

**Stanovisko Evropského výboru regionů Hlavní směry pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T)**

(2022/C 498/12)

<b>Zpravodajka:</b>	Isabelle BOUDINEAU (FR/SES), členka rady regionu Nová Akvitánie
<b>Odkazy:</b>	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a nařízení (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013  COM(2021) 812 final  Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě – Akční plán na podporu dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravy  COM(2021) 810 final  Pozměněný návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a nařízení (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013  COM(2022) 384 final

**I. DOPORUČENÉ POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY**

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

**COM(2021) 812 final**

**Pozměňovací návrh 1**

4. bod odůvodnění

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
(4) Provádění transevropské dopravní sítě vytváří příznivé podmínky ve smyslu základní infrastruktury, která umožní, aby všechny druhy dopravy byly udržitelnější, cenově dostupnější a inkluzivnější, aby byly udržitelné alternativy široce dostupné v multimodálním dopravním systému a aby byly zavedeny správné pobídky na podporu transformace, zejména zajištěním spravedlivé transformace, a to v souladu s cíli uvedenými v doporučení Rady (EU) [...] ze dne [...] o zajištění spravedlivé transformace na klimatickou neutralitu.	(4) Provádění transevropské dopravní sítě vytváří příznivé podmínky ve smyslu základní infrastruktury, která umožní, aby všechny druhy dopravy byly <b>ve všech regionech Unie</b> udržitelnější, cenově dostupnější a inkluzivnější, aby byly udržitelné alternativy široce dostupné v multimodálním dopravním systému a aby byly zavedeny správné pobídky na podporu transformace, zejména zajištěním spravedlivé transformace, a to v souladu s cíli uvedenými v doporučení Rady (EU) [...] ze dne [...] o zajištění spravedlivé transformace na klimatickou neutralitu.

**Odůvodnění**

Žádný region Evropské unie by neměl být v rámci úsilí o transformaci opomenut.

**Pozměňovací návrh 2**

## 16. bod odůvodnění

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
(16) Při plánování a výstavbě projektů společného zájmu <b>je třeba</b> dostatečně <b>zohlednit</b> zájmy regionálních a místních orgánů jakož i veřejnosti, jíž se projekt týká.	(16) Při plánování a výstavbě projektů společného zájmu <b>musí být</b> dostatečně <b>zohledněny</b> zájmy regionálních a místních orgánů jakož i veřejnosti, jíž se projekt týká.

**Odůvodnění**

Plné zapojení regionálních a místních orgánů do plánování projektů je naprosto nezbytné. Není tedy důvod použít slabší formulaci.

**Pozměňovací návrh 3**

## 52. bod odůvodnění

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
(52) Členské státy by měly vytvořit vnitrostátní podpůrný program zaměřený na podporu zavádění plánů udržitelné městské mobility a zlepšení koordinace mezi regiony a městy. Ten by měl podporovat regiony a městské oblasti při vytváření kvalitních plánů udržitelné městské mobility a posílit monitorování a hodnocení provádění těchto plánů prostřednictvím legislativních opatření, pokynů, budování kapacit, pomoci a případně finanční podpory.	(52) Členské státy by měly vytvořit vnitrostátní podpůrný program zaměřený na podporu zavádění plánů udržitelné městské mobility a zlepšení koordinace mezi regiony a městy. Ten by měl podporovat regiony a městské oblasti při vytváření kvalitních plánů udržitelné městské mobility a posílit monitorování a hodnocení provádění těchto plánů prostřednictvím legislativních opatření, pokynů, budování kapacit, pomoci a případně finanční podpory. <b>Aby doplnila podporu poskytovanou podpůrnými programy členských států, bude Evropská komise usnadňovat výměny mezi uzly v rámci fór koridorů.</b>

**Odůvodnění**

Evropská komise musí podporovat místní orgány, které nemají zkušenosti s vypracováváním plánů udržitelné městské mobility, a to zejména tím, že bude usnadňovat sdílení zkušeností.

## Pozměňovací návrh 4

## 66. bod odůvodnění

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>(66) Evropské dopravní koridory by měly napomoci takovému rozvoji infrastruktury transevropské dopravní sítě, které se zaměří na řešení úzkých míst, zlepšení přeshraničních propojení a zlepšení účinnosti a udržitelnosti. Prostřednictvím lepší územní spolupráce by měly uvedené koridory přispět k soudržnosti. Měly by rovněž zohledňovat širší cíle dopravní politiky a usnadnit interoperabilitu, integraci různých druhů dopravy a multimodální provoz. Přístup spočívající v budování koridorů by měl být transparentní a jednoznačný a správa těchto koridorů by neměla vytvářet dodatečné administrativní náklady nebo zátěž.</p>	<p>(66) Evropské dopravní koridory by měly napomoci takovému rozvoji infrastruktury transevropské dopravní sítě, které se zaměří na řešení úzkých míst, zlepšení přeshraničních propojení a zlepšení účinnosti a udržitelnosti. Prostřednictvím lepší územní spolupráce by měly uvedené koridory přispět k soudržnosti. Měly by rovněž zohledňovat širší cíle dopravní politiky a usnadnit interoperabilitu, integraci různých druhů dopravy a multimodální provoz. Přístup spočívající v budování koridorů by měl být transparentní a jednoznačný a správa těchto koridorů by neměla vytvářet dodatečné administrativní náklady nebo zátěž. <b>Měla by rovněž podpořit vznik struktur integrovaného řízení, jejichž cílem je urychlit realizaci přeshraničních úseků. Takovými strukturami jsou např. evropská seskupení pro územní spolupráci. Evropská komise a členské státy uskuteční před přijetím rozhodnutí ohledně provádění transevropské dopravní sítě konzultace s regiony a zúčastněnými stranami.</b></p>

## Odůvodnění

Struktury integrovaného řízení, jako jsou evropská seskupení pro územní spolupráci, prokázaly, že mohou přispět k řešení obtíží v oblasti přeshraniční spolupráce, zejména při realizaci přeshraničních úseků sítě TEN-T. Nařízení by je mělo zmiňovat.

