



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 19.10.2011
KOM(2011) 650 v konečném znění
2011/0294 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě

(Text s významem pro EHP)

{SEK(2011) 1212 v konečném znění}
{SEK(2011) 1213 v konečném znění}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

1.1. Souvislosti a cíle

Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T) vytvářela od poloviny 80. let politický rámec pro rozvoj infrastruktury, jejímž úkolem bylo zajištění hladkého fungování vnitřního trhu, hospodářské, sociální a územní soudržnosti a lepší dopravní dostupnosti po celé EU. To vedlo v roce 1992 k zařazení zvláštního právního základu pro transevropské sítě do Maastrichtské smlouvy a v roce 1994 k přijetí seznamu 14 klíčových projektů na zasedání Evropské rady v Essenu.

V roce 1996 Evropský parlament a Rada přijaly první hlavní směry definující politiku TEN-T a plánování infrastruktury¹. V roce 2004 byla provedena zásadní revize hlavních směrů, zohledňující rozšíření EU a očekávané změny v tocích dopravy². Dále byl rozšířen seznam 14 prioritních projektů.

Pro snazší provádění projektů bylo zřízeno několik finančních a nefinančních nástrojů. Tyto nástroje zahrnují finanční nařízení TEN³, Fond soudržnosti, Evropský fond pro regionální rozvoj (EFRR) a půjčky od Evropské investiční banky společně s koordinačními iniciativami Komise.

V roce 2010 Evropský parlament a Rada v zájmu jasnosti přijaly rozhodnutí č. 661/2010/EU, obsahující přepracování hlavních směrů TEN-T⁴.

Dopravní infrastruktura je dnes v Evropské unii dobře rozvinuta. Je nicméně stále roztržštěná, jak z geografického hlediska, tak intermodálně i v rámci jednotlivých druhů dopravy. Hlavním cílem těchto nových hlavních směrů, které nahradí rozhodnutí 661/2010, je zřídit komplexní a integrovanou transevropskou dopravní síť, která pokryje všechny členské státy a regiony a poskytne základ pro vyvážený rozvoj všech druhů dopravy za účelem lepšího využití jejich předností, čímž se maximalizuje přínos sítě pro Evropu.

Ve světle úkolů pro politiku TEN-T, které jsou rovněž vymezeny v bílé knize „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“⁵ („bílá kniha“), budou tyto hlavní směry definovat dlouhodobou strategii pro politiku TEN-T do roku 2030/2050.

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

² Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES ze dne 29. dubna 2004, kterým se mění rozhodnutí č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, Úř. věst. L 201, 7.6.2004, s. 1.

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 ze dne 20. června 2007, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských dopravních a energetických sítí, Úř. věst. L 162, 22.6.2007, s. 1.

⁴ Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (přepracování), Úř. věst. L 204, 5.8.2010, s. 1.

⁵ KOM(2011) 144.

1.2. Problémy, které je třeba řešit

Na úrovni EU je třeba vyřešit pět hlavních problémů:

Zprv je třeba vyřešit problém chybějících spojení, zejména v přeshraničních úsecích, který je hlavní překážkou volného obchodu zboží a osob v členských státech i mezi nimi a ve vztahu s jejich sousedy.

Zadruhé existují výrazné a přetrvávající rozdíly v kvalitě a dostupnosti infrastruktury mezi jednotlivými členskými státy i uvnitř členských států (místa s nedostatečnou propustností). Je zejména třeba zlepšit spojení východ/západ prostřednictvím vytvoření nové dopravní infrastruktury a/nebo za pomoci udržování, rekonstrukce či modernizace stávající infrastruktury.

Zatřetí dopravní infrastruktura mezi jednotlivými druhy dopravy je roztržštěná. Pokud jde o vytváření multimodálních spojení, řada evropských nákladních terminálů, stanic s osobní dopravou, vnitrozemských přístavů, námořních přístavů, letišť a městských uzlů není s to plnit svou úlohu. Jelikož tyto uzly postrádají multimodální kapacitu, potenciál multimodální dopravy a její schopnost odstranit kritická místa infrastruktury a překlenout chybějící spojení jsou nedostatečně využívány.

Začtvrté investice do dopravních infrastruktur by měly přispět k dosažení cílového snížení emisí skleníkových plynů v dopravě o 60 % do roku 2050.

Zapáté členské státy stále uplatňují rozdílná provozní pravidla a požadavky, zejména v oblasti interoperability, které se přidávají k překážkám a kritickým místům infrastruktury.

1.3. Oblasti činnosti

Cílem tohoto návrhu je vytvořit a rozvinout komplexní TEN-T sestávající z infrastruktury pro železnice, vnitrozemské vodní cesty, silnice, námořní a leteckou dopravu, a zajistit tak řádné fungování vnitřního trhu a upevnění hospodářské a sociální soudržnosti.

První oblastí činnosti směřující k dosažení těchto cílů je „koncepční plánování“. Na základě příspěvků v rámci veřejné konzultace zúčastněných stran došla Komise k závěru, že TEN-T lze nejlépe rozvinout za pomoci postupu s využitím struktury dvou úrovní, sestávající z globální sítě a hlavní sítě.

Globální síť představuje základní vrstvu TEN-T. Sestává ze všech současných a plánovaných infrastruktur, které splňují požadavky hlavních směrů. Globální síť má být dokončena nejpozději do 31. prosince 2050.

Hlavní síť překrývá globální síť a sestává z jejích strategicky nejvýznamnějších částí. Představuje páteř multimodální sítě mobility. Soustředí se na složky TEN-T, které mají pro Evropu největší přínos: chybějící přeshraniční spojení, hlavní místa s nedostatečnou propustností a multimodální uzly. Hlavní síť má být dokončena nejpozději do 31. prosince 2030.

Druhá oblast činnosti se týká nástrojů provádění. Komise vypracovala koncept koridorů hlavní sítě, přičemž náležitě zohlednila železniční koridory pro nákladní dopravu⁶. Tyto koridory budou představovat rámcový nástroj pro koordinované provádění hlavní sítě. Pokud jde o rozsah, koridory hlavní sítě budou v zásadě pokrývat tři druhy dopravy a propojovat alespoň tři členské státy. Měly by též, pokud možno, vytvářet spojení s námořním přístavem. Pokud jde o činnosti, koridory hlavní sítě budou představovat platformu pro řízení kapacity, investice, výstavbu a koordinaci multimodálních překládacích zařízení a využití interoperabilních systémů řízení dopravy.

1.4. Soulad s ostatními politikami a cíli EU

Návrh je v souladu s politikou, kterou Komise oznámila v bílé knize. Je výslovně uveden jako součást Iniciativy 34 týkající se hlavní sítě strategické evropské infrastruktury⁷.

Tyto hlavní směry zejména sledují strategii stanovenou v bílé knize: odstranit hlavní překážky a místa s nedostatečnou propustností v klíčových oblastech dopravní infrastruktury. Cílem je vytvořit jednotný evropský dopravní prostor s lepšími dopravními službami a plně integrovanou dopravní sítí, který propojí různé druhy dopravy a přinese významnou změnu, pokud jde o způsoby využití dopravy pro cestující a náklad. Tato změna je nezbytná ke splnění cíle snížení emisí skleníkových plynů v dopravě o 60 % do roku 2050.

Bez podpory vhodné sítě a inteligentnějšího přístupu k jejímu využívání nebudou žádné významnější změny v dopravě možné. Plánování a rozvoj infrastruktury jsou považovány za klíčové prvky umožňující rozvoj udržitelného dopravního systému.

Návrh rovněž přispěje k dosažení politických cílů vymezených ve sdělení Komise „Digitální agenda pro Evropu“⁸ prostřednictvím podpory provádění inteligentních dopravních systémů. Je také jedním z opatření Aktu o jednotném trhu navrženém Komisí v dubnu 2011⁹, jelikož sítě jsou základem vnitřního trhu a hrají klíčovou úlohu při podpoře plynulého a účinného oběhu zboží a služeb.

Kromě toho byla podpora udržitelné dopravy označena za jeden z prostředků pro dosažení jedné ze tří klíčových priorit strategie Evropa 2020 pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění přijaté Komisí dne 3. března 2010¹⁰, konkrétně udržitelný růst, prostřednictvím odstranění kritických míst s nedostatečnou propustností, zejména přeshraničních úseků a intermodálních uzlů (města, přístavy, logistická centra).

Návrh dále přispívá k posílení územní soudržnosti území EU – což je jeden z cílů EU – společně s hospodářskou a sociální soudržností.

⁶ 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.

⁷ Viz oddíl 3.1: „Dopravní infrastruktura: územní celistvost a hospodářský růst“ přílohy 1 bílé knihy.

⁸ KOM(2010) 245 v konečném znění, s. 2.

⁹ KOM(2011) 206 v konečném znění.

¹⁰ KOM(2010) 2020 v konečném znění.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

2.1. Konzultace zúčastněných stran

Komise vedla širokou a intenzivní veřejnou konzultaci zúčastněných stran, která probíhala od února 2009 do června 2010.

Konzultační proces Komise zahájila přijetím zelené knihy. Zahájila debatu o klíčových výzvách a cílech politiky TEN-T a možných způsobech jejich uskutečnění¹¹.

Na základě příspěvků zúčastněných subjektů Komise zřídila šest skupin odborníků, které od listopadu 2009 do dubna 2010 analyzovaly řadu klíčových aspektů budoucího rozvoje TEN-T¹². Doporučení skupin odborníků byla zahrnuta do pracovního dokumentu Komise předloženého ke konzultaci dne 4. května 2010¹³.

Tyto veřejné konzultace přinesly celkem více než 530 příspěvků. Převážná většina přispěvatelů podpořila variantu nového přístupu k plánování TEN-T o dvou úrovních s globální sítí jako základní strukturou a hlavní sítí sestávající ze strategicky nejvýznamnějších částí TEN-T.

V říjnu 2009 se uskutečnila konference ministrů a zúčastněných subjektů v Neapoli a v červnu 2010 v Zaragoze.

V únoru 2011 předložila Komise Radě a Evropskému parlamentu pracovní dokument útvarů Komise¹⁴, který dále rozvinul metodiku a scénáře plánování a provádění.

2.2. Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Kromě veřejné konzultace zúčastněných subjektů byla Komise v nepřetržitém kontaktu s členskými státy prostřednictvím Výboru pro sledování hlavních směrů a výměnu informací, zřízeného rozhodnutím č. 1692/96/ES. Prostřednictvím tohoto výboru, který se od roku 2010 schází jednou za měsíc, byly členské státy informovány o vývoji a obsahu přezkumného postupu.

Dále útvary Komise zorganizovaly několik kol dvoustranných a vícestranných zasedání s členskými státy za účelem podrobného projednání vývoje globální sítě a představení základních rysů hlavní sítě.

Kontakty s jednotlivými zúčastněnými stranami byly navázány prostřednictvím samostatných schůzí, na konferencích a prostřednictvím koordinátorů EU na zasedáních jejich příslušných prioritních projektů.

¹¹ „TEN-T: přezkum politiky – směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky“ KOM(2009) 44 v konečném znění.

¹² Skupiny se zabývaly těmito otázkami: struktura globální a hlavní sítě a metodika plánování TEN-T, začlenění dopravní politiky do plánování TEN-T, inteligentní dopravní systémy a nové technologie v rámci TEN-T, TEN-T a spojení mimo EU, financování TEN-T, právní a nefinanční aspekty TEN-T.

¹³ „Konzultace o budoucí politice týkající se transevropské dopravní sítě“, KOM(2010) 212 v konečném znění.

¹⁴ „Nová politika transevropských dopravních sítí. Plánování a provádění“, SEK(2011) 101.

2.3. Posouzení dopadů

Posouzení dopadů stanoví čtyři konkrétní cíle pro řešení problému roztržité sítě.

Prvním konkrétním cílem, který má posílit koordinaci plánování na úrovni EU, je:

- Definovat soudržný a transparentní přístup pro maximalizaci přínosu TEN-T v EU, který se bude zabývat aspekty roztržitosti sítě souvisejícími s chybějícími spojeními, multimodalitou a náležitým propojením se sousedními a třetími zeměmi, a rovněž zajistí přiměřené geografické pokrytí.

