Evropským parlamentem a Radou a popřípadě dotčenými sousedními zeměmi jmenovat evropské koordinátory. Evropští koordinátoři by měli dále usnadňovat opatření k navržení správné struktury řízení a zajištění soudržného stanovování priorit pro plánování infrastruktury a investic v rámci evropských dopravních koridorů a dvou horizontálních priorit.

(85) 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.

(86) Pracovní plány evropských koordinátorů by měly být využívány k podpoře spolupráce mezi všemi příslušnými zúčastněnými stranami, případně včetně relevantních zúčastněných stran ze sousedních zemí. Měly by posílit doplňkovost s opatřeními členských států a provozovatelů infrastruktury, a zejména stanovit orientační milníky.

(87) Evropský koordinátor evropského dopravního koridoru nebo horizontální priority, která zahrnuje konkrétní sousední země, by měl být oprávněn spolupracovat s těmito zeměmi a zapojit je do relevantních činností koridoru.

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

(89) S ohledem na sdělení Komise o akčním plánu Unie o vojenské mobilitě z března 2018 Komise posoudila, zda je třeba přizpůsobit transevropskou dopravní síť tak, aby odrážela vojenské využití infrastruktury. Na základě dokumentu nazvaného ‚Vojenské požadavky na vojenskou mobilitu v rámci EU i mimo ni', který schválila Rada ve dnech 26. června 2023 a 23. října 2023 ([19]), byly do transevropské sítě začleněny další silnice a železnice s cílem posílit synergie mezi civilními a vojenskými dopravními sítěmi.

(90) Útočná válka Ruska proti Ukrajině a nový geopolitický kontext, který vytvořila, a jak zdůrazňuje Strategický kompas EU pro bezpečnost a obranu přijatý Radou dne 21. března 2022, s podtitulem ‚Za Evropskou unii, která chrání své občany, hodnoty a zájmy a přispívá k mezinárodnímu míru a bezpečnosti', musí Unie posílit dopravní infrastrukturu dvojího užití napříč transevropskou dopravní sítí, aby podpořila rychlý a plynulý pohyb vojenského personálu, materiálu a vybavení pro operační nasazení a cvičení.

(91) Za účelem 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 (EU) 2021/1153. Kromě toho by financování sítě mělo rovněž vycházet z fondů a finančních nástrojů stanovených jinými právními předpisy Unie, včetně Programu InvestEU zřízeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/523 ([20]), Nástroje pro oživení a odolnost zřízeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/241 ([21]), politiky soudržnosti stanovené článkem 174 Smlouvy o fungování EU, programu Horizont Evropa, Inovačního fondu zřízeného směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ([22]) 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 dopravy', ‚evropský námořní prostor' a ‚systémy informačních a komunikačních technologií 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 specifikována v tomto nařízení.

([19]) Dokument ST 10440/23.

([20]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/523 ze dne 24. března 2021, kterým se zavádí Program InvestEU a mění nařízení (EU) 2015/1017 (Úř. věst. L 107, 26.3.2021, s. 30).

([21]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/241 ze dne 12. února 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro oživení a odolnost (Úř. věst. L 57, 18.2.2021, s. 17).

([22]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).

(92) 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. Nástroj pro oživení a odolnost podporuje reformy i investice s cílem zvýšit udržitelnost dopravy, snížit emise a zlepšit bezpečnost a efektivitu. Příslušná opatření za tímto účelem jsou zahrnuta do schválených plánů na podporu oživení a odolnosti.

(93) Za účelem aktualizace map a seznamu přístavů, letišť, terminálů a městských uzlů uvedených v přílohách I a II tohoto nařízení s cílem zohlednit možné změny vyplývající zejména ze skutečného využívání určitých prvků dopravní infrastruktury analyzovaných na základě předem stanovených kvantitativních limitů a změnit vytyčení tras evropských dopravních koridorů v příloze III tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o změny příloh I, II a III tohoto nařízení. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů ([23]). 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.

(94) Za účelem zajištění právní jistoty a umožnění dlouhodobého strategického plánování je nezbytné udržet transevropskou dopravní síť co nejstabilnější a omezit případné aktualizace sítě na objektivní a transparentní kritéria stanovená tímto nařízením.

(95) 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.

(96) Za účelem zajištění plynulého a účinného plnění povinností stanovených v tomto nařízení podporuje Komise členské státy prostřednictvím Nástroje pro technickou podporu zřízeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/240 ([24]), který poskytuje individuálně přizpůsobené odborné technické znalosti k navrhování a provádění reforem, včetně těch, které podporují rozvoj transevropské dopravní sítě.

(97) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ohledně udělení výjimek z některých požadavků tohoto nařízení, jakož i ohledně přijetí prováděcích aktů, kterými se upřesní referenční hladiny vod a kterými se stanoví metodika pro shromažďování údajů o městské mobilitě členskými státy, a ohledně přijetí prováděcích aktů pro realizaci evropských dopravních koridorů, pro realizaci přeshraničních úseků a pro dvě horizontální priority. Stanoví-li tak toto nařízení, měly by být uvedené pravomoci vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ([25]).

([23]) Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

([24]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/240 ze dne 10. února 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro technickou podporu (Úř. věst. L 57, 18.2.2021, s. 1).

([25]) 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).

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

(99) Jelikož cílů tohoto nařízení, zejména koordinovaného zřízení a rozvoje transevropské dopravní sítě, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu nutnosti tyto cíle koordinovat, 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.

(100) 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 by měly být vymezeny v tomto nařízení a měly nahradit koridory hlavní sítě vymezené v nařízení (EU) 2021/1153.

(101) 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.

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

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 sítě a rozšířené hlavní sítě, přičemž hlavní síť a rozšířená hlavní síť jsou zřízeny na základě globální sítě.

2. Toto nařízení určuje evropské dopravní koridory nejvyššího strategického významu na základě prioritních úseků transevropské dopravní sítě a projektů společného zájmu a upřesňuje požadavky, které je třeba splnit pro rozvoj a realizaci infrastruktury transevropské dopravní sítě.

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

Článek 2

Oblast působnosti

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

2. Infrastrukturu transevropské dopravní sítě tvoří infrastruktura pro železniční dopravu, vnitrozemskou vodní dopravu, námořní dopravu, silniční dopravu, leteckou dopravu a multimodální dopravu, mimo jiné v městských uzlech, jak je stanoveno v příslušných oddílech kapitol II, III a IV.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

1) ‚projektem společného zájmu' jakýkoli projekt prováděný podle tohoto nařízení;

2) ‚sousední zemí' třetí země spadající do oblasti působnosti evropské politiky sousedství, politiky rozšíření a Evropského hospodářského prostoru, Evropského sdružení volného obchodu nebo Dohody o obchodu a spolupráci mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé ([26]);

3) ‚regionem NUTS' region zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1059/2003 ([27]) a klasifikovaný v příloze I uvedeného nařízení;

4) ‚přeshraničním úsekem' úsek zajišťující kontinuitu projektu společného zájmu na obou stranách hranice, nacházející se mezi nejbližšími městskými uzly na obou stranách hranice dvou členských států nebo mezi členským státem a sousední zemí;

5) ‚úzkým místem' fyzická, technická, funkční, provozní nebo administrativní překážka, která vede k narušení systému, včetně systematických dopravních zácp nebo zastavení provozu, ovlivňujícímu kontinuitu dálkových nebo přeshraničních dopravních toků;

6) ‚městským uzlem' městská oblast, v níž se prvky dopravní infrastruktury transevropské dopravní sítě pro cestující a náklad, jako jsou přístavy včetně terminálů osobní dopravy, letiště, železniční stanice, autobusové terminály a multimodální nákladní terminály umístěné v městské oblasti a jejím okolí, napojují na jiné prvky této infrastruktury a na infrastrukturu regionální a místní dopravy, včetně infrastruktury pro aktivní druhy mobility;

7) ‚izolovanou sítí' železniční síť členského státu nebo její část s rozchodem koleje odlišným od evropského standardního jmenovitého rozchodu koleje 1435 mm;

8) ‚multimodální dopravou' přeprava cestujících nebo nákladu nebo obojího s využitím dvou nebo více druhů dopravy;

9) ‚multimodální digitální službou v oblasti mobility' multimodální digitální služba v oblasti mobility vymezená v čl. 4 bodu 24 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ([28]);

10) ‚interoperabilitou' schopnost infrastruktury včetně digitální infrastruktury v určitém druhu nebo segmentu dopravy a mezi různými druhy dopravy, a s ohledem na veškeré regulační, technické, administrativní a provozní podmínky, umožnit bezpečné a nerušené dopravní a informační toky dosahující stanovených úrovní výkonnosti pro infrastrukturu daného druhu nebo segmentu dopravy;

11) ‚multimodálním uzlem osobní dopravy' místo propojující alespoň dva druhy osobní dopravy, kde jsou zajištěny cestovní informace, přístup k veřejné dopravě a přestup mezi různými druhy dopravy, jako jsou parkoviště P+R, a které funguje jako rozhraní v rámci městských uzlů a mezi nimi a mezi městskými uzly a dopravními sítěmi pro dopravu na delší vzdálenosti;

12) ‚terminálem multimodální nákladní dopravy' 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;

13) ‚plánem udržitelné městské mobility' dokument pro strategické plánování mobility, jehož cílem je udržitelným způsobem zlepšit dostupnost funkční městské oblasti, včetně zón dojíždění v této městské oblasti nebo v její blízkosti, a mobilitu v ní pro lidi, podniky a zboží, a to zejména s ohledem na vyšší kvalitu života;

([26]) Úř. věst. L 149, 30.4.2021, s. 10.
([27]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1059/2003 ze dne 26. května 2003 o zavedení společné klasifikace územních statistických jednotek (NUTS) (Úř. věst. L 154, 21.6.2003, s. 1).
([28]) 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).

14) ‚aktivním druhem mobility' přeprava osob nebo zboží nemotorovými prostředky založenými na lidské fyzické činnosti, včetně vozidel s pomocným elektrickým pohonem uvedených v čl. 2 odst. 2 písm. h) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ([29]);

15) ‚systémy informačních a komunikačních technologií pro dopravu' systémy a aplikace informačních a komunikačních technologií, které využívají informační, komunikační, navigační nebo polohové či lokalizační technologie, včetně vesmírných technologií, které umožňují zpracovávat, ukládat a vyměňovat data a informace potřebné k účinnému řízení infrastruktury, mobility a dopravy v transevropské dopravní síti, k hlášení relevantních informací orgánům a k poskytování služeb, jež přidávají hodnotu, občanům, dodavatelům a provozovatelům, včetně systémů pro odolné, bezpečné, ekologicky šetrné a kapacitně efektivní využívání sítě; zahrnují systémy, technologie a služby uvedené v bodech 16 až 22 a mohou dále zahrnovat palubní zařízení s odpovídající infrastrukturou nebo digitálními součástmi;

16) ‚inteligentními dopravními systémy' či ‚ITS' inteligentní dopravní systémy vymezené v čl. 4 bodu 1 směrnice 2010/40/EU;

17) ‚kontrolním a informačním systémem pro provoz plavidel' či ‚VTMIS' kontrolní a informační systém pro provoz plavidel zavedený směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ([30]);

18) ‚říčními informačními službami' či ‚RIS' říční informační služby (RIS) vymezené v čl. 3 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES ([31]);

19) ‚evropským prostředím jednotného evropského námořního portálu' či ‚EMSWe' evropské prostředí jednotného námořního portálu vymezené čl. 2 bodu 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1239 ([32]);

20) ‚systémem uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb' či „systémem ATM/ANS"systém ATM/ANS vymezený v čl. 3 bodu 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ([33]);

21) ‚evropským systémem řízení železničního provozu' či ‚ERTMS' evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) vymezený v bodu 2.2 přílohy I prováděcího nařízení Komise (EU) 2023/1695 ([34]), a v souvislosti se lhůtami pro provedení odkazuje na systém vlakového zabezpečovacího zařízení třídy A a jakýkoli rádiový systém třídy A podle uvedeného nařízení;

22) ‚rádiovým systémem ERTMS' úroveň 2 aplikace evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS), která nevyžaduje traťová návěstidla a používá rádiový systém třídy A pro výměnu dat mezi tratí a vlakem souvisejících i nesouvisejících s bezpečností podle prováděcího nařízení Komise (EU) 2023/1695;

23) ‚systémy třídy B' systémy třídy B vymezené v bodu 3 přílohy II prováděcího nařízení Komise (EU) 2023/1695;

([29]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52).

([30]) 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).

([31]) 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).

([32]) 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).

([33]) 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, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1).

([34]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1695 ze dne 10. srpna 2023 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů ‚řízení a zabezpečení' železničního systému v Evropské unii a o zrušení nařízení (EU) 2016/919 (Úř. věst. L 222, 8.9.2023, s. 380).

24) ‚námořním přístavem' námořní přístav vymezený v čl. 2 bodu 16 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352 ([35]);

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

26) ‚elektronickými informacemi o nákladní dopravě' či ‚eFTI' elektronické informace o nákladní dopravě vymezené v čl. 3 bodu 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056 ([36]);

27) ‚jednotným evropským nebem' či ‚SES' systémy zavedené podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ([37]), (ES) č. 550/2004 ([38]), (ES) č. 551/2004 ([39]) a (EU) 2018/1139 s cílem posílit normy bezpečnosti letového provozu, přispět k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy a zlepšit celkovou výkonnost uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb ve všeobecném letovém provozu v Evropě;

28) ‚vertiportem' plocha využívaná pro vzlet a přistání letadel s možností vertikálního vzletu a přistání (VTOL);

29) ‚kontaktním stáním pro letadla' stanoviště ve vymezeném prostoru odbavovací plochy letiště, které je vybaveno nástupním můstkem pro cestující;

30) ‚vzdáleným stáním pro letadla' stanoviště ve vymezeném prostoru odbavovací plochy letiště, které není vybaveno nástupním můstkem pro cestující;

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

32) ‚kosmodromem' zařízení pro testování kosmických lodí a jejich vypouštění do vesmíru;

33) ‚evropským železničním projektem' projekt společného podniku pro evropské železnice zřízený nařízením Rady (EU) 2021/2085 ([40]) nebo jeho předchůdce společný podnik Shift2Rail;

34) ‚evropským hlavním plánem ATM' plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES ([41]) a ve znění pozdějších předpisů;

35) ‚správou železniční nákladní dopravy' správní orgány uvedené v článku 8 nařízení (EU) č. 913/2010;

36) ‚údržbou' práce určené k zachování stavu a schopnosti stávající infrastruktury tak, aby poskytovala úroveň služeb přizpůsobenou toku dopravy a vysokou úroveň bezpečnosti po celou dobu její životnosti;

([35]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352 ze dne 15. února 2017, kterým se zřizuje rámec pro poskytování přístavních služeb a stanoví společná pravidla pro finanční transparentnost přístavů (Úř. věst. L 57, 3.3.2017, s. 1).

([36]) 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).

([37]) 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).

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

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

([40]) Nařízení Rady (EU) 2021/2085 ze dne 19. listopadu 2021, kterým se zřizují společné podniky v rámci programu Horizont Evropa a zrušují nařízení (ES) č. 219/2007, (EU) č. 557/2014, (EU) č. 558/2014, (EU) č. 559/2014, (EU) č. 560/2014, (EU) č. 561/2014 a (EU) č. 642/2014 (Úř. věst. L 427, 30.11.2021, s. 17).