## Pozměňovací návrh 5

## Čl. 3 písm. f)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>f) „městským uzlem“ městská oblast, v níž se prvky dopravní infrastruktury transevropské dopravní sítě, jako jsou přístavy včetně terminálů osobní dopravy, letiště, železniční stanice, autobusové terminály, logistická centra a zařízení a nákladní terminály umístěné v městské oblasti a jejím okolí, napojují na jiné prvky této infrastruktury a na infrastrukturu regionální a místní dopravy;</p>	<p>f) „městským uzlem“ <b>funkční</b> městská oblast, v níž se prvky dopravní infrastruktury transevropské dopravní sítě, jako jsou přístavy včetně terminálů osobní dopravy, letiště, železniční stanice, autobusové terminály, logistická centra a zařízení a nákladní terminály umístěné v městské oblasti a jejím okolí, napojují na jiné prvky této infrastruktury a na infrastrukturu regionální a místní dopravy;</p>

## Odůvodnění

Funkční městská oblast lépe odráží integrovaný dopravní systém města a jeho zóny dojíždění a hraje klíčovou úlohu při plánování městských oblastí a dekarbonizaci městského dopravního systému. Doplnění slova „funkční“ do definice městského uzlu lépe odpovídá logice plánů udržitelné městské mobility podle čl. 3 písm. o).

**Pozměňovací návrh 6**

Čl. 3 písm. l)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
l) „multimodálním uzlem osobní dopravy“ místo propojující alespoň dva druhy osobní dopravy, kde jsou zajištěny cestovní informace, přístup k veřejné dopravě a přeprava mezi různými druhy dopravy, včetně odstavných parkovišť P+R a aktivních druhů dopravy, a které funguje <b>jako rozhraní mezi městskými uzly a dopravními sítěmi</b> pro dopravu na delší vzdálenosti;	l) „multimodálním uzlem osobní dopravy“ místo propojující alespoň dva druhy osobní dopravy, kde jsou zajištěny cestovní informace, přístup k veřejné dopravě a přeprava mezi různými druhy dopravy, včetně odstavných parkovišť P+R a aktivních druhů dopravy, a které funguje <b>v městských uzlech a dopravních sítích</b> pro dopravu na delší vzdálenosti <b>i jako rozhraní mezi nimi</b> ;

**Odůvodnění**

Tento pozměňovací návrh by vedl k tomu, že finanční prostředky budou moci obdržet projekty multimodálních uzlů osobní dopravy uvnitř městských uzlů i mezi nimi.

**Pozměňovací návrh 7**

Čl. 3 písm. o)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
o) „plánem udržitelné městské mobility“ dokument pro strategické plánování mobility, jehož cílem je zlepšit dostupnost funkční městské oblasti a mobilitu v ní (včetně zón dojíždění) pro lidi, podniky a zboží;	o) „plánem udržitelné městské mobility“ dokument pro strategické plánování mobility, jehož cílem je zlepšit dostupnost funkční městské oblasti a mobilitu v ní (včetně zón dojíždění) pro lidi, podniky a zboží. <b>Plány udržitelné městské mobility mohou být začleněny do stávajících nebo širších plánů, které rovněž zahrnují územní plány, například s ohledem na vzájemné vazby mezi využíváním půdy a mobilitou;</b>

**Odůvodnění**

Cílem pozměňovacího návrhu je zajistit, aby plány udržitelné městské mobility mohly vycházet ze stávajících nebo širších plánů na místní a regionální úrovni.

**Pozměňovací návrh 8**

Čl. 3 písm. z)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
z) „námořním přístavem“ areál vodní plochy a pobřežního pozemku, který tvoří taková infrastruktura a zařízení, jež mají umožnit především příjem plavidel, jejich nakládku a vykládku, skladování zboží, převzetí a dodávku tohoto zboží a nalodění a vylodění cestujících, posádky a dalších osob, a veškerá další infrastruktura nezbytná pro provozovatele dopravy v přístavním areálu;	z) „námořním přístavem“ areál vodní plochy a pobřežního pozemku, který tvoří taková infrastruktura a zařízení, jež mají umožnit především příjem plavidel, jejich nakládku a vykládku, skladování zboží, převzetí a dodávku tohoto zboží a nalodění a vylodění cestujících, posádky a dalších osob, a veškerá další infrastruktura nezbytná pro provozovatele dopravy v přístavním areálu, <b>kteřá představuje bránu obchodu, průmyslové klastry a energetická centra;</b>

**Odůvodnění**

Nařízení by mělo v definici námořních přístavů uvádět všechny úlohy, které jejich infrastruktura plní v zájmu zajištění co nejlepší reakce na výzvy, jimž čelí.