Další tři cíle směřují k navržení spolehlivé správní struktury, která by zajistila provedení optimální konfigurace. Je třeba:

- Podpořit provádění evropských *norem* pro systémy řízení a podpořit rozvoj harmonizovaných provozních *pravidel* pro projekty TEN-T společného zájmu. Tento cíl není zaměřen na prosazování nových norem a předpisů, ale spíše na zajištění účinného přijímání a provádění již vypracovaných společných evropských norem.
- Posílit spolupráci členských států za účelem koordinace investic, plánování lhůt, volby tratí, posuzování vlivů na životní prostředí a hodnocení nákladové účelnosti u projektů společného zájmu.
- Zajistit, aby optimální konfigurace sítě byla klíčovým prvkem v rámci přidělování finančních prostředků EU, jenž umožní zaměřit se na přeshraniční spojení, chybějící propojení a kritická místa.

Výsledkem byly dvě možné politiky:

- Možnost 1 kombinující přístup k plánování, který do velké míry vychází ze současné politiky, avšak s některými změnami provedenými ve světle získané zkušenosti, s posíleným koordinačním přístupem k provádění;
- Možnost 2 kombinující silnější přístup ke koordinaci plánování prostřednictvím identifikace optimalizované konfigurace strategického „jádra“ TEN-T se stejným posíleným koordinačním přístupem k provádění.

Všechny možnosti by v porovnání se základním přístupem politiky přinesly výrazná zlepšení, jak z hlediska účinnosti provádění, tak z hlediska hospodářského, sociálního a environmentálního dopadu. Možnost 2 by z důvodu silnější koordinace jak na úrovni plánování, tak co se týče provádění, měla celkově větší pozitivní dopad.

2.4. Metodika pro navržení hlavní sítě

Návrh hlavní sítě obsažený v tomto návrhu je výsledkem společně schválené metodiky. Hlavní síť byla navržena podle následující metodiky, skládající se ze dvou kroků¹⁵.

¹⁵ Podrobná metodika byla uveřejněna v pracovním dokumentu útvarů Komise „Nová politika transevropských dopravních sítí – Plánování a provádění“ v lednu 2011, v němž byly provedeny menší změny týkající se otázek, které byly nadneseny na zasedání ministrů dopravy ve dnech 7. a 8. února 2011 a na zasedáních zástupců na vysoké úrovni ze všech členských států EU.

První krok spočíval v určení hlavních uzlů:

- Městské hlavní uzly zahrnující všechna hlavní města členských států, všechna „MEGA“ města definovaná v programu ESPON a veškeré další rozsáhlé městské oblasti či aglomerace, včetně celé jejich multimodální infrastruktury, pokud je součástí globální sítě; celkem bylo určeno a začleněno do přílohy hlavních směrů 82 městských uzlů; přístavy a letiště, jež přímo náleží k městskému uzlu, jsou součástí hlavní sítě;
- Přístavy mimo tyto městské hlavní uzly, které přesahují určitou kapacitu nebo splňují určitá geografická kritéria; celkem je do přílohy k hlavním směrům zařazeno 82 přístavů;
- Nejvýznamnější přeshraniční body: jeden pro každý jednotlivý druh dopravy mezi každým členským státem a každou sousední zemí; celkem je do přílohy k hlavním směrům zařazeno 46 přeshraničních bodů.

Druhý krok spočíval v propojení těchto hlavních uzlů multimodálními spoji (silnice, železnice, vnitrozemská vodní doprava) v závislosti na dostupnosti či proveditelnosti, s ohledem na účinnost a účelnost a při přednostním využití stávající infrastruktury.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

3.1. Shrnutí navrhovaných opatření

Navrhované nařízení zruší a nahradí rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

Návrh obsahuje tyto hlavní prvky:

- TEN-T se bude rozvíjet postupně na základě provádění postupu s využitím struktury dvou úrovní, zahrnující globální síť a hlavní síť.
- Globální síť musí být dokončena nejpozději do 31. prosince 2050, zatímco hlavní síť je třeba přednostně realizovat do 31. prosince 2030.
- Hlavní směry stanoví rámec pro určení projektů společného zájmu. Tyto projekty přispívají k rozvoji a vytvoření TEN-T prostřednictvím vytváření, údržby, obnovy a modernizace infrastruktury, prostřednictvím opatření na podporu zdrojově účinného využívání infrastruktury a podporou udržitelných a účinných služeb nákladní dopravy.
- Evropská unie může podporovat projekty společného zájmu, směřující ke spolupráci se třetími a sousedními zeměmi¹⁶.

¹⁶ V příloze III jsou uvedeny regionální dopravní sítě těchto zemí v rozsahu, v němž již byly vymezeny. Pro sousední země v rámci Východního partnerství budou regionální sítě vymezeny v návaznosti na práci dopravního panelu pro Východní partnerství s využitím práce provedené v rámci TRACECA. Pro

- Globální síť je specifikována:
 - mapami;
 - složkami infrastruktury;
 - požadavky na infrastrukturu;
 - prioritami pro podporu projektů společného zájmu.
- Nákladní terminály, stanice s osobní dopravou, vnitrozemské přístavy, námořní přístavy a letiště propojí jednotlivé druhy dopravy, čímž se dosáhne multimodality dopravy;
- Městské uzly jako spojovací body mezi různými dopravními infrastrukturami tvoří základní prvky globální sítě;
- Hlavní směry stanoví kromě požadavků na globální síť i konkrétní požadavky na hlavní síť, například dostupnost alternativních paliv. Komise bude pokrok dosažený při realizaci hlavní sítě sledovat a hodnotit;
- Koridory hlavní sítě jsou nástrojem pro realizaci hlavní sítě. Musí být založeny na integraci různých druhů dopravy a interoperabilitě a musí vést ke koordinovanému vývoji a řízení.
- Evropští koordinátoři umožní koordinovanou realizaci koridorů ve spolupráci s platformami koridorů, které vytvoří dotčené členské státy.
- Každá platforma koridoru sestaví víceletý plán rozvoje včetně plánu investic a plánu realizace, který bude představovat řídicí strukturu. Na základě těchto informací Komise přijme prováděcí akty (rozhodnutí) pro každý koridor.
- Návrh vyzývá k pravidelnému přezkumu příloh prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci za účelem aktualizace map globální sítě. Předpokládá rovněž provedení přezkumu hlavní sítě do roku 2023.

3.2. Právní základ

Právním základem tohoto návrhu je článek 172 Smlouvy o fungování EU.

3.3. Zásada subsidiarity

Koordinovaný rozvoj transevropské dopravní sítě za účelem podpory dopravních toků v rámci jednotného evropského trhu a hospodářské, sociální a územní soudržnosti v Evropě vyžaduje přijetí opatření na úrovni Evropské unie, neboť taková opatření nemohou členské státy přijmout individuálně. To se týká zejména přeshraničních úseků.

jižní sousední země budou regionální síť vymezeny na základě výsledků dosažených v rámci Evropsko-středomořského dopravního fóra.

3.4. Zásada proporcionality

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality a spadá do působnosti v oblasti transevropské dopravní sítě definované v článku 170 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Kroky plánované v tomto opatření se specificky omezují na evropský rozměr sítí dopravní infrastruktury.

3.5. Volba nástrojů

Stávající hlavní směry TEN-T byly navrženy a přijaty jako rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady. Toto rozhodnutí je konkrétně určeno členským státům a činí hlavní směry závazné v celém rozsahu pro všechny členské státy.

Ačkoli hlavními subjekty podílejícími se na rozvoji a řízení dopravní infrastruktury byly tradičně členské státy, vývoj naznačuje, že se tato situace postupně mění. Klíčovými aktéry zapojenými do rozvoje infrastruktury se rovněž staly regionální a místní orgány, provozovatelé infrastruktury, provozovatelé dopravy a další veřejné a soukromé subjekty.

Vzhledem k existenci více aktérů, kteří se kromě členských států podílejí na plánování, rozvoji a provozu TEN-T, je důležité zajistit, aby byly hlavní směry závazné pro všechny. Komise proto zvolila jako právní nástroj pro tento návrh nařízení.

Kromě toho je třeba uvést, že návrh se má vztahovat na období do roku 2050. Je proto obtížné předvídat všechny kategorie aktérů, které by se mohly v tomto období zapojit do realizace projektů TEN-T.

3.6. Evropský hospodářský prostor

Navržený právní předpis se týká záležitosti EHP, a proto by měl být rozšířen na Evropský hospodářský prostor.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh si nevyžádá žádné další výdaje z rozpočtu EU.

5. NÁSTROJ PRO PROPOJENÍ EVROPY

V souvislosti se sdělením o víceletém finančním rámci na období 2014–2020¹⁷ Komise oznámila vytvoření nového nástroje na úrovni EU – „Nástroj pro propojení Evropy“, který bude sloužit k financování prioritní infrastruktury EU v oblasti dopravy, energetiky a digitálních širokopásmových sítí. Tento nástroj podpoří infrastruktury s evropskou dimenzí a dimenzí jednotného trhu, přičemž zaměří podporu EU na prioritní sítě, které musí být realizovány do roku 2020 a kde je přijetí opatření na úrovni EU nejvíce zapotřebí. Nástroj pro propojení Evropy bude disponovat jednotným fondem ve výši 50 miliard EUR na období 2014–2020, z nichž 31,7 miliard EUR bude přiděleno na dopravu, přičemž 10 miliard EUR z této částky bude vyčleněno na související investice do dopravních infrastruktur v členských

¹⁷ KOM(2011) 500 v konečném znění.

státech, které jsou způsobilé pro financování z Fondu soudržnosti. Sdělení rovněž navrhuje, aby v budoucnosti byly za pomoci nového nástroje pro propojení Evropy koordinovány a posíleny infrastrukturní projekty v zájmu EU, které procházejí sousedními a předvstupními kandidátskými zeměmi¹⁸.

Společně s nástrojem pro propojení Evropy stanoví předkládané hlavní směry priority pro financování dopravní infrastruktury na úrovni EU.

6. ZJEDNODUŠENÍ

Návrh přispívá ke zjednodušení stávajících pravidel. Prostřednictvím nového přístupu k budování koridorů a vytvářením platforem koridorů lze usměrňovat přípravu projektu.

¹⁸ Taková koordinace by mohla mimo jiné zahrnovat financování z investiční facility sousedství (NIF) a nástroje předvstupní pomoci (NPP).

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po předložení návrhu právního předpisu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹⁹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²⁰,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě²¹ bylo v zájmu jasnosti přepracováno rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě²².
- (2) Plánování, rozvoj a provoz transevropských dopravních sítí přispívá k dosažení důležitých cílů Unie, tj. řádného fungování vnitřního trhu a upevnění hospodářské a sociální soudržnosti a jejich konkrétním cílem je rovněž umožnit bezproblémovou a udržitelnou mobilitu osob a zboží a zajistit přístupnost pro všechny regiony Unie.
- (3) Těchto konkrétních cílů by mělo být dosaženo vytvořením propojení a zajištěním interoperability mezi vnitrostátními dopravními sítěmi s účinným využitím zdrojů.
- (4) Nárůst dopravy vedl v mezinárodních dopravních koridorech k přetížení. Pro zajištění mezinárodní mobility zboží a cestujících je třeba optimalizovat kapacitu transevropské

¹⁹ Úř. věst. C , , s. .

²⁰ Úř. věst. C , , s. .

²¹ Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1.

²² Úř. věst. L 204, 5.8.2010, s. 1.

dopravní sítě i využití této kapacity a případně sít' rozšířit odstraněním kritických míst v infrastruktuře a překlenutím chybějících spojení infrastruktury v jednotlivých členských státech a mezi nimi.