([41]) 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) ‚socioekonomickou analýzou nákladů a přínosů' kvantifikované ex-ante hodnocení hodnoty projektu založené na uznané metodice, které zohledňuje všechny náležité přínosy a náklady z hlediska společnosti, ekonomiky, zdraví, klimatu a životního prostředí; analýza nákladů a přínosů týkající se klimatu a životního prostředí vychází z posouzení vlivů na životní prostředí provedeného podle směrnice 2011/92/EU;

38) ‚alternativními palivy' alternativní paliva vymezené v čl. 2 bodu 4 nařízení (EU) 2023/1804;

39) ‚bezpečnou a chráněnou parkovací plochou' parkoviště, k němuž mají přístup řidiči přepravující zboží nebo cestující, které splňuje požadavky uvedené v čl. 8a odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ([42]) a které bylo certifikováno v souladu s normami a postupy Unie uvedenými v čl. 8a odst. 2 uvedeného nařízení;

40) ‚průjezdným vážicím systémem' automatický systém zřízený na silniční infrastruktuře s cílem identifikovat provozovaná vozidla nebo soupravy vozidel, u nichž je pravděpodobné, že překračují příslušné hmotnostní limity, v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 96/53/ES ([43]);

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

Článek 4

Cíle transevropské dopravní sítě

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

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

a) udržitelnost prostřednictvím:

i) podpory nulové a nízkoemisní mobility v souladu s příslušnými cíli Unie v oblasti snižování emisí CO_2;

ii) umožnění většího využívání udržitelnějších druhů dopravy, zejména dalším rozvojem interoperabilní dálkové sítě železniční osobní dopravy, včetně vysokorychlostní dopravy, interoperabilní sítě železniční nákladní dopravy, spolehlivé sítě vnitrozemských vodních cest a pobřežní plavby pro cestující i náklad v celé Unii;

iii) větší ochrany životního prostředí;

iv) snížení negativních externalit, včetně těch, které souvisejí s životním prostředím, klimatem, zdravím, dopravními zácpami a nehodami, například prostřednictvím režimů ekologických pobídek; nebo

v) větší energetické bezpečnosti;

b) soudržnost prostřednictvím:

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

([43]) 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) dostupnosti a propojenosti všech regionů Unie, se zvláštním ohledem na nejvzdálenější regiony a další odlehlé, ostrovní, okrajové a horské regiony i řídce osídlené oblasti;

ii) snížení rozdílů v kvalitě infrastruktury a podpory interoperability mezi digitálními systémy všech druhů dopravy s odpovídající kapacitou sítě mezi regiony a členskými státy;

iii) efektivní koordinace a propojení mezi dopravní infrastrukturou pro dálkovou dopravu a regionální a místní dopravou s cílem usnadnit dopravní služby, mimo jiné v městských uzlech, a to v osobní i nákladní dopravě; nebo

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

c) efektivita prostřednictvím:

i) odstranění úzkých míst v infrastruktuře a překlenutí chybějících spojení v rámci dopravní infrastruktury i v propojovacích bodech mezi nimi, na území členských států a mezi nimi, zejména na přeshraničních úsecích, a případně napojení na transevropskou dopravní síť ve třetích zemích;

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

iii) interoperability vnitrostátních, regionálních a místních dopravních sítí;

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

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

vi) efektivnějšího využívání nové i stávající infrastruktury v provozu, například v odvětví železniční dopravy;

vii) nákladově efektivního uplatňování interoperabilních, inovačních technologických a provozních koncepcí a digitálních systémů; nebo

viii) větší koordinace infrastrukturních prací mezi členskými státy v souvislosti s přeshraničními projekty;

d) zvýšení přínosů pro uživatele prostřednictvím:

i) zajištění dostupnosti pro uživatele a uspokojení jejich potřeb v oblasti mobility a dopravy, 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 dalších odlehlých, venkovských, ostrovních, okrajových a horských regionů, jakož i řídce osídlených oblastí;

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

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

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

v) zajištění odolnosti infrastruktury, zejména na přeshraničních úsecích;

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

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

viii) podpory plynulé mobility v Unii; nebo

ix) zajištění odpovídající údržby, která má pro stávající infrastrukturu zajistit úroveň služeb přizpůsobenou toku dopravy a vysoké úrovně bezpečnosti po celou dobu životnosti infrastruktury.

Článek 5

Odolná síť účinně využívající zdroje a ochrana životního prostředí

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

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

b) optimalizací integrace a propojení infrastruktury;

c) zaváděním dobíjecí infrastruktury a infrastruktury pro čerpání alternativních paliv, což přispěje k zavádění dekarbonizačních technologií;

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

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

f) zohledněním a optimalizací možných synergií s jinými sítěmi, zejména s transevropskými energetickými nebo telekomunikačními sítěmi, případně včetně celé elektrické sítě, s cílem zajistit soudržnost mezi plánováním dobíjecí infrastruktury a plánováním příslušné sítě, jakož i zohledněním možných synergií s dvojím užitím infrastruktury, jak je uvedeno ve ‚Vojenských požadavcích na vojenskou mobilitu v rámci EU i mimo ni' schválených Radou ve dnech 26. června 2023 a 23. října 2023 a ve všech následných dokumentech, které uvedené požadavky následně revidují, jakož i s cyklistickou infrastrukturou, včetně dálkových cyklostezek;

g) rozvojem zelené a udržitelné infrastruktury odolné vůči změně klimatu s přihlédnutím k aktivním druhům dopravy a podporou nových technologií, jejichž cílem je dekarbonizovat výstavbu dopravní infrastruktury, mimo jiné využíváním materiálů účinně využívajících zdroje a odolných vůči změně klimatu, navržených tak, aby co nejvíce omezily negativní dopad na zdraví občanů žijících v okolí sítě, životní prostředí, včetně znečištění ovzduší a hlukového znečištění, a degradaci ekosystémů; a

h) náležitým zohledněním odolnosti dopravní sítě a její infrastruktury a služeb, zejména na přeshraničních úsecích, s ohledem na měnící se klimatický a geopolitický kontext, jakož i na přírodní nebezpečí a katastrofy způsobené člověkem a na narušení, ať už úmyslná či nikoli, s cílem řešit uvedené výzvy a umožnit odpovídající reakci a včasné obnovení činnosti po uvedených narušeních, a s cílem usnadnit fungování dodavatelských řetězců.

2. Při plánování a rozvoji transevropské dopravní sítě mohou členské státy upravit podrobné vytyčení tras úseků s ohledem na zvláštní okolnosti v různých částech Unie, jako jsou topografické rysy dotčených regionů a environmentální aspekty, a to při zajištění souladu s tímto nařízením. Tato úprava nepřekročí rámec toho, co je povoleno příslušným rozhodnutím o schválení projektu v souladu s požadavkem stanoveným v čl. 58 odst. 1 písm. g).

3. Posuzování vlivů plánů a projektů na životní prostředí se provádí v souladu se směrnicí Rady 92/43/EHS ([44]), směrnicemi Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ([45]), 2001/42/ES ([46]), 2002/49/ES ([47]), 2009/147/ES ([48]) a 2011/92/EU. U těch projektů společného zájmu, u kterých ke dni 18. července 2024 ještě nebyl zahájen proces zadávání veřejných zakázek v rámci posouzení vlivů na životní prostředí, by měl být posouzen rovněž jejich soulad se zásadou ‚významně nepoškozovat'.

Článek 6

Postupný rozvoj transevropské dopravní sítě

1. Aniž je dotčen čl. 8 odst. 5, je transevropská dopravní síť, není-li v tomto nařízení stanoveno jinak, postupně rozvíjena ve třech krocích:

a) dokončení hlavní sítě do 31. prosince 2030;

b) dokončení rozšířené hlavní sítě do 31. prosince 2040; a

c) dokončení globální sítě do 31. prosince 2050.

Rozvoje transevropské dopravní sítě se dosáhne zejména zavedením struktury této sítě prostřednictvím soudržného a transparentního metodického přístupu, která zahrnuje hlavní síť, rozšířenou hlavní síť a globální síť s dopravními a městskými uzly jako multimodálními 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 síť a rozšířená hlavní síť jsou tvořeny těmi částmi transevropské dopravní sítě, které mají být rozvíjeny přednostně a dokončeny v souladu se lhůtami stanovenými v odstavci 1 pro dosažení cílů rozvoje transevropské dopravní sítě.

Článek 7

Evropské dopravní koridory

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

Článek 8

Projekty společného zájmu

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

2. Projekty společného zájmu musí:

a) prokázat evropskou přidanou hodnotu tím, že přispívají k dosažení cílů spadajících alespoň do dvou ze čtyř kategorií stanovených v čl. 4 odst. 2, a

([44]) 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).
([45]) 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).
([46]) 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).
([47]) 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).
([48]) 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).

b) být ekonomicky životaschopné na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů nebo, v případě řídce osídlených oblastí nebo projektů, jež mají zásadní význam pro dvojí užití infrastruktury, pozitivně přispívat k rozvoji sítě na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů.

3. Projekt společného zájmu zahrnuje celý svůj cyklus, včetně studií proveditelnosti, postupů udělování povolení, výstavby, provozu, údržby a hodnocení.

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

5. Realizace projektů společného zájmu závisí na jejich stupni vyzrálosti, souladu s unijními a vnitrostátními právními postupy a dostupnosti finančních prostředků, aniž by tím byl dotčen finanční závazek členského státu nebo Unie.

6. Komise může doporučit, aby členské státy pro koordinaci, výstavbu nebo řízení přeshraničních infrastrukturních projektů společného zájmu, zejména projektů rozsáhlých a komplexních, zřídily jediný subjekt. Příslušný evropský koordinátor má v dozorčí radě nebo v podobném řídicím orgánu takového jediného subjektu status pozorovatele.

7. Členské státy vynaloží veškeré možné úsilí, aby zajistily včasné a efektivní provedení projektů společného zájmu.

8. Členské státy uplatní socioekonomickou analýzu nákladů a přínosů na základě uznávaného a harmonizovaného přístupu s cílem umožnit transparentní a srovnávací hodnocení těchto projektů.

Článek 9

Spolupráce se třetími zeměmi

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

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

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

c) zajistit na území třetích zemí propojení mezi transevropskou dopravní sítí a dopravními sítěmi těchto třetích zemí, popřípadě zejména s cílem usnadnit železniční dopravu se třetími zeměmi;

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

e) podporovat interoperabilitu transevropské dopravní sítě a sítí třetích zemí;

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

g) usnadňovat vnitrozemskou vodní dopravu se třetími zeměmi;

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

i) propojit a zavést systémy informačních a komunikačních technologií pro dopravu v uvedených zemích; a

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

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

3. Žádné ustanovení tohoto článku neimplikuje právo na jakýkoli finanční příspěvek Unie na projekty ve třetích zemích v rámci jiných právních aktů Unie.

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 sítě specifikované v mapách v příloze I a uvedené 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; a

d) tvoří základ pro určení projektů společného zájmu.

2. Hlavní síť a rozšířená hlavní síť se skládají z těch částí transevropské dopravní 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) 2023/1804 se považují za odkazy na ‚hlavní síť' ve smyslu tohoto nařízení.

Odkazy na ‚globální síť' v nařízení (EU) 2023/1804 se považují za odkazy na ‚rozšířenou hlavní síť' a ‚globální síť' ve smyslu tohoto nařízení.

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

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

Článek 11

Obecná ustanovení pro evropské dopravní koridory

1. Devíti evropskými dopravními koridory specifikovanými v mapách uvedenými v příloze III jsou:

a) Atlantský koridor;

b) Baltsko-černomořsko-egejský koridor;

c) Baltsko-jaderský koridor;

d) Středomořský koridor;

e) Severomořsko-rýnsko-středomořský koridor;

f) Severomořsko-baltský koridor;

g) Rýnsko-dunajský koridor;

h) Skandinávsko-středomořský koridor;

i) Západobalkánsko-východostředomořský koridor.

2. Členské státy přijmou vhodná opatření pro evropské dopravní koridory, jež mají být rozvíjeny za účelem dosažení souladu s tímto nařízením, a to do 31. prosince 2030 v případě jejich infrastruktury, která je součástí hlavní sítě, a do 31. prosince 2040 v případě jejich infrastruktury, která je součástí rozšířené hlavní sítě, není-li v tomto nařízení stanoveno jinak.

3. S výhradou schválení dotčeným členským státem v souladu s čl. 172 druhým pododstavcem Smlouvy o fungování EU je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 62 tohoto nařízení, a to za účelem změny, v mezích článku 7 tohoto nařízení, vytyčení tras evropských dopravních koridorů uvedených v příloze III tohoto nařízení s cílem zohlednit vývoj hlavních obchodních toků a dopravy nebo podstatné změny sítě. Pokud jde o změny tras koridorů, které mají dopad na části území sousedních zemí, jsou tyto akty v přenesené pravomoci založeny na dohodách na vysoké úrovni o sítích dopravní infrastruktury mezi Unií a dotčenými sousedními zeměmi.

Článek 12

Obecné priority pro hlavní síť, rozšířenou hlavní síť a globální síť

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

a) zvýšení podílu a případně kapacity udržitelnější nákladní a osobní dopravy, zejména s cílem snížit emise skleníkových plynů a znečištění a zvýšit sociální a ekonomické přínosy dopravy;

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

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

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

e) zavádění nezbytné infrastruktury, která zajistí plynulý provoz vozidel s nulovými a nízkými emisemi a plavidel a letadel užívajících paliva, která přispívají ke snížení emisí z dopravy a ke zvýšení energetické bezpečnosti;

f) podporu efektivního, plynulého 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, předcházení dopravní chudobě a její zmírňování;

i) zlepšování digitalizace, které umožní digitální prosazování práva v souladu s právem Unie, a rozvoj automatizace, zejména zaváděním a používáním systémů informačních a komunikačních technologií pro odvětví dopravy; nebo

j) v případě potřeby a s přihlédnutím k ústavním požadavkům některých členských států přizpůsobení infrastruktury dvojímu užití s cílem řešit civilní i obranné potřeby, přičemž bude zvláštní pozornost věnována trasám potřebným pro rychlé a rozsáhlé přesuny vojenských sil.

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

a) příspěvek ke zmírnění expozice městských oblastí a případně hustě osídlených citlivých oblastí negativním účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy;

b) optimalizaci využívání infrastruktury, a to zejména efektivním řízením kapacity, řízením dopravy a zvýšenou provozní výkonností;

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

d) zajištění nediskriminačního přístupu k infrastruktuře transevropské dopravní sítě pro všechny účastníky trhu; nebo

e) zajištění efektivního překračování hranic pro nákladní dopravu s přihlédnutím k čekacím dobám.

Článek 13

Obecné priority pro evropské dopravní koridory

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

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

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

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

d) rozvoj bezpečné a chráněné silniční sítě s dostatečnou infrastrukturou pro alternativní paliva, jakož i bezpečných a chráněných parkovacích ploch;

e) rozvoj multimodálních a interoperabilních dopravních řešení;

f) podporu intermodální integrace celého logistického řetězce, efektivně propojující dopravní a městské uzly;

g) zavádění nezbytné infrastruktury, která zajistí plynulý provoz vozidel s nulovými a nízkými emisemi a plavidel a letadel užívajících paliva, která přispívají ke snížení emisí z dopravy a ke zvýšení energetické bezpečnosti;

h) zavádění systémů informačních a komunikačních technologií pro dopravu ve všech druzích dopravy v rámci sítě, v příslušných případech s cílem zajistit efektivní využívání infrastruktury a umožnit digitální výměnu informací; nebo

i) v příslušných případech zlepšení spojení mezi transevropskou dopravní sítí a infrastrukturními sítěmi sousedních zemí.

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) železničních přejezdů;

iv) manipulačních kolejí a vleček;

v) tunelů;

vi) mostů; a

vii) infrastruktury zmírňující dopad na životní prostředí;

b) stanice na železničních tratích specifikovaných v mapách uvedených v příloze I pro přestup cestujících v železniční dopravě a mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy;

c) zařízení železničních služeb na železničních tratích specifikovaných v mapách uvedených v příloze I vymezená v čl. 3 bodu 11 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ([49]) jiná než stanice osobní přepravy, zejména seřaďovací nádraží, zařízení pro sestavování vlaků, zařízení pro seřazování, odstavné koleje, zařízení údržby, jiná technická zařízení, jako jsou zařízení pro čištění a mytí, pomocná zařízení a zařízení pro čerpání paliva, jakož i zařízení pro automatickou změnu rozchodu koleje;

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

e) traťové řízení zabezpečení;

f) traťovou energetickou infrastrukturu;

g) infrastrukturu související se zařízeními pro alternativní paliva;

h) přidružené vybavení; a

i) systémy informačních a komunikačních technologií 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.

([49]) 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).