**Pozměňovací návrh 9**

Čl. 4 odst. 2 písm. c)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	<b>viii) přizpůsobení regulačních norem situaci daného území;</b>

**Odůvodnění**

Aby byla zajištěna kontinuita sítě a její dokončení ve lhůtách stanovených v článku 6 tohoto nařízení, je nezbytné přizpůsobit technická opatření výzvám, které mohou vyvstat při jejich realizaci v některých regionech, zejména v těch, jež jsou uvedeny v 26. bodě odůvodnění: v nejvzdálenějších regionech a jiných odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionech nebo v řídké osídlených oblastech nebo v izolovaných či částečně izolovaných sítích.

**Pozměňovací návrh 10**

Čl. 8 odst. 2 písm. b)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
b) být ekonomicky životaschopný na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů;	b) být ekonomicky životaschopný na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů, <b>přičemž by při výkladu životaschopnosti měly být vzaty v potaz i socioekonomické podmínky v členských státech a širší hospodářské dopady projektů;</b>

**Odůvodnění**

V členských státech s podprůměrnou osobní a nákladní dopravou se železniční projekty obecně nejeví jako životaschopné, jsou-li posuzovány striktně na základě analýzy nákladů a přínosů. Při výkladu životaschopnosti je třeba vzít v potaz dané podmínky a širší dopady projektů.

**Pozměňovací návrh 11**

Čl. 15 odst. 3 písm. b)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
b) na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit další výjimky týkající se požadavků uvedených v odstavci 2. Každá žádost o výjimku musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů a posouzení dopadu na interoperabilitu. Výjimka musí být v souladu s požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, musí být koordinována a případně dohodnuta se sousedními členskými státy.	b) na žádost členského státu, <b>regionálního orgánu či skupiny příslušných orgánů</b> a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit další výjimky týkající se požadavků uvedených v odstavci 2. Každá žádost o výjimku musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů a posouzení dopadu na interoperabilitu <b>a přispění k boji proti změně klimatu</b> . Výjimka musí být v souladu s požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, musí být koordinována a případně dohodnuta se sousedními členskými státy.

**Odůvodnění**

V zájmu zajištění účinné realizace sítě ve lhůtách stanovených v článku 6 tohoto nařízení je třeba omezit administrativní zátěž a usnadnit udělování výjimek.

Pokrok v realizaci globální sítě TEN-T není dostatečný k tomu, aby se dalo předpokládat, že do roku 2050 bude možné dosáhnout všech požadavků. Znamenalo by to totiž příliš velkou mobilizaci rozpočtových prostředků, neboť některé úseky navíc nemají pro splnění určitých požadavků – jako je např. elektrifikace všech železničních tratí – vhodné podmínky. Je tedy třeba podpořit pokrok, pokud jde o síť, a usnadnit identifikaci těch úseků, u nichž bude vhodnější požadavky tohoto nařízení přizpůsobit.

**Pozměňovací návrh 12**

Čl. 16 odst. 2 písm. c)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
c) umožňovala běžnou minimální traťovou rychlost osobních vlaků 160 km/h na tratích pro přepravu cestujících v rozšířené hlavní síti;	c) umožňovala běžnou minimální <b>průměrnou</b> traťovou rychlost osobních vlaků 160 km/h na tratích pro přepravu cestujících v rozšířené hlavní síti;

**Odůvodnění**

Realizace tohoto technického požadavku, která by byla příliš nákladná, nepřináší žádnou významnou přidanou hodnotu. Jako vhodnější se zdá podporovat realističtější a účinnější přístup, který zajistí včasné dokončení sítě a účinná a efektivní spojení pro uživatele.

**Pozměňovací návrh 13**

Čl. 16 odst. 5 písm. b)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
b) na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit další výjimky, pokud jde o požadavky uvedené v odstavcích 2 až 4. Každá výjimka musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů a posouzení dopadu na interoperabilitu. Výjimka musí být v souladu s požadavky směrnice (EU) 2016/797, musí být koordinována a případně dohodnuta se sousedními členskými státy.	b) na žádost členského státu, <b>regionálního orgánu či skupiny příslušných orgánů</b> a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit další výjimky, pokud jde o požadavky uvedené v odstavcích 2 až 4. Každá výjimka musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů a posouzení dopadu na interoperabilitu <b>a přispění k boji proti změně klimatu</b> . Výjimka musí být v souladu s požadavky směrnice (EU) 2016/797, musí být koordinována a případně dohodnuta se sousedními členskými státy.

**Odůvodnění**

V zájmu zajištění účinné realizace sítě ve lhůtách stanovených v článku 6 tohoto nařízení je třeba omezit administrativní zátěž a usnadnit udělování výjimek.

Mnoho železničních úseků hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě nemá pro provedení stanovených požadavků vhodné podmínky. Realizace těchto požadavků nebude možná vzhledem ke specifickým zeměpisným nebo velkým fyzickým omezením, která této realizaci brání nebo která by znamenala neopodstatněné nadměrné náklady.

**Pozměňovací návrh 14**

Čl. 17 odst. 6

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>6. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit výjimky týkající se požadavků uvedených v odstavcích 1 až 5. Každá žádost o výjimku musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů a posouzení dopadu na interoperabilitu. Výjimka musí být v souladu s požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, musí být koordinována a případně dohodnuta se sousedními členskými státy.</p>	<p>6. Na žádost členského státu, <b>regionálního orgánu či skupiny příslušných orgánů</b> a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit výjimky týkající se požadavků uvedených v odstavcích 1 až 5. Každá žádost o výjimku musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů a posouzení dopadu na interoperabilitu. Výjimka musí být v souladu s požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, musí být koordinována a případně dohodnuta se sousedními členskými státy.</p>

**Odůvodnění**

System ERTMS nelze na některých úsecích sítě zavést ve stanovené lhůtě, a to zejména vzhledem k rozsahu investic, které by toto zavedení vyžadovalo. V zájmu zajištění účinné realizace sítě ve lhůtách stanovených v článku 6 tohoto nařízení je třeba omezit administrativní zátěž a usnadnit udělování výjimek, pokud tyto výjimky neovlivní interoperabilitu sítě na evropské úrovni.

