

**POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY 001-548**

které předložil Výbor pro dopravu a cestovní ruch

**Zpráva****Barbara Thaler, Dominique Riquet**

Transevropská dopravní síť

**A9-0147/2023**

Návrh nařízení (COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD))

**Pozměňovací návrh 1****Návrh nařízení****Bod odůvodnění 3***Znění navržené Komisí*

(3) Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu<sup>15</sup> stanoví milníky, které mají ukázat cestu evropského dopravního systému k dosažení cílů udržitelné, inteligentní a odolné mobility. Předpokládá, že železniční nákladní doprava by měla do roku 2030 zvýšit svůj podíl na trhu o 50 % a do roku 2050 jej zdvojnásobit; v případě dopravy po vnitrozemských vodních cestách a pobřežní plavby by měl jejich podíl na trhu vzrůst do roku 2030 o 25 % a do roku 2050 o 50 %; provoz na vysokorychlostní železnici by se měl do roku 2030 zdvojnásobit a do roku 2050 ztrojnásobit; na pozemních komunikacích Unie by mělo být do roku 2030 v provozu nejméně 30 milionů automobilů s nulovými emisemi a 80 000 nákladních vozidel s nulovými emisemi a téměř všechny osobní automobily, dodávky a autobusy a nová těžká nákladní vozidla by měly mít do roku

*Pozměňovací návrh*

(3) Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu<sup>15</sup> stanoví milníky, které mají ukázat cestu evropského dopravního systému k dosažení cílů udržitelné, inteligentní a odolné mobility. Předpokládá, že železniční nákladní doprava by měla do roku 2030 zvýšit svůj podíl na trhu o 50 % a do roku 2050 jej zdvojnásobit; v případě dopravy po vnitrozemských vodních cestách a pobřežní plavby by měl jejich podíl na trhu vzrůst do roku 2030 o 25 % a do roku 2050 o 50 %; provoz na vysokorychlostní železnici by se měl do roku 2030 zdvojnásobit a do roku 2050 ztrojnásobit; na pozemních komunikacích Unie by mělo být do roku 2030 v provozu nejméně 30 milionů automobilů s nulovými emisemi a 80 000 nákladních vozidel s nulovými emisemi a téměř všechny osobní automobily, dodávky a autobusy a nová těžká nákladní vozidla by měly mít do roku

2050 nulové emise; pravidelná hromadná doprava v rámci Unie na vzdálenosti kratší než 500 km by měla být do roku 2030 uhlíkově neutrální; do roku 2030 by v Evropě mělo být nejméně sto klimaticky neutrálních měst.

---

<sup>15</sup> Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“, COM(2020)0789 final.

2050 nulové **a nízké** emise; pravidelná hromadná doprava v rámci Unie na vzdálenosti kratší než 500 km by měla být do roku 2030 uhlíkově neutrální; do roku 2030 by v Evropě mělo být nejméně sto klimaticky neutrálních měst.

---

<sup>15</sup> Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“, COM(2020)0789 final.

## Pozměňovací návrh 2

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 4

#### *Znění navržené Komisí*

(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.

## Pozměňovací návrh 3

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 5

#### *Znění navržené Komisí*

(5) Plánování, rozvoj a provoz transevropské dopravní sítě by měl

#### *Pozměňovací návrh*

(4) Provádění transevropské dopravní sítě vytváří příznivé podmínky ve smyslu základní infrastruktury, která umožní, aby všechny druhy dopravy byly **ve všech regionech Unie** 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.

#### *Pozměňovací návrh*

(5) Plánování, rozvoj a provoz transevropské dopravní sítě by měl

umožnit udržitelné formy dopravy, zajistit lepší multimodální a interoperabilní dopravní řešení a posílit intermodální integraci celého logistického řetězce, a přispět tak k hladkému fungování vnitřního trhu vytvořením podmínek, které jsou nezbytné pro plynulé toky osobní a nákladní dopravy v celé Unii. Kromě toho by se síť měla zaměřit na posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti zajištěním přístupnosti a propojení všech regionů Unie, včetně lepšího propojení nejbližších regionů a dalších odlehklých, venkovských, ostrovních, okrajových a horských regionů, jakož i řídké osídlených oblastí. Rozvoj transevropské dopravní sítě by měl rovněž umožnit bezproblémovou, bezpečnou a udržitelnou mobilitu zboží a osob v celé jejich rozmanitosti a přispět k dalšímu hospodářskému růstu a konkurenceschopnosti z globálního hlediska tím, že vytvoří propojení a interoperabilitu mezi vnitrostátními dopravními sítěmi udržitelným způsobem účinně využívajícím zdroje.

umožnit udržitelné formy dopravy, zajistit lepší multimodální a interoperabilní dopravní řešení a posílit intermodální integraci celého logistického řetězce **s železnicí fungující jako jeho páteř**, a přispět tak k hladkému fungování vnitřního trhu vytvořením podmínek, které jsou nezbytné pro plynulé toky osobní a nákladní dopravy v celé Unii, **a zavedením bezproblémových dopravních spojení se sousedními zeměmi**. Kromě toho by se síť měla zaměřit na posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti zajištěním přístupnosti a propojení všech regionů Unie, včetně lepšího propojení nejbližších regionů a dalších odlehklých, venkovských, ostrovních, okrajových a horských regionů, jakož i řídké osídlených oblastí. Rozvoj transevropské dopravní sítě by měl rovněž umožnit bezproblémovou, bezpečnou a udržitelnou mobilitu zboží a osob v celé jejich rozmanitosti a přispět k dalšímu hospodářskému růstu a konkurenceschopnosti z globálního hlediska tím, že vytvoří propojení a interoperabilitu mezi vnitrostátními dopravními sítěmi udržitelným způsobem účinně využívajícím zdroje.

#### **Pozměňovací návrh 4**

##### **Návrh nařízení**

##### **Bod odůvodnění 5 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(5a) Transevropská dopravní síť by měla usilovat o intermodální integraci celého logistického řetězce, efektivní propojení v nákladní dopravě a zejména s městskými uzly. Měla by usnadnit přechod k udržitelným logistickým řetězcům, včetně dekarbonizace dopravy na poslední míli, v souladu s cíli Unie v oblasti životního prostředí a klimatu.**

## Pozměňovací návrh 5

### Návrh nařízení bod odůvodnění

#### *Znění navržené Komisí*

(6) Nárůstem provozu dochází ke kongescím v mezinárodní dopravě. Pro zajištění mezinárodní mobility zboží a cestujících je třeba optimalizovat kapacitu transevropské dopravní sítě i využití této kapacity a případně je rozšířit odstraněním úzkých míst v infrastruktuře a doplněním chybějících spojení infrastruktury v jednotlivých členských státech a mezi nimi, případně i se sousedními zeměmi, a s ohledem na probíhající jednání s kandidátskými a potenciálními kandidátskými zeměmi.

#### *Pozměňovací návrh*

(6) Nárůstem provozu dochází ke kongescím v mezinárodní dopravě. Pro zajištění mezinárodní mobility zboží a cestujících je třeba optimalizovat **odolnost a** kapacitu transevropské dopravní sítě i využití této kapacity a případně je rozšířit odstraněním úzkých míst v infrastruktuře a doplněním chybějících spojení infrastruktury v jednotlivých členských státech a mezi nimi, případně i se sousedními zeměmi, a s ohledem na probíhající jednání s kandidátskými a potenciálními kandidátskými zeměmi.

## Pozměňovací návrh 6

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 7

#### *Znění navržené Komisí*

(7) Transevropská dopravní síť sestává ve značné míře ze stávající infrastruktury. V zájmu plného dosažení cílů nové politiky transevropské dopravní sítě by měly být stanoveny jednotné požadavky na infrastrukturu.

#### *Pozměňovací návrh*

(7) Transevropská dopravní síť sestává ve značné míře ze stávající infrastruktury. V zájmu plného dosažení cílů nové politiky transevropské dopravní sítě by měly být stanoveny jednotné požadavky na infrastrukturu **a její údržbu**.

## Pozměňovací návrh 7

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 8

#### *Znění navržené Komisí*

(8) Transevropská dopravní síť by se měla rozvíjet a udržovat vytvářením nové dopravní infrastruktury, rekonstrukcí, údržbou a modernizací stávající infrastruktury a opatřeními zaměřenými na

#### *Pozměňovací návrh*

(8) Transevropská dopravní síť by se měla rozvíjet a udržovat vytvářením nové **inteligentní a udržitelné** dopravní infrastruktury, rekonstrukcí, údržbou a modernizací stávající infrastruktury a

podporu účinného využívání jejích zdrojů.

opatřeními zaměřenými na podporu účinného využívání jejích zdrojů **a odolnosti**.

## Pozměňovací návrh 8

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 10

*Znění navržené Komisí*

(10) V zájmu dosažení vysoce kvalitní a účinné dopravní infrastruktury u všech druhů dopravy by se při rozvoji transevropské dopravní sítě mělo přihlížet k zabezpečení a bezpečnosti pohybu cestujících a zboží, přínosu z hlediska změny klimatu a dopadu změny klimatu a potenciálních přírodních rizik a člověkem způsobených katastrof na infrastrukturu a dostupnost pro všechny uživatele dopravy, zejména v regionech, které jsou obzvláště postiženy negativními dopady změny klimatu.