- (5) Jak je uvedeno v bílé knize o dopravě „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“²³, účinnost a efektivitu dopravy lze významně posílit zajištěním lepší integrace různých druhů dopravy napříč sítí, pokud jde o infrastrukturu, informační toky a postupy.
- (6) Bílá kniha vyzývá k využívání informací týkajících se dopravy a komunikačních technologií, čímž se zajistí lepší a integrované řízení dopravy a zjednoduší administrativní postupy prostřednictvím zdokonalené logistiky nákladní dopravy, monitorování nákladu a optimalizovaných jízdních řádů a dopravních toků. Jelikož taková opatření podporují účinné řízení a využívání dopravní infrastruktury, měly by spadat do oblasti působnosti tohoto nařízení.
- (7) Politika transevropské dopravní sítě musí brát v úvahu vývoj dopravní politiky a vlastnictví infrastruktury. Hlavními subjekty odpovědnými za vytváření a provozování dopravní infrastruktury byly v minulosti členské státy. Pro realizaci multimodální transevropské dopravní sítě, včetně například provozovatelů infrastruktury, koncesionářů nebo přístavních a letištních orgánů, však jsou vhodné i jiné subjekty, a to i soukromé.
- (8) Transevropská dopravní sít' sestává ve značné míře ze stávající infrastruktury. Tato stávající infrastruktura je řízena různými veřejnými a soukromými subjekty. Aby bylo možné v plné míře dosáhnout cílů nové politiky transevropské dopravní sítě, musí být v nařízení stanoveny jednotné požadavky, jimiž se pak budou řídit veškeré subjekty odpovědné za infrastrukturu transevropské dopravní sítě.
- (9) Transevropskou dopravní sít' lze nejlépe rozvinout za pomoci postupu s využitím struktury dvou úrovní sestávající z globální sítě a hlavní sítě, přičemž tyto dvě sítě představují nejvyšší úroveň plánování infrastruktury v rámci Unie.
- (10) Globální sít' by měla být celoevropskou dopravní sítí zajišťující dostupnost všech regionů v Unii, včetně odlehlých a nejvzdálenějších regionů, což je rovněž cílem integrované námořní politiky²⁴, a posilující soudržnost mezi nimi. Hlavní směry by měly stanovit požadavky na infrastrukturu globální sítě za účelem dosažení sítě vysoké kvality v celé Unii do roku 2050.
- (11) Hlavní sít' by měla být přednostně určena a realizována v rámci stanoveném globální sítí do roku 2030. Měla by tvořit páteř rozvoje sítě multimodální dopravy a stimulovat rozvoj celé globální sítě. Měla by také umožnit, aby se opatření Unie zaměřila na prvky transevropské dopravní sítě s nejvyšším přínosem pro Evropu, zejména přeshraniční úseky, chybějící spojení, multimodální spojovací body a hlavní místa s nedostatečnou propustností.

²³ KOM(2011) 144 v konečném znění.

²⁴ KOM(2007) 575 v konečném znění.

- (12) V zájmu vytvoření hlavní a globální sítě koordinovaně a včas, čímž se maximalizuje přínos sítě, by dotčené členské státy měly zajistit dokončení projektů společného zájmu do roku 2030/2050.
- (13) Je třeba definovat projekty společného zájmu, které přispějí k realizaci transevropské dopravní sítě a které odpovídají prioritám stanoveným v hlavních směrech.
- (14) Projekty společného zájmu by měly mít jasný přínos pro Evropu. Typickým příkladem projektu s jasným přínosem pro Evropu jsou přeshraniční projekty, které však mohou mít menší přímé ekonomické dopady ve srovnání s čistě vnitrostátními projekty. Proto je pravděpodobné, že nebudou provedeny bez zásahu Unie.
- (15) Jelikož rozvoj a realizace transevropské dopravní sítě není pouze záležitostí členských států, měla by se při realizaci takových projektů práva a povinnosti stanovené v tomto nařízení, jakož i další příslušná pravidla a postupy členských států nebo Unie vztahovat na všechny realizátory projektů společného zájmu, jako jsou místní a regionální orgány, provozovatelé infrastruktury nebo další soukromé či veřejné subjekty.
- (16) Spolupráce se sousedními a třetími zeměmi je nezbytná pro zajištění spojení a interoperability mezi příslušnými sítěmi infrastruktury. Unie by proto měla v případě potřeby podporovat projekty společného zájmu s těmito zeměmi.
- (17) Aby se dosáhlo integrace různých druhů dopravy napříč sítí, je nutné zajistit odpovídající naplánování transevropské dopravní sítě. To zahrnuje rovněž zavedení zvláštních požadavků v rámci sítě, pokud jde o infrastrukturu, inteligentní dopravní systémy, zařízení a služby. Je proto nutné zajistit odpovídající a harmonizované zavedení takových požadavků v celé Evropě pro každý druh dopravy a jejich vzájemné propojení v rámci transevropské dopravní sítě i mimo ni, aby se využil síťový účinek a umožnilo efektivní provádění dlouhodobých transevropských dopravních operací.
- (18) Aby bylo možno určit stávající a plánované dopravní infrastruktury pro globální a hlavní síť, měly by být vypracovány mapy, které je třeba průběžně upravovat tak, aby odrážely vývoj dopravních toků. Technický základ pro tyto mapy zajistí systém Komise TENtec, který obsahuje více podrobností o transevropské dopravní infrastruktuře.
- (19) V hlavních směrech by měly být vymezeny priority za účelem dosažení cílů v daném časovém horizontu.
- (20) Inteligentní dopravní systémy jsou nezbytné, jelikož představují základ pro optimalizaci dopravy a dopravních operací a pro zlepšení souvisejících služeb.
- (21) Hlavní směry by měly stanovit rozvoj globální sítě v městských uzlech, jelikož tyto uzly jsou výchozím bodem nebo místem konečného určení („poslední míle“) pro cestující a zboží pohybující se po transevropské dopravní síti a představují přestupní místa v rámci jednotlivých druhů dopravy nebo mezi nimi.
- (22) Transevropská dopravní síť by díky svému velkému rozsahu měla poskytnout základnu pro rozsáhlé zavádění nových technologií a inovací, které mohou kupříkladu přispět k posílení celkové účinnosti evropského dopravního odvětví a omezit jeho

uhlíkovou stopu. To přispěje k naplnění strategie Evropa 2020 a k dosažení cíle stanoveného v bílé knize o dopravě, kterým je 60% snížení emisí skleníkových plynů do roku 2050 (oproti úrovním z roku 1990), a zároveň napomůže realizaci cíle spočívajícího ve zvýšení palivové bezpečnosti pro Unii.

- (23) Transevropská dopravní síť musí zajistit efektivní multimodalitu s cílem umožnit volbu vhodnějších druhů dopravy a konsolidaci velkých objemů přepravovaných na velké vzdálenosti. V důsledku toho se zvýší ekonomická přitažlivost multimodality pro přepravce.
- (24) V zájmu zajištění vysoce kvalitní a účinné dopravní infrastruktury napříč všemi druhy dopravy by hlavní směry měly obsahovat ustanovení, týkající se zabezpečení a bezpečnosti přesunu cestujících a zboží, dopadu změny klimatu a potencionálních přírodních a člověkem způsobených katastrof na infrastrukturu a dostupnost pro všechny uživatele dopravy.
- (25) Hlavní síť by měla být podskupinou globální sítě, která prvně uvedenou síť překrývá. Měla by představovat strategicky nejvýznamnější uzly a spoje transevropské dopravní sítě podle potřeb dopravy. Měla by být multimodální, tj. zahrnovat všechny druhy dopravy a jejich spojení, jakož i příslušné dopravní systémy a systémy pro řízení informací.
- (26) Aby bylo možné realizovat hlavní síť v stanovené lhůtě, měl by být použit přístup spočívající v budování koridorů jako nástroj ke koordinování různých projektů na nadnárodní úrovni a ke sjednocení rozvoje koridoru, čímž by se maximalizoval přínos sítě..
- (27) Koridory hlavní sítě by rovněž měly zohledňovat širší cíle dopravní politiky a podpořit integraci různých druhů dopravy a multimodální operace. Tento přístup umožní vznik speciálně vyvinutých koridorů, které budou optimalizovány z hlediska využívání energie a z hlediska emisí, čímž se minimalizuje dopad na životní prostředí, a které budou rovněž atraktivní díky své spolehlivosti, omezené dopravní přetíženosti a nízkým provozním a správním nákladům. Výchozí seznam koridorů by měl být uveden v nařízení (EU) XXX/2012 [nástroj pro propojení Evropy], ale měl by být adaptabilní, aby bylo možné zohlednit změny v dopravních tocích.
- (28) Plánování vhodné struktury řízení a určení zdrojů financování pro komplexní přeshraniční projekty se usnadní prostřednictvím zřízení platform koridorů pro takové koridory hlavní sítě. Koordinovanou realizaci koridorů hlavní sítě by měli podpořit evropsští koordinátoři.
- (29) Při vytváření koridorů hlavní sítě by měla být věnována náležitá pozornost železničním koridorům pro nákladní dopravu vybudovaným v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu²⁵, jakož i plánu evropského rozvoje systému ERTMS obsaženému v rozhodnutí Komise 2009/561/ES ze dne 22. července 2009, kterým se mění rozhodnutí Komise 2006/679/ES, pokud jde o

²⁵ Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22.

provádění technické specifikace pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému²⁶.

- (30) Aby se dosáhlo maximální konzistence mezi hlavními směry a programováním příslušných finančních nástrojů, které jsou k dispozici na úrovni Unie, mělo by být financování transevropské dopravní sítě založeno na tomto nařízení a mělo by být prováděno prostřednictvím nástroje pro propojení Evropy²⁷. V souladu s tím by se v rámci financování TEN-T mělo usilovat o sladování a kombinování zdrojů pocházejících z příslušných vnitřních a vnějších nástrojů, jako jsou strukturální fondy a fondy soudržnosti, investiční facility sousedství (NIF), nástroj předvstupní pomoci (NPP)²⁸, a z financování Evropské investiční banky, Evropské banky pro obnovu a rozvoj a dalších finančních institucí. Při rozvoji transevropské dopravní sítě by členské státy měly zejména vzít v úvahu podmínky ex ante platné pro dopravu podle přílohy IV nařízení (EU) č. XXX/2012 [nařízení o společných ustanoveních ohledně Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu, Fondu soudržnosti, Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova a Evropského námořního a rybářského fondu, jichž se týká společný strategický rámec, o obecných ustanoveních ohledně Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1083/2006]²⁹.
- (31) Za účelem aktualizace příloh, zejména map, aby se zohlednily možné změny vyplývající ze skutečného využívání určitých prvků dopravní infrastruktury, které budou analyzovány na základě předem stanovených kvantitativních limitních hodnot, by Komisi měla být svěřena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změny příloh. Je obzvláště důležité, aby Komise během svých přípravných prací vedla náležitou konzultaci, včetně konzultací na odborné úrovni. Komise musí při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci zajistit současné, včasné a adekvátní předání příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.
- (32) Aby se zajistily jednotné podmínky pro provádění tohoto nařízení, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením 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 pravomocí³⁰.
- (33) Jelikož cílů zamýšleného kroku, zejména koordinované realizace a rozvoje transevropské dopravní sítě, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich vzhledem k 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 rovněž v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

²⁶ Úř. věst. L 194, 25.7.2009, s. 60.

²⁷ Nařízení (EU) č. XXX/2012 ze dne ... [nástroj pro propojení Evropy]

²⁸ Nařízení Rady (ES) č. 1085/2006 ze dne 17. července 2006, kterým se zřizuje nástroj předvstupní pomoci (NPP), Úř. věst. L 201, 31.7.2006, s. 82.

²⁹ KOM(2011) 615 v konečném znění.

³⁰ Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÉ ZÁSADY

Článek 1

Předmět

1. Toto nařízení stanovuje hlavní směry Unie (dále jen „hlavní směry“) pro rozvoj transevropské dopravní sítě, které určují infrastrukturu transevropské dopravní sítě, ve které jsou vymezeny projekty společného zájmu a projekty vzájemného zájmu.
2. Tyto hlavní směry specifikují požadavky, které mají dodržovat subjekty odpovědné za řízení infrastruktury transevropské dopravní sítě.
3. Tyto hlavní směry stanovují priority rozvoje transevropské sítě.
4. Tyto hlavní směry stanovují opatření pro realizaci transevropské sítě.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Tyto hlavní směry se použijí na transevropskou dopravní síť, která zahrnuje:
 - stávající a plánovanou dopravní infrastrukturu uvedenou v odstavci 2, a
 - opatření na podporu efektivního řízení a užívání takové infrastruktury.
2. Dopravní infrastruktura transevropské dopravní sítě zahrnuje:
 - (a) železniční dopravní infrastrukturu, která je určena v oddíle 1 kapitoly II;
 - (b) vnitrozemskou vodní infrastrukturu, která je určena v oddíle 2 kapitoly II;
 - (c) silniční dopravní infrastrukturu, která je určena v oddíle 3 kapitoly II;
 - (d) námořní dopravní infrastrukturu, která je určena v oddíle 4 kapitoly II;
 - (e) leteckou dopravní infrastrukturu, která je určena v oddíle 5 kapitoly II;
 - (f) infrastrukturu pro multimodální dopravu, která je určena v oddíle 6 kapitoly II;
 - (g) zařízení a inteligentní dopravní systémy spojené s dopravní infrastrukturou uvedenou v bodech a) až f).