**Pozměňovací návrh 15**

Čl. 19 písm. g)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>g) vývoj inovativních technologií alternativních paliv pro železnice, jako je vodík pro úseky, na něž se nevztahuje požadavek na elektrifikaci.</p>	<p>g) vývoj inovativních technologií <b>týkajících se kolejových vozidel a také</b> alternativních paliv pro železnice, jako je vodík, <b>biopaliva či vlaky na baterie</b> pro úseky, na něž se nevztahuje požadavek na elektrifikaci.</p>

**Odůvodnění**

Úseky, na něž se nevztahuje požadavek na elektrifikaci, by měly být považovány za prostor umožňující vývoj inovativních technologických řešení přispívajících k boji proti změně klimatu. Evropská unie musí za tímto účelem zaujmout technologicky neutrální přístup, aby se zajistilo, že tyto technologie budou účinné z hlediska klimatu i ekonomiky.

**Pozměňovací návrh 16**

Čl. 28 odst. 1 písm. a)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	<p><b>xi) infrastruktury pro chodce a cyklisty;</b></p>

**Odůvodnění**

Vysoce kvalitní silniční infrastruktura pro dálkovou dopravu musí být doprovázena rozvojem infrastruktury pro cyklistiku a chůzi, zejména v městských uzlech.

## Pozměňovací návrh 17

Čl. 33 odst. 2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>2. Na žádost členského státu může Komise v řádně odůvodněných případech udělit výjimky prováděcími akty, pokud jde o požadavky stanovené v odst. 1 písm. a), b), c) a g). Každá žádost o výjimku musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů nebo musí souviset se zvláštními zeměpisnými nebo značnými fyzickými omezeními, včetně absence železničního systému na daném území.</p>	<p>2. Na žádost členského státu, <b>regionálního orgánu či skupiny příslušných orgánů</b> může Komise v řádně odůvodněných případech udělit výjimky prováděcími akty, pokud jde o požadavky stanovené v odst. 1 písm. a), b), c) a g). Každá žádost o výjimku musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů nebo musí souviset se zvláštními zeměpisnými nebo značnými fyzickými omezeními, včetně absence železničního systému na daném území.</p>

## Odůvodnění

Aby byla zajištěna kontinuita sítě a její dokončení ve lhůtách stanovených v článku 6 tohoto nařízení, je nezbytné přizpůsobit technická opatření výzvám, které mohou vyvstat při jejich realizaci v některých regionech.

## Pozměňovací návrh 18

Čl. 35 odst. 3, poslední pododstavec

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Členské státy konzultují s dodavateli a provozovateli dopravy a logistiky, kteří působí na jejich území. Výsledky konzultací zohlední ve své analýze.</p>	<p>Členské státy konzultují s <b>místními a regionálními orgány městských uzlů</b>, dodavateli a provozovateli dopravy a logistiky, kteří působí na jejich území. Výsledky konzultací zohlední ve své analýze.</p>

## Odůvodnění

Místní a regionální orgány nesou komplexní odpovědnost za terminály multimodální nákladní přepravy a související požadavky na dopravní infrastrukturu TEN-T (článek 37), a proto by s nimi členské státy měly vést konzultace při přípravě akčních plánů pro tyto terminály.

## Pozměňovací návrh 19

Čl. 37 odst. 5

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>5. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit výjimky z povinností podle odstavců 1 až 4, pokud investice do infrastruktury nelze odůvodnit socioekonomickou analýzou nákladů a přínosů, zejména pokud se terminál nachází v prostorově omezené oblasti.</p>	<p>5. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit výjimky z povinností podle odstavců 1 až 4, pokud investice do infrastruktury nelze odůvodnit socioekonomickou analýzou nákladů a přínosů, zejména pokud se terminál nachází v prostorově omezené oblasti, <b>především v městských uzlech. Výjimky by měly být v městských uzlech možné i tehdy, pokud poptávka na trhu neumožňuje splnit stanovené požadavky týkající se terminálu.</b></p>



**Odůvodnění**

Platformy nacházející se v městských uzlech (jak je uvedeno v článku 40) se musejí vypořádávat s velkým tlakem poptávky po půdě a s omezeným prostorem. Jejich situace znesnadňuje provádění některých technických požadavků stanovených v odstavcích 1 až 4 tohoto článku. V těchto případech by proto měly být upřednostněny mise městské logistiky, jejichž realizace nevyžaduje přílišné rozšiřování.