*Pozměňovací návrh*

(10) V zájmu dosažení vysoce kvalitní a účinné **a odolné** dopravní infrastruktury u všech druhů dopravy by se při rozvoji transevropské dopravní sítě mělo přihlížet k zabezpečení a bezpečnosti pohybu cestujících a zboží, přínosu z hlediska změny klimatu a dopadu změny klimatu a potenciálních přírodních rizik a člověkem způsobených katastrof na infrastrukturu a dostupnost pro všechny uživatele dopravy, zejména v regionech, které jsou obzvláště postiženy negativními dopady změny klimatu. ***Zvláštní pozornost by měla být věnována posílení odolnosti kritické infrastruktury, zejména v souvislosti s geopolitickým vývojem, který by mohl narušit dopravu a dodavatelské řetězce.***

## Pozměňovací návrh 9

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 10 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(10a) Transevropská dopravní síť by měla přispívat ke zvýšení přístupnosti dopravy v celé Unii pro všechny uživatele, zejména pro osoby se zdravotním postižením a sníženou mobilitou, a měla by rovněž bojovat s chudobou v oblasti mobility.***

## Pozměňovací návrh 10

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 10 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(10b) Evropské odvětví dopravy se stále potýká s problémy ohledně rovnosti žen a mužů, pokud jde o analýzu dopravy, využívání dopravy a podmínky pracovníků v dopravě. Shromážděné údaje týkající se transevropské dopravní sítě by měly být, pokud je to v městských uzlech relevantní, rozděleny podle pohlaví, aby se zvýšila jejich přesnost při zjišťování vzorců mobility a rozdílných potřeb všech uživatelů a aby se tvůrci politik mohli lépe informovat při plánování infrastruktury a služeb. Zvláštní pozornost by měla být věnována genderovému rozměru, aby byl zajištěn rovný přístup ke službám a infrastruktuře, jako je využívání bezpečných a zabezpečených parkovacích míst, a také aby se zmírnila genderově podmíněná diskriminace, byly odstraněny překážky bránící zaměstnanosti žen a zvýšila se genderová rovnost a rozmanitost v odvětví dopravy, což přispěje i k efektivitě trhu práce.*

**Pozměňovací návrh 11**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 11**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(11) Při plánování, pořizování a realizaci projektů společného zájmu by členské státy a jiní předkladatelé projektů měli náležitě zohlednit směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1187<sup>16</sup>.

(11) Při plánování, pořizování a provádění projektů společného zájmu by členské státy a jiní předkladatelé projektů měli náležitě zohlednit směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1187<sup>16</sup> *(dále jen „směrnice o inteligentní síti TEN-T“), aby se zabránilo zpožděním při provádění projektů, zejména pokud jde o přeshraniční projekty a chybějící spojení, a zajistilo se tak včasné dokončení transevropské dopravní sítě.*

---

<sup>16</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1187 ze dne 7. července 2021 o zjednodušení opatření na zlepšení realizace transevropské dopravní sítě (TEN-T) (Úř. věst. L 258, 20.7.2021, s. 1).

---

<sup>16</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1187 ze dne 7. července 2021 o zjednodušení opatření na zlepšení realizace transevropské dopravní sítě (TEN-T) (Úř. věst. L 258, 20.7.2021, s. 1).

## Pozměňovací návrh 12

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 12 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(12a) Při plánování infrastruktury by členské státy a další předkladatelé projektů měli věnovat náležitou pozornost údržbě, jejím potřebám a nákladům po celou dobu životnosti projektu infrastruktury. Vzhledem k významu údržby pro dobré fungování dopravních sítí by tento požadavek měl být podmínkou pro získání finančních prostředků z Nástroje pro propojení Evropy zřízeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2021/1153<sup>1a</sup> (CEF).***

---

<sup>1a</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ze dne 7. července 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014 (Úř. věst. L 249, 14.7.2021, s. 38).

## Pozměňovací návrh 13

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 13

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(13) Vzhledem k vývoji potřeb infrastruktury Unie a cílům dekarbonizace a k závěrům Evropské rady z července 2020, podle nichž by výdaje Unie měly být

(13) Vzhledem k vývoji potřeb infrastruktury Unie a cílům dekarbonizace a k závěrům Evropské rady z července 2020, podle nichž by výdaje Unie měly být

v souladu s cíli Pařížské dohody a zásadou „významně nepoškozovat“ ve smyslu článku 17 nařízení o taxonomii<sup>17</sup>, by projekty společného zájmu měly být posuzovány s cílem zajistit, aby politika TEN-T byla v souladu s cíli politiky Unie v oblasti dopravy, životního prostředí a klimatu. Členské státy a jiní předkladatelé projektů by měli provádět posouzení vlivů plánů a projektů na životní prostředí, jejichž součástí by mělo být posouzení souladu se zásadou „významně nepoškozovat“ na základě nejnovějších dostupných pokynů a osvědčených postupů. V případech, kdy provádění projektu společného zájmu významně poškozuje cíl v oblasti životního prostředí nebo klimatu, by měly být zváženy přiměřené alternativy.

v souladu s cíli Pařížské dohody a zásadou „významně nepoškozovat“ ve smyslu článku 17 nařízení o taxonomii<sup>17</sup>, by projekty společného zájmu měly být posuzovány s cílem zajistit, aby politika TEN-T byla v souladu s cíli politiky Unie v oblasti dopravy, životního prostředí a klimatu. Členské státy a jiní předkladatelé projektů by měli provádět posouzení vlivů plánů a projektů na životní prostředí, jejichž součástí by mělo být posouzení souladu se zásadou „významně nepoškozovat“ na základě nejnovějších dostupných pokynů a osvědčených postupů. V případech, kdy provádění projektu společného zájmu významně poškozuje cíl v oblasti životního prostředí nebo klimatu, by měly být zváženy přiměřené alternativy, ***přičemž zvláštní pozornost je třeba věnovat alternativním druhům dopravy, zejména pokud projekt přispívá k zajištění přístupnosti a propojení pro nejvzdálenější, vzdálené, venkovské, ostrovní, okrajové a horské regiony. Tato environmentální hodnocení by měla být prováděna důsledně v souladu s časovým rámcem stanoveným ve směrnici o inteligentní síti TEN-T.***

---

<sup>17</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. června 2020 o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088 (Text s významem pro EHP) (Úř. věst. L 198, 22.6.2020, s. 13).

---

<sup>17</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. června 2020 o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088 (Text s významem pro EHP) (Úř. věst. L 198, 22.6.2020, s. 13).

## Pozměňovací návrh 14

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 14

#### *Znění navržené Komisí*

(14) Projekty infrastruktury v rámci nařízení o TEN-T by měly být odolné vůči potenciálním nepříznivým dopadům změny klimatu prostřednictvím posouzení

#### *Pozměňovací návrh*

(14) Projekty infrastruktury v rámci nařízení o TEN-T by měly být odolné vůči potenciálním nepříznivým dopadům změny klimatu prostřednictvím posouzení



klimatické zranitelnosti a rizik, mimo jiné prostřednictvím příslušných adaptačních opatření. Projekty, u nichž musí být provedeno posouzení vlivů na životní prostředí, by měly podléhat prověření z hlediska klimatického dopadu a analýza jejich nákladů a přínosů by měla zahrnovat náklady emisí skleníkových plynů a pozitivní účinky opatření ke zmírnění změny klimatu. Prověřování z hlediska klimatického dopadu by se mělo provádět na základě nejnovějších dostupných osvědčených postupů a pokynů<sup>18</sup>. Přispěje se tím k tomu, aby se při investičních rozhodnutích Unie a jejím rozpočtovém plánování přihlíželo k posouzením rizik souvisejících se změnou klimatu, jakož i zranitelnosti vůči změně klimatu a adaptace na ni.

---

<sup>18</sup> Sdělení Komise – Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027

klimatické zranitelnosti a rizik, mimo jiné prostřednictvím příslušných adaptačních opatření. Projekty, u nichž musí být provedeno posouzení vlivů na životní prostředí, by měly podléhat prověření z hlediska klimatického dopadu a analýza jejich nákladů a přínosů by měla zahrnovat náklady emisí skleníkových plynů a pozitivní účinky opatření ke zmírnění změny klimatu **v rámci celého životního cyklu, včetně dopadů fáze výstavby**. Prověřování z hlediska klimatického dopadu by se mělo provádět na základě nejnovějších dostupných osvědčených postupů a pokynů<sup>#</sup>. Přispěje se tím k tomu, aby se při investičních rozhodnutích Unie a jejím rozpočtovém plánování přihlíželo k posouzením rizik souvisejících se změnou klimatu, jakož i zranitelnosti vůči změně klimatu a adaptace na ni.

---

<sup>18</sup> Sdělení Komise – Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027

## Pozměňovací návrh 15

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 17

#### *Znění navržené Komisí*

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

#### *Pozměňovací návrh*

(17) Definice transevropské dopravní sítě by měla vycházet ze společné a transparentní metodiky a měla by představovat nejvyšší úroveň plánování infrastruktury v rámci Unie. Měla by být multimodální, tedy zahrnovat všechny druhy dopravy a jejich propojení i příslušné systémy správy informací o dopravě a cestování **a měla by rovněž zahrnovat místní způsoby spojení související s morfologií daného území, jako jsou lanovky a lodní doprava po jezerech**.

## Pozměňovací návrh 16

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 18 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(18a) Dopravní infrastruktura funguje jako síť, a proto může nesoulad nebo nefunkčnost malého segmentu omezit účinnost a konkurenceschopnost systému jako celku a bránit využívání všech výhod sítě. Členské státy by proto měly identifikovat tyto strategické úseky, zejména pro přeshraniční projekty a chybějící spojení, a považovat jejich naléhavé dosažení za nejvyšší prioritu.***

## Pozměňovací návrh 17

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 21

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(21) Globální síť by měla být dostatečně vybavena infrastrukturou pro alternativní paliva, aby mohla účinně podpořit přechod na mobilitu s nulovými emisemi v souladu s milníky stanovenými ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu.

(21) Globální síť by měla být dostatečně vybavena infrastrukturou pro alternativní paliva, aby mohla účinně podpořit přechod na mobilitu s nulovými **a nízkými** emisemi v souladu s milníky stanovenými ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu.