Článek 15

Požadavky na dopravní infrastrukturu globální sítě

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

a) směrnici (EU) 2016/797 a prováděcí akty přijaté na jejím základě za účelem dosažení interoperability globální sítě; a

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

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

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

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

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

3. Požadavky uvedené v odst. 2 písm. b) a c) se použijí pouze na tratích globální sítě, které:

a) propojují terminál multimodální nákladní dopravy nebo námořní či vnitrozemský přístav s jeho nejbližším přechodem na hlavní síť pro nákladní dopravu nebo rozšířenou hlavní síť pro nákladní dopravu;

b) představují přesměrování tratě, která je součástí hlavní sítě pro nákladní dopravu nebo rozšířené hlavní sítě pro nákladní dopravu; nebo

c) zajišťují provoz v průměru více než deseti nákladních vlaků denně v obou směrech na základě údajů za rok předcházející oznámení.

Do dne 19. července 2027 oznámí členské státy Komisi dotčené tratě. V případě přeshraničních úseků se toto oznámení provede po dohodě s ostatními dotčenými členskými státy.

4. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2050 železniční infrastruktura globální sítě na spojeních uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), která je propojena s železničními tratěmi používanými pro nákladní dopravu uvedenými v čl. 15 odst. 3, splňovala požadavky stanovené v odst. 2 písm. a), b) a c) tohoto článku, ledaže Komise ve vztahu k požadavkům uvedeným v odst. 2 písm. c) tohoto článku udělila na základě čl. 38 odst. 4 výjimku z uplatňování čl. 38 odst. 3.

5. Členské státy zajistí, aby byl v rámci železniční infrastruktury globální sítě v případě výstavby nové trati do 31. prosince 2040 splněn požadavek stanovený v odst. 2 písm. a). Projekty, u nichž bylo posouzení vlivů na životní prostředí zahájeno do dne 18. července 2024, jsou z této povinnosti vyňaty.

6. Požadavky stanovené v odstavcích 2 a 4 se nevztahují na izolované sítě.

7. Aniž je dotčen odstavec 6, Komise na žádost členského státu v řádně odůvodněných případech přijme prováděcí akty stanovující výjimky týkající se požadavků uvedených v odstavcích 2 až 5 z důvodu zvláštních zeměpisných nebo značných fyzických omezení, negativního výsledku socioekonomické analýzy nákladů a přínosů nebo významných negativních dopadů na životní prostředí či biologickou rozmanitost. Každá taková žádost musí být dostatečně odůvodněna. V případě přeshraničních úseků musí být žádost o výjimky koordinována se sousedními členskými státy. Sousední členské státy mohou členskému státu žádajícímu o výjimku poskytnout stanovisko. Členský stát stanoviska sousedních členských států připojí ke své žádosti. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti.

Komise žádost posoudí s ohledem na poskytnuté odůvodnění a případně rovněž pokud jde o její významný dopad na interoperabilitu a kontinuitu železniční sítě. Komise náležitě zohlední stanoviska dotčených sousedních členských států.

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

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

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

Článek 16

Požadavky na dopravní infrastrukturu hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě

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

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

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

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

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

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

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

3. Členské státy zajistí, aby byl v rámci železniční infrastruktury rozšířené hlavní sítě v případě výstavby nové trati do 31. prosince 2030 splněn požadavek stanovený v čl. 15 odst. 2 písm. a). Projekty, u nichž bylo posouzení vlivů na životní prostředí zahájeno do dne 18. července 2024, jsou z této povinnosti vyňaty.

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

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

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

5. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2040 železniční infrastruktura rozšířené hlavní sítě na spojeních uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d) splňovala požadavky uvedené v čl. 15 odst. 2 písm. a) a b) a v odst. 2 písm. b) tohoto článku, ledaže Komise ve vztahu k požadavkům uvedeným v odst. 2 písm. b) tohoto článku udělila na základě čl. 38 odst. 4 výjimku z uplatňování čl. 38 odst. 3.

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

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

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

7. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2040 železniční infrastruktura, která je součástí hlavní sítě pro osobní dopravu, s výjimkou spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), splňovala požadavek stanovený v odst. 4 písm. b) tohoto článku.

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

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

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

b) existuje alespoň jedna přímá trať splňující uvedený požadavek k alespoň jednomu kombinovanému terminálu železniční a silniční dopravy nebo jednomu terminálu multimodální nákladní dopravy nacházejícímu se v námořním přístavu, který je součástí evropského dopravního koridoru, nebo v jeho blízkosti na území členského státu; a

c) pokud se jeden nebo více koncových bodů koridoru nachází na území členského státu, existuje alespoň jedna přímá trať splňující uvedený požadavek k alespoň jednomu z těchto koncových bodů.

V případě přeshraničních úseků se určení dotčených tratí provede po dohodě s dotčenými sousedními členskými státy.

Nejpozději do dne 19. července 2027 oznámí členské státy Komisi dotčené tratě.

9. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2030 železniční infrastruktura hlavní sítě na spojeních uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d) splňovala požadavky uvedené v čl. 15 odst. 2 písm. a) a b) a v odst. 2 písm. b) tohoto článku, ledaže Komise ve vztahu k požadavkům uvedeným v odst. 2 písm. b) tohoto článku udělila na základě čl. 38 odst. 4 výjimku z uplatňování čl. 38 odst. 3.

10. Požadavky stanovené v odstavcích 2 až 9 se nevztahují na izolované sítě.

11. Aniž je dotčen odstavec 10, Komise na žádost členského státu v řádně odůvodněných případech přijme prováděcí akty stanovující výjimky týkající se požadavků uvedených v tomto článku z důvodu zvláštních zeměpisných nebo značných fyzických omezení, negativního výsledku socioekonomické analýzy nákladů a přínosů nebo významných negativních dopadů na životní prostředí či biologickou rozmanitost. Každá taková žádost musí být dostatečně odůvodněna. V případě přeshraničních úseků musí být žádost o výjimky koordinována se sousedními členskými státy. Sousední členské státy mohou členskému státu žádajícímu o výjimku poskytnout stanovisko. Členský stát stanoviska sousedních členských států připojí ke své žádosti. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti.

Komise žádost posoudí s ohledem na poskytnuté odůvodnění a případně rovněž pokud jde o její významný dopad na interoperabilitu a kontinuitu železniční sítě. Komise náležitě zohlední stanoviska dotčených sousedních členských států.

Při posuzování žádostí o výjimky z požadavku týkajícího se přepravy návěsů stanoveného v odstavci 8 vezme Komise v úvahu zejména výsledky socioekonomické analýzy nákladů a přínosů, jakož i možné narušení služeb způsobené nezbytnými pracemi potřebnými ke splnění tohoto požadavku.

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

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

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

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

Článek 17

Evropský standardní jmenovitý rozchod koleje pro železnice

1. Členské státy zajistí, aby každá nová železniční trať hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě, včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), měla evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1435 mm. Tento požadavek se považuje za splněný, pokud mohou na dané infrastruktuře jezdit vlaky o rozchodu 1435 mm do 31. prosince 2030 v případě hlavní sítě a do 31. prosince 2040 v případě rozšířené hlavní sítě. Pro účely tohoto článku se novou železniční tratí rozumí jakákoli trať, jejíž stavební práce nebyly zahájeny ke dni 18. července 2024.

2. Odchylně od odstavce 1 tohoto článku členské státy, na jejichž území není ke dni 18. července 2024 plánováno připojení nové železniční tratě s pozemní hranicí jiného členského státu podle přílohy I, vypracují plán určující novou železniční trať, která má být vybudována v souladu s evropským standardním jmenovitým rozchodem koleje 1435 mm. Tento plán zohlední dopad na interoperabilitu se sousedním členským státem nebo členskými státy, zejména zohledněním možného přechodu stávajících železničních tratí na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1435 mm v souladu s odstavcem 3 tohoto článku. Plán musí obsahovat socioekonomickou analýzu nákladů a přínosů, která odůvodňuje případné rozhodnutí členského státu nepostavit novou železniční infrastrukturu s evropským standardním jmenovitým rozchodem koleje 1435 mm, a posouzení dopadu na interoperabilitu. Uvedený plán se předloží Komisi nejpozději do dne 19. července 2026.

3. Členské státy, které mají stávající železniční síť nebo její část s jiným rozchodem koleje, než je evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1435 mm, vypracují do dne 19. července 2026 posouzení určující stávající železniční tratě nacházející se na evropských dopravních koridorech s ohledem na jejich možný přechod na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1435 mm. V případě přeshraničních úseků musí být toto posouzení koordinováno se sousedním členským státem nebo členskými státy. Posouzení musí zahrnovat socioekonomickou analýzu nákladů a přínosů ohledně životaschopnosti možného přechodu na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1435 mm a posouzení dopadu na interoperabilitu.

Na základě posouzení podle prvního pododstavce vypracují členské státy v případě potřeby nejpozději jeden rok po jeho dokončení plán přechodu na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1435 mm, v němž určí stávající železniční tratě nacházející se na evropských dopravních koridorech, které mají přejít na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1435 mm, a uvedou harmonogram tohoto přechodu.

První a druhý pododstavec se použijí obdobně na železniční tratě, na nichž byly ke dni 18. července 2024 zahájeny stavební práce.

4. Priority pro plánování infrastruktury a investic na základě plánů uvedených v odstavcích 2 a 3 tohoto článku jsou zahrnuty do prvního pracovního plánu evropského koordinátora pro evropský dopravní koridor, jehož součástí jsou železniční tratě pro nákladní dopravu s rozchodem koleje odlišným od evropského standardního jmenovitého rozchodu koleje v souladu s článkem 54.

5. Na žádost členského státu přijme Komise v řádně odůvodněných případech prováděcí akty stanovující dočasnou výjimku z požadavků uvedených v odstavci 1 pro nové železniční tratě hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě nebo pro její část na základě negativních výsledků socioekonomické analýzy nákladů a přínosů. Každá žádost o výjimku musí být dostatečně odůvodněna. V případě přeshraničních úseků musí být žádosti o výjimku koordinovány se sousedním členským státem nebo členskými státy. Sousední členské státy mohou členskému státu žádajícímu o výjimku poskytnout stanovisko. Členský stát stanoviska sousedních členských států připojí ke své žádosti. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti.

Komise žádost posoudí s ohledem na poskytnuté odůvodnění a případně rovněž pokud jde o její významný dopad na interoperabilitu a kontinuitu železniční sítě. Komise náležitě zohlední stanoviska dotčených sousedních členských států.

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

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

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

Článek 18

Evropský systém řízení železničního provozu

1. Členské státy zajistí, aby:

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

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

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

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

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

3. Členské státy zajistí, aby systémy třídy B byly vyřazeny z provozu na hlavní síti nejpozději do 31. prosince 2040, do 31. prosince 2045 na rozšířené hlavní síti a do 31. prosince 2050 na globální síti, za podmínky, že bude zajištěna odpovídající úroveň bezpečnosti, s výjimkou úseků v městských uzlech používaných rovněž příměstskými osobními vlaky vybavenými zvláštními systémy vlakového zabezpečovacího zařízení třídy B.

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

5. Členské státy zajistí, aby byl rádiový systém ERTMS zaveden na železniční infrastruktuře hlavní sítě, rozšířené hlavní sítě a globální sítě od 31. prosince 2030 v případě výstavby nové tratě nebo od 31. prosince 2040 v případě modernizace zabezpečovacího systému.

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

7. Požadavky stanovené v odstavcích 1 až 6 se nevztahují na izolované sítě.

8. Aniž je dotčen odstavec 7, Komise na žádost členského státu v řádně odůvodněných případech přijme prováděcí akty stanovující výjimky týkající se požadavků uvedených v odstavcích 1 až 6. Každá žádost o výjimku musí být založena na negativním výsledku socioekonomické analýzy nákladů a přínosů a posouzení dopadu na interoperabilitu. Každá taková žádost musí být dostatečně odůvodněna. V případě přeshraničních úseků musí být žádost o výjimky koordinována se sousedními členskými státy. Sousední členské státy mohou členskému státu žádajícímu o výjimku poskytnout stanovisko. Členský stát stanoviska sousedních členských států připojí ke své žádosti. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti. Požadované výjimky musí být v souladu s požadavky směrnice (EU) 2016/797.

Komise žádost posoudí s ohledem na odůvodnění uvedené v prvním pododstavci, a rovněž pokud jde o její významný dopad na interoperabilitu. Komise náležitě zohlední stanoviska dotčených sousedních členských států.

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

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

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

Článek 19

Operační priority

1. Správa železniční nákladní dopravy vyvine veškeré možné úsilí k zajištění toho, aby do 31. prosince 2030 kvalita služeb poskytovaných železničním podnikům a technické a provozní požadavky na využívání infrastruktur nebránily tomu, aby provozní výkonnost služeb železniční nákladní dopravy na evropských dopravních koridorech splňovala tyto cílové hodnoty:

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

b) nejméně 75 % nákladních vlaků překračujících alespoň jednu hranici na evropském dopravním 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 z důvodů, jež lze připsat provozovateli či provozovatelům infrastruktury Unie; nezohledňují se zpoždění, k nimž došlo ve třetích zemích, kterými nákladní vlaky projíždějí, nebo za něž nesou takové třetí země odpovědnost.

2. Členské státy vynaloží veškeré možné úsilí s cílem zajistit, aby do 31. prosince 2030 pro tratě nákladní dopravy hlavní sítě, do 31. prosince 2040 pro tratě nákladní dopravy rozšířené hlavní sítě a do 31. prosince 2050 pro tratě nákladní dopravy globální sítě uvedené v čl. 15 odst. 3 platily tyto podmínky:

a) na dvoukolejných tratích lze nákladním vlakům o délce alespoň 740 m (včetně lokomotivy nebo lokomotiv) přidělit alespoň dvě vlakové trasy vlaku za hodinu a směr; a

b) na jednokolejných tratích lze nákladním vlakům o délce alespoň 740 m (včetně lokomotivy nebo lokomotiv) přidělit alespoň jednu vlakovou trasu vlaku za dvě hodiny a směr.

Článek 20

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 pozornost věnuje těmto faktorům:

a) přechod na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1435 mm, je-li to relevantní;

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

c) zvýšení bezpečnosti železničních přejezdů;

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

e) na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů rozvoj infrastruktury pro vlaky o délce nad 740 m a do 1500 m a hmotnosti na nápravu 25,0 t při výstavbě a modernizaci železničních tratí relevantních pro nákladní dopravu;

f) vývoj a zavádění inovativních technologií pro železnice, které vychází zejména z práce společného podniku Shift2Rail a společného podniku pro evropské železnice, a to především automatického provozu vlaků, pokročilého řízení dopravy a digitálního připojení pro cestující na základě systému ERTMS a digitálního automatického spřáhla, konektivity na základě 5G a satelitního připojení a inerciálních jednotek pro geolokační jednotky ERTMS;

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

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

i) pro rozvoj transevropské dopravní sítě vypracování normy pro zajištění provozu nákladních vlaků přepravujících standardní návěsy o výšce až 4 m naložené ve výšce nejméně 33 cm bez jakýchkoli dalších požadavků na zvláštní povolení k provozování služeb; a

j) modernizace na dvoukolejnou železnici v úsecích s úzkými místy a kapacitními překážkami.

ODDÍL 2

Dopravní infrastruktura vnitrozemských vodních cest

Článek 21

Složky infrastruktury

1. Infrastruktura vnitrozemských vodních cest zahrnuje zejména:

a) řeky;

b) kanály;

c) jezera a laguny;

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

e) přístupové vodní cesty a spojení poslední míle s terminály multimodální nákladní dopravy propojenými vnitrozemskými vodními cestami, zejména ve vnitrozemských a námořních přístavech;

f) místa pro vyvazování a odpočinek;

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

h) přidružené vybavení uvedené v odstavci 2;

i) systémy informačních a komunikačních technologií pro dopravu, včetně RIS;

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

k) infrastrukturu související se zařízeními pro alternativní paliva; a

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

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

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

a) jeho roční objem překládky zboží přesahuje 500000 tun, přičemž celkový roční objem překládky zboží je stanoven na základě posledního dostupného tříletého průměru a vychází se ze statistických údajů zveřejněných Eurostatem; a

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

Článek 22

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 dopravy, který je nediskriminujícím způsobem přístupný všem provozovatelům a uživatelům a který ukládá transparentní a nediskriminující poplatky; a

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

2. Členské státy zajistí, aby byla ve vnitrozemských přístavech zavedena infrastruktura pro alternativní paliva v souladu s nařízením (EU) 2023/1804.