Článek 3 Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- (a) „projektem společného zájmu“ každá plánovaná dopravní infrastruktura, stávající dopravní infrastruktura nebo každá změna stávající dopravní infrastruktury, která splňuje ustanovení kapitoly II, a veškerá opatření zaměřená na efektivní řízení a využití takové infrastruktury;
- (b) „projektem vzájemného zájmu“ projekt, na kterém se podílejí Unie a jedna nebo více třetích zemí a jehož cílem je propojit transevropskou dopravní síť se sítěmi dopravní infrastruktury v těchto zemích s cílem usnadnit hlavní dopravní toky;
- (c) „třetí zemí“ každá sousední země a všechny ostatní země, se kterými může Unie spolupracovat za účelem dosažení cílů tohoto nařízení;
- (d) „sousední zemí“ země, na niž se vztahuje evropská politika sousedství zahrnující strategické partnerství³¹, politika rozšiřování nebo která patří do Evropského hospodářského prostoru nebo Evropského sdružení volného obchodu;
- (e) „evropskou přidanou hodnotou“ v souvislosti s projektem hodnota vyplývající ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak byla vytvořena činností členských států samotných;
- (f) „provozovatelem infrastruktury“ subjekt nebo podnik odpovědný zejména za zřizování a provozování dopravní infrastruktury. To může rovněž zahrnovat provozování kontrolních a bezpečnostních systémů infrastruktury;
- (g) „intelligentními dopravními systémy (ITS)“ systémy, které využívají informační, komunikační, navigační a lokalizační technologie k řízení mobility a přepravy v transevropské dopravní síti a k poskytování služeb s přidanou hodnotou občanům a provozovatelům, včetně bezpečného, chráněného, kapacitně účinného a ekologicky šetrného využití sítě. Mohou zahrnovat i palubní systémy za předpokladu, že tvoří nedílnou součást odpovídajících složek infrastruktury. Patří mezi ně systémy, technologie a služby uvedené pod písmeny h) až l);
- (h) „systémem řízení letového provozu“ systém definovaný v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě)³² a v evropském hlavním plánu uspořádání letového provozu podle nařízení Rady (ES) č. 219/2007 ze dne 27. února 2007 o založení společného podniku na vytvoření evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu (SESAR)³³;

³¹ KOM(2004) 106 v konečném znění.

³² Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26.

³³ Úř. věst. L 64, 2.3.2007, s. 1.

- (i) „kontrolními a informačními systémy pro provoz plavidel (VTMIS)“ systémy určené k sledování a řízení provozu a námořní dopravy, které využívají informací ze systémů automatické identifikace lodí (AIS), systémů identifikace a sledování lodí na velké vzdálenosti (LRIT), pobřežních radarových systémů a radiokomunikací definovaných ve směrnici 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/EHS³⁴;
- (j) „říčními informačními službami (RIS)“ informační a komunikační systémy ve vnitrozemské lodní dopravě definované ve směrnici Parlamentu a Rady 2005/44/ES ze dne 7. září 2005 o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS) na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství³⁵;
- (k) „elektronickými službami v námořnictví (eMaritime)“ služby v odvětví námořní dopravy, které využívají moderní a interoperativní informační technologie k usnadnění průchodnosti nákladů na moři a v přístavních areálech;
- (l) „evropským systémem řízení železničního provozu (ERTMS)“ systém definovaný v rozhodnutí Komise 2006/679/ES ze dne 28. března 2006³⁶ a v rozhodnutí Komise 2006/860 ze dne 7. listopadu 2006³⁷ o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému a transevropského vysokorychlostního železničního systému;
- (m) „druhem dopravy“ železniční, vnitrozemská vodní, silniční, námořní nebo letecká doprava;
- (n) „multimodální dopravou“ přeprava nákladu nebo cestujících nebo obojího, při které jsou využity dva nebo více druhů dopravy;
- (o) „městským uzlem“ městská oblast, ve které se dopravní infrastruktura transevropské dopravní sítě napojuje na jiné části této infrastruktury a na infrastrukturu regionální a místní přepravy;
- (p) „logistickým centrem“ oblast, která je přímo spojena s dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, jež zahrnuje nejméně jeden nákladní terminál a umožňuje provádět logistické činnosti;
- (q) „nákladním terminálem“ struktura vybavená pro překládku mezi nejméně dvěma druhy dopravy a pro dočasné uskladnění zboží, jako jsou přístavy, vnitrozemské přístavy, letiště a železniční terminály;
- (r) „regionem NUTS“ region, který je definován v Klasifikaci územních statistických jednotek.

³⁴ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10.

³⁵ Úř. věst. L 255, 30.9.2005, s. 152.

³⁶ Úř. věst. L 284, 16.10.2006, s. 1.

³⁷ Úř. věst. L 342, 7.12.2006, s. 1.

Článek 4
Cíle transevropské dopravní sítě

1. Transevropská dopravní síť umožňuje dopravní služby a činnosti, které:
 - (a) naplňují potřeby jejich uživatelů v oblasti mobility a dopravy v rámci Unie a ve vztazích s třetími zeměmi, a přispívají tak k dalšímu hospodářskému růstu a konkurenceschopnosti;
 - (b) jsou ekonomicky efektivní, přispívají k dosažení cílů čisté dopravy s nízkými emisemi uhlíku, zabezpečení paliv a ochrany životního prostředí, jsou bezpečné a chráněné a splňují normy vysoké kvality v osobní i nákladní dopravě;
 - (c) podporují nejmodernější technologické a provozní koncepce;
 - (d) zajišťují přiměřenou dostupnost všech regionů Unie, a tím podporují sociální, hospodářskou a územní soudržnost a napomáhají růstu podporujícímu začlenění.
2. Rozvoj infrastruktury transevropské dopravní sítě sleduje tyto cíle:
 - (a) vzájemné propojení a interoperabilitu vnitrostátních dopravních sítí;
 - (b) odstranění míst s nedostatečnou propustností a doplnění chybějících úseků v dopravní infrastruktuře i ve spojovacích bodech mezi nimi na území členských států a na hraničních přechodech mezi nimi;
 - (c) rozvoj všech druhů dopravy způsobem, který je slučitelný se zajištěním dlouhodobě udržitelné a ekonomicky efektivní dopravy;
 - (d) optimální integraci a propojení všech druhů dopravy;
 - (e) efektivní využití infrastruktury;
 - (f) podpora širokého využití co nejneutrálnější dopravy z hlediska emisí uhlíku;
 - (g) propojení dopravní infrastruktury transevropské dopravní sítě se sítěmi dopravní infrastruktury sousedních zemí a posilování jejich interoperability;
 - (h) stanovení požadavků na infrastrukturu, zejména v oblasti interoperability, bezpečnosti a ochrany, které umožní porovnávat úroveň kvality, efektivitu a udržitelnosti dopravních služeb;
 - (i) hladké propojení mezi dopravní infrastrukturou pro dálkovou dopravu na jedné straně a regionální a místní přepravou na straně druhé v osobní i nákladní dopravě;
 - (j) dopravní infrastrukturu, která odráží specifické situace v různých částech Unie a zajišťuje vyvážené pokrytí evropských regionů, včetně nejodlehlejších regionů a dalších okrajových regionů;

- (k) dostupnost pro seniory, osoby se sníženou pohyblivostí a pro zdravotně postižené cestující.

Článek 5 ***Sít' účinně využívající zdroje***

Členské státy a případně regionální a místní orgány, provozovatelé infrastruktury, provozovatelé dopravy a další veřejné a soukromé subjekty plánují, rozvíjejí a provozují transevropskou dopravní síť za účinného využití zdrojů, a to prostřednictvím:

- (a) optimalizace integrace a propojení infrastruktury;
- (b) širokého zavádění nových technologií a ITS;
- (c) zlepšování a udržování stávající dopravní infrastruktury;
- (d) zohledňování možných součinností s jinými sítěmi, zejména transevropskými energetickými nebo telekomunikačními sítěmi;
- (e) posouzení strategického dopadu na životní prostředí spolu s vytvářením vhodných plánů a programů a dopadů na zmírňování změny klimatu;
- (f) eventuálních opatření v oblasti plánování a rozšiřování kapacity infrastruktury;
- (g) přiměřeného posouzení zranitelnosti dopravní infrastruktury s ohledem na měnící se klima, na přírodní katastrofy a katastrofy způsobené lidskou činností.

Článek 6 ***Dvouvrstvá struktura transevropské dopravní sítě***

1. Postupného rozvoje transevropské dopravní sítě se dosahuje zejména realizací dvouvrstvé struktury této sítě, která zahrnuje globální síť a hlavní síť.
2. Globální síť tvoří veškerá stávající a plánovaná dopravní infrastruktura transevropské dopravní sítě, jakož i opatření na podporu efektivního využití takové infrastruktury. Je rozvíjena v souladu s kapitolou II.
3. Hlavní síť tvoří ty části globální sítě, které mají největší strategický význam pro dosažení cílů rozvoje transevropské dopravní sítě. Je rozvíjena v souladu s ustanoveními kapitoly III.

Článek 7 ***Projekty společného zájmu***

1. Projekty společného zájmu přispívají k rozvoji transevropské dopravní sítě budováním nové dopravní infrastruktury, udržováním, rekonstrukcí a modernizací stávající dopravní infrastruktury a opatřeními zaměřenými na její využití způsobem účinně využívajícím zdroje.
2. Projekt společného zájmu:

- (a) přispívá k dosažení cílů stanovených v článku 4;
 - (b) splňuje ustanovení kapitoly II a, týká-li se hlavní sítě, splňuje také ustanovení kapitoly III;
 - (c) byl podroben sociálně-ekonomickému rozboru nákladů a přínosů, jehož výsledkem byla pozitivní čistá současná hodnota;
 - (d) vykazuje jasnou evropskou přidanou hodnotu.
3. Projekt společného zájmu může zahrnovat celý jeho cyklus, včetně studií proveditelnosti a postupu udělování povolení, provádění a hodnocení.
4. Členské státy a jiní navrhovatelé projektů přijímají veškerá nezbytná opatření s cílem zajistit, aby projekty byly prováděny v souladu s příslušnými pravidly a postupy Unie a vnitrostátními pravidly a postupy, zejména s právními předpisy Unie v oblasti životního prostředí, ochrany klimatu, bezpečnosti, ochrany, hospodářské soutěže, státní podpory, veřejných zakázek a veřejného zdraví.
5. Projekty společného zájmu mohou získat finanční pomoc ze strany Unie v rámci nástrojů, které jsou k dispozici pro transevropskou dopravní síť, zejména nástroje pro propojení Evropy zřízeného nařízením (EU) č. XXX/2012.

Článek 8 ***Spolupráce s třetími zeměmi***

1. Unie může podporovat projekty společného zájmu s cílem propojit transevropskou dopravní síť se sítěmi infrastruktury třetích zemí, na něž se vztahuje evropská politika sousedství, politika rozšiřování nebo které patří do Evropského hospodářského prostoru nebo Evropského sdružení volného obchodu, a jejichž účelem je:
- (a) propojit v přeshraničních bodech hlavní síť;
 - (b) zajistit propojení mezi hlavní sítí a dopravními sítěmi třetích zemí;
 - (c) doplnit dopravní infrastrukturu ve třetích zemích, která slouží jako spojení mezi částmi hlavní sítě Unie;
 - (d) zavádět v těchto zemích systémy řízení dopravy.
- Takové projekty společného zájmu zvýší kapacitu nebo užitečnost sítí v jednom či více členských státech.
2. Unie může spolupracovat s třetími zeměmi s cílem podpořit projekty vzájemného zájmu. Účelem těchto projektů je:
- (a) posilovat interoperabilitu mezi transevropskou dopravní sítí a sítěmi sousedních zemí;
 - (b) podporovat rozšíření politiky transevropské dopravní sítě do třetích zemí;

- (c) usnadnit leteckou dopravu s třetími zeměmi, a to zejména rozšiřováním jednotného evropského nebe a spolupráce při řízení letového provozu;
 - (d) usnadnit námořní dopravu a podporovat námořní dálnice s třetími zeměmi.
- 3. Projekty vzájemného zájmu podle odst. 2 písm. a) musí splňovat příslušná ustanovení kapitoly II.
- 4. Příloha III obsahuje orientační mapy transevropské dopravní sítě prodloužené do konkrétních sousedních zemí.
- 5. Za účelem podpory projektů vzájemného zájmu může Unie využívat stávající nebo vytvořit a využívat nové koordinační a finanční nástroje pro vztahy se sousedními zeměmi, jakými jsou investiční facilita sousedství (NIF) nebo nástroj předvstupní pomoci (NPP).
- 6. K dosažení každého cíle tohoto článku může Unie spolupracovat s mezinárodními a regionálními organizacemi a orgány.