## Pozměňovací návrh 18

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 24

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(24) Hlavní síť se lhůtou do roku 2030 a rozšířená hlavní síť se lhůtou do roku 2040 by měly tvořit základ udržitelné multimodální dopravní sítě, která představuje strategicky nejdůležitější uzly a spojení transevropské dopravní sítě v souladu s dopravními potřebami. Měly by

(24) Hlavní síť se lhůtou do roku 2030 a rozšířená hlavní síť se lhůtou do roku 2040 by měly tvořit základ udržitelné multimodální dopravní sítě, která představuje strategicky nejdůležitější uzly a spojení transevropské dopravní sítě v souladu s dopravními potřebami. Měly by

podporovat rozvoj celé globální sítě a umožnit, aby se činnost Unie soustředila na ty části transevropské dopravní sítě s nejvyšší evropskou přidanou hodnotou, zejména na přeshraniční úseky, chybějící spojení, multimodální spojovací body a nejzávažnější úzká místa.

podporovat rozvoj celé globální sítě a umožnit, aby se činnost Unie soustředila na ty části transevropské dopravní sítě s nejvyšší evropskou přidanou hodnotou, zejména na přeshraniční úseky, chybějící spojení, multimodální spojovací body a nejzávažnější úzká místa. ***V tomto ohledu by se měla urychlit výstavba nových železničních tratí v přeshraničních regionech, a to jak pro nákladní, tak pro osobní dopravu, s cílem exponenciálně zvýšit nákladní železniční dopravu na úrovni Unie.***

## Pozměňovací návrh 19

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 24 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(24a) Vzhledem k současnému tempu realizace sítě TEN-T se termín dokončení hlavní sítě do roku 2030 zdá být ohrožen. Členské státy by proto měly považovat vybudování hlavní sítě za nejvyšší prioritu a měly by usilovat o její realizaci před dokončením rozšířené a globální sítě. Tato priorita by se měla projevit v investičních nástrojích a nástrojích financování na úrovni Unie, zejména v případě Nástroje pro propojení Evropy vzhledem k jeho omezenému rozpočtu v poměru k investičním potřebám.***

## Pozměňovací návrh 20

### Návrh nařízení bod odůvodnění

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(25) Některé stávající normy hlavní sítě by měly být rozšířeny na rozšířenou hlavní a globální síť, aby bylo možné plně využívat výhod sítě, zvýšit interoperabilitu mezi typy sítí a umožnit větší provoz

(25) Některé stávající normy hlavní sítě by měly být rozšířeny na rozšířenou hlavní a globální síť, aby bylo možné plně využívat výhod sítě, zvýšit interoperabilitu mezi typy sítí a umožnit větší provoz

prostřednictvím udržitelnějších forem dopravy, mimo jiné prostřednictvím vyšší míry digitalizace a dalších technologických řešení.

prostřednictvím udržitelnějších forem dopravy, mimo jiné prostřednictvím vyšší míry digitalizace a dalších technologických řešení. ***Zajištění jasného a spolehlivého plánování technických specifikací pro interoperabilitu má zásadní význam pro regulační stabilitu, právní jistotu a uvolnění investic do evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS).***

## Pozměňovací návrh 21

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 26

#### *Znění navržené Komisí*

(26) Výjimky z požadavků na infrastrukturu, které se vztahují na hlavní, rozšířenou hlavní a globální síť, by měly být možné pouze v řádně odůvodněných případech a za určitých podmínek. Ty by měly zahrnovat případy, kdy investice nelze odůvodnit nebo kdy existují zvláštní zeměpisná či značná fyzická omezení, například v nejbližších regionech a jiných odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionech nebo v řídké osídlených oblastech nebo v izolovaných či částečně izolovaných sítích.

#### *Pozměňovací návrh*

(26) Výjimky z požadavků na infrastrukturu, které se vztahují na hlavní, rozšířenou hlavní a globální síť, by měly být možné pouze v řádně odůvodněných případech a za určitých podmínek. Ty by měly zahrnovat případy, kdy investice nelze odůvodnit nebo kdy existují zvláštní zeměpisná či značná fyzická omezení, například v nejbližších regionech a jiných odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionech nebo v řídké osídlených oblastech nebo v izolovaných či částečně izolovaných sítích. ***Při posuzování žádosti členských států o výjimku Komise náležitě zohlední fungování a soudržnost celé transevropské dopravní sítě, a zejména propojených úseků v sousedních zemích a fungování evropských dopravních koridorů. Výjimky by měly být udělovány pouze výjimečně a případně by měly být považovány za časově omezené.***

## Pozměňovací návrh 22

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 27

*Znění navržené Komisí*

(27) Síť pozemní infrastruktury vytvořená prostřednictvím hlavní sítě, rozšířené hlavní sítě a globální sítě by se měla integrovat s námořním rozměrem transevropské dopravní sítě. Za tímto účelem by měl být vytvořen skutečně udržitelný, inteligentní, bezproblémový a odolný evropský námořní prostor. Měl by zahrnovat všechny složky námořní infrastruktury transevropské dopravní sítě.

*Pozměňovací návrh*

(27) Síť pozemní infrastruktury vytvořená prostřednictvím hlavní sítě, rozšířené hlavní sítě a globální sítě by se měla integrovat s námořním rozměrem transevropské dopravní sítě. Za tímto účelem by měl být vytvořen skutečně udržitelný, inteligentní, bezproblémový a odolný evropský námořní prostor. Měl by zahrnovat všechny složky námořní infrastruktury transevropské dopravní sítě, **příčemž zvláštní pozornost by měla být věnována ostrovům a nejvzdálenějším regionům.**

**Pozměňovací návrh 23**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 28 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(28a) Námořní přístavy hrají také klíčovou roli v dopravním propojení, logistice, obchodu a soudržnosti, přičemž jsou důležité pro nouzové zásobovací řetězce, odolnost, geopolitické aspekty a strategickou autonomii Unie. Zařazení přístavů do transevropské dopravní sítě by proto mělo být zvažováno individuálně také s ohledem na jejich vysokou evropskou přidanou hodnotu a geostrategický význam pro evropský vnitřní trh a obranu Unie.**

**Pozměňovací návrh 24**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 31**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(31) Evropské dopravní koridory by měly pokrývat nejdůležitější dálkové dopravní toky, měly by se skládat z klíčové evropské

(31) Evropské dopravní koridory by měly pokrývat nejdůležitější dálkové dopravní toky, **příčemž páteří by měla být železnice,**

multimodální osy založené na částech transevropské dopravní sítě, měly by být multimodální a otevřené všem druhům dopravy, na něž se vztahuje toto nařízení, překračovat alespoň dvě hranice a zahrnovat alespoň tři druhy dopravy.

*a* měly by se skládat z klíčové evropské multimodální osy založené na částech transevropské dopravní sítě, měly by být multimodální a otevřené všem druhům dopravy, na něž se vztahuje toto nařízení, překračovat alespoň dvě hranice a zahrnovat alespoň tři druhy dopravy, *a mohou rovněž zahrnovat sousední země.*

## Pozměňovací návrh 25

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 32

##### *Znění navržené Komisí*

(32) Má-li být transevropská dopravní síť vytvořena koordinovaně a včas, což umožní maximalizovat její účinky, měly by dotčené členské státy zajistit přijetí vhodných opatření za účelem dokončení projektů společného zájmu hlavní sítě do roku 2030, rozšířené hlavní sítě do roku 2040 a globální sítě do roku 2050. Členské státy by proto měly zajistit soudržnost vnitrostátních dopravních a investičních plánů s prioritami stanovenými v tomto nařízení a v pracovních plánech evropských koordinátorů.

##### *Pozměňovací návrh*

(32) Má-li být transevropská dopravní síť vytvořena koordinovaně a včas, což umožní maximalizovat její účinky, měly by dotčené členské státy zajistit přijetí vhodných opatření za účelem dokončení projektů společného zájmu hlavní sítě do roku 2030, rozšířené hlavní sítě do roku 2040 a globální sítě do roku 2050. Členské státy by proto měly zajistit soudržnost vnitrostátních dopravních a investičních plánů s prioritami stanovenými v tomto nařízení a v pracovních plánech evropských koordinátorů. ***Projekty vnitrostátních plánů, které nejsou v souladu s cíli Unie v oblasti dopravy, by neměly být považovány za prioritní pro získání finančních prostředků Unie.***

## Pozměňovací návrh 26

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 34

##### *Znění navržené Komisí*

(34) Projekty společného zájmu na rozvoj transevropské dopravní sítě v souladu s požadavky stanovenými v tomto nařízení mají evropskou přidanou hodnotu, neboť přispívají k vysoce kvalitní, interoperabilní a multimodální evropské síti, zvyšují

##### *Pozměňovací návrh*

(34) Projekty společného zájmu na rozvoj transevropské dopravní sítě v souladu s požadavky stanovenými v tomto nařízení mají evropskou přidanou hodnotu, neboť přispívají k vysoce kvalitní, interoperabilní, ***odolné*** a multimodální

udržitelnost, soudržnost a účinnost nebo přínosy pro uživatele. Evropská přidaná hodnota se zvyšuje, pokud kromě potenciální hodnoty pro daný členský stát vede k významnému zlepšení dopravních spojení nebo dopravních toků mezi členskými státy nebo mezi členským státem a třetí zemí. Těmto přeshraničním projektům by se mělo dostat přednostního zájmu ze strany Unie s cílem zajistit jejich realizaci.

evropské síti, zvyšují udržitelnost, soudržnost a účinnost nebo přínosy pro uživatele. ***V tomto ohledu by měl být vypracován index multimodální propojenosti, který by umožnil měřit zvýšení propojenosti a multimodality projektů dopravní infrastruktury.***

Evropská přidaná hodnota se zvyšuje, pokud kromě potenciální hodnoty pro daný členský stát vede k významnému zlepšení dopravních spojení nebo dopravních toků mezi členskými státy nebo mezi členským státem a třetí zemí. Těmto přeshraničním projektům by se mělo dostat přednostního zájmu ze strany Unie s cílem zajistit jejich realizaci.