Článek 23

Požadavky na dopravní infrastrukturu hlavní sítě

1. Členské státy zajistí, aby vnitrozemské přístavy hlavní sítě splňovaly čl. 22 odst. 2 a splňovaly požadavky stanovené v čl. 22 odst. 1 písm. a) a b) do 31. prosince 2030 a požadavky stanovené v čl. 22 odst. 1 písm. c) do 31. prosince 2040.

2. Členské státy zajistí, aby síť vnitrozemských vodních cest, včetně spojení uvedených v čl. 21 odst. 1 písm. e), byla udržována s cílem umožnit uživatelům efektivní, spolehlivou a bezpečnou plavbu tím, že se zajistí minimální požadavky na vodní cesty a minimální požadavky na úrovně služeb stanovené v odstavci 3 tohoto článku (dobré plavební podmínky).

Členské státy zabrání zhoršení dobrých plavebních podmínek a rovněž zabrání zhoršení současného stavu těch částí sítě, které již uvedené minimální požadavky překračují, do dne 18. července 2024.

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

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

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

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

d) řeky, kanály, jezera a laguny byly vybaveny říční informační službou pro všechny služby v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES ([50]) tak, aby byly přeshraničním uživatelům zaručeny informace v reálném čase.

Pro účely písmene a) tohoto odstavce se referenční hladiny vod stanoví na základě počtu dní za rok, v nichž skutečná hladina vody překročila stanovenou referenční hladinu. Pod podmínkou schválení dotčenými členskými státy v souladu s čl. 172 druhým pododstavcem Smlouvy o fungování EU přijme Komise prováděcí akty, které budou vypracovány v úzké spolupráci s těmito členskými státy, za konzultace s dotčenými evropskými koordinátory a případně po konzultaci s komisemi pro říční plavbu zřízenými mezinárodními dohodami, jimiž upřesní referenční úrovně hladin vod uvedené v písmeni a) tohoto odstavce pro každý koridor, vodní cestu nebo úsek vodních cest. Uvedené prováděcí akty musí být v souladu s požadavky uvedenými v mezinárodních úmluvách a v dohodách uzavřených mezi členskými státy, včetně předpisů přijatých komisemi pro říční plavbu, jež byly těmito úmluvami a dohodami zřízeny. Uvedené prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 61 odst. 3 tohoto nařízení.

4. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech přijme Komise prováděcí akty udělující výjimky z požadavků uvedených v odstavcích 2 a 3 týkající se vodní cesty a popřípadě úseku vodních cest na základě zvláštních zeměpisných nebo významných fyzických omezení, negativních výsledků socioekonomické analýzy nákladů a přínosů nebo značných negativních dopadů na životní prostředí, biologickou rozmanitost či kulturní dědictví. Každá taková žádost musí být dostatečně odůvodněna. Žádosti o výjimky musí být v příslušných případech koordinovány se sousedním členským státem nebo členskými státy. Sousední členské státy mohou členskému státu žádajícímu o výjimku poskytnout stanovisko. Členský stát stanoviska sousedních členských států připojí ke své žádosti. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti.

Komise žádost posoudí s ohledem na odůvodnění uvedené v prvním pododstavci. Komise náležitě zohlední stanoviska dotčených sousedních členských států.

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

([50]) 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).

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

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

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

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

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

a) specifických parametrů pro volně tekoucí řeky;

b) doplňkových parametrů pro splavnou šířku kanálu;

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

d) využívání digitálních aplikací sítě a automatizačních procesů;

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

f) zavádění a podpory nových technologií a inovací pro paliva a pohonné systémy s nulovými a nízkými emisemi uhlíku.

Článek 24

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 pozornost věnuje těmto faktorům:

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

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

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

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

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

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

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

h) podpora opatření k předcházení zhoršování požadavků na vodní cesty, včetně prostředků k monitorování stavu plavební dráhy; a

i) případně zlepšení plavebních podmínek na vnitrozemských vodních cestách při výstavbě nových mostů nebo při renovaci neotvíratelných mostů, přičemž se zvláštní pozornost věnuje jejich výšce ve vztahu ke stávajícím mostům konkrétního úseku vodní cesty.

ODDÍL 3

Námořní dopravní infrastruktura a evropský námořní prostor

Článek 25

Složky infrastruktury

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

2. Evropský námořní prostor sestává z:

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

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

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

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

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

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

c) mořské kanály;

d) navigační pomůcky;

e) naplouvací přístupy, plavební dráhy a zdymadla;

f) vlnolamy;

g) propojení přístavů v rámci transevropské dopravní sítě;

h) systémy informačních a komunikačních technologií pro dopravu, včetně EMSWe a VTMIS;

i) infrastrukturu související s alternativními palivy;

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

k) infrastruktura usnadňující přístavní činnosti související s energií z obnovitelných zdrojů, včetně větrných elektráren na moři.

4. Aby se stal součástí globální sítě, musí námořní přístav splňovat alespoň jednu z těchto podmínek:

a) jeho celkový roční objem osobní dopravy přesahuje 0,1 % celkového ročního objemu osobní dopravy ve všech námořních přístavech Unie, přičemž referenční částkou pro tento celkový objem je poslední dostupný tříletý průměr na základě statistik zveřejněných Eurostatem;

b) jeho celkový roční objem odbaveného nákladu, a to buď volně loženého nákladu, nebo baleného zboží, přesahuje 0,1 % odpovídajícího celkového ročního objemu nákladu odbaveného ve všech námořních přístavech Unie, přičemž referenční částkou pro tento celkový objem je poslední dostupný tříletý průměr na základě statistik zveřejněných Eurostatem;

c) jeho celkový roční objem nákladu, a to buď volně loženého nákladu, nebo baleného zboží, přesahuje ročně 500000 tun a jeho příspěvek k diverzifikaci dodávek energie v EU a k urychlení zavádění obnovitelných zdrojů energie představuje jednu z hlavních činností přístavu, přičemž referenční částkou pro tento celkový objem je poslední dostupný tříletý průměr na základě statistik zveřejněných Eurostatem;

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

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

Článek 26

Požadavky na dopravní infrastrukturu globální sítě

1. Členské státy zajistí, aby:

a) infrastruktura pro alternativní paliva byla v námořních přístavech globální sítě zaváděna v souladu s nařízením (EU) 2023/1804;

b) námořní přístavy globální sítě byly vybaveny nezbytnou infrastrukturou ke zlepšení environmentální výkonnosti lodí v přístavech, zejména zařízeními pro příjem odpadu z lodí v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/883 ([51]);

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

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

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

([51]) 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).

c) mořské kanály, plavební dráhy v přístavech a vyústění, které spojují dvě moře nebo které poskytují přístup z moře do námořních přístavů, odpovídaly přinejmenším vnitrozemským vodním cestám, které splňují požadavky článku 23; a

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

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

3. Komise na žádost členského státu v řádně odůvodněných případech přijme prováděcí akty stanovující výjimky z minimálních požadavků uvedených v odstavci 2 z důvodu zvláštních zeměpisných nebo značných fyzických omezení, negativního výsledku socioekonomické analýzy nákladů a přínosů nebo významných negativních dopadů na životní prostředí či biologickou rozmanitost. Každá taková žádost musí být dostatečně odůvodněna. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti.

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

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

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

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

Článek 27

Požadavky na dopravní infrastrukturu hlavní sítě

1. Členské státy zajistí, aby námořní dopravní infrastruktura hlavní sítě byla v souladu s čl. 26 odst. 1.

2. Členské státy zajistí, aby námořní dopravní infrastruktura hlavní sítě splňovala požadavky uvedené v čl. 26 odst. 2 do 31. prosince 2030.

3. Komise na žádost členského státu v řádně odůvodněných případech přijme prováděcí akty stanovující výjimky z minimálních požadavků uvedených v odstavci 2 z důvodu zvláštních zeměpisných nebo značných fyzických omezení, negativního výsledku socioekonomické analýzy nákladů a přínosů nebo významných negativních dopadů na životní prostředí či biologickou rozmanitost. Každá taková žádost musí být dostatečně odůvodněna. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti.

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

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

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

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

Článek 28

Další priority rozvoje námořní infrastruktury a evropského námořního prostoru

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

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

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

c) zlepšení infrastruktury propojující různé druhy dopravy, vybavení a systémy uvedené v čl. 37 písm. a), b) a d); jakož i modernizace a rozšíření kapacity železniční infrastruktury nezbytné pro dopravní operace v přístavní oblasti nebo v její blízkosti, je-li to nezbytné pro napojení na transevropskou železniční síť;

d) zlepšení procesů digitalizace a automatizace, zejména s cílem zvýšit bezpečnost, ochranu, efektivitu a udržitelnost;

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

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

g) opatření pro snižování hlukové zátěže a energetickou účinnost;

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

i) akce spojené s podporou opatření v širším zájmu a tras námořní dopravy na krátké vzdálenosti v rámci evropského námořního prostoru, včetně podpory lepšího přístupu k nejvzdálenějším a jiným vzdáleným, ostrovním a okrajovým regionům;

j) podpora trajektové dopravy s nulovými a nízkými emisemi jakožto udržitelného druhu osobní dopravy;

k) opatření s cílem zvýšit podíl nákladní dopravy, včetně tras námořní dopravy na krátké vzdálenosti, která přechází ze silniční a letecké dopravy na námořní nebo vnitrozemskou vodní dopravu a železniční dopravu, aby se snížily negativní externí náklady, jako jsou emise a dopravní zácpy; a

l) zlepšení přístupu k nejvzdálenějším a dalším odlehlým, ostrovním a okrajovým regionům.

ODDÍL 4

Silniční dopravní infrastruktura

Článek 29

Složky infrastruktury

1. Silniční dopravní infrastruktura zahrnuje zejména:

a) pozemní komunikace včetně:

i) mostů;

ii) tunelů;

iii) křižovatek;

iv) křížení;

v) mimoúrovňových křižovatek;

vi) zpevněných krajnic; a

vii) infrastruktury zmírňující dopad na životní prostředí, včetně řešení pro ochranu živočišných druhů nebo zmírnění hluku;

b) přidružené vybavení, včetně průjezdných vážicích systémů;

c) digitální infrastrukturu a systémy informačních a komunikačních technologií pro dopravu;

d) přístupové cesty k multimodálním terminálům nákladní dopravy;

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

f) autobusové terminály;

g) infrastrukturu související se zařízeními pro alternativní paliva; a

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

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

3. Zařízení související s pozemními komunikacemi uvedenými v odst. 1 písm. b) 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 čerpání pohonných hmot nebo dobíjení vozidel s alternativním pohonem a pro bezpečné a chráněné parkovací plochy pro komerční vozidla.

Článek 30

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 2008/96/ES;

b) pozemní komunikace byly navrhovány, budovány nebo modernizovány a udržovány s vysokou kvalitou a v souladu bezpečnostními normami;

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

d) silniční tunely o délce přesahující 500 m splňovaly požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/54/ES ([52]);

([52]) 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).

e) interoperabilita systémů pro výběr mýtného byla v příslušných případech zajištěna v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520 ([53]), prováděcím nařízením Komise (EU) 2020/204 ([54]) a nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/203 ([55]);

f) případné mýtné nebo poplatky za užívání byly vybírány v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ([56]);

g) jakýkoli inteligentní dopravní systém silniční dopravní infrastruktury byl v souladu se směrnicí 2010/40/EU a byl zaváděn způsobem, který je v souladu s akty v přenesené pravomoci přijatými na jejím základě; a

h) infrastruktura pro alternativní paliva byla na silniční síti zaváděna v souladu s nařízením (EU) 2023/1804.

2. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2050 na pozemních komunikacích globální sítě uvedených v čl. 29 odst. 1 písm. a) byly splněny tyto požadavky:

a) pozemní komunikace je speciálně navržena, vybudována nebo modernizována pro provoz motorových vozidel;

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

c) byly na silniční síti členského státu v průměru každých 300 km instalovány průjezdné vážicí systémy.

Pro účely prvního pododstavce písm. c) se mohou členské státy při instalaci průjezdných vážicích systémů zaměřit na silniční úseky s vysokou intenzitou nákladní dopravy. Průjezdné 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 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 vymezených v nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 886/2013 ([57]):

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

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

4. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech přijme Komise prováděcí akty udělující výjimky z požadavku uvedeného v odstavci 2 ohledně pozemních komunikací, pokud hustota provozu nepřesahuje 10000 vozidel denně v obou směrech nebo na základě zvláštních zeměpisných nebo významných fyzických omezení, negativních výsledků socioekonomické analýzy nákladů a přínosů nebo značných negativních dopadů na životní prostředí či biologickou rozmanitost. Každá taková žádost musí být dostatečně odůvodněna, přičemž se rovněž zohlední, že dotčené infrastruktury podléhají posouzení dopadů na bezpečnost silničního provozu, auditům a inspekcím a v případě potřeby opatřením k nápravě v souladu se směrnicí 2008/96/ES. Žádosti o výjimky musí být v příslušných případech koordinovány se sousedním členským státem nebo členskými státy. Sousední členské státy mohou členskému státu žádajícímu o výjimku poskytnout stanovisko. Členský stát stanoviska sousedních členských států připojí ke své žádosti. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti.

([53]) 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).

([54]) 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).

([55]) 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).

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

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

Komise žádost posoudí s ohledem na odůvodnění uvedené v prvním pododstavci. Komise náležitě zohlední stanoviska dotčených sousedních členských států.

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

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

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

Článek 31

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. 30 odst. 1.

2. Členské státy zajistí, aby pozemní komunikace uvedené v čl. 29 odst. 1 písm. a) splňovaly níže uvedené požadavky, a to do 31. prosince 2030 pro silniční infrastrukturu hlavní sítě a do 31. prosince 2040 pro silniční infrastrukturu rozšířené hlavní sítě:

a) pozemní komunikace jsou speciálně navrženy, vybudovány nebo modernizovány pro provoz motorových vozidel;

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

c) pozemní komunikace se nekříží úrovňově s žádnou pozemní komunikací, železniční nebo tramvajovou tratí, cyklistickou stezkou ani stezkou pro pěší.

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

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

b) splňuje požadavky stanovené v čl. 30 odst. 2 písm. c).

4. Členské státy do 31. prosince 2040 zajistí rozvoj bezpečných a chráněných parkovacích ploch podél pozemních komunikací hlavní a rozšířené hlavní sítě nebo v dojezdové vzdálenosti do 3 km od nejbližšího výjezdu z pozemní komunikace transevropské sítě a v průměrné maximální vzdálenosti 150 km mezi dvěma takovými parkovacími plochami, poskytujících dostatečný počet parkovacích míst pro užitková vozidla a splňujících požadavky uvedené v čl. 8a odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006. Členské státy se při tom mohou zaměřit na silniční úseky s vysokou intenzitou nákladní dopravy.

5. Členské státy zajistí, aby silniční infrastruktura splňovala požadavky uvedené v čl. 30 odst. 3:

a) v případě stávající infrastruktury hlavní sítě do 31. prosince 2025 a v případě stávající infrastruktury rozšířené hlavní sítě do 31. prosince 2030; a

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

6. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech přijme Komise prováděcí akty udělující výjimky z požadavků uvedených v odstavcích 2, 3 a 4 ohledně pozemních komunikací, pokud hustota provozu nepřesahuje 10000 vozidel denně v obou směrech nebo na základě zvláštních zeměpisných nebo významných fyzických omezení, negativních výsledků socioekonomické analýzy nákladů a přínosů nebo značných negativních dopadů na životní prostředí či biologickou rozmanitost. *Každá taková žádost musí být dostatečně odůvodněna,* přičemž se rovněž zohlední, že dotčené infrastruktury podléhají posouzení dopadů na bezpečnost silničního provozu, auditům a inspekcím a v případě potřeby opatřením k nápravě v souladu se směrnicí 2008/96/ES. V případě přeshraničních úseků musí být žádost o výjimky koordinována se sousedním členským státem nebo členskými státy. Sousední členské státy mohou členskému státu žádajícímu o výjimku poskytnout stanovisko. Členský stát stanoviska sousedních členských států připojí ke své žádosti. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti.