KAPITOLA II

GLOBALNÍ SÍŤ

Článek 9 **Obecná ustanovení**

1. Globální síť představuje základ pro určení projektů společného zájmu.
2. Globální síť musí:
 - (a) být vyznačena v mapách obsažených v příloze I k tomuto nařízení;
 - (b) být specifikována popisem složek infrastruktury;
 - (c) splňovat požadavky na dopravní infrastrukturu stanovené v této kapitole;
 - (d) stanovit rámec pro rozvoj prioritních infrastruktur stanovených v článcích 10 až 35.
3. Členské státy zajistí, aby globální síť byla dokončena a plně vyhovovala ustanovením této kapitoly nejpozději do 31. prosince 2050.

Článek 10 **Priority**

Při budování globální sítě Unie členské státy, provozovatelé infrastruktury a jiní navrhovatelé projektů věnují obzvláštní pozornost opatřením, která jsou nezbytná pro:

- (a) provádění a zavádění inteligentních dopravních systémů, včetně opatření, která umožní řízení dopravy, multimodální jízdní řády a informační služby, multimodální sledování a vyhledávání, plánování kapacit, rezervace online a integrovaný prodej jízdenek;
- (b) doplnění chybějících spojení a odstranění míst s nedostatečnou propustností, zejména v přeshraničních úsecích;
- (c) odstranění správních a technických překážek, zejména těch, které brání interoperabilitě sítě a hospodářské soutěži;
- (d) zajištění optimální integrace druhů dopravy;
- (e) zajištění přiměřené dostupnosti všech regionů Unie;
- (f) zlepšování nebo zachování kvality infrastruktury z hlediska její účinnosti, bezpečnosti, ochrany, klimatu a případně odolnosti vůči katastrofám, vlivu na životní prostředí, sociálních podmínek, dostupnosti pro všechny uživatele, kvality služeb a plynulosti dopravních toků;

- (g) podporu vývoje nejmodernějších technologií;
- (h) zabezpečení dodávek paliv, jež umožní využití alternativních zdrojů energie, zejména zdrojů a pohonných systémů s nízkými nebo nulovými emisemi uhlíku;
- (i) obchvat městských oblastí pro železniční nákladní dopravu.

ODDÍL 1

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Článek 11 *Mapy*

Železniční tratě, které tvoří součást globální sítě, jsou vyznačeny na mapách v příloze I.

Článek 12 *Složky infrastruktury*

1. Železniční dopravní infrastruktura zahrnuje zejména:
 - (a) vysokorychlostní a konvenční železniční tratě včetně:
 - i) odstavných kolejí;
 - ii) tunelů;
 - iii) mostů;
 - (b) nákladní terminály a logistická centra pro překládku zboží v železniční dopravě a mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy;
 - (c) stanice u tratí vyznačených v příloze I pro přestup cestujících v železniční dopravě a mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy;
 - (d) související vybavení;
 - (e) ITS.
2. Železniční tratě mají jednu z následujících forem:
 - (a) tratě pro vysokorychlostní železniční dopravu, a sice:
 - i) zvlášť postavené vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlosti rovnající se nebo přesahující 250 km/h;
 - ii) zvlášť modernizované konvenční tratě vybavené pro rychlosti kolem 200 km/h;
 - (b) tratě pro konvenční železniční dopravu.

3. Technické vybavení související se železničními tratěmi zahrnuje elektrifikační systémy, zařízení pro nástup a výstup cestujících a nakládku a vykládku nákladu ve stanicích, logistických centrech a nákladních terminálech. Zahrnuje veškeré zařízení nezbytné pro zajištění bezpečného, chráněného a efektivního provozu vozidel.

Článek 13

Požadavky na dopravní infrastrukturu

1. Provozovatelé nákladních terminálů zajišťují, aby každý nákladní terminál byl přístupný všem provozovatelům.

Provozovatelé logistických center nabízejí alespoň jeden terminál přístupný všem provozovatelům.

Provozovatelé nákladních terminálů a logistických center poskytují tento přístup na nediskriminačním základě a uplatňují transparentní poplatky.

2. Provozovatelé stanic s osobní dopravou zajišťují, aby stanice s osobní dopravou poskytovaly přístup k informacím, prodeji lístků a komerčním činnostem v železniční dopravě v celé globální síti a eventuálně informace o návaznosti na místní a regionální dopravu v souladu s nařízením Komise (EU) č. 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému³⁸.

3. Členské státy a provozovatelé infrastruktury v rámci své odpovědnosti zajišťují, aby:

- (a) železniční tratě byly vybaveny systémem ERTMS;
- (b) železniční infrastruktura splňovala požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství³⁹ a jejich prováděcích opatření, s cílem dosáhnout operability globální sítě;
- (c) železniční infrastruktura splňovala požadavky technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) přijatých podle článku 6 směrnice 2008/57/ES pro nové a modernizované tratě, kromě řádně zdůvodněných případů, kdy to povoluje příslušná TSI nebo v souladu s postupem stanoveným v článku 9 směrnice 2008/57/ES. V každém případě musí železniční infrastruktura splňovat následující požadavky:

- (1) jmenovitý rozchod koleje pro nové tratě: 1 435 mm⁴⁰;

³⁸ Úř. věst. L 123, 12.5.2011, s. 11.

³⁹ Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁴⁰ Evropský standardní jmenovitý rozchod koleje pro konvenční tratě (dále jen: CR TSI) uvedený v technické specifikaci pro interoperabilitu infrastruktury, oddíl 4.2.5.1, která je přílohou rozhodnutí Komise 2011/275/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „infrastruktura“ transevropského konvenčního železničního systému, Úř. věst. L 126, 14.5.2011, s. 53, a pro vysokorychlostní tratě (dále jen: HS TSI) uvedený v oddílu 4.2.2 přílohy rozhodnutí Komise 2008/217/EU ze dne 20. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému

- (2) elektrifikace;
- (3) tratě, které jsou používány pro nákladní vlaky⁴¹: hmotnost na nápravu 22,5 t a délka vlaku 750 m;
- (4) maximální podélné sklony pro nové tratě, které mají být používány pro konvenční nákladní vlaky: 12,5 mm/m⁴².

Článek 14

Rámec pro rozvoj prioritních infrastruktur

1. Členské státy a jiní navrhovatelé projektů při podpoře projektů společného zájmu a kromě priorit stanovených v článku 10 věnují obzvláštní pozornost:
 - (a) zavedení ERTMS;
 - (b) zmírnění dopadu hluku způsobeného železniční dopravou;
 - (c) dosažení vyšších norem, než jsou normy stanovené jako minimální požadavky v technických specifikacích popsanych v článku 13.

ODDÍL 2

VNITROZEMSKÁ VODNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Článek 15

Mapy

Vnitrozemské vodní cesty a vnitrozemské přístavy, které tvoří součást globální sítě, jsou vyznačeny na mapách v příloze I.

Článek 16

Složky infrastruktury

1. Vnitrozemská vodní infrastruktura zahrnuje zejména:
 - (a) řeky;
 - (b) kanály;
 - (c) jezera;
 - (d) související infrastrukturu jako plavební komory, zdvihací zařízení, mosty, nádrže;

infrastruktura transevropského vysokorychlostního železničního systému, Úř. věst. L 77, 19.3.2008, s. 1.

⁴¹ Viz požadavky na třídu zatížení V-F podle oddílu 4.2.2 CR TSI.

⁴² Viz požadavky na třídy zatížení IV-F, IV-M, VI-F a VI-M podle oddílu 4.2.4.3 CR TSI.

- (e) vnitrozemské přístavy, včetně infrastruktury nutné pro dopravní činnosti uvnitř přístavního areálu;
 - (f) související vybavení;
 - (g) ITS.
2. Vnitrozemské přístavy mají roční objem překládky zboží přesahující 500 000 tun. Celkový roční objem překládky zboží je založen na průměru za poslední tři roky, za které jsou k dispozici údaje zveřejňované agenturou Eurostat.
 3. Vybavení související s přístavy zejména umožňuje pohonné a provozní systémy, které snižují znečištění, spotřebu energie a uhlíkovou intenzitu. Zahrnuje zařízení pro sběr lodního odpadu.

Článek 17

Požadavky na dopravní infrastrukturu

1. Členské státy, provozovatelé přístavů a provozovatelé infrastruktury v rámci své odpovědnosti zajišťují, aby vnitrozemské přístavy byly propojeny se silniční nebo železniční infrastrukturou globální sítě.
2. Provozovatelé přístavů zajišťují, aby každý vnitrozemský přístav nabízel alespoň jeden nákladní terminál přístupný všem provozovatelům na nediskriminačním základě a uplatňuje transparentní poplatky.
3. Členské státy a provozovatelé přístavů v rámci své odpovědnosti zajišťují, aby:
 - (a) řeky, kanály a jezera splňovaly minimální požadavky na vodní cesty třídy IV stanovené v Evropské dohodě o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) s novou klasifikací vnitrozemských vodních cest⁴³ a musí zajišťovat stálou světlou výšku mostů;
 - (b) řeky, kanály a jezera byly vybaveny RIS.

Článek 18

Rámec pro rozvoj prioritní infrastruktury

Členské státy a jiní navrhovatelé projektů při navrhování projektů společného zájmu a kromě priorit stanovených v článku 10 věnují obzvláštní pozornost:

- (a) u stávajících vnitrozemských vodních cest: provádění opatření nezbytných pro dosažení norem pro třídu IV vnitrozemských vodních toků;
- (b) případně dosažení vyšších norem než pro třídu IV vnitrozemských vodních cest v zájmu splnění požadavků trhu;
- (c) zavádění ITS včetně RIS;

⁴³ Evropská konference ministrů dopravy, ECMT/CM(92)6/v konečném znění.

- (d) propojení infrastruktury vnitrozemského přístavu s železniční dopravní infrastrukturou.

ODDÍL 3

SILNIČNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Článek 19

Mapy

Silnice, které tvoří součást globální sítě, jsou vyznačeny na mapách v příloze I.

Článek 20

Složky infrastruktury

1. Silniční dopravní infrastruktura zahrnuje zejména:
 - (a) silnice vysoké kvality, včetně
 - i) mostů;
 - ii) tunelů;
 - iii) nájezdů a výjezdů;
 - iv) křižovatek;
 - v) mimoúrovňových křižovatek;
 - (b) parkovací plochy;
 - (c) související vybavení;
 - (d) ITS;
 - (e) nákladní terminály a logistická centra;
 - (f) autobusové stanice.
2. Silnice vysoké kvality uvedené v odst. 1 písm. a) jsou silnice, které hrají důležitou úlohu v dálkové nákladní a osobní přepravě, integrují hlavní městská a hospodářská centra, propojují s jinými druhy dopravy a spojují uzavřené a okrajové regiony NUTS 2 s centrálními regiony Unie.
3. Silnice vysoké kvality jsou speciálně projektovány a vybudovány pro provoz motorových vozidel a jsou to buď dálnice, nebo rychlostní komunikace.
 - (a) Dálnice je silnice speciálně projektovaná a vybudovaná pro provoz motorových vozidel, která neslouží k obsluze přilehlých pozemků a která:

- i) je, s výjimkou jednotlivých míst nebo dočasného omezení, vybavena jednotlivými jízdními pruhy pro provoz ve dvou směrech oddělenými od sebe dělicím pásem, který není určen k provozu, nebo výjimečně jiným způsobem;
 - ii) se nekříží na jedné úrovni s žádnou silnicí, železniční nebo tramvajovou tratí nebo pěší cestou; a
 - iii) je označena speciální značkou jako dálnice.
 - (b) Rychlostní komunikace je silnice vyhrazená pro provoz motorových vozidel, přístupná pouze z mimoúrovňových křižovatek nebo křižovatek se světelnou signalizací,
 - i) na které je zakázáno zastavit a parkovat v jízdním pruhu; a
 - ii) nekříží se na jedné úrovni s žádnou železniční nebo tramvajovou tratí nebo pěší cestou.
4. Vybavení související se silnicemi zahrnuje zejména zařízení pro řízení dopravy, informace a navádění, pro výběr uživatelských poplatků, pro bezpečnost, pro snižování negativních dopadů na životní prostředí, pro doplňování paliv nebo dobíjení vozidel s alternativním pohonem a pro bezpečné parkovací plochy pro komerční vozidla.

