

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (EU) 2016/1649

ze dne 8. července 2016,

kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013, kterým se vytváří
Nástroj pro propojení Evropy

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění nařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010⁽¹⁾, a zejména na článek 21 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Dne 7. ledna 2014 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 275/2014⁽²⁾, které pro účely víceletých a ročních pracovních programů stanoví priority financování v odvětví dopravy.
- (2) Soudní dvůr Evropské unie ve svém rozsudku ze dne 17. března 2016 ve věci C-286/14 *Evropský parlament v. Komise* nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 275/2014 zrušil a rozhodl, že účinky uvedeného nařízení zůstanou platné do doby, než v přiměřené lhůtě, která nepřesáhne šest měsíců po vynesení rozsudku, vstoupí v platnost nový akt, který má uvedené nařízení nahradit.
- (3) Podle čl. 21 odst. 3 nařízení (EU) č. 1316/2013 by měly priority financování v odvětví dopravy zohlednit způsobilá opatření přispívající k projektům společného zájmu v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013⁽³⁾, jež uvádí čl. 7 odst. 2 nařízení (EU) č. 1316/2013.
- (4) Způsobilá opatření uvedená v čl. 7 odst. 2 nařízení (EU) č. 1316/2013 jsou podrobněji upřesněna v člancích 10 a 11 uvedeného nařízení, v nichž je pro tato opatření stanovena maximální použitelná míra financování. V zájmu upřesnění priorit financování v odvětví dopravy je tudíž vhodné odkázat na opatření stanovená v uvedených člancích.
- (5) Projekty společného zájmu uvedené v části I přílohy I nařízení (EU) č. 1316/2013 jsou projekty způsobilé pro víceleté pracovní programy, na které odkazuje čl. 17 odst. 3 uvedeného nařízení. Projekty, které nejsou uvedeny v části I přílohy I, avšak jsou způsobilé podle čl. 7 odst. 2 uvedeného nařízení, jsou způsobilé pro financování v rámci ročních pracovních programů.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 129.

⁽²⁾ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 275/2014 ze dne 7. ledna 2014, kterým se mění příloha I nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy (Úř. věst. L 80, 19.3.2014, s. 1).

⁽³⁾ 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).

- (6) Podle čl. 4 odst. 2 nařízení (EU) č. 1316/2013, kterým se stanoví konkrétní cíle jednotlivých odvětví dopravy, a vzhledem k tomu, že čl. 21 odst. 3 uvedeného nařízení zmocňuje Komisi k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, které upřesní priority financování v odvětví dopravy, jež mají být zohledněny v pracovních programech, stanoví toto nařízení v přenesené pravomoci tyto priority, které mají být zohledněny ve víceletých nebo ročních pracovních programech v souladu s čl. 17 odst. 3 uvedeného nařízení.
- (7) Vzhledem k tomu, že nástrojům financování bude přidělován příspěvek Unie podle ročních pracovních programů, je vhodné, aby pro ně byly stanoveny odpovídající priority.
- (8) Pracovní programy se nebudou vztahovat na podpůrná opatření programu uvedená v čl. 5 odst. 2 písm. b) nařízení (EU) č. 1316/2013, která sestávají z výdajů na technickou a administrativní pomoc, které Komisi vzniknou při řízení Nástroje pro propojení Evropy a které jsou omezeny až do výše 1 % finančního krytí. Pracovní programy se však budou vztahovat na podpůrná opatření programu přispívající k projektům společného zájmu, jak jsou vymezena v čl. 7 odst. 2 a na které odkazuje čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení (EU) č. 1316/2013, a je pro ně tudíž stanovena odpovídající priorita.
- (9) Stejně pracovní programy se budou vztahovat i na veškeré zdroje, na které odkazuje čl. 5 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) č. 1316/2013, včetně zdrojů převedených z Fondu soudržnosti. Podle článku 11 uvedeného nařízení se na zdroje převedené z Fondu soudržnosti budou vztahovat zvláštní výzvy pro projekty.
- (10) S cílem umožnit včasné přijetí prováděcích aktů podle čl. 17 odst. 3 nařízení (EU) č. 1316/2013 za účelem zajištění právní kontinuity programu Nástroj pro propojení Evropy – Odvětví dopravy by mělo toto nařízení vstoupit v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Toto nařízení stanoví priority financování, jež mají být zohledněny ve víceletých a ročních pracovních programech uvedených v článku 17 nařízení (EU) č. 1316/2013 po dobu trvání Nástroje pro propojení Evropy, pokud jde o způsobilá opatření podle čl. 7 odst. 2 uvedeného nařízení, ve znění uvedeném v příloze.