Komise žádost posoudí s ohledem na odůvodnění uvedené v prvním pododstavci. Komise náležitě zohlední stanoviska dotčených sousedních členských států.

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

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

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

Článek 32

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 pozornost věnuje těmto faktorům:

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

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

d) při budování nebo modernizaci silniční infrastruktury zajištění kontinuity a dostupnosti pěších a cyklistických stezek s cílem podpořit aktivní druhy dopravy a zlepšit ve vhodných případech infrastrukturu pro aktivní mobilitu; a

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

ODDÍL 5

Letecká dopravní infrastruktura

Článek 33

Složky infrastruktury

1. Letecká dopravní infrastruktura zahrnuje zejména:

a) vzdušný prostor, letecké tratě a letové cesty;

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

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

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

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

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

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

h) kosmodromy.

2. Aby se stalo součástí globální sítě, musí letiště splňovat 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 34

Požadavky na dopravní infrastrukturu hlavní sítě a globální sítě

1. Členské státy zajistí, aby:

a) letiště transevropské dopravní sítě s celkovým ročním objemem přepravy více než 12 milionů cestujících byla do 31. prosince 2040 napojena na transevropskou železniční síť umožňující dálkovou dopravu, včetně vysokorychlostní železniční sítě, je-li to možné, s výjimkou případů, kdy těmto napojením brání zvláštní zeměpisná nebo značná fyzická omezení;

b) letiště transevropské dopravní sítě s celkovým ročním objemem osobní dopravy vyšším než čtyři miliony a nižším než 12 milionů cestujících byla do 31. prosince 2050 napojena na transevropskou železniční síť, nebo pokud se letiště nachází v městském uzlu transevropské železniční sítě nebo v jeho blízkosti, k tomuto městskému uzlu, a to po železnici, metrem, městskou dráhou, tramvajemi, lanovou dráhou nebo výjimečně jinými řešeními veřejné dopravy s nulovými emisemi, s výjimkou případů, kdy takovým napojením brání zvláštní zeměpisná nebo značná fyzická omezení;

c) každé letiště transevropské dopravní sítě nabízelo alespoň jeden terminál, který je nediskriminujícím způsobem přístupný všem provozovatelům a který ukládá transparentní a nediskriminující poplatky;

d) pro leteckou dopravní infrastrukturu byly uplatňovány společné základní normy pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy přijaté Unií v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ([58]);

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 (EU) 2018/1139, jakož i provoz letecké dopravy s cílem zlepšit výkonnost a udržitelnost systému evropského letectví, prováděcích pravidel a specifikací Unie;

f) infrastruktura pro alternativní paliva byla na letištích zaváděna v souladu s nařízením (EU) 2023/1804; a

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

Celkový roční objem cestujících uvedený v prvním pododstavci písm. a), b) a g) vychází z nejnovějšího dostupného tříletého průměru ke dni 18. července 2024, založeného na statistikách zveřejněných Eurostatem.

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

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

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

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

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

Článek 35

Další priority rozvoje letecké dopravní infrastruktury

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

a) zvýšení energetické a provozní účinnosti letišť;

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

c) zlepšení procesů digitalizace a automatizace, zejména s cílem zvýšit bezpečnost a zabezpečení;

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

([58]) 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).

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 a další infrastruktury pro alternativní paliva v souladu s nařízením (EU) 2023/1804, jakož i paliv splňujících požadavky nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2405 ([59]);

f) napojení letišť globální sítě a hlavní sítě s celkovým ročním objemem přepravy méně než 4 miliony cestujících na síť a v příslušných případech odpovídající městské uzly, jak je stanoveno v příloze II, a to po železnici, metrem, městskou dráhou, tramvajemi, lanovou dráhou nebo výjimečně jinými řešeními veřejné dopravy s nulovými emisemi; a

g) infrastruktura zajišťující dodávky předem klimatizovaného vzduchu stojícím letadlům na vzdálených stáních a na kontaktních stáních na letištích transevropské dopravní sítě s celkovým ročním objemem přepravy méně než 4 miliony cestujících.

ODDÍL 6

Infrastruktura terminálů multimodální nákladní dopravy

Článek 36

Určení terminálů multimodální nákladní dopravy

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

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

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

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

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

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

3. Do 19. července 2027 provedou členské státy analýzu trhu a výhledovou analýzu terminálů multimodální nákladní dopravy na svém území. Tato analýza musí přinejmenším:

a) posoudit současné a budoucí dopravní toky nákladní dopravy, včetně dopravních toků zboží, podle způsobu dopravy;

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

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

Členské státy konzultují s dodavateli a provozovateli dopravy a logistiky, jakož i dalšími příslušnými zúčastněnými stranami, které působí na jejich území. Výsledky konzultací zohlední ve své analýze.

Členské státy neprodleně oznámí výsledky analýzy Komisi.

([59]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2405 ze dne 18. října 2023 o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu (Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU) (Úř. věst. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

4. Pokud analýza uvedená v odstavci 3 upozorní na potřebu nových terminálů multimodální nákladní dopravy nebo potřebu doplňující překládkové kapacity ve stávajících terminálech, členské státy vypracují akční plán pro rozvoj sítě terminálů multimodální nákladní dopravy, včetně míst, kde byly takové potřeby zjištěny.

Akční plán se oznámí Komisi nejpozději 12 měsíců po dokončení analýzy uvedené v odstavci 3.

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

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

a) jeho roční objem překládky nákladu přesahuje u baleného zboží 800000 tun nebo u volně loženého nákladu 0,1 % odpovídajícího celkového ročního objemu nákladu odbaveného ve všech námořních přístavech Unie;

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

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

Článek 37

Složky infrastruktury

Terminály multimodální nákladní dopravy 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, plochy pro krátkodobé odstavování, čekací zóna, zóna pro překládku a jízdní a nakládací pruhy;

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

e) infrastrukturu pro alternativní paliva.

Článek 38

Požadavky na dopravní infrastrukturu

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

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

b) byly do 31. prosince 2030 uvnitř terminálu nebo do vzdálenosti 3 km od terminálu vybaveny alespoň jednou dobíjecí stanicí vymezenou v čl. 2 bodu 52 nařízení (EU) 2023/1804, která je určena k obsluze těžkých vozidel a ve vhodných případech jednou čerpací stanicí vymezenou v čl. 2 bodu 59 uvedeného nařízení, která je používána pro vodík a určena k obsluze těžkých vozidel; a

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

i) efektivní provoz terminálů, jenž může zahrnovat používání fotobran, operačního systému terminálu, digitálního přihlášení a odhlášení řidičů, kamer nebo jiných senzorů na překládkovém zařízení, jakož i kamerových systémů podél trati; a

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

2. Členské státy vynaloží veškeré možné úsilí, aby spravedlivým a nediskriminujícím způsobem zajistily, aby terminály multimodální nákladní dopravy uvedené v odstavci 1, které jsou připojeny k železniční síti a které provádějí vertikální překládku, měly do 31. prosince 2030 dostatečnou překládkovou kapacitu a byly schopny obsluhovat následující typy jeřábových intermodálních nákladových jednotek: kontejner, výměnná nástavba nebo návěs.

3. Členské státy vynaloží veškeré možné úsilí, aby spravedlivým a nediskriminujícím způsobem zajistily, aby terminály multimodální nákladní dopravy uvedené v odstavci 1, které jsou připojeny k hlavní železniční síti nebo k rozšířené železniční síti, byly schopny do 31. prosince 2040 přijmout vlaky o délce 740 m bez manipulace, nebo, není-li to ekonomicky únosné, aby byla přijata vhodná opatření pro zlepšení provozní účinnosti přijetí vlaků o délce 740 m.

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

4. Na žádost členského státu přijme Komise v řádně odůvodněných případech prováděcí akty udělující výjimky z požadavků uvedených v tomto článku z důvodu zvláštních zeměpisných nebo značných fyzických omezení, zejména pokud se terminál nachází v prostorově omezené oblasti, negativního výsledku socioekonomické analýzy nákladů a přínosů či značných negativních dopadů na životní prostředí nebo biologickou rozmanitost. Každá taková žádost musí být dostatečně odůvodněna. Členský stát může požádat o udělení několika výjimek v jediné žádosti.

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

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

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

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

Článek 39

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 pozornost věnuje těmto faktorům:

a) usnadnění propojení mezi různými druhy dopravy;

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

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

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

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

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

g) případně podpora toho, aby vlečky mohly přejít na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1435 mm; a

h) podpora multimodální dopravní infrastruktury, která usnadňuje účinný přechod k udržitelným druhům dopravy.

ODDÍL 7

Městské uzly

Článek 40

Složky městských uzlů

1. Městský uzel zahrnuje zejména:

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

b) přístupové body k transevropské dopravní síti, které jsou přístupné všem provozovatelům a uživatelům nediskriminačním způsobem, zejména přístavy, letiště, jakož i železniční stanice, autobusové terminály a terminály multimodální nákladní dopravy.

2. Města nacházející se v centru každého městského uzlu transevropské dopravní sítě jsou uvedena v příloze II. Aby byl městský uzel součástí transevropské dopravní sítě a byl uveden v příloze II, musí mít nejméně 100000 obyvatel, nebo pokud v regionu NUTS 2 takový městský uzel neexistuje, jedná se o hlavní uzel tohoto regionu NUTS 2.

Článek 41

Požadavky na městské uzly

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

a) dostupnost dobíjecí infrastruktury a infrastruktury pro čerpání alternativních paliv v souladu s nařízením (EU) 2023/1804;

b) do 31. prosince 2027:

i) přijetí a monitorování plánu udržitelné městské mobility (sustainable urban mobility plan (SUMP)) pro každý městský uzel, který zahrnuje mimo jiné opatření na integraci různých druhů dopravy a přechod k udržitelné mobilitě, na podporu efektivní mobility s nulovými a nízkými emisemi, včetně městské logistiky, na snížení znečištění ovzduší a hlukové zátěže a ve vhodných případech na posouzení dostupnosti dopravy pro uživatele; a

ii) shromažďování údajů o městské mobilitě za městské uzly a jejich předkládání Komisi v oblasti udržitelnosti, bezpečnosti a přístupnosti podle ukazatelů a metodiky uvedených v odstavci 2;

c) do 31. prosince 2030 rozvoj multimodálních uzlů osobní dopravy s cílem usnadnit spojení první a poslední míle, včetně usnadnění přístupu k infrastruktuře veřejné dopravy a aktivní mobilitě, a vybavených alespoň jednou dobíjecí stanicí vymezenou v čl. 2 bodu 52 nařízení (EU) 2023/1804 určenou pro obsluhu autobusů a autokarů. Členské státy rovněž přezkoumají rozvoj čerpacích stanic vymezených v čl. 2 bodu 59 uvedeného nařízení v těchto uzlech, která se používá pro vodík určený k obsluze autobusů a autokarů; a

d) do 31. prosince 2040, s výhradou socioekonomické analýzy nákladů a přínosů, rozvoj alespoň jednoho terminálu multimodální nákladní dopravy, pokud již takovýto terminál neexistuje, umožňujícího dostatečnou překládkovou kapacitu v rámci městského uzlu nebo v jeho okolí.

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

2. Při přijímání a monitorování plánů udržitelné městské mobility vynaloží místní orgány, případně ve spolupráci s vnitrostátními orgány, veškeré možné úsilí s cílem zajistit, aby plány udržitelné městské mobility byly v souladu s hlavními směry uvedenými v příloze V a zároveň zohlednily dálkové transevropské dopravní toky.

Nejpozději do 19. července 2025 přijme Komise prováděcí akt:

a) vymezující v omezeném počtu ukazatele, které mají být použity pro sběr údajů podle odst. 1 písm. b) tohoto článku;

b) stanovující metodiku pro shromažďování a předkládání údajů podle odstavce 1 tohoto článku; a

c) upřesňující jednotlivé lhůty pro předložení těchto údajů.

Tyto lhůty se stanoví na tři až pět let.

Prováděcí akt se vypracuje v úzké spolupráci s členskými státy a jejich regionálními a místními orgány a při tom se zohlední dostupnost a přístupnost údajů na místní úrovni, jakož i stávající plány městské mobility.

Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem podle čl. 61 odst. 3.

3. Komise rovněž nejpozději do 19. července 2025 zřídí internetové rozhraní, které příslušným orgánům umožní předkládat plány udržitelné městské mobility a ukazatele uvedené v odst. 1 písm. b) a které členským státům umožní zajistit předložení plánů udržitelné městské mobility a ukazatelů.

4. Do 19. července 2025 určí členské státy, aniž je dotčen čl. 8 odst. 5, vnitrostátní kontaktní místo pro plány udržitelné městské mobility a vytvoří vnitrostátní program pro plány udržitelné městské mobility s cílem podpořit městské uzly při přijímání a provádění plánů udržitelné městské mobility uvedených v odst. 1 písm. b) bodě i) tohoto článku.

Článek 42

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 pozornost věnuje těmto faktorům:

a) spojení první a poslední míle mezi přístupovými body k transevropské dopravní síti uvedenými v čl. 40 odst. 1 písm. b) a do nich s cílem zvýšit výkonnost transevropské dopravní sítě, jako jsou metra nebo tramvaje;

b) plynulé propojení mezi infrastrukturou transevropské dopravní sítě a infrastrukturou regionální a místní udržitelné dopravy, jež může zahrnovat:

   i) pokud jde o osobní dopravu, možnost přístupu k informacím, rezervaci, placení jízd a získávání jízdenek prostřednictvím multimodálních digitálních služeb v oblasti mobility s cílem umožnit optimalizované trasy pro vozidla za účelem zlepšení řízení dopravních toků, bezpečnosti silničního provozu a snížení dopravních zácp a znečištění ovzduší; a

   ii) pokud jde o nákladní dopravu, městská logistická zařízení s cílem zlepšit konsolidaci dodávek v městských oblastech, jako jsou logistická centra pro nákladní mikromobilitu a cyklistickou nákladní dopravu, zejména ta, která jsou napojena na železniční a vodní dopravní infrastrukturu;

c) udržitelné, plynulé a bezpečné propojení infrastruktury pro přepravu cestujících mezi železniční, silniční a případně vnitrozemskou vodní, leteckou a námořní dopravou, včetně integrace infrastruktury pro aktivní druhy dopravy, zejména při budování nebo modernizaci dopravní infrastruktury;

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

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

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

g) ve vhodných případech zvýšení podílu veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy prostřednictvím opatření zaměřených především na mobilitu cestujících ve prospěch těchto druhů dopravy, včetně bezpečné a chráněné infrastruktury pro aktivní druhy dopravy;

h) podpora efektivního nízkohlučného a nízkouhlíkového doručování zboží ve městech;

i) ve vhodných případech zvýšení dostupnosti a propojení mezi městskými a venkovskými oblastmi a přístup k inteligentní, udržitelné a cenově dostupné dopravě; a

j) přijetí konkrétních opatření na podporu širšího zavádění nástrojů informačních a komunikačních technologií a inteligentních dopravních systémů s otevřeným přístupem pro všechny provozovatele, které umožní optimalizovat trasy pro vozidla s cílem zlepšit řízení dopravních toků, snížit dopravní zácpy, znečištění ovzduší a zlepšit bezpečnost silničního provozu, jakož i informace o dostupnosti infrastruktury pro alternativní paliva v reálném čase.

KAPITOLA IV

USTANOVENÍ PRO INTELIGENTNÍ A ODOLNOU DOPRAVU

Článek 43

Systémy informačních a komunikačních technologií pro dopravu

1. Systémy informačních a komunikačních technologií pro dopravu jsou takové systémy, které umožňují řízení kapacity a provozu a výměnu informací v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi nimi, a to pro multimodální dopravní provoz a služby s přidanou hodnotou v dopravě, umožňují zlepšení situace v oblasti odolnosti, bezpečnosti, ochrany, dopravních zácp a provozní a environmentální výkonnosti a umožňují zjednodušení správního postupu. Systémy informačních a komunikačních technologií pro dopravu rovněž usnadňují bezproblémové propojení mezi infrastrukturou a mobilními prostředky.