## **Pozměňovací návrh 27**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 35**

#### *Znění navržené Komisí*

(35) Členské státy a jiní navrhovatelé projektů by měli zajistit, aby posouzení projektů společného zájmu byla prováděna účinně bez zbytečných odkladů.

#### *Pozměňovací návrh*

(35) Členské státy a jiní navrhovatelé projektů by měli zajistit, aby posouzení projektů společného zájmu byla prováděna účinně bez zbytečných odkladů ***a dodržovala časové rámce stanovené ve směrnici o inteligentní síti TEN-T.***

## **Pozměňovací návrh 28**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 35 a (nový)**

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

***(35a) V právních rámcích řady členských států je stanovena možnost přednostního zacházení u určitých kategorií projektů, jež se odvíjí od jejich strategického významu. Přednostní zacházení se vyznačuje kratšími lhůtami, souběžnými nebo zjednodušenými postupy nebo zkrácenými lhůtami pro odvolání. Pokud je takové přednostní zacházení stanoveno***

*ve vnitrostátním právním rámci, mělo by se automaticky vztahovat na projekty společného zájmu podle tohoto nařízení. Členské státy, jejichž vnitrostátní právní rámce toto přednostní zacházení nemají, by jej měly zavést pro projekty společného zájmu v rámci sítě TEN-T.*

## Pozměňovací návrh 29

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 36

#### *Znění navržené Komisí*

(36) Projekty společného zájmu, u nichž se žádá o financování Unií, by měly být podrobeny socioekonomické analýze nákladů a přínosů prováděné podle uznané metodiky, přičemž by měly být zohledněny příslušné přínosy a náklady z hlediska společnosti, hospodářství, klimatu a životního prostředí, jakož i přístup zohledňující celý životní cyklus projektu. Analýza nákladů a přínosů souvisejících s klimatem a životním prostředím by měla vycházet z posouzení vlivů na životní prostředí provedeného podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (Úř. věst. L 26, 28.1.2002, s. 1).

#### *Pozměňovací návrh*

(36) Projekty společného zájmu, u nichž se žádá o financování Unií, by měly být podrobeny socioekonomické analýze nákladů a přínosů prováděné podle uznané metodiky, přičemž by měly být zohledněny příslušné přínosy a náklady z hlediska společnosti, hospodářství, klimatu a životního prostředí, **územní rovnováha**, jakož i přístup zohledňující celý životní cyklus projektu. ***Komise by měla zavést společnou metodiku pro socioekonomickou analýzu nákladů a přínosů projektů, která umožní transparentní a srovnatelné hodnocení různých návrhů projektů v rámci posouzení životního cyklu a stanovení priorit projektů na základě jejich evropské přidané hodnoty.*** Analýza nákladů a přínosů souvisejících s klimatem a životním prostředím by měla vycházet z posouzení vlivů na životní prostředí provedeného podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU<sup>21</sup> ***a dodržovat časové rámce stanovené ve směrnici o inteligentní síti TEN-T.***

---

<sup>21</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (Úř. věst. L 26, 28.1.2002, s. 1).



## Pozměňovací návrh 30

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 37

#### *Znění navržené Komisí*

(37) Aby se přispělo ke splnění cílů v oblasti klimatu Zelené dohody pro Evropu spočívajících ve snížení emisí skleníkových plynů do roku 2050 o 90 %, měla by se **analyzovat** opatření ke zmírnění dopadů projektů společného zájmu v podobě nových, rozšířených nebo modernizovaných dopravních infrastruktur na emise skleníkových plynů.

#### *Pozměňovací návrh*

(37) Aby se přispělo ke splnění cílů v oblasti klimatu Zelené dohody pro Evropu spočívajících ve snížení emisí skleníkových plynů do roku 2050 o 90 %, měla by se **zohlednit** opatření ke zmírnění dopadů projektů společného zájmu v podobě nových, rozšířených nebo modernizovaných dopravních infrastruktur na emise skleníkových plynů.

## Pozměňovací návrh 31

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 38

#### *Znění navržené Komisí*

(38) Spolupráce se třetími zeměmi, včetně sousedních zemí, je nezbytná k zajištění propojení a interoperability mezi sítěmi infrastruktury Unie a daných zemí. S ohledem na výše uvedené by Unie měla ve vhodných případech podporovat projekty společného zájmu připravené ve spolupráci s těmito zeměmi a posuzovat a zajišťovat dodržování cílů a požadavků transevropské dopravní sítě, aby byla zajištěna interoperabilita sítě Unie.

#### *Pozměňovací návrh*

(38) Spolupráce se třetími zeměmi, včetně sousedních zemí, je nezbytná k zajištění propojení a interoperability mezi sítěmi infrastruktury Unie a daných zemí. S ohledem na výše uvedené by Unie měla ve vhodných případech podporovat projekty společného zájmu připravené ve spolupráci s těmito zeměmi a **rovněž** posuzovat a zajišťovat dodržování cílů a požadavků transevropské dopravní sítě, aby byla zajištěna interoperabilita, **kontinuita a dekarbonizace** sítě Unie.

## Pozměňovací návrh 32

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 38 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

**(38a) Odolnost transevropské dopravní sítě byla zpochybněna a podrobena zkoušce v důsledku ničivého dopadu**

*válečné agrese Ruska vůči Ukrajině. Touto agresí se nově vymezilo geopolitické prostředí, které upozornilo na zranitelnost Unie vůči nepředvídaným rušivým událostem za jejími hranicemi. Významné dopady na světové trhy, například na celosvětovou potravinovou bezpečnost, zdůraznily skutečnost, že vnitřní trh a dopravní síť Unie nelze při utváření politiky Unie vnímat izolovaně. Lepší propojení se sousedními partnerskými zeměmi Unie je zapotřebí více než kdy jindy.*

*(viz pozměněný návrh Komise – bod 1)*

### **Pozměňovací návrh 33**

#### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 38 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(38b) Vzhledem k novému geopolitickému kontextu je ve sdělení Komise ze dne 12. května 2022 nazvaném „Akční plán pro trasy solidarity mezi EU a Ukrajinou, které mají usnadnit ukrajinský vývoz zemědělských produktů a dvoustranný obchod s EU“ uvedeno několik významných problémů v oblasti dopravní infrastruktury, které musí Unie a její sousední země vyřešit, aby podpořily ukrajinskou ekonomiku a její obnovu, umožnily přepravu zemědělského a jiného zboží do Unie a na světové trhy a zajistily výrazné zlepšení propojení s Unií pro vývoz i dovoz. V zájmu lepšího propojení s Unií navrhla Komise posoudit rozšíření evropských dopravních koridorů na Ukrajinu a do Moldavské republiky.*

*(viz pozměněný návrh Komise – bod 2)*

### **Pozměňovací návrh 34**

#### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 38 c (nový)**

**(38c) Vzhledem k válečné agresi Ruska vůči Ukrajině a postoji, který Bělorusko v tomto konfliktu zaujalo, není spolupráce mezi Unií a Ruskem a Běloruskem v oblasti politiky TEN-T vhodná ani v zájmu Unie. Proto by měla být síť TEN-T v těchto dvou třetích zemích zrušena. Zlepšení přeshraničního spojení s Ruskem a Běloruskem proto již nemá na území členských států vysokou prioritu. V současné době existuje spojení do těchto dvou třetích zemí z Finska, Estonska, Lotyšska, Litvy a Polska. Aby se zohlednila menší priorita budování a modernizace těchto spojení, měly by být poslední kilometry všech přeshraničních spojení s Ruskem a Běloruskem, které jsou v současnosti zahrnuty do hlavní sítě, přeřazeny z hlavní sítě do globální sítě, pro kterou je stanoven pouze pozdější termín realizace do roku 2050. V případě přechodu k demokracii v Bělorusku by však budování a modernizace přeshraničních spojení země s EU v souladu s komplexním hospodářským plánem pro demokratické Bělorusko mělo vysokou prioritu, a to i prostřednictvím opětovného začlenění země do nařízení.**

*(viz pozměněný návrh Komise – bod 3)*

### **Pozměňovací návrh 35**

#### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 38 d (nový)**

**(38d) Nový geopolitický kontext také ukázal, jak důležité je bezproblémové dopravní spojení na území Unie a se sousedními třetími zeměmi. Jiný rozchod kolejí než evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí 1 435 mm vážně narušuje interoperabilitu železničních sítí v celé Unií a dokonce ovlivňuje**

*konkurenceschopnost těchto izolovaných železničních sítí. Nové železniční tratě by proto měly být budovány pouze v evropském standardním jmenovitém rozchodu kolejí 1 435 mm. Členské státy s odlišným rozchodem kolejí by navíc měly posoudit změnu stávajících tratí evropských dopravních koridorů. Tato povinnost by se neměla vztahovat na Irsko, neboť jeho dopravní síť je vzhledem k ostrovní poloze zcela oddělena od veškerého pozemního spojení na území Unie.*

*(viz pozměněný návrh Komise – bod 4)*

## Pozměňovací návrh 36

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 39

#### *Znění navržené Komisí*

(39) Aby se dosáhlo transformace odvětví dopravy na skutečně multimodální systém udržitelných a inteligentních služeb mobility, měla by Unie vybudovat vysoce kvalitní dopravní síť s železničními službami splňujícími minimální traťovou rychlost. Konkurenceschopná osobní železniční doprava má **velký potenciál** při dekarbonizaci dopravy. Je třeba vytvořit soudržnou a interoperabilní evropskou vysokorychlostní železniční síť spojující hlavní a velká města. Doplnění stávajících vysokorychlostních tratí o tratě pro přepravu cestujících s minimální traťovou rychlostí 160 km/h by mělo vést k síťovým účinkům, soudržnější síti a většímu počtu cestujících na železnici. Dokončení vysoce výkonné sítě rovněž usnadní vývoj a zavádění nových nebo odlišných modelů přidělování kapacity, například časových řádů služeb, které umožňuje iniciativa Přepřepřování jízdních řádů (TTR).