**Pozměňovací návrh 20**

Čl. 40 písm. b) bod ii) a poslední pododstavec

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p><i>shromažďování údajů o městské mobilitě v případě každého městského uzlu a jejich předkládání Komisi, které zahrnují minimální emise skleníkových plynů, kongesci, nehody a zranění, podíly druhů dopravy a přístup ke službám mobility, jakož i údaje o znečištění ovzduší a hlukové zátěži. Poté se tyto údaje předkládají každý rok;</i></p> <p>(...)</p> <p><i>Komise přijme nejpozději do jednoho roku od vstupu tohoto nařízení v platnost prováděcí akt, kterým se stanoví metodika pro údaje shromažďované členskými státy podle písm. b) bodu ii). Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem uvedeným v čl. 59 odst. 3.</i></p>	<p><i>každoroční podávání informací Komisi o pokroku, kterého bylo dosaženo při realizaci plánů udržitelné městské mobility;</i></p> <p>(...)</p>

**Odůvodnění**

Ačkoli je pochopitelné, že Komise chce provádění plánů udržitelné městské mobility intenzivně monitorovat, shromažďování údajů v takovém rozsahu každý rok se jeví jako nevhodné. Jejich kompilace navíc povede k inflaci studií, což je pro místní a regionální orgány příliš zatěžující. Je třeba dbát na to, aby příprava plánů udržitelné městské mobility a souvisejících ukazatelů nevytvářela zbytečnou administrativní zátěž při dosahování cílů TEN-T. Navrhuje se proto zjednodušit postup monitorování provádění plánů udržitelné městské mobility při současném zachování povinnosti informovat o pokroku, jehož bylo v tomto směru dosaženo.

**Pozměňovací návrh 21**

Čl. 40 písm. d)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>d) do 31. prosince 2040: rozvoj alespoň jednoho terminálu multimodální nákladní přepravy umožňujícího dostatečnou překládkovou kapacitu v rámci městského uzlu nebo v jeho okolí.</p>	<p>d) do 31. prosince 2040: rozvoj alespoň jednoho terminálu multimodální nákladní přepravy umožňujícího dostatečnou překládkovou kapacitu, <b>aby byla zajištěna městská logistika a poslední kilometr</b> v rámci městského uzlu nebo v jeho okolí.</p>

**Odůvodnění**

Zdá se být riskantní nařídit zavedení terminálů multimodální nákladní dopravy, aniž by se brala v potaz dynamika toků na regionální úrovni a co nejlépe reagovalo na potřeby podniků a zároveň zohledňovalo pozemkové a technické možnosti daného území. Navrhuje se proto zdůraznit úlohu těchto platforem v oblasti městské logistiky.

**Pozměňovací návrh 22**

Čl. 44 písm. a)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
a) podporovat a prosazovat dekarbonizaci dopravy přechodem na vozidla, plavidla a letadla s nulovými a nízkými emisemi a další inovativní a udržitelné dopravní a síťové technologie, jako je hyperloop;	a) podporovat a prosazovat dekarbonizaci dopravy přechodem na vozidla, plavidla, <b>železniční kolejová vozidla</b> a letadla s nulovými a nízkými emisemi a další inovativní a udržitelné dopravní a síťové technologie, jako je hyperloop;

**Odůvodnění**

V zájmu dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu by měly být podporovány technologické inovace všech druhů dopravy. Inovace jsou rovněž možné a žádoucí v odvětví železniční dopravy, zejména u úseků, na něž se nevztahuje povinnost provádět technické normy.

**Pozměňovací návrh 23**

Čl. 44 písm. a)

(nový bod)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	<i>podporovat výzkum a vývoj ekologických a inovativních alternativních řešení na územích, na něž se nevztahuje povinnost uplatňovat technická opatření sítě TEN-T – k těmto územím patří např. ostrovy a nejvzdálenější regiony;</i>

**Odůvodnění**

Jestliže výjimky udělené určitým územím v rámci nařízení nebo na základě žádosti umožňují zajistit řádné provádění TEN-T díky přizpůsobení se výzvám, jimž tato území čelí, je třeba zde podpořit vznik alternativních technologických nebo energetických řešení tím, že se tato území stanou inovačními laboratořemi.

**Pozměňovací návrh 24**

Čl. 52 odst. 2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
2. „Fórum koridoru“ formálně zřizuje a předsedá mu evropský koordinátor. Dotčené členské státy se dohodnou na členství ve fóru koridoru za svou část evropského dopravního koridoru a zajistí zastoupení správy železniční nákladní dopravy.	2. „Fórum koridoru“ formálně zřizuje a předsedá mu evropský koordinátor. Dotčené členské státy se dohodnou na členství ve fóru koridoru za svou část evropského dopravního koridoru a zajistí zastoupení správy železniční nákladní dopravy, <b>místních a regionálních orgánů, podniků a průmyslu a také městských uzlů sítě TEN-T.</b>

**Odůvodnění**

Regionální orgány zajišťují významnou část spolufinancování projektů v rámci sítě TEN-T. Mimoto mají pravomoci v oblasti plánování sítě a řízení služeb hromadné dopravy na regionální úrovni. Představují rovněž nepostradatelný kanál pro tlumočení potřeb občanů v oblasti mobility. Měly by proto být plně zapojeny do řízení koridorů TEN-T.

**Pozměňovací návrh 25**

Čl. 52 odst. 6

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>6. Evropský koordinátor <b>může</b> ohledně pracovního plánu a jeho provádění <b>konzultovat regionální a</b> místní orgány, provozovatele infrastruktury, provozovatele dopravy, zejména ty, kteří jsou členy správy železniční nákladní dopravy, dodavatelský průmysl, uživatele dopravy a zástupce občanské společnosti. Kromě toho evropský koordinátor odpovědný za systém ERTMS úzce spolupracuje s Agenturou Evropské unie pro železnice, se společným podnikem pro evropské železnice, s evropským koordinátorem pro evropský námořní prostor a s Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost.</p>	<p>6. Evropský koordinátor <b>konzultuje</b> ohledně pracovního plánu a jeho provádění místní orgány, provozovatele infrastruktury, provozovatele dopravy, zejména ty, kteří jsou členy správy železniční nákladní dopravy, dodavatelský průmysl, uživatele dopravy a zástupce občanské společnosti. Kromě toho evropský koordinátor odpovědný za systém ERTMS úzce spolupracuje s Agenturou Evropské unie pro železnice, se společným podnikem pro evropské železnice, s evropským koordinátorem pro evropský námořní prostor a s Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost.</p>

**Odůvodnění**

Všichni koordinátoři zavedli v oblasti své působnosti mechanismy konzultací se všemi relevantními aktéry. To je třeba zohlednit.