Článek 21

Požadavky na dopravní infrastrukturu

Členské státy a provozovatelé infrastruktury v rámci své odpovědnosti zajišťují, aby:

- (a) silnice splňovaly požadavky čl. 20 odst. 3;
- (b) bezpečnost silniční dopravní infrastruktury byla zajištěna, sledována a podle potřeby zlepšována v souladu s postupem stanoveným směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury⁴⁴;
- (c) silniční tunely o délce přesahující 500 m splňovaly požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/54/ES ze dne 29. dubna 2004 o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě⁴⁵;
- (d) interoperabilita systémů pro výběr mýtného byla zajištěna v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství⁴⁶ a rozhodnutím Komise

⁴⁴ Úř. věst. L 319, 29.11.2008, s. 59.

⁴⁵ Úř. věst. L 167, 30.4.2004, s. 39.

⁴⁶ Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124.

2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků⁴⁷;

- (e) byly zavedeny inteligentní dopravní systémy infrastruktury silniční dopravy splňující požadavky 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 dopravy⁴⁸.

Článek 22

Rámec pro rozvoj prioritní infrastruktury

Členské státy a jiní navrhovatelé projektů při podpoře projektů společného zájmu a kromě priorit stanovených v článku 10 věnují obzvláštní pozornost:

- (a) využití ITS, zejména při správě multimodálních informací a řízení dopravy a pro umožnění integrovaných komunikačních a platebních systémů;
- (b) zavádění nových technologií a inovací na podporu dopravy s nízkými emisemi uhlíku;
- (c) zajištění bezpečných parkovacích ploch;
- (d) propagaci bezpečnosti silničního provozu.

ODDÍL 4

NÁMOŘNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Článek 23

Mapy

Námořní přístavy, které tvoří součást globální sítě, jsou vyznačeny na mapách v příloze I.

Článek 24

Složky infrastruktury

1. Námořní dopravní infrastruktura zahrnuje zejména:
- (a) námořní prostor;
 - (b) mořské kanály;
 - (c) námořní přístavy, včetně infrastruktury nutné pro dopravní činnosti uvnitř přístavního areálu;
 - (d) navigační pomůcky;

⁴⁷ Úř. věst. L 268, 13.10.2009, s. 11.

⁴⁸ Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1.

- (e) přístavní přístupy;
 - (f) námořní dálnice;
 - (g) související vybavení;
 - (h) ITS.
2. Námořní přístavy jsou vstupními a výstupními body pozemní infrastruktury globální sítě. Splňují alespoň jedno z následujících kritérií:
- (a) celkový roční objem osobní přepravy přesahuje 0,1 % celkové roční osobní přepravy ve všech námořních přístavech Unie. Referenční hodnotou pro tento celkový objem je průměr za poslední tři roky dostupný na základě statistických údajů zveřejňovaných agenturou Eurostat;
 - (b) Celkový roční objem nákladní dopravy – volně ložených nákladů a kusového zboží – přesahuje 0,1 % odpovídajícího celkového ročního objemu nákladu odbaveného ve všech námořních přístavech Unie. Referenční hodnotou pro tento celkový objem je průměr za poslední tři roky dostupný na základě statistických údajů zveřejňovaných agenturou Eurostat;
 - (c) Námořní přístav je umístěn na ostrově a je jediným přístupovým bodem k regionu NUTS 3 v globální síti;
 - (d) námořní přístav je umístěn v nejvzdálenějším regionu nebo v okrajové oblasti více než 200 km od nejbližšího jiného bodu v globální síti;
3. Vybavení související s námořní dopravní infrastrukturou zahrnuje zejména zařízení pro rozbíjení ledu, hydrologický průzkum a bagrování a pro údržbu přístavu a přístavních přístupů.

Článek 25 **Námořní dálnice**

1. Námořní dálnice představují námořní rozměr transevropské dopravní sítě. Zahrnují dopravu na krátké vzdálenosti, přístavy, související námořní infrastrukturu a vybavení, a zařízení umožňující námořní dopravu na krátké vzdálenosti nebo námořně-říční dopravní služby mezi nejméně dvěma přístavy, včetně spojení s vnitrozemím, nejméně ve dvou různých členských státech. Námořní dálnice zahrnují:
- (a) námořní spojení mezi námořními přístavy globální sítě;
 - (b) zařízení přístavu, informační a komunikační technologie (IKT), jakými jsou elektronické logistické systémy řízení, bezpečnost a ochrana, správní a celní řízení nejméně v jednom členském státě;
 - (c) infrastrukturu pro přímý přístup ze země a z moře.

2. Projekty společného zájmu v oblasti námořních dálnic transevropské dopravní sítě navrhuji nejméně dva členské státy. Mají jednu z následujících forem:
 - (a) být námořní složkou koridoru hlavní sítě definovaného v článku 49 nebo představovat námořní složku mezi dvěma koridory hlavní sítě;
 - (b) představovat námořní spojení a jeho spojení s vnitrozemím v rámci hlavní sítě mezi dvěma nebo více přístavy hlavní sítě;
 - (c) představovat námořní spojení a jeho následné propojení s vnitrozemím mezi přístavem hlavní sítě a přístavy globální sítě, s obzvláštním důrazem na propojení přístavů hlavní a globální sítě s vnitrozemím.
3. Projekty společného zájmu v oblasti námořních dálnic transevropské dopravní sítě mohou také zahrnovat činnosti, které mají širší přínosy a nesouvisí s konkrétními přístavy, např. činnosti zaměřené na zlepšování vlivu na životní prostředí, zpřístupnění zařízení pro rozbíjení ledu, činnosti zajišťující celoroční splavnost, bagrování, zařízení pro tankování alternativních pohonných hmot a na optimalizaci procesů, postupů a lidského prvku, platformy IKT a informační systémy, včetně systémů řízení dopravy a systémů elektronických hlášení.

Článek 26

Požadavky na dopravní infrastrukturu

1. Členské státy, provozovatelé přístavů a provozovatelé infrastruktury v rámci své odpovědnosti zajišťují, aby:
 - (a) námořní přístavy byly propojeny se železničními tratěmi, silnicemi a podle možností s vnitrozemskými vodními cestami globální sítě, s výjimkou Malty a Kypru, neboť na jejich území není zaveden žádný železniční systém;
 - (b) každý námořní přístav nabízel nejméně jeden terminál přístupný všem provozovatelům na nediskriminačním základě a uplatňující transparentní poplatky;
 - (c) mořské kanály, plavební dráhy v přístavech a vyústění spojovaly dvě moře nebo poskytovaly přístup z moře do námořních přístavů a odpovídaly nejméně třídě VI vnitrozemských vodních cest.
2. Provozovatelé přístavů zajišťují, aby přístavy zahrnovaly zařízení nutná pro zajištění vlivu lodí v přístavech na životní prostředí, zejména zařízení pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/59/ES ze dne 27. listopadu 2000 o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu⁴⁹.
3. Členské státy zavádějí systémy VTMS podle směrnice 2002/59/ES.

⁴⁹ Úř. věst. L 332, 28.11.2000, s. 81.

Článek 27
Rámec pro rozvoj prioritní infrastruktury

1. Členské státy a jiní navrhovatelé projektů při podpoře projektů společného zájmu a kromě priorit stanovených v článku 10 věnují obzvláštní pozornost:
 - (a) podpoře námořních dálnic včetně námořní dopravy na krátké vzdálenosti;
 - (b) propojení námořních přístavů s vnitrozemskými vodními cestami;
 - (c) zavádění systémů VTMS a elektronických služeb v námořnictví.

ODDÍL 5
LETECKÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Článek 28
Mapy

Letiště, která tvoří součást globální sítě, jsou vyznačena na mapách v příloze I.

Článek 29
Složky infrastruktury

1. Letecká dopravní infrastruktura zahrnuje zejména:
 - (a) vzdušný prostor, letecké trasy a letové cesty;
 - (b) letiště;
 - (c) související vybavení;
 - (d) ITS.
2. Letiště splňují alespoň jedno z následujících kritérií:
 - (a) U letišť pro přepravu cestujících:
 - i) celkový roční objem přepravy cestujících činí nejméně 0,1 % celkové roční přepravy cestujících ve všech letištích Unie. Celkový roční objem přepravy cestujících je založen na průměru za poslední tři roky, za které jsou k dispozici údaje zveřejňované agenturou Eurostat;
 - ii) objemový limit 0,1 % se nepoužije, jestliže je letiště umístěno více než 100 km od nejbližšího letiště v globální síti, nebo více než 200 km, jestliže je v regionu, v němž je umístěno, vybudována vysokorychlostní železniční trať.
 - (b) U letišť pro přepravu nákladů celkový roční objem přepravy nákladu činí nejméně 0,2 % celkové roční přepravy nákladu ve všech letištích Unie.

Celkový roční objem přepravy nákladů je založen na průměru za poslední tři roky, za které jsou k dispozici údaje zveřejňované agenturou Eurostat.

Článek 30

Požadavky na dopravní infrastrukturu

1. Členské státy a provozovatelé letišť v rámci své odpovědnosti zajišťují, aby každé letiště nabízelo nejméně jeden terminál přístupný všem provozovatelům na nediskriminačním základě a uplatňovalo transparentní poplatky.
2. Členské státy, provozovatelé letišť a letečtí dopravci v rámci své odpovědnosti zajišťují, aby se pro leteckou dopravní infrastrukturu globální sítě používaly společné základní normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy přijaté Uníí v souladu s nařízením 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. 2320/2002⁵⁰.
3. Členské státy, provozovatelé letišť a letečtí dopravci v rámci své odpovědnosti zajišťují, aby infrastruktura pro řízení letového provozu umožňovala vytvoření jednotného evropského nebe v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení)⁵¹, nařízením 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)⁵², nařízením 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)⁵³ a nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě)⁵⁴ s cílem zlepšit výkonnost a udržitelnost systému evropského letectví, dodržování pravidel a specifikací Unie.

Článek 31

Rámec pro rozvoj prioritní infrastruktury

Členské státy a jiní navrhovatelé projektů při podpoře projektů společného zájmu a kromě priorit stanovených v článku 10 věnují obzvláštní pozornost:

- (a) optimalizaci stávající infrastruktury;
- (b) zvyšování kapacity letišť;
- (c) podpoře vytváření jednotného evropského nebe a zavádění systémů řízení letového provozu, zejména systémů zavádějících SESAR.

⁵⁰ Úř. věst. L 97, 9.4.2008, s. 72.

⁵¹ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁵² Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁵³ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

⁵⁴ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26.

ODDÍL 6

INFRASTRUKTURA PRO MULTIMODÁLNÍ DOPRAVU

Článek 32

Mapy

Nákladní terminály a logistická centra, které tvoří součást globální sítě, jsou vyznačeny na mapách v příloze I.

Článek 33

Složky infrastruktury

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

- (a) jejich celkový objem překládky zboží přesahuje objemový limit pro námořní přístavy stanovený v článku 24;
- (b) pokud v regionu NUTS 2 není žádný nákladní terminál, ani žádné logistické centrum splňující podmínky písmena a), jedná se o hlavní nákladní terminál nebo logistické centrum určené dotčeným členským státem a má propojení alespoň se silnicemi a železnicí pro tento region NUTS 2;

Článek 34

Požadavky na dopravní infrastrukturu

1. Členské státy, provozovatelé nákladních terminálů, přístavů a letišť a provozovatelé infrastruktury zajišťují, aby:
 - (a) se jednotlivé druhy dopravy propojovaly v některém z následujících míst: nákladní terminály, stanice s osobní dopravou, vnitrozemské přístavy, letiště, námořní přístavy s cílem umožnit multimodální dopravu zboží a cestujících;
 - (b) aniž by byla dotčena platná ustanovení právních předpisů Unie a vnitrostátních právních předpisů, byly nákladní terminály a logistická centra, vnitrozemské a námořní přístavy a letiště odbavující zboží vybaveny pro poskytování informačních toků v rámci této infrastruktury a mezi druhy dopravy v celém logistickém řetězci. Takové systémy zejména umožňují v reálném čase poskytovat informace o dostupné kapacitě infrastruktury, dopravních tocích a lokalizaci, sledování a vyhledávání a zajišťují bezpečnost a ochranu po celou dobu multimodální přepravy.
 - (c) aniž by byla dotčena platná ustanovení právních předpisů Unie a vnitrostátních právních předpisů, plynulou dopravu cestujících po celé globální síti usnadňovalo vhodné vybavení a dostupnost ITS v železničních stanicích, autobusových stanicích, na letištích a případně v námořních a vnitrozemských přístavech.