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

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

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

c) v silniční dopravě: inteligentní dopravní systémy (ITS);

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

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

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

3. Členské státy mohou v příslušných případech koordinovaným a harmonizovaným způsobem podporovat i jiné systémy informačních a komunikačních technologií pro dopravu v rámci transevropské dopravní sítě. Ty mohou zahrnovat zlepšení digitalizace pro železnice, podporu unijního datového prostoru pro mobilitu a rámců usnadňujících výměnu údajů mezi podniky, pokud je Unie zřídila, pro transparentnost a optimalizaci dodavatelského řetězce a vhodnou infrastrukturu informačních a komunikačních technologií umožňující inteligentní prosazování na základě výměny údajů v reálném čase mezi hospodářskými subjekty a donucovacími orgány, která jsou nezbytná pro kontrolu souladu s příslušnými právními požadavky, a to i v době, kdy jsou vozidla v pohybu.

Článek 44

Udržitelné služby nákladní dopravy

Členské státy podporují projekty společného zájmu, které nejen zajišťují efektivní služby nákladní dopravy, jež využívají infrastrukturu transevropské dopravní sítě, a přispívají ke snižování emisí skleníkových plynů a dalších negativních socioekonomických dopadů a dopadů na životní prostředí, jako jsou znečištění ovzduší a hluková zátěž, s cílem:

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

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

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

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

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

Článek 45

Nové technologie a inovace

Aby transevropská dopravní síť držela krok s inovačním vývojem v oblasti technologií a jejich zaváděním, členské státy a Komise koordinovaným způsobem podporují projekty společného zájmu, jejichž cílem je zejména:

a) podporovat a prosazovat dekarbonizaci dopravy přechodem na vozidla, vlaky, plavidla a letadla s nulovými a nízkými emisemi poháněná alternativními palivy a další inovativní a udržitelné dopravní a síťové technologie;

b) podporovat udržitelné vznikající technologie s cílem posílit a usnadnit dopravu a mobilitu cestujících a nákladu;

c) posílit dekarbonizaci všech druhů dopravy podporou energetické účinnosti, zavést řešení s nulovými a nízkými emisemi poháněná alternativními palivy a poskytnout odpovídající infrastrukturu, pokud možno prostřednictvím synergií s transevropskou energetickou sítí;

d) podporovat zavádění a využívání nových digitálních technologií, zejména podporovat výměnu dat a infrastrukturu pro konektivitu s nepřerušovaným pokrytím v rámci sítě s cílem zajistit nejvyšší úroveň a výkonnost digitální infrastruktury a dosáhnout vyšších úrovní automatizace se zvláštním zaměřením na železniční odvětví;

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

f) zlepšovat provoz, řízení, přístupnost, interoperabilitu, multimodalitu a efektivitu sítě, mimo jiné prostřednictvím rozvoje multimodálních digitálních služeb mobility, jako je vypracování řešení nazvaných ‚mobilita jako služba‘;

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

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

i) zavádět technologie zlepšující ochranu dopravy;

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

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

Pro účely prvního pododstavce písm. c) může odpovídající dopravní infrastruktura:

a) zahrnovat přístup k rozvodné síti, potrubí a další zařízení nezbytná pro dodávky energie;

b) zohlednit rozhraní mezi infrastrukturou a vozidlem, včetně inteligentního a obousměrného dobíjení;

c) zahrnovat systémy informačních a komunikačních technologií pro dopravu;

d) sloužit jako energetické centrum pro různé druhy dopravy s cílem propojit místní výrobu čisté energie s aplikacemi mobility s nulovými emisemi; a

e) přispívat k zavádění dalších technologií, které urychlují dekarbonizaci ekonomiky.

Článek 46

Odolnost infrastruktury

1. Členské státy vynaloží veškeré možné úsilí k zajištění toho, aby při plánování a provádění projektů společného zájmu byla zlepšena bezpečnost a odolnost infrastruktury vůči změně klimatu, přírodním nebezpečím, hybridním hrozbám, katastrofám způsobeným člověkem, nehodám a přerušení provozu, jakož i záměrným narušením dopadajícím na fungování dopravního systému Unie. Především je zapotřebí zohlednit:

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

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

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

d) civilní ochrana musí reagovat na narušení, včetně těch, jež se týkají přepravy nebezpečného zboží; a

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 zajištění odolnosti vůči změně klimatu. Zajištění odolnosti vůči změně klimatu se provádí s ohledem na nejnovější dostupné osvědčené postupy a pokyny s cílem zajistit, aby dopravní infrastruktury byly odolné vůči nepříznivým dopadům změny klimatu, a to prostřednictvím posouzení klimatické zranitelnosti a rizik, mimo jiné prostřednictvím příslušných adaptačních opatření, a začleněním nákladů na emise skleníkových plynů do analýzy nákladů a přínosů. Aniž jsou dotčeny jiné právní akty Unie, tento požadavek se nevztahuje na projekty, u nichž byl proces zadávání veřejných zakázek v rámci posuzování vlivů na životní prostředí zahájen do 18. července 2024.

3. Do 19. července 2026 provede Komise v úzké spolupráci s dotčenými členskými státy posouzení odolnosti a zranitelnosti hlavní sítě vůči důsledkům změny klimatu, na jehož základě může vypracovat a zveřejnit osvědčené postupy týkající se možných adaptačních opatření k zajištění odolnosti sítě.

Článek 47

Rizika pro bezpečnost nebo veřejný pořádek

1. Členské státy vynaloží veškeré možné úsilí s cílem zajistit, aby infrastruktura transevropské dopravní sítě byla chráněna před riziky pro bezpečnost nebo veřejný pořádek, a to posouzením potenciálních rizik pro bezpečnost nebo veřejný pořádek vyplývajících z účastí jakéhokoli podniku třetí země na projektu společného zájmu nebo z příspěvků takového podniku do tohoto projektu.

2. Při určování, zda účast podniku třetí země na projektu společného zájmu nebo jeho příspěvek do tohoto projektu může mít vliv na infrastrukturu z důvodu bezpečnosti nebo veřejného pořádku, mohou členské státy zvážit jejich možné dopady mimo jiné na:

a) dodávky vstupů nezbytných pro výstavbu, provoz a údržbu infrastruktury; a

b) přístup k citlivým informacím, včetně osobních údajů, nebo schopnost kontrolovat tyto informace ve spojení s výstavbou, provozem a údržbou infrastruktury.

Členské státy mohou rovněž zohlednit zejména faktory uvedené v čl. 4 odst. 2 nařízení (EU) 2019/452.

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

4. Tento článek se nevztahuje na účast fyzické osoby na projektu společného zájmu nebo její příspěvek do tohoto projektu, včetně fyzické osoby, která v podniku třetí země poskytuje po určitou dobu služby jiné osobě a pod jejím vedením, za něž tato fyzická osoba dostává odměnu.

Článek 48

Vojenská mobilita

1. Při výstavbě nebo modernizaci infrastruktury v těch částech transevropské dopravní sítě, které se překrývají s vojenskou dopravní sítí stanovenou ve ‚Vojenských požadavcích na vojenskou mobilitu v rámci EU a mimo ni' schválených Radou dne 26. června 2023 a 23. října 2023 a ve všech následných dokumentech, které tyto požadavky revidují schválených poté, zváží členské státy potřebu, význam a proveditelnost překročení požadavků stanovených v kapitole III tohoto nařízení za účelem přizpůsobení hmotnosti, velikosti nebo rozsahu vojenské přepravy jednotek a materiálu.

2. Do 19. července 2025 a s přihlédnutím k ústavním požadavkům členských států provede Komise studii s cílem určit možnosti krátkodobých rozsáhlých přesunů v rámci Unie, včetně vojenské mobility. V průběhu této studie Komise konzultuje členské státy.

Článek 49

Údržba a životní cyklus projektu

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

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

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

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

Článek 50

Dostupnost pro všechny uživatele

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

a) pro osoby v situaci dopravní chudoby nebo ve zranitelném postavení, včetně osob se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace; a

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

KAPITOLA V

PROVÁDĚNÍ NÁSTROJŮ EVROPSKÝCH DOPRAVNÍCH KORIDORŮ A HORIZONTÁLNÍCH PRIORIT

Článek 51

Nástroj evropských dopravních koridorů a horizontální priority

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

2. Za účelem 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 a kontinuitu sítě;

c) koordinovaný rozvoj infrastruktury pro všechny druhy dopravy, zejména v přeshraničních úsecích, především s cílem vytvořit interoperabilní systém železniční nákladní dopravy, jakož i výkonnou síť dálkové železniční osobní dopravy, a to i vysokorychlostní, v celé Unii, rovněž s cílem zajistit efektivní a udržitelnou integraci infrastruktury vnitrozemských vodních cest a námořní infrastruktury s jinými druhy dopravy;

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

e) podporu zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.

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

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

Článek 52

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 a ve vhodných případech se sousedními zeměmi, které jsou součástí evropských dopravních koridorů, 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, 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 uvedené v odstavcích 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 a ve vhodných případech po konzultaci se sousedními zeměmi, které jsou součástí evropských dopravních koridorů, a sleduje jeho provádění v souladu s článkem 54;

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, sousední země, které jsou součástí evropských dopravních koridorů, Evropský parlament a Komisi a ve vhodných případech 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; a

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

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

a) pomoci určit priority a investiční potřeby železniční nákladní dopravy na železničních nákladních tratích evropských dopravních koridorů s přihlédnutím k přínosům pro transevropskou dopravní síť a k celkovým termínům dokončení stanoveným v tomto nařízení; a

b) sledovat výkonnost služeb železniční nákladní dopravy a zjišťovat možné překážky, jako jsou technické, správní a provozní překážky, se zvláštním zaměřením na přeshraniční rozměr, a ve vhodných případech vydávat v tomto ohledu doporučení.

7. Evropští koordinátoři evropských dopravních koridorů:

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

b) monitorují výkonnost služeb osobní železniční dopravy a identifikují možné překážky, jako jsou technické, správní a provozní překážky, se zvláštním zaměřením na přeshraniční rozměr, a v případě potřeby vydávají v tomto ohledu doporučení.

8. Evropští koordinátoři evropských dopravních koridorů úzce spolupracují s dotčenými členskými státy s cílem ve vhodných případech usnadnit kontakty a koordinaci mezi zástupci námořních a vnitrozemských vodních cest za účelem zvýšení jejich synergií.

9. Podle čl. 14 odst. 4 nařízení (EU) 2021/1153 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 konzultuje evropského koordinátora, aby byla zajištěna soudržnost a pokrok při budování každého koridoru nebo horizontální priority při současném zohlednění propojení sítí. Evropský koordinátor ověří, zda jsou projekty navržené členskými státy nebo ve vhodných případech sousedními zeměmi pro spolufinancování z Nástroje pro propojení Evropy v souladu s prioritami pracovního plánu uvedeného v odst. 5 písm. b) tohoto článku.

10. Pokud evropský koordinátor není způsobilý vykonávat svůj mandát uspokojivě a v souladu s požadavky stanovenými v tomto článku, může Komise po konzultaci s dotčenými členskými státy jeho mandát kdykoli ukončit. Komise o svém rozhodnutí informuje Evropský parlament a Radu a jmenuje nového evropského koordinátora v souladu s postupem stanoveným v odstavci 1.

Článek 53

Správa evropských dopravních koridorů a horizontální priority

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

2. ‚Fórum koridoru' formálně zřizuje a předsedá mu evropský koordinátor. Dotčené členské státy se dohodnou na členství ve fóru koridoru za svou část evropského dopravního koridoru, zajistí zastoupení správy železniční nákladní dopravy a usnadní zastoupení dalších příslušných provozovatelů infrastruktury, jako jsou námořní a vnitrozemské přístavní orgány a správa.

3. Komise konzultuje se sousedními zeměmi, které jsou součástí evropských dopravních koridorů, členství ve fóru koridorů pro jejich části evropského dopravního koridoru.

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

a) interoperabilitu a zavádění nových technologií a infrastruktury;

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

c) přeshraniční služby osobní železniční dopravy;

d) provozní úzká místa;

e) městské uzly;

f) spolupráci se třetími zeměmi; a

g) další témata považovaná za nezbytná.

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

5. Konzultační fórum pro horizontální prioritu je zřízeno daným evropským koordinátorem, který mu také předsedá. Konzultačního fóra pro horizontální prioritu se mohou účastnit dotčené členské státy a, ve vhodných případech a po dohodě s dotčenými členskými státy, zástupci dotčených sousedních zemí a příslušných odvětví. Každý členský stát určí jednoho odpovědného vnitrostátního zástupce zapojeného do koordinace zavádění ERTMS v tomto členském státě, který se zúčastní konzultačního fóra pro ERTMS. Evropský koordinátor může rovněž zřizovat pracovní skupiny ad hoc.

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

7. Evropský koordinátor může ohledně pracovního plánu a jeho provádění konzultovat regionální a místní orgány, provozovatele infrastruktury, provozovatele dopravy, a zejména ty, kteří jsou členy správy železniční nákladní dopravy, dodavatelský průmysl, uživatele dopravy a příslušné zúčastněné strany. Obdobně, pokud jde o provádění projektů společného zájmu spadajících do oblasti působnosti směrnice (EU) 2021/1187, mohou být konzultovány rovněž určené orgány vymezené v čl. 2 bodu 6 uvedené směrnice. Kromě toho evropský koordinátor odpovědný za ERTMS úzce spolupracuje s Agenturou Evropské unie pro železnice zřízenou nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ([60]) a společným podnikem pro evropské železnice a evropský koordinátor pro evropský námořní prostor úzce spolupracuje s Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost zřízenou nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ([61]).

Článek 54

Pracovní plán evropského koordinátora

1. Každý evropský koordinátor evropských dopravních koridorů a obou horizontálních priorit vypracuje nejpozději do dne 19. července 2026 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 v příslušných případech se sousedními zeměmi, které jsou součástí evropského dopravního koridoru, a po konzultaci s fórem koridoru a správou železniční nákladní dopravy nebo konzultačním fórem pro horizontální prioritu. Pracovní plán evropského dopravního koridoru schválí dotčené členské státy. Konzultují se sousední země, které jsou součástí evropského koridoru. Komise pracovní plán předloží pro informaci Evropskému parlamentu a Radě.

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

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

a) popis vlastností koridoru, zejména přeshraničních úseků;

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

c) určení chybějících spojení a úzkých míst, která brání rozvoji koridoru, se zvláštním důrazem na přeshraniční úseky;

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

e) popis možných řešení potřebných investic a úzkých míst, zejména u tratí a spojení pro osobní a nákladní dopravu v rámci koridoru s cílem dodržet lhůty stanovené v tomto nařízení;

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

([60]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 1).

([61]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ze dne 27. června 2002, kterým se zřizuje Evropská agentura pro námořní bezpečnost (Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1).

Při analýze investic a přípravě plánu evropský koordinátor:

i) zohlední vnitrostátní plány a programy uvedené v čl. 60 odst. 1 tohoto nařízení;

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

iii) zohlední relevantní prvky analýzy koridoru, akční plány vypracované členskými státy podle čl. 36 odst. 4 tohoto nařízení a seznam uvedený v čl. 18 písm. b) nařízení (EU) č. 913/2010, pokud jde o aspekty týkající se terminálů multimodální nákladní dopravy;

iv) zohlední výsledky monitorování, které se provádí v souladu s čl. 52 odst. 7 písm. b), pokud jde o aspekt týkající se osobní dopravy; a

v) zohlední doporučení Evropského účetního dvora a práci určených orgánů, jak jsou stanoveny ve směrnici (EU) 2021/1187;

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

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

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

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

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

4. Evropský koordinátor nabízí podporu členským státům a ve vhodných a příslušných případech sousedním zemím při plnění pracovního plánu, a to zejména pokud jde o:

a) stanovení priorit při vnitrostátním plánování prostřednictvím pomoci při 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; a

c) činnost dozorčího orgánu nebo případně podobného řídícího orgánu jediného subjektu, v příslušných případech, pro koordinaci, výstavbu nebo řízení přeshraničních infrastrukturních projektů v souladu s čl. 8 odst. 6.