**Pozměňovací návrh 26**

Čl. 53 odst. 2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>2. Pracovní plán se připravuje v úzké spolupráci s dotčenými členskými státy a po konzultaci s fórem koridorů a správou železniční nákladní dopravy nebo konzultačním fórem pro horizontální priority. Pracovní plán evropských dopravních koridorů schválí dotčené členské státy. Komise pracovní plán předloží pro informaci Evropskému parlamentu a Radě.</p>	<p>2. Pracovní plán se připravuje v úzké spolupráci s dotčenými členskými státy <b>a regionálními orgány</b> a po konzultaci s fórem koridorů a správou železniční nákladní dopravy nebo konzultačním fórem pro horizontální priority. Pracovní plán evropských dopravních koridorů schválí dotčené členské státy. Komise pracovní plán předloží pro informaci Evropskému parlamentu a Radě.</p>

**Odůvodnění**

Regionální orgány musí být zapojeny do přípravy pracovního plánu, neboť hrají důležitou úlohu při jeho provádění a tento plán má dopad na jejich území.

**Pozměňovací návrh 27**

Čl. 56 odst. 1 písm. b)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>b) vyloučí z globální sítě námořní přístavy a letiště, <b>pokud</b> se prokáže, že jejich průměrný objem přepravy za posledních šest let nedosahuje 85 % příslušného limitu;</p>	<p>b) <b>zahájí doprovodný postup předtím, než</b> vyloučí z globální sítě námořní přístavy a letiště <b>na základě toho, že</b> se prokáže, že jejich průměrný objem přepravy za posledních šest let nedosahuje 85 % příslušného limitu. <b>V rámci doprovodného postupu Komise v úzké spolupráci s příslušnými orgány zohlední kvalitativní ukazatele a případné cyklické faktory, které mohou pokles objemu přepravy u dané infrastruktury objasnit. Důvodem pro vyloučení ze sítě nejsou změny v objemu dopravy zapříčiněné dočasnými nebo výjimečnými faktory;</b></p>

**Odůvodnění**

S ohledem na investice v souvislosti s integrací do sítě TEN-T a na pozitivní procesy, které spouštějí, zejména pokud jde o ekologizaci infrastruktury, se považuje za vhodnější k vyloučení námořních přístavů nebo letišť z globální sítě nepřistupovat. Avšak vzhledem k tomu, že se dynamika toků neustále vyvíjí, musí síť zůstat adaptabilní. Spíše než vyloučení se tedy doporučuje zahájit doprovodný postup, který umožní podrobnější posouzení dynamiky daného námořního přístavu nebo letiště, s cílem rozhodnout, zda by se mělo přistoupit k jeho vyloučení ze sítě, či nikoli.

**Pozměňovací návrh 28**

Článek 57

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Článek 57</p> <p><b>Zapojení veřejných a soukromých zúčastněných stran</b></p> <p>Ve fázi plánování a výstavby projektu společného zájmu se <b>případně</b> dodržují vnitrostátní postupy týkající se zapojení a konzultace regionálních a místních orgánů a občanské společnosti, jichž se projekt společného zájmu týká. Komise v tomto ohledu podporuje výměnu osvědčených postupů, zejména pokud jde o konzultace a začleňování osob ve zranitelném postavení.</p>	<p>Článek 57</p> <p><b>Zapojení veřejných a soukromých zúčastněných stran</b></p> <p>Ve fázi plánování a výstavby projektu společného zájmu se dodržují vnitrostátní postupy týkající se zapojení a konzultace regionálních a místních orgánů a občanské společnosti, jichž se projekt společného zájmu týká. Komise v tomto ohledu podporuje výměnu osvědčených postupů, zejména pokud jde o konzultace a začleňování osob ve zranitelném postavení.</p>

**Odůvodnění**

Jestliže se projekt společného zájmu regionálních a místních orgánů týká, pak tyto orgány zapojeny být musí.

## Pozměňovací návrh 29

Příloha V bod 4

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>4. Účinné fungování TEN-T: Plán udržitelné městské mobility by měl řádně zohlednit, jaký dopad mají rozličná městská opatření na toky osobní i nákladní dopravy v transevropské dopravní síti, a to s cílem zajistit plynulý tranzit, pohyb po obchvatu nebo propojení přes městské uzly a kolem nich, včetně vozidel s nulovými emisemi. Zahrnuje zejména opatření ke zmírnění kongesce, zlepšení bezpečnosti silničního provozu a odstranění úzkých míst ovlivňujících dopravní toky v rámci TEN-T.</p>	<p>4. Účinné fungování TEN-T: Plán udržitelné městské mobility by měl řádně zohlednit, jaký dopad mají rozličná městská opatření na toky osobní i nákladní dopravy v transevropské dopravní síti, a to s cílem zajistit plynulý tranzit, pohyb po obchvatu nebo propojení přes městské uzly a kolem nich, včetně vozidel s nulovými emisemi. Zahrnuje zejména opatření ke zmírnění kongesce, zlepšení bezpečnosti silničního provozu a odstranění úzkých míst ovlivňujících dopravní toky v rámci TEN-T. <b>Opatření v rámci TEN-T by zároveň měla zohledňovat dopady na regionální a místní dopravní toky, a to pokud jde o přepravu cestujících i zboží.</b></p>

## Odůvodnění

Interakce mezi dopravními toky regionální a místní přepravy cestujících a zboží a dopravními toky na mezinárodních koridorech TEN-T je obousměrná, takže má-li být zajištěn plynulý dopravní systém s účinnými spojeními prvního a posledního kilometru, je třeba zohledňovat vzájemný dopad opatření.