#### *Pozměňovací návrh*

(39) Aby se dosáhlo transformace odvětví dopravy na skutečně multimodální systém udržitelných a inteligentních služeb mobility, měla by Unie vybudovat vysoce kvalitní dopravní síť s železničními službami splňujícími minimální traťovou rychlost. Konkurenceschopná osobní železniční doprava má **jeden z největších potenciálů** při dekarbonizaci dopravy. Je třeba vytvořit soudržnou a interoperabilní evropskou vysokorychlostní železniční síť spojující hlavní a velká města, **pro niž jsou zapotřebí dostatečné finanční prostředky**. Doplnění stávajících vysokorychlostních tratí o tratě pro přepravu cestujících s minimální traťovou rychlostí 160 km/h by mělo vést k síťovým účinkům, soudržnější síti a většímu počtu cestujících na železnici. **Pro železniční infrastrukturu, která se potýká s úzkými místy, by měla být podporována dvoukolejná infrastruktura**. Dokončení vysoce výkonné sítě rovněž usnadní vývoj a zavádění nových nebo odlišných modelů přidělování kapacity, například časových řádů služeb, které umožňuje iniciativa

### Pozměňovací návrh 37

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 40

##### *Znění navržené Komisí*

(40) Měla by být vytvořena udržitelnější, odolnější a spolehlivější síť železniční nákladní dopravy v celé Evropě, která by přispěla ke konkurenceschopnosti kombinované dopravy. Infrastruktura pro kombinovanou železniční dopravu a terminály by měla být modernizována, aby se zajistilo, že intermodální doprava bude probíhat především po železnici, vnitrozemských vodních cestách nebo pobřežní plavbou a že všechny počáteční nebo konečné úseky vedené po pozemních komunikacích budou co nejkratší.

##### *Pozměňovací návrh*

(40) Měla by být vytvořena udržitelnější, odolnější a spolehlivější síť železniční nákladní dopravy v celé Evropě, která by přispěla ke konkurenceschopnosti **multimodální a** kombinované dopravy. Infrastruktura pro kombinovanou železniční dopravu a terminály by měla být modernizována, aby se zajistilo, že intermodální doprava bude probíhat především po železnici, vnitrozemských vodních cestách nebo pobřežní plavbou a že všechny počáteční nebo konečné úseky vedené po pozemních komunikacích budou co nejkratší.

### Pozměňovací návrh 38

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 41

##### *Znění navržené Komisí*

(41) Vzhledem k tomu, že zavádění evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) v Evropě **se zrychluje a** několik členských států již přijalo plány na zavedení ERTMS ve všech svých vnitrostátních železničních sítích do roku 2040, je třeba **tuto změnu paradigmatu** zohlednit a stanovit ambicióznější lhůtu pro zavedení systému ERTMS pro globální síť.

##### *Pozměňovací návrh*

(41) Vzhledem k tomu, že **je třeba urychlit** zavádění evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) v Evropě, **a to co se týče jak palubního, tak traťového zařízení, přičemž uznává,** že několik členských států již přijalo plány na zavedení ERTMS ve všech svých vnitrostátních železničních sítích do roku 2040, je třeba zohlednit **dosavadní pomalý pokrok** a stanovit ambicióznější strategii zavádění systému ERTMS pro globální síť.

### Pozměňovací návrh 39

## Návrh nařízení Bod odůvodnění 42

### *Znění navržené Komisí*

(42) Systém ERTMS by měl být zaváděn nepřetržitě nejen na hlavní síti, rozšířené hlavní síti a globální síti, včetně městských uzlů, ale také na přístupových cestách k multimodálním terminálům. To umožní provoz využívající pouze systém ERTMS a posílí ekonomickou životaschopnost železničních podniků.

### *Pozměňovací návrh*

(42) Systém ERTMS by měl být zaváděn nepřetržitě **a mělo by být synchronizováno palubní a trat'ové zařízení** nejen na hlavní síti, rozšířené hlavní síti a globální síti, včetně městských uzlů, ale také na přístupových cestách k multimodálním terminálům. **Synchronizovaným způsobem se rozumí přístup koordinovaný v čase a místě mezi zaváděním infrastruktury a zaváděním palubních jednotek vlaků.** To umožní provoz využívající pouze systém ERTMS a posílí ekonomickou životaschopnost železničních podniků. **V žádném případě by nemělo být možné, aby byl některý nový projekt v oblasti železnice, který by neplánoval zavedení systému ERTMS, financován z prostředků z Unie.**

## Pozměňovací návrh 40

## Návrh nařízení Bod odůvodnění 43

### *Znění navržené Komisí*

(43) Vzhledem k tomu, že zavedení **rádiového** systému ERTMS dále přispívá k odstranění vnitrostátních pravidel ovlivňujících provoz, měly by členské státy zajistit, aby byl od roku 2025 zaveden **pouze rádiový** systém ERTMS a aby do roku 2050 byla celá transevropská dopravní síť vybavená **rádiovým** systémem ERTMS.

### *Pozměňovací návrh*

(43) Vzhledem k tomu, že zavedení systému ERTMS dále přispívá k odstranění vnitrostátních pravidel ovlivňujících provoz, měly by členské státy zajistit, aby byl od roku 2025 **plně** zaveden systém ERTMS a aby do roku 2050 byla celá transevropská dopravní síť vybavená systémem ERTMS. **Vzhledem k tomu, že technologie budoucího železničního mobilního komunikačního systému (FRMCS) je slibná z hlediska kvality služeb a nákladů na zavedení, měly by být realizovány iniciativy za účelem rozvoje této technologie, které by umožnily její využití v budoucnu. Kosmické technologie by mohly být využívány i k rychlejšímu a méně nákladnému zavádění.**

## Pozměňovací návrh 41

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 44

#### *Znění navržené Komisí*

(44) Zavedení systému ERTMS by mělo být spojeno s regulační lhůtou pro vyřazení traťových systémů třídy B z provozu, čímž se ERTMS stane jediným zabezpečovacím systémem používaným v členských státech. Vyřazení traťových systémů třídy B z provozu přinese provozovatelům infrastruktury významné úspory za údržbu, neboť zavádění systému ERTMS a udržování dalších traťových systémů po delší dobu je velmi nákladné a složité. Systémy třídy B by měly být odstraňovány koordinovaným způsobem s dostatečným přechodným obdobím do roku 2040, což umožní železničním podnikům připravit se na změnu a přijmout nejvhodnější strategii přechodu. Systém ERTMS vyžaduje synchronizované zavádění traťového i palubního systému a výhody celého systému se projeví pouze tehdy, jsou-li jím vybaveny vlaky i tratě.

## Pozměňovací návrh 42

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 44 a (nový)

#### *Pozměňovací návrh*

(44) Zavedení systému ERTMS by mělo být spojeno s regulační lhůtou pro vyřazení traťových systémů třídy B z provozu, čímž se ERTMS stane jediným zabezpečovacím systémem používaným v členských státech. Vyřazení traťových systémů třídy B z provozu přinese provozovatelům infrastruktury významné úspory za údržbu, neboť zavádění systému ERTMS a udržování dalších traťových systémů po delší dobu je velmi nákladné a složité. Systémy třídy B by měly být odstraňovány koordinovaným způsobem s dostatečným přechodným obdobím do roku 2040, což umožní železničním podnikům připravit se na změnu a přijmout nejvhodnější strategii přechodu. Systém ERTMS vyžaduje synchronizované zavádění traťového i palubního systému a výhody celého systému, **včetně přínosů v oblasti bezpečnosti**, se projeví pouze tehdy, jsou-li jím vybaveny vlaky i tratě. ***Evropská výkonná agentura pro klima, infrastrukturu a životní prostředí (CINEA) má v úzké spolupráci s horizontálním koordinátorem priorit a s přihlédnutím k poradenství Agentury Evropské unie pro železnice (ERA) dobré předpoklady k tomu, aby přispěla k jednotnému, synchronizovanému a rozsáhlému provádění ERTMS.***

*(44a) Životnost železničního zařízení, včetně systému ERTMS, je v průměru přibližně třicet let, což znamená dlouhou dobu na odepisování investic, která sice brzdí obnovu zařízení, je však jedním z hlavních ekonomických kritérií pro bilanci prováděných transakcí. Častý vývoj technických specifikací interoperability omezuje životnost zařízení pro účastníky železničního provozu nepředvídatelným způsobem, a proto může odrazovat od investic. Je proto nutné směřovat k normativní stabilitě a umožnit, kde je to možné, zpětnou slučitelnost různých verzí systému.*

### **Pozměňovací návrh 43**

#### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 44 b (nový)**

*(44b) Strategie pro inteligentní a udržitelnou mobilitu stanoví ambiciózní cíle, pokud jde o vysokorychlostní síť, tedy zdvojnásobení objemu vysokorychlostní železniční dopravy do roku 2030 a jeho ztrojnásobení do roku 2050, ale toto nařízení by mělo usilovat rovněž o zlepšení vysokorychlostního železničního propojení mezi hlavními městy a velkými městy Evropy, zejména prostřednictvím dokončení chybějících vysokorychlostních železničních propojení s hlavní sítí a rozšířenou hlavní sítí.*

### **Pozměňovací návrh 44**

#### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 44 c (nový)**



*(44c) Noční vlaky, které doplňují vysokorychlostní vlaky, představují udržitelný způsob přeshraničního cestování mezi evropskými městy s využitím stávající železniční infrastruktury. Aby se plně využil jejich potenciál v celé Unii, je nutné, aby řízení kapacity řádně zohledňovalo specifickou potřebu mezinárodních cestovních slotů a zajistilo optimální koexistenci nákladních a nočních vlaků.*