Článek 55

Prováděcí akty

1. Aniž je dotčen čl. 8 odst. 5 tohoto nařízení, přijme Komise s výhradou schválení dotčenými členskými státy v souladu s čl. 172 druhým pododstavcem Smlouvy o fungování EU prováděcí akty k provedení každého evropského dopravního koridoru zahrnující jeho hlavní přeshraniční úseky, jakož i omezený počet dalších konkrétních projektů na vnitrostátních úsecích, které jsou klíčové pro fungování koridoru za účelem realizace chybějících spojení nebo odstranění hlavních úzkých míst. Výběr projektů, které mají být zahrnuty do prováděcích aktů, vychází z analýzy dohodnuté s členskými státy v prvním pracovním plánu evropských koordinátorů vypracovaném v souladu s článkem 54 tohoto nařízení. Cílem prováděcích aktů je zajistit soudržné označení priorit pro plánování infrastruktury a investic stanovením orientačních milníků a očekávaného harmonogramu provádění určených projektů. Tyto prováděcí akty se vypracovávají v úzké spolupráci s dotčenými členskými státy a aktualizují každé čtyři roky nebo na žádost členských států.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 61 odst. 3.

2. Aniž je dotčen čl. 8 odst. 5 tohoto nařízení a s výhradou schválení dotčenými členskými státy v souladu s čl. 172 druhým pododstavcem Smlouvy o fungování EU, může Komise přijmout prováděcí akty k provedení přeshraničních úseků nebo pro provádění horizontálních priorit. Tyto prováděcí akty se vypracovávají v úzké spolupráci s dotčenými členskými státy a aktualizují se každé čtyři roky nebo na žádost uvedených členských států.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 61 odst. 3.

3. Komise přijme prováděcí akty s cílem pozměnit prováděcí akty uvedené v odstavcích 1 a 2 s cílem zohlednit dosažený pokrok, zjištěná zpoždění nebo aktualizované vnitrostátní programy. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 61 odst. 3.

4. Až do úplného provedení prováděcích aktů uvedených v tomto článku a není-li v daných prováděcích aktech stanoveno jinak, předloží dotčené členské státy každé dva roky Komisi zprávu o dosaženém pokroku, v níž uvedou zejména finanční závazky přijaté ve vnitrostátním rozpočtovém plánu. Zpráva může odkazovat na informace shromážděné v souladu s článkem 57.

Článek 56

Spolupráce se sousedními zeměmi zapojenými do evropských dopravních koridorů a horizontální priority

1. Evropský koordinátor evropského dopravního koridoru nebo horizontální priority, která se vztahují na konkrétní sousední země, je oprávněn spolupracovat s těmito zeměmi a zapojit je do příslušných činností koridoru, jako je fórum koridoru nebo pracovní skupiny zřízené v souladu s čl. 53 odst. 2 a 4 nebo případně do konzultačního fóra pro horizontální prioritu.

2. Evropský koordinátor může rovněž spolupracovat s mezinárodními organizacemi při provádění činností souvisejících s evropskými dopravními koridory nebo horizontální prioritou, které se vztahují na sousední země, které jsou členy těchto mezinárodních organizací.

3. Unie může s dotčenými sousedními zeměmi uzavřít dohody na vysoké úrovni s cílem dosáhnout koordinovaného a synchronizovaného přístupu, pokud jde o provádění evropských dopravních koridorů a horizontálních priorit.

KAPITOLA VI

SPOLEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 57

Podávání zpráv a monitorování

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

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

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

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

5. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví seznam technických údajů, jež mají být předány podle odstavce 2 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 61 odst. 3.

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

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

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

Článek 58

Aktualizace sítě

1. S výhradou schválení dotčeným členským státem v souladu s čl. 172 druhým pododstavcem Smlouvy o fungování EU je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 62 tohoto nařízení za účelem změny příloh I a II s cílem:

a) zohlednit změny vyplývající z kvantitativních limitů stanovených v čl. 21 odst. 3 písm. a), čl. 25 odst. 4 písm. a) a b) a čl. 33 odst. 2 a z kvantitativních limitů a kvalitativních požadavků stanovených v čl. 25 odst. 4 písm. c); v tomto ohledu Komise:

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

   ii) vyloučí námořní přístavy a letiště z globální sítě, pokud se prokáže, že jejich průměrný objem přepravy za posledních šest let je nižší než 85 % příslušné prahové hodnoty, s výjimkou námořních přístavů zahrnutých do globální sítě, u nichž jsou splněny podmínky stanovené v čl. 25 odst. 4 písm. d) nebo e), nebo na žádost dotčeného členského státu;

b) zahrnout vnitrozemské přístavy, námořní přístavy a letiště do globální nebo hlavní sítě na žádost dotčeného členského státu, pokud tato infrastruktura získala další evropskou přidanou hodnotu kvůli svému geostrategickému významu pro Unii a pokud je prokázáno, že jsou splněny požadavky příslušného oddílu kapitoly III, nebo pokud je přiměřeně odůvodněno, že budou splněny příslušné lhůty pro splnění těchto požadavků;

c) zahrnout do transevropské dopravní sítě městské uzly, pokud se prokáže, že splňují požadavky stanovené v čl. 40 odst. 2;

d) vyloučit městské uzly z transevropské dopravní sítě, pokud se prokáže, že již nesplňují požadavky stanovené v čl. 40 odst. 2, a to na žádost dotčeného členského státu;

e) vyloučit městské uzly, které splňují požadavky stanovené v čl. 40 odst. 2, z transevropské dopravní sítě na žádost dotčeného členského státu ve výjimečných a řádně odůvodněných případech se souhlasem příslušných orgánů dotčeného městského uzlu;

f) zahrnout do transevropské dopravní sítě kombinované terminály železniční a silniční dopravy a terminály podél vnitrozemských vodních cest určené členským státem v souladu s čl. 36 odst. 5, vyloučit kombinované terminály železniční a silniční dopravy na žádost dotčeného členského státu z transevropské dopravní sítě nebo na žádost dotčeného členského státu vyloučit terminál multimodální nákladní dopravy uvedený v čl. 36 odst. 1 písm. a), b) a c); nebo

g) provést na základě informací poskytnutých dotčeným členským státem v souladu s čl. 57 odst. 1 v omezené míře úpravy map silniční a železniční infrastruktury a infrastruktury vnitrozemských vodních cest, a to výhradně za účelem zohlednění pokroku při budování sítě; při úpravě těchto map Komise neučiní žádné úpravy ve vytyčení tras vyjma těch, jež jsou povoleny příslušným rozhodnutím o povolení projektu.

Úpravy uvedené v prvním pododstavci písm. a) 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, přičemž se vyloučí roky ovlivněné nepředvídanými událostmi, které způsobují významný pokles dopravního toku.

Při vylučování městských uzlů z transevropské dopravní sítě uvedeném v prvním pododstavci písm. d) se k žádosti na žádost členského státu připojí stanovisko příslušných orgánů dotčeného městského uzlu.

Úprava uvedená v prvním pododstavci písm. g) může zahrnovat úpravu statusu nových staveb, které jsou na mapách příloh označeny jako tečkované čáry, včetně jejich přeshraničních spojení, a to se souhlasem sousedního členského státu nebo členských států. Úprava může rovněž zahrnovat modernizaci přeshraničních úseků, a to se souhlasem obou zúčastněných členských států.

2. Aktem v přenesené pravomoci, kterým se do přílohy II podle odst. 1 písm. c) tohoto článku zařazuje městský uzel, se:

a) o tři roky prodlouží lhůty stanovené v čl. 41 odst. 1 písm. b) do 31. prosince 2030 a lhůty stanovené v čl. 41 odst. 1 písm. c) do 31. prosince 2033; v případě městských uzlů zařazených do přílohy II po uplynutí lhůt stanovených v čl. 41 odst. 1 písm. b) nebo c) prodlouží uvedené lhůty o tři roky po vstupu uvedeného aktu v přenesené pravomoci v platnost; a

b) o pět let, do 31. prosince 2045, prodlouží příslušná lhůta pro splnění požadavků podle čl. 41 odst. 1 písm. d); v případě městských uzlů zařazených do přílohy II po uplynutí lhůty stanovené v čl. 41 odst. 1 písm. d) tato lhůta prodlouží o pět let po vstupu uvedeného aktu v přenesené pravomoci v platnost.

3. Aktem v přenesené pravomoci, kterým se do příloh I a II podle odst. 1 písm. f) tohoto článku zařazuje kombinovaný terminál železniční a silniční dopravy, se:

a) o tři roky prodlouží lhůty stanovené v čl. 38 odst. 1 písm. c) a čl. 38 odst. 2), a to do 31. prosince 2033; v případě kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy zařazených do příloh I a II po uplynutí lhůt stanovených v čl. 38 odst. 1 písm. c) a čl. 38 odst. 2 tyto lhůty prodlouží o tři roky po vstupu uvedeného aktu v přenesené pravomoci v platnost; a

b) o pět let prodlouží lhůty stanovené v čl. 38 odst. 3, a to do 31. prosince 2045; v případě kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy zařazených do příloh I a II po uplynutí lhůty stanovené v čl. 38 odst. 3 tato lhůta prodlouží o pět let po vstupu uvedeného aktu v přenesené pravomoci v platnost.

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

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

5. S výhradou čl. 172 druhého pododstavce Smlouvy o fungování EU je Komise za účelem úpravy přílohy IV zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 62 tohoto nařízení s cílem zahrnout nebo upravit orientační mapy sítí dopravní infrastruktury sousedních zemí. Tyto akty v přenesené pravomoci jsou založeny na dohodách na vysoké úrovni o sítích dopravní infrastruktury mezi Unií a dotčenými sousedními zeměmi.

Článek 59

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. U projektů společného zájmu, které spadají do oblasti působnosti směrnice (EU) 2021/1187, musí být dodrženy její požadavky. Komise v tomto ohledu podporuje výměnu osvědčených postupů, zejména pokud jde o konzultace a začleňování osob ve zranitelném postavení.

Článek 60

Sladění vnitrostátních plánů s dopravní politikou Unie

1. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní plány a programy přispívající k rozvoji transevropské dopravní sítě byly v souladu s dopravní politikou Unie a s prioritami a lhůtami stanovenými v tomto nařízení. Zohlední rovněž mimo jiné priority stanovené v pracovních plánech pro příslušné koridory a horizontální priority pro dotčené členské státy a případně prováděcí akty uvedené v čl. 55 odst. 1 a 2.

2. Členské státy poskytnou Komisi příslušné návrhy vnitrostátních plánů nebo programů přispívajících k rozvoji transevropské dopravní sítě nebo jejich shrnutí a veškeré významné změny těchto plánů nebo programů, a to co nejdříve po zahájení veřejných konzultací o nich.

Komise může vydat stanovisko k soudržnosti návrhů vnitrostátních plánů a programů s prioritami stanovenými v tomto nařízení a s prioritami stanovenými v pracovních plánech pro odpovídající evropské dopravní koridory a horizontální priority a v prováděcích aktech přijatých v souladu s čl. 55 odst. 1 a 2. Stanovisko nemá vliv na platnost vnitrostátních plánů a programů a nebrání jejich přijetí a uplatňování.

Členské státy rovněž poskytnou Komisi konečné vnitrostátní plány nebo programy, jakmile budou přijaty.

Článek 61

Postup projednávání ve výboru

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

2. Pro účely čl. 23 odst. 3 druhého pododstavce tohoto nařízení je Komisi nápomocen výbor zřízený podle článku 7 směrnice Rady 91/672/EHS ([62]).

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 62

Výkon přenesené pravomoci

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

([62]) 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).

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 11 odst. 3 a čl. 58 odst. 1 a 5 je Komisi svěřena na dobu pěti let ode dne 18. července 2024. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament ani Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 11 odst. 3 a čl. 58 odst. 1 a 5 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po jeho zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

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

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

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 11 odst. 3 a čl. 58 odst. 1 a 5 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 63

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. 52 odst. 5 písm. e) a čl. 54 odst. 1, jakož i vnitrostátní plány a programy uvedené v čl. 60 odst. 1.

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

a) soulad s tímto nařízením;

b) pokrok v provádění tohoto nařízení, včetně případných zpoždění;

c) změny v přepravních proudech osobní a nákladní dopravy;

d) vývoj v oblasti vnitrostátních investic do dopravní infrastruktury; a

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 síť a globální síť stanovené 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 měly být rozšířená hlavní síť a globální síť upraveny s ohledem na vývoj v oblasti dopravních toků a vnitrostátního investičního plánování.

Článek 64

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 očekávanému harmonogramu stanovenému v prováděcích aktech uvedených v článku 55 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. Pokud se zpožděný úsek týká evropského dopravního koridoru, je do podpory členských států při řešení problému zapojen evropský koordinátor.

3. Aniž je dotčen postup stanovený v článku 258 Smlouvy o fungování EU a v čl. 8 odst. 5 tohoto nařízení, může Komise po zvážení důvodů poskytnutých dotčeným členským státem nebo dotčenými členskými státy podle odstavce 1 tohoto článku v případě, že značné zpoždění při zahájení nebo dokončení prací na hlavní síti, rozšířené hlavní síti nebo na globální síti lze přičíst členskému státu nebo členským státům bez náležitého odůvodnění, poskytnout dotčeným členským státům doporučení s cílem toto zpoždění napravit nebo dalším zpožděním předejít či je omezit.

Článek 65

Výjimky

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

Ustanovení týkající se evropského standardního jmenovitého rozchodu koleje 1435 mm pro železnice uvedená v článku 17 se nevztahují na Irsko, ostrovy a nejvzdálenější regiony.

Článek 66

Změny nařízení (EU) 2021/1153

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

Článek 67

Změny nařízení (EU) č. 913/2010

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

1) Článek 1 se nahrazuje tímto:

‚*Článek 1*

Účel a oblast působnosti

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

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

2) Článek 2 se nahrazuje tímto:

‚Článek 2

Definice

1. Pro účely tohoto nařízení se použijí definice, které jsou uvedeny v článku 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (*).

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 Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. července 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (**) a přílohy III uvedeného nařízení, včetně železniční infrastruktury a jejího vybavení a příslušných služeb železniční dopravy v souladu se směrnicí 2012/34/EU;

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

c) »terminálem« se rozumí zařízení rozmístěné po celém 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, nebo sestavování či změnu složení nákladních vlaků; a případně provádění postupů na hranicích se třetími evropskými zeměmi.

d) »evropským koordinátorem« se rozumí koordinátor uvedený v článku 52 nařízení (EU) 2024/1679.

(*) Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32.
(**) Úř. věst. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.‘;

3) Nadpis kapitoly II se nahrazuje tímto:

‚ORGANIZACE A SPRÁVA KORIDORŮ PRO NÁKLADNÍ DOPRAVU‘.

4) Článek 3 se nahrazuje tímto:

‚Článek 3

Organizace a správa koridorů pro nákladní dopravu

1. Členské státy a provozovatelé infrastruktury odpovědní za koridor pro nákladní dopravu, který je součástí daného evropského dopravního koridoru, upraví správu koridoru pro nákladní dopravu ode dne 18. července 2024 nebo v případě změny vytyčení evropského dopravního koridoru podle čl. 11 odst. 3 nařízení (EU) 2024/1679 do 18 měsíců ode dne této změny. V řádně odůvodněných případech a po dohodě s Komisí může být tato lhůta prodloužena na 24 měsíců. Výkonná rada a správní rada koridoru pro nákladní dopravu přijmou opatření nezbytná k přizpůsobení organizace a řízení koridoru pro nákladní dopravu v souladu s články 9 až 19 tohoto nařízení podle nového zeměpisného sladění.

2. Výkonná rada koridoru pro nákladní dopravu může rozhodnout, že se bude zabývat správními a provozními aspekty a aspekty interoperability mezinárodních služeb osobní železniční dopravy v koridoru. Články 11 a 14 se na tyto služby nepoužijí.‘

5) Články 4 až 7 se zrušují.

6) Článek 8 se mění takto:

a) odstavce 1 a 2 se nahrazují tímto:

‚1. Pro každý koridor pro nákladní dopravu zřídí dotčené členské státy výkonnou radu odpovídající za definování obecných cílů koridoru pro nákladní dopravu, dohled a přijetí opatření, jak výslovně stanoví odstavec 7 tohoto článku a články 9 a 11, čl. 14 odst. 1 a článek 22. Výkonná rada se skládá ze zástupců orgánů dotčených členských států. Výkonná rada pravidelně posuzuje soulad mezi obecnými cíli a cíli vymezenými správní radou v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. c).