Článek 2

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

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

V Bruselu dne 8. července 2016.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA

PRIORITY FINANCOVÁNÍ V ODVĚTVĚ DOPRAVY PRO ÚČELY VÍCELETÝCH A ROČNÍCH PRACOVNÍCH PROGRAMŮ**1. Priority financování pro účely víceletých pracovních programů**

1.1. Priority financování v souvislosti s cílem spočívajícím v doplnění chybějících spojení, odstranění úzkých míst, zlepšení interoperability železnic, a zejména zlepšování přeshraničních úseků:

- i) předem vymezené projekty týkající se koridorů hlavní sítě (železnice, vnitrozemské vodní cesty, silnice, vnitrozemské a námořní přístavy),
- ii) předem vymezené projekty týkající se ostatních částí hlavní sítě (železnice, vnitrozemské vodní cesty, silnice, vnitrozemské a námořní přístavy),
- iii) interoperabilita železnic,
- iv) zavádění ERTMS.

1.2. Priority financování v souvislosti s cílem spočívajícím v zajištění dlouhodobě udržitelných a účinných dopravních systémů v rámci přípravy na očekávané budoucí dopravní toky, jakož i v umožnění snížení emisí uhlíku u všech druhů dopravy prostřednictvím přechodu na inovativní nízkouhlíkové a energeticky účinné dopravní technologie při současné optimalizaci bezpečnosti:

- i) zavádění nových technologií a inovací pro všechny druhy dopravy, které se zaměřují na nízkouhlíkové, bezpečné a inovativní technologie podporující udržitelnost, funkčnost, řízení, dostupnost, multimodální charakter a účinnost sítě,
- ii) bezpečná a chráněná infrastruktura a bezpečná parkoviště na hlavní silniční síti.

1.3. Priority financování v souvislosti s cílem spočívajícím v optimalizaci integrace a propojení druhů dopravy a zlepšení interoperability dopravních služeb při zajištění dostupnosti dopravních infrastruktur:

- i) Jednotné evropské nebe – SESAR,
- ii) říční informační služby,
- iii) inteligentní služby v silniční dopravě,
- iv) informační systémy pro provoz plavidel,
- v) mořské dálnice,
- vi) opatření zavádějící dopravní infrastrukturu v uzlech hlavní sítě, včetně městských uzlů,
- vii) propojení s multimodálními logistickými platformami a jejich rozvoj.

1.4. Podpůrná opatření programu

2. Priority financování pro účely ročních pracovních programů

2.1. Priority financování v souvislosti s cílem spočívajícím v odstranění úzkých míst, zlepšení interoperability železnic, doplnění chybějících spojení, a zejména zlepšování přeshraničních úseků:

- i) projekty v oblasti železnice, vnitrozemských vodních cest a silnic týkající se hlavní sítě, včetně napojení na vnitrozemské a námořní přístavy a letiště, jakož i rozvoj přístavů,
- ii) projekty týkající se globální sítě (železnice, vnitrozemské vodní cesty, silnice, námořní a vnitrozemské přístavy),
- iii) projekty týkající se napojení transevropské dopravní sítě na síť infrastruktury sousedních zemí, zejména pokud jde o související přeshraniční úseky (železnice, vnitrozemské vodní cesty, silnice, námořní a vnitrozemské přístavy).

- 2.2. Priority financování v souvislosti s cílem spočívajícím v zajištění dlouhodobě udržitelných a účinných dopravních systémů v rámci přípravy na očekávané budoucí dopravní toky, jakož i v umožnění snížení emisí uhlíku u všech druhů dopravy prostřednictvím přechodu na inovativní nízkouhlíkové a energeticky účinné dopravní technologie při současné optimalizaci bezpečnosti:
- i) zavádění nových technologií a inovací, které nejsou pokryty ve víceletém pracovním programu,
 - ii) služby nákladní dopravy,
 - iii) opatření ke snížení hlučnosti železniční nákladní dopravy, mimo jiné modernizací stávajícího vozového parku.
- 2.3. Priority financování v souvislosti s cílem spočívajícím v optimalizaci integrace a propojení druhů dopravy a zlepšení interoperability dopravních služeb při zajištění dostupnosti dopravních infrastruktur:
- i) systémy telematických aplikací, které nejsou pokryty ve víceletém pracovním programu,
 - ii) opatření zaměřená na lepší dostupnost dopravní infrastruktury pro osoby se zdravotním postižením,
 - iii) opatření zavádějící dopravní infrastrukturu v uzlech hlavní sítě, včetně městských uzlů,
 - iv) propojení s multimodálními logistickými platformami a jejich rozvoj.
- 2.4. Nástroj pro propojení Evropy – finanční nástroje:
- i) příspěvek k finančním nástrojům, jak je vymezen v článku 14 a části III přílohy nařízení, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy,
 - ii) podpůrná opatření programu týkající se inovativních nástrojů financování.
-