2. Provozovatelé nákladních terminálů zajišťují, aby nákladní terminály byly vybaveny jeřáby, dopravníky a jiným zařízením pro nákladní přepravu mezi různými druhy dopravy a pro lokalizaci a uskladňování nákladu.

Článek 35

Rámec pro rozvoj prioritní infrastruktury

Členské státy a jiní navrhovatelé projektů při podpoře projektů společného zájmu a kromě priorit stanovených v článku 10 věnují obzvláštní pozornost:

- (a) zajištění účinného propojení a integrace infrastruktury globální sítě, a to i prostřednictvím přístupové infrastruktury, pokud je nezbytná, a prostřednictvím nákladních terminálů a logistických center;
- (b) odstranění hlavních technických a administrativních překážek multimodální dopravy;
- (c) posilování hladkého toku informací mezi jednotlivými druhy dopravy a umožnění poskytování multimodálních služeb a služeb v rámci jednoho druhu dopravy v celém transevropském dopravním systému, včetně s ním souvisejících služeb v oblasti komunikací, plateb, prodeje jízdenek a komercializace

ODDÍL 7

SPOLEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 36

Městské uzly

Cílem členských států a jiných navrhovatelů projektu při rozvoji globálních sítí v městských uzlech je zajistit:

- (a) v osobní dopravě: propojení mezi železniční, leteckou a eventuálně i vnitrozemskou vodní, silniční a námořní infrastrukturou globální sítě;
- (b) v nákladní dopravě: propojení mezi železniční a eventuálně vnitrozemskou vodní, leteckou, námořní a silniční infrastrukturou globální sítě;
- (c) přiměřené spojení mezi různými železničními stanicemi nebo letišti globální sítě v městském uzlu;
- (d) hladké propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu, včetně logistických konsolidačních a distribučních center;
- (e) obchvat městských oblastí pro silniční dopravu s cílem usnadnit dálkové přepravní toky v globální síti;
- (f) obchvat městských oblastí pro železniční nákladní dopravu;

- (g) podporu účinného nízkohlučného a nízkouhlíkového doručování zboží po městě.

Článek 37 **ITS**

1. ITS umožňují řízení dopravy a výměnu informací v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi nimi při multimodálních dopravních činnostech a poskytování služeb spojených s dopravou a vytvářejících přidanou hodnotu, v zájmu zlepšování bezpečnosti, ochrany a vlivu na životní prostředí.
2. ITS usnadňují hladké propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu.
3. ITS související s jednotlivými druhy dopravy zahrnují zejména:
 - na železnici: ERTMS;
 - na vnitrozemských vodních cestách: říční informační služby a elektronické služby v námořnictví;
 - v silniční dopravě: ITS v souladu se směrnicí 2010/40/EU;
 - v námořní dopravě: VTMS a elektronické služby v námořnictví;
 - v letecké dopravě: systémy řízení letového provozu, zejména ty, které vyplývají ze SESAR.

Článek 38 **Služby nákladní dopravy**

Unie, členské státy a jiní navrhovatelé projektů věnují obzvláštní pozornost projektům společného zájmu, které zajišťují účinné služby nákladní dopravy, jež používají infrastrukturu globální sítě a přispívají ke snižování emisí oxidu uhličitého. Cílem těchto projektů zejména je:

- (a) zlepšovat udržitelný způsob využívání dopravní infrastruktury, včetně jejího účinného řízení;
- (b) podporovat zavádění inovativních dopravních služeb nebo nových kombinací osvědčených stávajících dopravních služeb, a to i pomocí zavádění ITS a vytváření příslušných správních struktur;
- (c) usnadnit činnosti služeb multimodální dopravy a zlepšovat spolupráci mezi poskytovateli dopravních služeb;
- (d) podporovat účinné využití zdrojů a uhlíkovou výkonnost, zejména v oblasti pohonu vozidel, řízení vozidel a plavidel, plánování systémů a činností, sdílení zdrojů a spolupráce;

- (e) provádět rozbor, poskytovat informace a sledovat trhy, charakteristiky a výkonnost dopravních prostředků, správní požadavky a lidské zdroje.

Článek 39

Nové technologie a inovace

Globální síť drží krok s vývojem a zaváděním nejmodernějších technologií. Jejich cílem zejména je:

- (a) přechodem na inovativní dopravní technologie umožnit dekarbonizaci dopravy;
- (b) umožnit dekarbonizaci všech druhů dopravy prostřednictvím podpory energetické účinnosti a zavádění alternativních pohonných systémů a zajišťování odpovídající infrastruktury. Taková infrastruktura může zahrnovat rozvodné sítě a další zařízení nezbytné pro dodávky energie, zohledňovat rozhraní infrastruktura-vozidlo a zahrnovat inteligentní dopravní systémy;
- (c) zlepšovat bezpečnost a udržitelnost pohybu osob a zboží;
- (d) zlepšovat činnost, dostupnost, interoperabilitu, multimodalitu a účinnost sítě, včetně multimodálního prodeje jízdeneček;
- (e) podporovat opatření ke snižování vnějších nákladů, jako je znečištění jakéhokoli druhu, například hluk, přetížení a poškozování zdraví;
- (f) zavádět bezpečnostní technologie a vzájemně slučitelné identifikační normy na sítích;
- (g) zlepšovat odolnost vůči změně klimatu;
- (h) urychlit vývoj a zavádění inteligentních dopravních systémů v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi různými druhy dopravy.

Článek 40

Bezpečná a chráněná infrastruktura

Členské státy a jiní navrhovatelé projektů věnují náležitou pozornost zajištění toho, aby dopravní infrastruktura poskytovala vysokou úroveň bezpečnosti a ochrany osobní a nákladní přepravy.

Článek 41

Infrastruktura prověřená změnou klimatu a odolná vůči katastrofám

Při plánování infrastruktury členské státy a jiní navrhovatelé projektů věnují náležitou pozornost posouzení rizik a opatřením k přizpůsobení se, jež patřičně zlepší odolnost vůči důsledkům změny klimatu, zejména pokud jde o srážky, povodně, bouře, vysoké teploty a vlny veder, sucha, vzestup hladiny moří a pobřežní přílivové vlny, v souladu s veškerými požadavky, jež mohou být stanoveny v příslušných právních předpisech Unie.

Náležitá pozornost by tam, kde to přichází v úvahu, také měla být věnována odolnosti infrastruktury vůči přírodním katastrofám nebo katastrofám způsobeným lidskou činností v souladu se všemi požadavky, jež mohou být stanoveny v příslušných právních předpisech Unie.

Článek 42

Ochrana životního prostředí

Členské státy a jiní navrhovatelé projektů provádějí posouzení plánů a projektů z hlediska životního prostředí, zejména v souladu se směrnicemi Rady 85/337/EHS ze dne 27. června 1985 o posuzování vlivu některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí⁵⁵ a 92/43/EHS ze dne 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin⁵⁶ a směrnicemi Evropského parlamentu a Rady: 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky⁵⁷, 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí⁵⁸, a 2009/147/ES ze dne 30. listopadu 2009 o ochraně volně žijících ptáků⁵⁹, s cílem vyhnout se negativním dopadům na životní prostředí, jako je roztržitost krajiny, zábory půdy, znečištění vzduchu a vody a hluk, a není-li to možné, tyto dopady zmírňovat nebo kompenzovat a účinně chránit biologickou rozmanitost.

Článek 43

Dostupnost pro všechny uživatele

Dopravní infrastruktura musí umožnit hladkou mobilitu a dostupnost pro všechny uživatele, zejména pro starší osoby, osoby s omezenou pohyblivostí a zdravotně postižené cestující.

⁵⁵ Úř. věst. L 175, 5.7.1985, s. 40.

⁵⁶ Úř. věst. L 206, 22.7.1992, s. 7.

⁵⁷ Úř. věst. L 327, 22.12.2000, s. 1.

⁵⁸ Úř. věst. L 197, 21.7.2001, s. 30.

⁵⁹ Úř. věst. L 20, 26.1.2010, s. 7.

KAPITOLA III

HLAVNÍ SÍŤ

Článek 44

Určení hlavní sítě

1. Hlavní síť zahrnuje ty části globální sítě, které mají největší strategický význam pro dosažení cílů politiky transevropské dopravní sítě. Hlavní síť zejména přispívá k řešení rostoucí mobility a k rozvoji dopravního systému s nízkými emisemi uhlíku.
2. Hlavní síť se propojuje v uzlech a umožňuje spojení se sítěmi dopravní infrastruktury sousedních zemí.
3. Dopravní infrastruktury, jež tvoří hlavní síť, jsou vyznačeny v příslušných mapách globální sítě v příloze I.

Článek 45

Požadavky

1. Hlavní síť odráží vyvíjející se poptávku po dopravě a potřebu multimodální dopravy. Zohledňují se nejmodernější technologie a regulační a správní opatření pro řízení využití infrastruktury s cílem zajistit využití dopravní infrastruktury způsobem účinně využívajícím zdroje a zajistit dostatečnou kapacitu.
2. Infrastruktura hlavní sítě musí splňovat bez výjimky veškeré požadavky stanovené v kapitole II. Kromě toho musí infrastruktura hlavní sítě splňovat také tyto požadavky:
 - (a) v železniční dopravní infrastruktuře:
 - plná elektrifikace železničních tratí;
 - tratě s pravidelnou nákladní dopravou: hmotnost na nápravu nejméně 22,5 t, rychlost vlaků nejméně 100 km/h a délka vlaku nejméně 750 m;
 - (b) ve vnitrozemské plavbě a námořní dopravní infrastruktuře:
 - dostupnost alternativních čistých paliv;
 - (c) v silniční dopravní infrastruktuře:
 - budování odpočívadel na dálnicích přibližně každých 50 km s cílem zajistit mj. dostatečné parkovací plochy pro komerční uživatele silnic s přiměřenou úrovní bezpečnosti a ochrany;
 - dostupnost alternativních čistých paliv;
 - (d) v letecké dopravní infrastruktuře:

- schopnost zpřístupnit alternativní čistá paliva.

Článek 46
Rozvoj hlavní sítě

1. Dopravní infrastruktura zahrnutá do hlavní sítě je rozvíjena v souladu s příslušnými ustanoveními kapitoly II.
2. Přednostně se provádějí projekty společného zájmu, jež přispívají k realizaci hlavní sítě.
3. Aniž by byly dotčeny čl. 47 odst. 2 a 3, členské státy zajistí, aby hlavní síť byla dokončena a plně splňovala požadavky této kapitoly nejpozději do 31. prosince 2030.

Článek 47
Uzly hlavní sítě

1. Uzly hlavní sítě jsou určeny v příloze II a zahrnují:
 - městské uzly včetně jejich přístavů a letišť;
 - námořní přístavy;
 - hraniční přechody se sousedními zeměmi.
2. Námořní přístavy vyznačené v části 2 přílohy II se, vyjma řádně zdůvodněných případů, napojí na železniční a silniční dopravní infrastrukturu transevropské dopravní sítě nejpozději do 31. prosince 2030.
3. Hlavní letiště vyznačená v části 1b přílohy II se napojí na železniční a silniční dopravní infrastrukturu transevropské dopravní sítě nejpozději do 31. prosince 2050. S ohledem na potenciální přepravní poptávku budou tato letiště pokud možno integrována do vysokorychlostní železniční sítě.

KAPITOLA IV

REALIZACE HLAVNÍ SÍTĚ PROSTŘEDNICTVÍM KORIDORŮ HLAVNÍ SÍTĚ

Článek 48

Obecný cíl koridorů hlavní sítě

1. Koridory hlavní sítě jsou nástrojem, který má usnadnit koordinovanou realizaci hlavní sítě. Koridory hlavní sítě jsou založeny na integraci různých druhů dopravy, interoperabilitě a na koordinovaném rozvoji a řízení infrastruktury s cílem dospět k multimodální dopravě účinně využívající zdroje.
2. Koridory hlavní sítě zajišťují koordinovaný přístup k užívání infrastruktury a k investicím za účelem co nejúčinnějšího řízení kapacit. Multimodální infrastruktura v koridorech hlavní sítě je budována a případně koordinována způsobem, který optimalizuje využití každého druhu dopravy a jejich spolupráci. Koridory hlavní sítě podporují komplexní zavádění interoperativních systémů řízení dopravy.