2. Pro každý koridor pro nákladní dopravu zřídí dotčení provozovatelé infrastruktury a případně přidělující subjekty uvedené v čl. 7 odst. 2 směrnice 2012/34/EU správní radu odpovědnou za přijetí opatření, jak je výslovně stanoveno v odstavcích 5, 7, 8 a 9 tohoto článku a článcích 9 až 12, čl. 13 odst. 1, čl. 14 odst. 2, 6 a 9, čl. 16 odst. 1, čl. 17 odst. 1 a článcích 18 a 19 tohoto nařízení. Správní rada se skládá ze zástupců provozovatelů infrastruktury.‘;

b) vkládají se nové odstavce, které znějí:

‚2a. Členský stát, který využil čl. 5 odst. 4 před 18. červencem 2024, může rozhodnout, že po dobu nepřesahující deset let od 18. července 2024 se provozovatel infrastruktury odpovědný za železniční infrastrukturu na jeho území neúčastní činnosti správní rady zřízené podle odstavce 2 tohoto článku. Dotčený členský stát své rozhodnutí neprodleně oznámí Komisi a ostatním členským státům, které se účastní dotčeného koridoru pro nákladní dopravu.

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

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

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

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

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

c) odstavce 4 až 8 se nahrazují tímto:

‚4. Výkonná rada přijímá rozhodnutí na základě vzájemného souhlasu zástupců orgánů dotčených členských států účastnících se výkonné rady.

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

6. Odpovědností výkonné a správní rady není dotčena nezávislost provozovatelů infrastruktury podle čl. 4 odst. 2 směrnice 2012/34/EU.

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

8. Správní rada zřídí další poradní skupinu složenou ze zástupců železničních podniků, které mají zájem používat koridor pro nákladní dopravu. Tato poradní skupina může vydat stanovisko k jakémukoli návrhu správní rady, který má dopady na tyto podniky. Poradní skupina může rovněž vydat stanoviska z vlastního podnětu. Správní rada všechna tato stanoviska zohlední. V případě, že se správní rada a poradní skupina neshodnou, může se poradní skupina obrátit na výkonnou radu. Výkonná rada informuje evropského koordinátora a regulační subjekty uvedené v článku 55 směrnice 2012/34/EU, jichž se koridor pro nákladní dopravu týká. Výkonná rada jedná jako prostředník a včas vydá *k* dané záležitosti stanovisko. Dotčený evropský koordinátor může rovněž v náležité lhůtě vydat k dané záležitosti stanovisko. Konečné rozhodnutí přijímá správní rada.

(*) Úř. věst. L 199, 31.7.1985, s. 1.‘;

d) doplňuje se nový odstavec, 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 uvedené v odstavci 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 článkem 19 tohoto nařízení, a případně kvantitativní nebo kvalitativní záměry týkající se těchto cílů. Cíle a záměry zohlední priority stanovené v článku 19 nařízení (EU) 2024/1679;

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) tohoto odstavce;

e) posouzení a stanoviska poradních skupin uvedených v 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 54 nařízení (EU) 2024/1679. 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) tohoto odstavce a opatření uvedená v písmenu d) tohoto odstavce 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 nákladní 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 dopravy, jakož i akční plány členských států koridoru pro nákladní dopravu uvedené v čl. 36 odst. 3 a 4 nařízení (EU) 2024/1679.

5. Správní rada při plnění prováděcího plánu ve vhodných případech přijme opatření pro spolupráci s orgány na regionální úrovni, na místní úrovni nebo na obou úrovních.‘

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 54 nařízení (EU) 2024/1679.

2. Správní rada vede konzultace s poradními skupinami uvedenými v čl. 8 odst. 7 a 8 o rozvoji infrastruktury a potřebě investic. Konzultace jsou založeny na odpovídající a aktuální dokumentaci plánování infrastruktury na úrovni koridoru a na vnitrostátní úrovni. Stanoviska poradních skupin pro investice musí být dostatečně odůvodněna. Výkonná rada zajistí odpovídající koordinaci mezi těmito konzultačními činnostmi a koordinačními mechanismy na vnitrostátní úrovni vymezenými v článku 7e směrnice 2012/34/EU.

3. Spolupráce a konzultace se zaměří zejména na:

a) potřebné kapacity železniční nákladní dopravy relevantní pro infrastrukturu a investiční plánování, zejména pokud jde o nákladní vlaky o délce nejméně 740 m, s přihlédnutím k potřebné kapacitě podle čl. 14 odst. 2 tohoto nařízení a veškeré infrastruktuře prohlášené za přetíženou podle článku 47 směrnice 2012/34/EU;

b) požadavky na infrastrukturu transevropské dopravní sítě relevantní pro železniční nákladní dopravu vymezené v kapitolách II a III nařízení (EU) 2024/1679;

c) potřebu cílených investic s cílem odstranit úzká místa v dané lokalitě, zlepšení uzlů a železničních přístupových tras nebo technického vybavení zvyšujícího provozní výkonnost.‘

9) V článku 13 se odstavce 3 a 4 nahrazují tímto:

‚3. Jediné kontaktní místo přijme rozhodnutí týkající se žádostí o předem plánované vlakové trasy uvedené v čl. 14 odst. 3 a o rezervní kapacitu uvedenou v čl. 14 odst. 5. Přidělí kapacitu v souladu s pravidly pro přidělování kapacity uvedenými ve směrnici 2012/34/EU. O těchto žádostech a přijatém rozhodnutí neprodleně informuje příslušné provozovatele infrastruktury.

4. V případě každé žádosti o přidělení kapacity infrastruktury, které nelze podle odstavce 3 vyhovět, předá jediné kontaktní místo žádost o přidělení kapacity infrastruktury neprodleně příslušným provozovatelům infrastruktury a případně přidělujícím subjektům uvedeným v čl. 7 odst. 2 směrnice 2012/34/EU, které přijmou rozhodnutí o dané žádosti v souladu s článkem 38 a kapitolou IV oddílem 3 uvedené směrnice a toto rozhodnutí oznámí jedinému kontaktnímu místu, které učiní další kroky.‘

10) Článek 14 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

‚1. Výkonná rada vymezí rámec pro přidělování kapacity infrastruktury v koridoru pro nákladní dopravu v souladu s článkem 39 směrnice 2012/34/EU.‘;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

‚3. Na základě posouzení uvedeného v odstavci 2 tohoto článku provozovatelé infrastruktury příslušného koridoru pro nákladní dopravu postupem podle článku 10 směrnice 2012/34/EU společně definují a organizují mezinárodní předem plánované vlakové trasy pro nákladní vlaky, přičemž zohlední potřebu kapacity pro jiné segmenty železniční dopravy, včetně osobní dopravy. Připraví jízdní řády, frekvenci jízd, časy odjezdu, cílové stanice a trasy vhodné pro služby nákladní dopravy s cílem zvýšit objem přepravy zboží nákladními vlaky provozovanými v koridoru pro nákladní dopravu. Tyto předem plánované vlakové trasy se zveřejní nejpozději tři měsíce před konečným datem pro přijetí žádostí o kapacitu uvedeným v příloze VII směrnice 2012/34/EU. Provozovatelé infrastruktury několika koridorů pro nákladní dopravu mohou v nezbytném případě koordinovat mezinárodní předjednané vlakové trasy, poskytující kapacitu na dotčených koridorech pro nákladní dopravu.‘;

c) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

‚5. Je-li to odůvodněno potřebami trhu a posouzením uvedeným v odstavci 2 tohoto článku, provozovatelé infrastruktury společně definují rezervní kapacitu pro mezinárodní nákladní vlaky provozované v koridorech pro nákladní dopravu se zřetelem k potřebě kapacity pro jiné segmenty železniční dopravy, včetně osobní dopravy, a budou mít tuto rezervu k dispozici v rámci konečných verzí jízdních řádů, aby mohli rychle a přiměřeně reagovat na žádosti ad hoc o kapacitu, jak je uvedeno v článku 48 směrnice 2012/34/EU. Tato kapacita musí být rezervována do určitého okamžiku před plánovaným časem jízdy stanoveného správní radou. Tento okamžik nesmí nastat dříve než 60 dnů před plánovaným časem jízdy.‘;

d) odstavec 8 se nahrazuje tímto:

‚8. S výjimkou případů vyšší moci, včetně naléhavých a nepředvídaných prací nezbytných pro zajištění bezpečnosti, nesmí být vlaková trasa přidělená nákladnímu vlaku podle tohoto článku zrušena ve lhůtě kratší než dva měsíce před jízdou podle jízdního řádu, nedá-li dotčený žadatel s tímto zrušením svůj souhlas. V takovém případě se příslušný provozovatel infrastruktury dotčenému žadateli pokusí navrhnout vlakovou trasu rovnocenné kvality a spolehlivosti, kterou má žadatel právo přijmout nebo odmítnout. Tímto ustanovením nejsou dotčena jakákoli práva, která může mít žadatel podle dohody uvedené v čl. 44 odst. 1 směrnice 2012/34/EU. Žadatel může tuto záležitost v každém případě předat regulačnímu subjektu uvedenému v článku 20 tohoto nařízení.‘;

e) odstavec 10 se nahrazuje tímto:

‚10. Odkazy na provozovatele infrastruktury v odstavcích 4 a 9 tohoto článku zahrnují, tam kde je to vhodné, přidělující subjekty uvedené v čl. 7 odst. 2 směrnice 2012/34/EU.‘

11) Článek 15 se nahrazuje tímto:

‚Článek 15

Oprávnění žadatelé

Odchylně od čl. 41 odst. 1 směrnice 2012/34/EU mohou o mezinárodní předem plánované vlakové trasy pro nákladní dopravu podle čl. 14 odst. 3 a o rezervní kapacitu podle čl. 14 odst. 5 požádat jiní žadatelé než železniční podniky nebo jejich mezinárodní seskupení, např. dodavatelé, speditéři a provozovatelé kombinované dopravy. Aby mohli využívat tuto vlakovou trasu pro nákladní dopravu v koridoru pro nákladní dopravu, pověří tito žadatelé železniční podnik, aby uzavřel smlouvu s provozovatelem infrastruktury v souladu s článkem 28 směrnice 2012/34/EU.‘

12) V článku 17 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

‚2. Každý dotčený provozovatel infrastruktury vypracuje pravidla přednosti mezi různými segmenty železniční dopravy pro řízení provozu v části koridoru pro nákladní dopravu, která spadá pod odpovědnost tohoto provozovatele infrastruktury, v souladu se společnými cíli nebo obecnými pokyny uvedenými v odstavci 1 tohoto článku nebo obojím. Tato pravidla přednosti se zveřejní ve zprávě o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU.‘

13) V článku 18 se písmeno a) nahrazuje tímto:

‚a) všechny informace obsažené ve zprávách o sítích pro jednotlivé vnitrostátní sítě, které se týkají koridoru pro nákladní dopravu, vypracovaných postupem podle článku 27 směrnice 2012/34/EU;‘.

14) 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 uvedených v 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 priority uvedené v článku 19 nařízení (EU) 2024/1679.

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.‘

15) Článek 20 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

‚1. Regulační subjekty uvedené v článku 55 směrnice 2012/34/EU spolupracují na sledování hospodářské soutěže v rámci koridoru pro železniční nákladní dopravu. Zejména zajistí nediskriminační přístup k příslušnému koridoru a jsou odpovědné za odvolání poskytnuté podle čl. 56 odst. 1 uvedené směrnice. Vyměňují si potřebné informace získané od provozovatelů infrastruktury a případně od jiných osob.‘

b) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

‚6. Všichni sdružení zástupci provozovatelů infrastruktury uvedení v čl. 40 odst. 1 druhém pododstavci směrnice 2012/34/EU neprodleně zajistí poskytnutí veškerých informací nezbytných pro řešení stížnosti nebo pro šetření uvedené v odstavci 3 tohoto článku, které jsou požadovány regulačním subjektem členského státu, v němž je dotčený sdružený zástupce usazen. Tento regulační subjekt je oprávněn předávat tyto informace týkající se příslušné mezinárodní vlakové trasy regulačním subjektům uvedeným v odstavci 3 tohoto článku.‘

16) Článek 21 se zrušuje.

17) Články 22 a 23 se nahrazují tímto:

‚*Článek 22*

Monitorování provádění

Každé čtyři roky od zřízení koridoru pro nákladní dopravu předloží výkonná rada uvedená v čl. 8 odst. 1 tohoto nařízení Komisi výsledky provádění plánu pro daný koridor. Komise provede analýzu těchto výsledků a uvědomí o této analýze výbor uvedený v článku 62 směrnice 2012/34/EU.

Článek 23

Zpráva

Komise pravidelně posuzuje uplatňování tohoto nařízení. Vypracuje zprávu pro Evropský parlament a Radu poprvé do 10. listopadu 2015 a poté každé čtyři roky.‘

18) Příloha se zrušuje.

Článek 68

Zrušení

Nařízení (EU) č. 1315/2013 se zrušuje s účinkem ode dne 18. července 2024.

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

Článek 69

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.

V Bruselu dne 13. června 2024.

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předsedkyně	*předsedkyně*
R. METSOLA	H. LAHBIB“

2. Strana 127, příloha II, sloupec nadepsaný „NÁZEV UZLU“

místo: „Flörsheim am Rhein“,

má být: „Flörsheim am Main“.

3. Strana 149, příloha II, řádek týkající se Cremony, sloupec nadepsaný „KOMBINOVANÉ TERMINÁLY ŽELEZNIČNÍ A SILNIČNÍ DOPRAVY / TERMINÁLY PODÉL VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CEST“

místo: „globální (PBL), globální (Piadena)“,

má být: „globální (PLB), globální (Piadena)“.

4. Strana 151, příloha II, řádek týkající se Novary, sloupec nadepsaný „KOMBINOVANÉ TERMINÁLY ŽELEZNIČNÍ A SILNIČNÍ DOPRAVY / TERMINÁLY PODÉL VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CEST“

místo: „hlavní (Novara-Agonate)“,

má být: „hlavní (Novara-Agognate)“.

5. Strana 162, příloha II, řádek týkající se Bragy, sloupec nadepsaný „KOMBINOVANÉ TERMINÁLY ŽELEZNIČNÍ A SILNIČNÍ DOPRAVY / TERMINÁLY PODÉL VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CEST“ se zrušuje.

6 Strana 163, příloha II, řádek týkající se Vily Novy de Famalicão, ve sloupci nadepsaném „KOMBINOVANÉ TERMINÁLY ŽELEZNIČNÍ A SILNIČNÍ DOPRAVY / TERMINÁLY PODÉL VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CEST“ se doplňuje tato položka:

„globální (Lousado)“.

7. Strana 165, příloha II, sloupec nadepsaný „NÁZEV UZLU“

místo: „Oltența“,

má být: „Oltenița“.

8. Strana 165, příloha II, sloupec nadepsaný „NÁZEV UZLU“

místo: „Piatra Neamt“,

má být: „Piatra Neamț“.

9. Strana 217, příloha IV

místo:



má být:


Orientační rozšíření do sousedních zemí
Hlavní síť a globální síť: železniční doprava, přístavy
a kombinované terminály železniční a silniční dopravy (RRT)
dopravní síť zemí Východního partnerství: Moldavsko / Ukrajina
D
Tartu
Riga
Panevėžys
Vilnius
Białystok
Lublin
Rzeszów
Nyíregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureș
Arad
Sibiu
Brașov
Timișoara
Râmnicu Vâlcea
Pitești
Ploiești
București
Craiova
Ruse
Vidin
Varna
Constanța
Buzău
Brăila
Piatra-Neamț
Bacău
Botoșani
Suceava
Iași
0
175
350
km
Železnice hlavní sítě
Konvenční
Konvenční / novostavba
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / novostavba
Železnice rozšířené hlavní sítě
Konvenční
Konvenční / novostavba
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / novostavba
Železnice globální sítě
Konvenční
Konvenční / novostavba
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / novostavba
Projektovaná
Globální Hlavní
Přístavy
RRT
Městské uzly
Hlavní města
Městské uzly
TENtec