#### **Pozměňovací návrh 45**

##### **Návrh nařízení**

##### **Bod odůvodnění 44 d (nový)**

*(44d) Unie si stanovila několik cílů pro přesun zboží ze silnice na železnici. Očekává se, že po dokončení hlavní sítě TEN-T v roce 2030 bude mít Unie konečně k dispozici vysokokapacitní infrastrukturu, což by jí umožnilo dosáhnout cíle stanoveného ve strategii pro inteligentní a udržitelnou mobilitu. Správa této vysokokapacitní evropské infrastruktury v současném systému 25 vnitrostátních provozovatelů infrastruktury je však náročná, pokud jde o přeshraniční provoz. Vzhledem k tomu, že již nyní více než 50 % operací železniční nákladní dopravy překračuje alespoň jednu státní hranici, stal se starší systém správy infrastruktury sám o sobě značnou překážkou pro kapacitu. Řešení tohoto problému vyžaduje přístup na evropské úrovni, a proto by Komise měla zvážit předložení návrhu evropského systému řízení železniční dopravy, který by měl být odpovědný za přeshraniční provoz vlaků a který by měl mít pravomoc zaručit bezproblémový přeshraniční provoz na transevropské dopravní síti.*

## Pozměňovací návrh 46

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 45

#### *Znění navržené Komisí*

(45) Vnitrozemské vodní cesty v Evropě se vyznačují heterogenní hydromorfologií, která brání soudržné výkonnosti všech úseků vodních cest. Vnitrozemské vodní cesty, zejména volně tekoucí úseky, mohou být silně ovlivněny klimatickými a povětrnostními podmínkami. V zájmu zajištění spolehlivé mezinárodní dopravy a při současném respektování hydromorfologie a platných právních předpisů v oblasti životního prostředí by požadavky TEN-T měly zohledňovat specifickou hydromorfologii jednotlivých vodních cest (například volně tekoucí nebo regulované řeky), jakož i cíle politik v oblasti životního prostředí a biologické rozmanitosti. Tento přístup by měl být zvážen na úrovni povodí.

## Pozměňovací návrh 47

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 45 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

(45) Vnitrozemské vodní cesty v Evropě se vyznačují heterogenní hydromorfologií, která brání soudržné výkonnosti všech úseků vodních cest. Vnitrozemské vodní cesty, zejména volně tekoucí úseky, mohou být silně ovlivněny klimatickými a povětrnostními podmínkami. V zájmu zajištění spolehlivé mezinárodní dopravy a při současném respektování hydromorfologie a platných právních předpisů v oblasti životního prostředí by požadavky TEN-T měly zohledňovat specifickou hydromorfologii jednotlivých vodních cest (například volně tekoucí nebo regulované řeky), jakož i cíle politik v oblasti životního prostředí a biologické rozmanitosti. Tento přístup by měl být zvážen na úrovni *koridoru nebo povodí a v případě potřeby by měl být upraven na podrobnější úroveň, zejména na úrovni úseků vodních cest.*

#### *Pozměňovací návrh*

***(45a) Dobrý plavební stav by měl být definován přirozenými vlastnostmi volně tekoucích povodí a neměly by být podporovány žádné významné nové zásahy ani bagrovací práce, které by mohly mít negativní dopad na biologickou rozmanitost, s cílem umožnit splavnost.***

## Pozměňovací návrh 48

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 45 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(45b) Dobrý plavební stav by měl být definován v úzké spolupráci s dotčenými členskými státy a případě s komisemi pro říční plavbu.**

**Pozměňovací návrh 49**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 45 c (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(45c) Měla by být podporována větší účinnost přeshraniční komerční dopravy na vnitrozemských vodních cestách, včetně rozvoje výměny údajů, aby bylo možné vytvořit mechanismy spolupráce mezi členskými státy, jako jsou správci vnitrozemských vodních cest.**

**Pozměňovací návrh 50**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 45 d (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(45d) Zvláštní pozornost by měla být věnována budování nové infrastruktury vnitrozemských vodních cest, aby se zabránilo potenciálním překážkám v propojení volně tekoucích řek a ztrátě biologické rozmanitosti.**

**Pozměňovací návrh 51**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 46**

(46) Vzhledem k tomu, že námořní přístavy jsou vstupními a výstupními body pro pozemní infrastrukturu transevropské dopravní sítě, hrají důležitou úlohu jako přeshraniční multimodální uzly, které slouží nejen jako dopravní uzly, ale také jako brány obchodu, průmyslové klastry a energetická centra, například pokud jde o výstavbu větrných elektráren na moři.

(46) Vzhledem k tomu, že námořní přístavy jsou vstupními a výstupními body pro pozemní infrastrukturu transevropské dopravní sítě, hrají důležitou úlohu jako přeshraniční multimodální uzly, které slouží nejen jako dopravní uzly, ale také jako brány obchodu, průmyslové klastry a ***stále častěji*** jako energetická centra, například pokud jde o výstavbu větrných elektráren na moři. ***Měla by se zvýšit synergie mezi transevropskou dopravní sítí a transevropskými energetickými sítěmi. Zatímco pro rozvoj evropských námořních přístavů je třeba zajistit otevřený a stabilní rámec pro investory, zvláštní pozornost by měla být věnována investicím do těchto přístavů, protože plní strategickou úlohu s ohledem na bezpečnost a strategickou autonomii Unie.***

## **Pozměňovací návrh 52**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 48**

(48) Silniční doprava v Unii představuje tři čtvrtiny celkové vnitrozemské nákladní dopravy (podle uskutečněných tunokilometrů) a přibližně 90 % celkové vnitrozemské osobní dopravy (podle celkového počtu osobokilometrů). Vzhledem k významu silniční dopravy a závazku zlepšit bezpečnost silničního provozu v souladu s milníkem Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu je třeba posílit bezpečnost silniční infrastruktury.

(48) Silniční doprava v Unii představuje tři čtvrtiny celkové vnitrozemské nákladní dopravy (podle uskutečněných tunokilometrů) a přibližně 90 % celkové vnitrozemské osobní dopravy (podle celkového počtu osobokilometrů). Vzhledem k významu silniční dopravy a závazku zlepšit bezpečnost silničního provozu v souladu s milníkem Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu je třeba posílit bezpečnost silniční infrastruktury ***a také ji přizpůsobit standardům udržitelnosti a digitalizace zajišťujícím nejvyšší bezpečnostní normy. Zlepšení provozní bezpečnosti během celého životního cyklu zranitelné infrastruktury, zejména infrastruktury, která čelí zranitelnostem (tj. tunelů,***

*mostů), je nanejvýš důležité pro zajištění kvalitní silniční infrastruktury v transevropské dopravní síti.*

### **Pozměňovací návrh 53**

**Návrh nařízení  
Bod odůvodnění 48 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(48a) Aby byl profesionálním řidičům zaručen přístup k odpovídajícím odpočívadlům, měly by členské státy učinit vše, co je v jejich silách, pro zavedení dostatečného počtu bezpečných a chráněných parkovacích ploch pro užitková vozidla podél celé transevropské dopravní sítě v Unii.*

### **Pozměňovací návrh 54**

**Návrh nařízení  
Bod odůvodnění 48 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(48b) Aby se výrazně omezily případy extrémně dlouhých čekacích dob na hranicích pro silniční nákladní dopravu, měla by Komise zvážit předložení návrhu na výrazné zkrácení čekacích dob na hranicích pro silniční nákladní dopravu zavedením standardní maximální doby pro zpracování a kontrolu těžkých nákladních vozidel na hranicích Unie. Cílem by mělo být dosažení průměrné doby 1 minuty pro zpracování a kontrolu těžkých nákladních vozidel registrovaných v EU.*

### **Pozměňovací návrh 55**

**Návrh nařízení  
Bod odůvodnění 48 c (nový)**

*(48c) Komise a odpovědné agentury by měly přijmout veškerá opatření, která mají k dispozici, aby umožnily přeshraniční provoz všech druhů dopravy v síti TEN-T bez zbytečných přerušení z administrativních, provozních, bezpečnostních, technických důvodů nebo z důvodů interoperability. Kromě toho by se členské státy měly zapojit do mnohostranných diskusí, které by zprostředkoval koordinátor příslušného koridoru, s cílem řešit spory týkající se přeshraničního provozu všech druhů dopravy v síti TEN-T. Příslušný koordinátor by měl každoročně informovat Evropský parlament a dotčené vnitrostátní parlamenty o každém sporu.*

## **Pozměňovací návrh 56**

### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 48 d (nový)**

*(48d) V návaznosti na posouzení bezpečnosti silniční sítě by členské státy měly klasifikovat všechny úseky silniční sítě, na které se vztahuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES<sup>1a</sup>, do nejméně tří kategorií. Výjimka z požadavků na dopravní infrastrukturu by měla být udělena pouze v případě, že silnice byla zařazena do kategorií, které zajišťují vysokou úroveň bezpečnosti.*

---

<sup>1a</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (Úř. věst. L 319, 29.11.2008, s. 59).

## Pozměňovací návrh 57

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 49

#### *Znění navržené Komisí*

(49) Transevropská dopravní síť by měla zajistit účinnou multimodalitu, aby u přepravy cestujících i zboží nabízela lepší a udržitelnější volbu mezi druhy dopravy a umožnila konsolidaci velkých objemů pro přepravu na dlouhé vzdálenosti. Klíčovou roli při plnění tohoto cíle by měly hrát multimodální terminály.