## II. POLITICKÁ DOPORUČENÍ

EVROPSKÝ VÝBOR REGIONŮ (VR),

- je potěšen celkovou kvalitou návrhu Komise. Domnívá se, že je nezbytné, aby existovalo nařízení, které by umožňovalo vypracovat strategii pro plánování dopravní infrastruktury na evropské úrovni. Pouze tak lze zajistit uspokojivou úroveň soudržnosti, koordinace a interoperability;
- domnívá se, že nadnárodní rozměr sítě TEN-T přináší velkou evropskou přidanou hodnotu. Regionální a místní orgány mohou potvrdit, že přeshraniční projekty na jejich území mají socioekonomické přínosy;
- bere na vědomí geopolitické důsledky ruské agrese na Ukrajině a potřebu řešit problém zranitelnosti evropského dopravního systému, který je v současnosti částečně oddělen od globálního trhu, zejména trhu s potravinami. Podporuje pozastavení evropských investic v rámci sítě TEN-T do projektů týkajících se Ruska a Běloruska, vyzývá však k budování lepších železničních spojení s Ukrajinou, zejména s cílem podpořit přepravu základních surovin. Proto vítá plánované navýšení rozpočtu Nástroje pro propojení Evropy;
- vítá cíle sítě TEN-T. Vyzdvihuje význam příspěvku tohoto nařízení k boji proti změně klimatu, zejména díky podpoře rozvoje těch druhů dopravy, které jsou z tohoto hlediska nejpřínosnější. Zároveň zdůrazňuje, že je nutné zajistit přízpusobení dopravní infrastruktury dopadům změny klimatu a vzniku nových rizik;

## Územní soudržnost

- vítá potvrzení toho, že územní soudržnost je prioritním cílem nařízení pro celou hlavní, rozšířenou hlavní a globální síť. V této souvislosti konstatuje, že se síť TEN-T řídí doporučením osmé zprávy o soudržnosti, aby k evropské soudržnosti přispívaly všechny politiky EU;

6. doporučuje Komisi definovat zásadu „nepoškozovat soudržnost“ (která je rozvedena v osmé zprávě o soudržnosti), aby bylo možné sledovat její uplatňování v rámci TEN-T, a zejména u projektů společného zájmu;
7. domnívá se, že síť TEN-T musí zohledňovat rozmanitost výzev, jimž čelí regiony Unie. V této souvislosti vítá pozornost věnovanou venkovským, odlehlým, horským, řídkce osídleným, okrajovým, ostrovním a nejvzdálenějším regionům a připomíná, že rozmanitá území mají a s rozmanitými výzvami se potýkají i regiony, jež do těchto kategorií nespádají;
8. připomíná, že dosažení cíle územní soudržnosti vyžaduje, aby síť jako celek vytvořila pevné a účinné spojení se sekundárními dopravními sítěmi mimo síť TEN-T;
9. uznává význam společných a ambiciózních technických opatření umožňujících zajistit kontinuitu a interoperabilitu sítě. Připomíná však, že vzhledem k rozmanitosti evropských regionů je obtížné dodržet harmonogram provádění technických norem stanovených v návrhu Komise, zejména pokud jde o požadavky, které se týkají minimální rychlosti, elektrifikace nebo rozchodu koleje na železničních úsecích a jejichž plnění by vyžadovalo příliš vysoké investice;
10. poukazuje na to, že vedle velkých evropských dopravních os hlavní a rozšířené sítě může k rozvoji přeshraničních železničních spojení výrazně přispět i vybudování chybějících regionálních úseků. Díky lepšímu propojení příhraničních regionů se Evropa citelně stmeluje a dává občanům možnost přeshraniční mobility šetrné vůči klimatu;

### **Správa**

11. zdůrazňuje, že regionální a místní orgány aktivně přispívají k plánování a financování dopravní infrastruktury na svém území, přičemž v některých případech je tato infrastruktura součástí sítě TEN-T. Požaduje tudíž, aby se zajistilo, že se tyto orgány budou více podílet na systému správy TEN-T, zejména díky tomu, že budou plně zapojeny do fóra koridorů, a to nejen jako pouzí pozorovatelé, což je úloha, která jim je v současné době v rámci tohoto fóra přidělena;
12. uznává však, že ačkoliv jsou možná zlepšení, návrh Evropské komise dodržuje zásadu subsidiarity: transevropská dopravní síť přináší nezpochybnitelnou evropskou přidanou hodnotu přesahující hranice členských států tím, že uvádí do souladu plánování států, regionů i měst zvláště tím, že návrh nařízení posiluje význam městských uzlů;
13. konstatuje, že existuje řada příkladů, kdy realizace přeshraničních úseků naráží na to, že jí není věnována politická pozornost na vnitrostátní úrovni, neprobíhá koordinace a administrativní postupy jsou těžkopádné a nekoordinované;
14. vyzývá k výraznému posílení správy TEN-T s cílem usnadnit její realizaci, zejména co se týče chybějících přeshraničních spojení. V této souvislosti vítá návrhy Komise na posílení úlohy koordinátorů a na podporu koordinace vnitrostátních plánů s evropskými politikami;
15. domnívá se, že sloučení koridorů hlavní sítě a koridorů pro železniční nákladní dopravu do evropských dopravních koridorů významně zlepší správu sítě a mělo by umožnit lepší koordinaci a provádění. Je tedy překvapen, že sladění, které Komise ve svém návrhu provádí, se netýká námořních přístavů nacházejících se na koridorech pro železniční nákladní dopravu;