Článek 49

Definice koridorů hlavní sítě

1. Koridory hlavní sítě sestávají z částí hlavní sítě. Zahrnují nejméně tři druhy dopravy a procházejí nejméně třemi členskými státy. Pokrývají nejvýznamnější přeshraniční dálkové toky v hlavní síti.
2. V řádně zdůvodněných případech mohou koridory hlavní sítě zahrnovat jen dva druhy dopravy.
3. Vyjma řádně zdůvodněných případů koridory hlavní sítě zahrnují námořní přístavy a jejich přístupy.

Článek 50

Seznam koridorů hlavní sítě

1. Každý členský stát se podílí nejméně na jednom koridoru hlavní sítě.
2. Seznam koridorů hlavní sítě je stanoven v příloze I nařízení (EU) č. XXX/2012 ze dne ... [nástroj pro propojení Evropy].

Článek 51

Koordinace koridorů hlavní sítě

1. Pro usnadnění koordinované realizace koridorů hlavní sítě, Komise po konzultaci s dotčenými členskými státy a po konzultaci s Evropským parlamentem jmenuje osoby „evropských koordinátorů“.

2. Evropský koordinátor je vybírán zejména na základě svých zkušeností s evropskými orgány a znalostí, které se týkají financování a sociálně-ekonomického a ekologického hodnocení významných projektů.
3. Rozhodnutí Komise o jmenování evropského koordinátora určí způsob, kterým mají být plněny úkoly podle odstavce 5.
4. Evropský koordinátor jedná jménem a v zastoupení Komise. Jeho působnost se obvykle týká jednoho koridoru hlavní sítě. Evropský koordinátor vypracuje společně s dotčenými členskými státy pracovní plán činností, které mají být splněny.
5. Evropský koordinátor:
 - (a) řídí koordinovanou realizaci koridoru hlavní sítě s cílem zajistit dodržení termínu určeného v prováděcím rozhodnutí o příslušném koridoru hlavní sítě;
 - (b) informuje členské státy, Komisi a případně všechny ostatní subjekty, které se přímo podílejí na rozvoji daného koridoru hlavní sítě, o všech vzniklých potížích a přispívá k nalezení vhodných řešení;
 - (c) každý rok vypracovává zprávu pro Evropský parlament, Komisi a dotčené členské státy o pokroku dosaženém při realizaci koridoru hlavní sítě;
 - (d) ve spolupráci s dotčenými členskými státy konzultuje zejména s regionálními a místními orgány, provozovateli infrastruktury, provozovateli dopravy, uživateli dopravy a případně dalšími veřejnými a soukromými subjekty, aby získal úplnější znalost poptávky po dopravních službách, možnostech investičního financování a opatřeních, která je třeba přijmout, a podmínkách, které je nutné splnit pro usnadnění přístupu k takovému financování.
6. Dotčené členské státy spolupracují s evropským koordinátorem a poskytují mu informace nutné k plnění úkolů podle odstavce 5.
7. Aniž jsou dotčeny platné postupy stanovené právními předpisy Unie a vnitrostátními právními předpisy, může Komise požadovat stanovisko evropského koordinátora při posuzování žádostí o financování ze strany Unie u koridorů hlavní sítě, za které evropský koordinátor odpovídá.

Článek 52

Správa koridorů hlavní sítě

1. Pro každý koridor hlavní sítě dotčené členské státy vytvoří platformu koridoru, která je odpovědná za stanovení hlavních cílů koridoru hlavní sítě a za přípravu opatření podle čl. 53 odst. 1 a dohled nad jejich plněním.
2. Platforma koridoru bude složena z představitelů dotčených členských států a případně dalších veřejných a soukromých subjektů. V každém případě se budou na platformě koridoru účastnit příslušní provozovatelé infrastruktury podle směrnice Evropského

parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury⁶⁰.

3. Platformě koridoru předsedá evropský koordinátor.
4. Platforma koridoru může být ustavena jako stálý subjekt s právní subjektivitou, jako je evropské hospodářské zájmové sdružení.
5. Vytvořením platform koridorů není dotčena zásada, že za provedení projektů je v konečném důsledku odpovědný příjemce finanční podpory ze strany Unie.

Článek 53 **Plán rozvoje koridoru**

1. Pro každý koridor hlavní sítě dotčené členské státy ve spolupráci s platformou koridoru společně vypracují plán rozvoje koridoru a vyrozumí o něm Komisi, a to do šesti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost. Tento plán zahrnuje zejména:
 - (a) popis typických rysů koridoru hlavní sítě, včetně míst s nedostatečnou propustností;
 - (b) cíle koridoru hlavní sítě, zejména pokud jde o výkonnost vyjádřenou jako kvalita služby, její kapacita a soulad s požadavky stanovenými v kapitole II;
 - (c) plán opatření nutných pro rozvoj koridoru hlavní sítě;
 - (d) studii trhu multimodální dopravy;
 - (e) prováděcí plán zahrnující:
 - plán zavádění interoperativních systémů řízení dopravy v multimodálních nákladních koridorech, aniž jsou dotčeny platné právní předpisy Unie;
 - plán odstranění fyzických, technických, provozních a administrativních překážek mezi druhy dopravy i v jednotlivých druzích dopravy a posilování účinné multimodální dopravy a služeb;
 - opatření ke zlepšení administrativní a technické schopnosti formulovat, plánovat, projektovat, zadávat zakázky, provádět a monitorovat projekty společného zájmu;
 - posouzení rizik včetně možných dopadů změny klimatu na infrastrukturu, případně navrhovaná opatření k posílení klimatické odolnosti;
 - opatření, která mají být přijata ke zmírnění emisí skleníkových plynů;
 - (f) plán investic, který je třeba pravidelně aktualizovat, včetně:

⁶⁰ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29.

- seznamu projektů v oblasti rozšíření, rekonstrukce nebo přesunu dopravní infrastruktury uvedené v čl. 2 odst. 2 pro každý druh dopravy zastoupený v koridoru hlavní sítě;
 - s tím související finanční plán, s předpokládanými různými zdroji financování na mezinárodní, celostátní, regionální a místní úrovni a na úrovni Unie, pokud možno včetně vyhrazených systémů křížového financování a soukromého kapitálu, s výší již přijatých závazků a případně s odkazem na předpokládaný příspěvek Unie v rámci finančních programů Unie.
2. Na základě plánu rozvoje koridoru poskytnutého dotčenými členskými státy Komise sdělí své stanovisko.
3. S cílem podpořit realizaci koridorů hlavní sítě může Komise přijmout prováděcí rozhodnutí ohledně koridorů hlavní sítě. Tato rozhodnutí mohou:
- (a) zahrnovat investiční plánování, s tím související náklady a termín provedení, které jsou odhadovány jako nezbytné pro vybudování koridorů hlavní sítě v souladu s cíli tohoto nařízení;
 - (b) definovat veškerá opatření zaměřená na snížení vnějších nákladů, zejména emisí skleníkových plynů a hluku, a zaměřená na podporu zavádění nových technologií v dopravě a řízení kapacit;
 - (c) stanovit další opatření nezbytná pro splnění plánu rozvoje koridorů a pro účinné využití infrastruktury koridorů hlavní sítě.

Tyto prováděcí akty jsou přijímány v souladu s poradním postupem podle čl. 55 odst. 2.

KAPITOLA V

SPOLEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 54

Aktualizace a podávání zpráv

1. O pokroku při provádění projektů společného zájmu a o investicích, které na tyto cíle byly vynaloženy, informují členské státy průběžně Komisi prostřednictvím interaktivního systému geografických a technických informací pro transevropskou dopravní síť (TENtec).

Členské státy poskytují Komisi stručný přehled vnitrostátních plánů a programů, které sestavují s cílem rozvíjet transevropské dopravní sítě, zejména pokud jde o hlavní síť. Po přijetí vnitrostátních plánů a programů je členské státy zašlou Komisi pro informaci.

2. Každé dva roky od vstupu tohoto nařízení v platnost a po konzultaci s výborem, uvedeným v článku 54, zveřejňuje Komise zprávu o pokroku dosaženém při provádění těchto hlavních směrů, která se předkládá Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů.

3. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 56 pro přizpůsobení příloh I, II a III s ohledem na případné změny vyplývající z množstevních limitů stanovených v článcích 16, 24, 29 a 33. Při úpravě příloh Komise:

- (a) zahrne do globální sítě logistická centra, nákladní terminály, vnitrozemské přístavy, námořní přístavy a letiště, pokud se prokáže, že jejich průměrný objem přepravy za poslední dva roky přesahuje příslušný limit;
- (b) vyloučí z globální sítě logistická centra, nákladní terminály, vnitrozemské přístavy, námořní přístavy a letiště, pokud se prokáže, že jejich průměrný objem přepravy za posledních šest let nedosahuje příslušného limitu;
- (c) upraví mapy silniční a železniční infrastruktury a vnitrozemské vodní infrastruktury tak, aby odrážely pokrok při budování sítě. Při úpravě těchto map Komise nepřipustí žádné úpravy ve vytyčení tras vyjma těch, jež jsou povoleny příslušným postupem pro schvalování projektu.

Úpravy podle písmen a) a b) jsou založeny na posledních dostupných statistických údajích zveřejňovaných agenturou Eurostat.

4. Projekty společného zájmu týkající se infrastruktury, která je nově začleňována do transevropské dopravní sítě, jsou způsobilé pro účely čl. 7 odst. 5 ode dne vstupu aktů v přenesené pravomoci podle článku 3 v platnost.

Projekty společného zájmu týkající se infrastruktury, která byla vyloučena z transevropské dopravní sítě, přestávají být způsobilé ode dne vstupu aktů

v přenesené pravomoci podle článku 3 v platnost. Ukončení způsobilosti se nedotýká rozhodnutí o financování nebo o grantech přijatých Komisí před tímto datem.

Článek 55

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Při odkazu na tento odstavec se použije článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 56

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci se Komisi uděluje v souladu s podmínkami stanovenými v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 54 odst. 3 je svěřena Komisi na dobu neurčitou počínaje [dnem vstupu tohoto nařízení v platnost].
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 54 odst. 3 zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Nabývá účinnosti dnem následujícím po zveřejnění rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 54 odst. 3 vstoupí v platnost, pouze pokud Evropský parlament a Rada nevysloví ve lhůtě dvou měsíců od oznámení aktu Evropskému parlamentu a Radě námitky nebo pokud Evropský parlament a Rada před uplynutím této lhůty Komisi informují, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady je tato lhůta prodloužena o 2 měsíce.

Článek 57

Přezkum

Nejpozději do 31. prosince 2023 Komise provede přezkum realizace hlavní sítě, zhodnotí soulad s ustanoveními tohoto nařízení a pokrok při jejich plnění.

Článek 58

Jediný kontaktní orgán

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

Článek 59
Zpoždění při dokončení hlavní sítě

1. V případě významného zpoždění při zahájení nebo dokončení prací na hlavní síti Komise požádá dotčený členský stát, aby do tří měsíců sdělil důvody tohoto zpoždění. Na základě získané odpovědi Komise povede konzultace s dotčenými členskými státy s cílem vyřešit problém, který vedl ke zpoždění.
2. Komise v rámci své aktivní kontroly nad realizací hlavní sítě a s náležitým ohledem na zásadu proporcionality a subsidiarity rozhodne o přijetí vhodných opatření.
3. O veškerých přijatých opatřeních bude neprodleně informován Evropský parlament a členské státy.

Článek 60
Slučitelnost s právem Unie a politikami Unie

Opatření přijatá podle tohoto nařízení přihlížejí ke všem významným politikám Unie, zejména v oblasti hospodářské soutěže, přístupu na trh, ochrany životního prostředí, zdraví, udržitelného rozvoje a veřejných zakázek.

Článek 61
Podpora a hodnocení

Komise podporuje a hodnotí pokrok v politice transevropské dopravní sítě a její celkové provádění.

Článek 62
Zrušení

Rozhodnutí č. 661/2010/EU se zrušuje.

Pro veškerá rozhodnutí v oblasti financování založená na nařízení (ES) č. 680/2007⁶¹ se nadále použije rozhodnutí č. 611/2010/EU.

Článek 63
Vstup v platnost

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

⁶¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 ze dne 20. června 2007, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských dopravních a energetických sítí, Úř. věst. L 162, 22.6.2007, s. 1.

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

V Bruselu dne [...].

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*