#### *Pozměňovací návrh*

(49) Transevropská dopravní síť by měla zajistit účinnou multimodalitu, aby u přepravy cestujících i zboží nabízela lepší a udržitelnější volbu mezi druhy dopravy a umožnila konsolidaci velkých objemů pro přepravu na dlouhé vzdálenosti, **a to zejména po železnici**. Klíčovou roli při plnění tohoto cíle by měly hrát multimodální terminály. ***Nedostatečná dochvilnost je hlavní překážkou pro to, aby se multimodalita stala přitažlivou možností pro nákladní a osobní dopravu. Účinné řízení dopravních toků, jakož i zvýšení kapacity infrastruktury umožní železniční dopravě plně se podílet na zlepšování fungování intermodálního dopravního řetězce.***

## Pozměňovací návrh 58

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 49 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

***(49a) Bude třeba zvýšit osobní dopravu a počet cestujících v koridorech TEN-T. Cestující by se neměli při vyhledávání, výběru a nákupu přepravních služeb setkat s žádnými problémy, a to ani v multimodálním systému prodeje přepravních dokladů.***

## Pozměňovací návrh 59

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 50

(50) Důležitou roli v transevropské dopravní síti hrají městské uzly jako výchozí nebo cílová místa („poslední kilometr“) pro cestující a náklad přepravovaný v transevropské dopravní síti, a jsou přestupními body v rámci jednotlivých druhů dopravy nebo mezi nimi. Mělo by být zajištěno, aby kapacitně úzká místa a nedostatečné propojení sítí v rámci městských uzlů již nebránily multimodalitě v rámci transevropské dopravní sítě.

(50) Důležitou roli v transevropské dopravní síti hrají městské uzly jako výchozí nebo cílová místa („poslední kilometr“) pro cestující a náklad přepravovaný v transevropské dopravní síti, a jsou přestupními body v rámci jednotlivých druhů dopravy nebo mezi nimi ***a na místní nebo regionální dopravu***. Mělo by být zajištěno, aby kapacitně úzká místa a nedostatečné propojení sítí v rámci městských uzlů již nebránily multimodalitě v rámci transevropské dopravní sítě. ***Městské uzly by také měly podporovat zvyšování podílu udržitelných druhů dopravy, jako je veřejná doprava nebo aktivní druhy dopravy.***

## **Pozměňovací návrh 60**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 51**

(51) Jako účinný jednotný rámec pro řešení problémů městské mobility by měl být pro městské uzly vypracován plán udržitelné městské mobility, což je dlouhodobý komplexní integrovaný plán nákladní a osobní mobility pro celou funkční městskou oblast<sup>22</sup>. Měl by zahrnovat cíle, záměry a ukazatele, na nichž je založena současná i budoucí výkonnost systému městské dopravy, přinejmenším pokud jde o emise skleníkových plynů, kongesci, nehody a zranění, podíl různých druhů dopravy a ***přístup*** ke službám mobility, jakož i údaje o znečištění ovzduší a hluku ve městech.

(51) Jako účinný jednotný rámec pro řešení problémů městské mobility by měl být pro městské uzly vypracován plán udržitelné městské mobility, což je dlouhodobý komplexní integrovaný plán nákladní a osobní mobility pro celou funkční městskou oblast. ***Měla by být podporována koordinace a harmonizace plánů udržitelné městské mobility***. Měl by zahrnovat cíle, záměry a ukazatele, na nichž je založena současná i budoucí výkonnost systému městské dopravy, přinejmenším pokud jde o emise skleníkových plynů, kongesci, nehody a zranění, podíl různých druhů dopravy a ***přístupnost*** ke službám mobility, ***mimo jiné pro zranitelné účastníky silničního provozu, a pro osoby se zdravotním postižením nebo sníženou mobilitou***, jakož i údaje o znečištění ovzduší a hluku ve městech. ***Shromážděné údaje by měly být,***



*kdykoli je to možné, rozčleněny podle věku, pohlaví a zdravotního postižení, aby se zajistilo, že údaje budou reprezentativní pro všechny uživatele a jejich rozdílné potřeby a vzorce mobility a zároveň řádně zohlední odlišný dopad dopravy a dopravní infrastruktury na obyvatelstvo.*

---

<sup>22</sup> *Koncepce plánu udržitelné městské mobility byla poprvé navržena v balíčku opatření EU v oblasti městské mobility z roku 2013 (COM(2013)0913 final, příloha I).*

## **Pozměňovací návrh 61**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 52**

#### *Znění navržené Komisí*

(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.

## **Pozměňovací návrh 62**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 52 a (nový)**

#### *Pozměňovací návrh*

(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. ***Komise by měla být schopná na žádost členského státu aktualizovat seznam městských uzlů v příloze II na základě předchozí dohody s dotčenými městskými uzly podél dotčeného evropského dopravního koridoru s cílem zlepšit územní rovnováhu a urychlit přechod k udržitelnější mobilitě.***

*(52a) Každý členský stát by měl zavést vnitrostátní program podpory plánování udržitelné městské mobility a jmenovat vnitrostátní kontaktní místo pro plány udržitelné městské mobility za účelem posílení správy a celostátní odpovědnosti, plánování a využívání politik udržitelné městské mobility a zlepšení koordinace mezi regiony, městy a obcemi. Vnitrostátní kontaktní místo by mělo vypracovat vnitrostátní pokyny pro plánování městské mobility na základě evropských pokynů pro plánování udržitelné městské mobility, poskytovat technickou pomoc a odbornou podporu při přípravě a provádění plánů udržitelné městské mobility, sledovat pokrok, přezkoumávat a poskytovat poradenství s cílem zlepšovat kvalitu plánů udržitelné městské mobility ve svém členském státě. Měly by také podporovat vnitrostátní síť měst, regionů a obcí, která bude podporovat vzájemné učení a šíření osvědčených postupů, provádět školicí programy a pořádat a koordinovat komunikační kampaně týkající se plánů udržitelné městské mobility.*

### **Pozměňovací návrh 63**

#### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 52 b (nový)**

*(52b) Podpora pro aktivní druhy dopravy v městských uzlech přispívá k dosažení cílů Unie v oblasti klimatu, zlepšuje veřejné zdraví, snižuje kongesci, nabízí cestujícím řešení pro poslední kilometr a přináší ekonomické výhody. Infrastruktura pro aktivní druhy dopravy, včetně infrastruktury pro pěší a cyklisty, by se proto měla zohlednit při plánování nové dopravní infrastruktury a při údržbě a modernizaci stávající infrastruktury v*

*městských uzlech.*

## **Pozměňovací návrh 64**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 54**

*Znění navržené Komisí*

(54) Služby multimodální digitální mobility pomáhají posílit integraci různých druhů dopravy spojením několika způsobů dopravy do jedné nabídky. Jejich další rozvoj by měl přispět k propagování nejudržitelnějších druhů dopravy, veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy, jako je chůze a jízda na kole.

*Pozměňovací návrh*

(54) Služby multimodální digitální mobility pomáhají posílit integraci různých druhů dopravy spojením několika způsobů dopravy do jedné nabídky. Jejich další rozvoj by měl přispět k propagování nejudržitelnějších druhů dopravy, veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy, jako je chůze a jízda na kole, **a využít všechny výhody řešení „mobility jako služby“.** **Plánování městské infrastruktury by se navíc mělo vypracovávat v souladu s normami Unie pro bezpečnost silničního provozu. Měly by být vypracovány normy pro bezpečnost cyklistické a pěší infrastruktury, aby se zvýšil přechod na udržitelnější druhy dopravy.**

## **Pozměňovací návrh 65**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 55 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(55a) Protože cílem tohoto nařízení je vytvořit špičkovou moderní infrastrukturu, měla by být transevropská dopravní síť vybavena potřebnými systémy IKT, které by umožnily zavedení cílených kontrol založených na riziku a bezkontaktních a elektronických nediskriminujících kontrol založených na přístupu k digitálním údajům o řidičích, provozovatelích, vozidlech a nákladu v reálném čase. Všechny tyto kontroly by měly být zejména prováděny zcela nediskriminujícím způsobem.**

## Pozměňovací návrh 66

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 57

#### *Znění navržené Komisí*

(57) Je nutné odpovídající plánování transevropské dopravní sítě. To rovněž zahrnuje provádění zvláštních požadavků v celé síti, pokud jde o infrastrukturu, systémy IKT, vybavení a služby, včetně požadavků na zavádění infrastruktury pro alternativní paliva ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva]<sup>23</sup>. Je proto nutné zajistit odpovídající a koordinované zavádění takových požadavků v celé Evropě pro každý druh dopravy a pro jejich vzájemné propojení v rámci transevropské dopravní sítě i mimo ni, aby bylo využito síťového účinku a umožněna účinná dálková transevropská doprava. Aby se zajistilo zavedení alternativních paliv v celé silniční síti transevropské dopravní sítě v souladu s cíli stanovenými v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva], měly by být odkazy na „hlavní síť“ v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] chápány jako odkazy na „hlavní síť“ ve smyslu tohoto nařízení. Odkazy na „komplexní síť“ v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] by měly být vykládány jako odkazy na „rozšířenou hlavní síť“ a „globální síť“ ve smyslu tohoto nařízení.

---

<sup>23</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne [...] o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU (Úř. věst. L [...]).

#### *Pozměňovací návrh*

(57) Je nutné odpovídající plánování transevropské dopravní sítě. To rovněž zahrnuje provádění zvláštních požadavků v celé síti, pokud jde o infrastrukturu, systémy IKT, vybavení a služby, včetně požadavků na zavádění infrastruktury pro alternativní paliva ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva]<sup>23</sup>. Je proto nutné zajistit odpovídající a koordinované zavádění takových požadavků v celé Evropě pro každý druh dopravy a pro jejich vzájemné propojení v rámci transevropské dopravní sítě i mimo ni, aby bylo využito síťového účinku a umožněna účinná **udržitelná** dálková transevropská doprava. Aby se zajistilo zavedení alternativních paliv v celé silniční síti transevropské dopravní sítě v souladu s cíli stanovenými v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva], měly by být odkazy na „hlavní síť“ v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] chápány jako odkazy na „hlavní síť“ ve smyslu tohoto nařízení. Odkazy na „komplexní síť“ v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] by měly být vykládány jako odkazy na „rozšířenou hlavní síť“ a „globální síť“ ve smyslu tohoto nařízení.