### **Městské uzly**

16. připomíná, že udržitelnost městské mobility, v kombinaci s udržitelností dopravy na dlouhé vzdálenosti, představuje klíčový prvek pro dosažení cílů TEN-T a obecněji cílů Zelené dohody pro Evropu;
17. zdůrazňuje, že třetí zpráva Mezivládního panelu pro změnu klimatu považuje politiky územního plánování, a zejména městskou mobilitu, za příležitost ke snížení emisí skleníkových plynů. V této souvislosti připomíná význam aktivní mobility, jejíž rozvoj vyžaduje soudržnou infrastrukturu na úrovni městských uzlů;
18. konstatuje, že je nezbytné zavést plány udržitelné městské mobility. Má za to, že tyto plány přispívají k posílení modelu víceúrovňové správy tím, že integrují strategie plánování mobility a územního plánování na místní a regionální úrovni do sítě TEN-T;

19. poukazuje na to, že v případě řídké osídlených a ostrovních regionů by měl být uplatněn přístup, který bude lépe přizpůsoben jejich specifikům;
20. navrhuje, aby byla jako kritérium, pokud jde o plány udržitelné městské mobility, zdůrazněna flexibilita, a to s cílem umožnit úspěšné začlenění těchto plánů do plánů stávajících. Městské uzly by neměly být zatěžovány rozsáhlým poskytováním údajů a souvisejícími postupy. S přibývajícím počtem městských uzlů je třeba odpovídajícím způsobem navýšit finanční prostředky EU přidělené na tyto účely;

### **Druhy dopravy**

21. připomíná, že vodní a železniční doprava jsou z klimatického hlediska pozitivními druhy dopravy. Podporuje tudíž jejich rozvoj v rámci TEN-T;
22. vítá významná zlepšení, pokud jde o přístup k otázkám železniční infrastruktury. Zdůrazňuje, že má-li být na evropské úrovni zajištěna účinná železniční síť pro nákladní a osobní dopravu, je třeba vyvinout další úsilí v oblasti interoperability a kontinuity;
23. vítá posílení námořního pilíře TEN-T, a zejména rozšíření způsobilosti k financování tak, aby byly zahrnuty všechny námořní úseky mezi přístavy TEN-T, což by mělo napomoci rozvoji kobotáže s cílem podpořit přechod ze silniční dopravy na dopravu námořní a propojení s ostrovními a nejbližšími regiony;

### **Financování sítě TEN-T**

24. připomíná, že pro regionální a místní orgány je prioritou realizace sítě TEN-T ve stanovených lhůtách. Zdůrazňuje však, že rozpočet Nástroje pro propojení Evropy zůstává směšně nízký, pokud jde o částky, které mají být uvolněny, a vyjadřuje politování nad tím, že mnohé regiony nemohou k překlenutí tohoto nedostatku finančních prostředků využít strukturální fondy. Při posuzování ekonomické životaschopnosti projektů společného zájmu by navíc vedle analýzy nákladů a přínosů měly být vzaty v potaz i různé socioekonomické a zeměpisné podmínky v členských státech, jako jsou vzdálenosti a objem dopravy, a také širší hospodářské dopady projektů. Kromě toho je třeba náležitě zohlednit, zda je možné splnit časové a finanční požadavky kladené na členské státy;
25. konstatuje, že třetí zpráva Mezivládního panelu pro změnu klimatu doporučuje podporovat volby v oblasti mobility, jež jsou z hlediska klimatu nejúčinnější. Vyjadřuje proto politování nad tím, že neexistuje mechanismus, který by pobízel k přechodu na druhy dopravy, které jsou z klimatického hlediska nejpozitivnější;
26. zdůrazňuje, že je naléhavě nutné finančně podporovat údržbu sítě TEN-T během celého životního cyklu projektů a že je třeba zaručit dlouhodobou udržitelnost financování dopravní infrastruktury;

### **Akční plán na podporu dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravy**

27. vítá skutečnost, že akční plán podporuje zavedení jednotného evropského rámce a odstranění překážek, které ještě stále brání službám přeshraniční a dálkové železniční dopravy;
28. zdůrazňuje, že pro dosažení cílů akčního plánu mají klíčovou úlohu noční vlaky;
29. domnívá se, že v zájmu podpory dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravy je nezbytné rozvíjet pobídkové a finanční nástroje na evropské úrovni a zajistit rovné podmínky s leteckou dopravou;
30. zdůrazňuje, že regionální a místní orgány mají na realizaci těchto cílů zájem. Bude proto věnovat pozornost legislativnímu návrhu, který Komise plánuje předložit a jehož cílem je usnadnit uživatelům používání železničních jízdenek.

V Bruselu dne 11. října 2022.

*předseda*  
Evropského výboru regionů  
Vasco ALVES CORDEIRO