---

<sup>23</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne [...] o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU (Úř. věst. L [...]).

## Pozměňovací návrh 67

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 58

#### *Znění navržené Komisí*

(58) Transevropská dopravní síť by měla poskytnout základ pro rozsáhlé zavádění nových technologií a inovací, jako je infrastruktura 5G, které mohou pomoci zvýšit celkovou účinnost evropského odvětví dopravy a kapacitu umožňující bezpečný pohyb cestujících za použití účinných prostředků, zvýšit atraktivitu veřejné nebo ekologičtější dopravy pro cestující a snížit její uhlíkovou stopu. To přispěje k dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu a zároveň přispěje k cíli zvýšit energetickou bezpečnost Unie. K dosažení těchto cílů by měla být zlepšena dostupnost alternativních paliv a související infrastruktury v celé transevropské dopravní síti.

#### *Pozměňovací návrh*

(58) Transevropská dopravní síť by měla poskytnout základ pro rozsáhlé zavádění nových technologií a inovací **umožňujících výměnu dat a informací v reálném čase**, jako je infrastruktura 5G, které mohou pomoci zvýšit celkovou účinnost evropského odvětví dopravy a kapacitu umožňující bezpečný pohyb cestujících za použití účinných prostředků, zvýšit atraktivitu veřejné nebo ekologičtější dopravy pro cestující a snížit její uhlíkovou stopu. To přispěje k dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu a zároveň přispěje k cíli zvýšit energetickou bezpečnost Unie. K dosažení těchto cílů by měla být zlepšena dostupnost alternativních paliv a související infrastruktury v celé transevropské dopravní síti.

## Pozměňovací návrh 68

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 59

#### *Znění navržené Komisí*

(59) V rámci transevropské dopravní sítě by měl být zaveden dostatečný počet veřejně přístupných rychlých dobíjecích stanic pro lehká a těžká nákladní vozidla. Tento cíl by měl zajistit plnou přeshraniční konektivitu **a umožnit provoz elektrických vozidel v celé Unii**. Cíle pro transevropskou dopravní síť týkající se vzdálenosti, jak jsou vymezeny v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva], mají zajistit minimální dostatečné rozmístění elektrických dobíjecích stanic podél hlavních silničních sítí Unie.

#### *Pozměňovací návrh*

(59) V rámci transevropské dopravní sítě by měl být zaveden dostatečný počet veřejně přístupných rychlých dobíjecích stanic **a vodíkových výdejních stanic** pro lehká a těžká nákladní vozidla. Tento cíl by měl zajistit plnou přeshraniční konektivitu. Cíle pro transevropskou dopravní síť týkající se vzdálenosti, jak jsou vymezeny v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva], mají zajistit minimální dostatečné rozmístění elektrických dobíjecích stanic **a vodíkových výdejních stanic** podél hlavních silničních sítí Unie.

## Pozměňovací návrh 69

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 60

#### *Znění navržené Komisí*

(60) Veřejně přístupná dobíjecí infrastruktura podél transevropské dopravní sítě, jak je vymezena v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva], by měla být doplněna o požadavky na zavádění **dobíjecí** infrastruktury v multimodálních terminálech a na multimodální uzly osobní dopravy s cílem poskytnout možnosti dobíjení **nákladních vozidel** pro přepravu na dlouhé vzdálenosti, a to v době, kdy jsou nakládána nebo vykládána nebo kdy řidič odpočívá, nebo dobíjení autobusů v multimodálních uzlech osobní dopravy. Za účelem zajištění volného oběhu v případech, kdy terminály nebo uzly osobní dopravy obdrží podporu Unie nebo veřejnou podporu, by měl být přístup pro účely dobíjení spravedlivý, transparentní a nediskriminující, aby se zabránilo tržní závislosti na konkrétních podnicích nebo možnému narušení hospodářské soutěže. Pokud je **dobíjecí** infrastruktura budována s využitím finančních prostředků Unie nebo z veřejných zdrojů, měly by být ceny pro všechny oprávněné podniky nebo osoby stanoveny transparentně a nediskriminujícím způsobem.

## Pozměňovací návrh 70

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 61 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

(60) Veřejně přístupná dobíjecí **a vodíková čerpací** infrastruktura podél transevropské dopravní sítě, jak je vymezena v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva], by měla být doplněna o požadavky na zavádění **odpovídající** infrastruktury v multimodálních terminálech a na multimodální uzly osobní dopravy s cílem poskytnout možnosti dobíjení **a doplňování vodíku pro nákladní vozidla** pro přepravu na dlouhé vzdálenosti, a to v době, kdy jsou nakládána nebo vykládána nebo kdy řidič odpočívá, nebo dobíjení autobusů v multimodálních uzlech osobní dopravy. Za účelem zajištění volného oběhu v případech, kdy terminály nebo uzly osobní dopravy obdrží podporu Unie nebo veřejnou podporu, by měl být přístup pro účely dobíjení **a doplňování vodíku** spravedlivý, **cenově dostupný**, transparentní a nediskriminující, aby se zabránilo tržní závislosti na konkrétních podnicích nebo možnému narušení hospodářské soutěže. Pokud je infrastruktura budována s využitím finančních prostředků Unie nebo z veřejných zdrojů, měly by být ceny pro všechny oprávněné podniky nebo osoby stanoveny transparentně a nediskriminujícím způsobem.

**(61a) Členské státy by měly provést test klimatické a environmentální zranitelnosti**

***a posouzení rizik své stávající kritické dopravní infrastruktury a přijmout veškerá nezbytná opatření k zajištění dlouhodobého fungování a zvýšení odolnosti transevropských dopravních sítí.***

## Pozměňovací návrh 71

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 62

#### *Znění navržené Komisí*

(62) S ohledem na zkušenosti s řízením krizí během pandemie COVID-19<sup>25</sup> a s cílem zabránit narušení dopravy a nepředvídaným událostem v budoucnu by členské státy měly při plánování infrastruktury zohlednit bezpečnost a odolnost dopravní infrastruktury vůči změně klimatu, přírodním rizikům, katastrofám způsobeným člověkem a dalším narušením fungování dopravního systému Unie. Evropské dopravní koridory by **proto** měly rovněž zahrnovat důležité objízďkové tratě, které lze využít v případě kongesce nebo jiných problémů na hlavních trasách. Díky své multimodální povaze může být navíc v případě mimořádných událostí jeden režim nahrazen druhým.

---

<sup>25</sup> Sdělení o zavádění zelených pruhů podle Pokynů týkajících se opatření správy hranic v zájmu ochrany zdraví a zajištění dostupnosti zboží a základních služeb, C(2020)1897 final (Úř. věst. C 96 I, 24.3.2020, s. 1), a sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě a Radě ze dne 28. října 2020 o úpravě dopravních „zelených pruhů“ v zájmu udržení chodu hospodářství během opětovného vypuknutí pandemie COVID-19, COM(2020)0685 final.

#### *Pozměňovací návrh*

(62) S ohledem na zkušenosti s řízením krizí během pandemie COVID-19<sup>25</sup> a s cílem zabránit narušení dopravy a nepředvídaným událostem v budoucnu by členské státy měly při plánování infrastruktury zohlednit bezpečnost a odolnost dopravní infrastruktury vůči změně klimatu, přírodním rizikům, katastrofám způsobeným člověkem, **geopolitickým změnám** a dalším narušením fungování dopravního systému Unie. **Proto je třeba odstranit stávající překážky a** evropské dopravní koridory by měly rovněž zahrnovat důležité objízďkové tratě, které lze využít v případě kongesce nebo jiných problémů na hlavních trasách. Díky své multimodální povaze může být navíc v případě mimořádných událostí jeden režim nahrazen druhým.

---

<sup>25</sup> Sdělení o zavádění zelených pruhů podle Pokynů týkajících se opatření správy hranic v zájmu ochrany zdraví a zajištění dostupnosti zboží a základních služeb, C(2020)1897 final (Úř. věst. C 96 I, 24.3.2020, s. 1), a sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě a Radě ze dne 28. října 2020 o úpravě dopravních „zelených pruhů“ v zájmu udržení chodu hospodářství během opětovného vypuknutí pandemie COVID-19, COM(2020)0685 final.

## Pozměňovací návrh 72

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 62 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(62a) Členské státy by měly ve spolupráci s Komisí a evropskými koordinátory zřídit „zelené pruhy“, které zajistí účinnost a fungování dopravní infrastruktury pro dopravní toky nezbytného zboží a osob v případech mimořádných situací.*

## Pozměňovací návrh 73

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 63

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(63) Provádění transevropské dopravní sítě **může** urychlit účast podniků, včetně těch, které vlastní nebo ovládá fyzická osoba ze třetí země nebo podnik ze třetí země, včetně podniků usazených ve třetí zemi. Za určitých okolností by však účast podniků vlastněných nebo ovládaných fyzickou osobou ze třetí země nebo podnikem ze třetí země na projektech společného zájmu nebo jejich příspěvek k projektům společného zájmu mohly ohrozit bezpečnost **a** veřejný pořádek v EU. Aniž je dotčen mechanismus spolupráce podle nařízení (EU) 2019/452<sup>26</sup> a kromě tohoto mechanismu, je nezbytné zvýšit povědomí o takové účasti nebo příspěvku, aby mohly orgány veřejné správy zasáhnout, pokud by se zdálo, že by taková účast nebo příspěvek mohly mít vliv na bezpečnost nebo veřejný pořádek v Unii a nespádají do oblasti působnosti nařízení (EU) 2019/452.

*(63) Dopravní infrastruktura je páteří hospodářství a celé společnosti, některé z nich mají zásadní význam pro zajištění dobrého fungování životně důležitých společenských funkcí, a proto jsou jedním z pilířů strategické autonomie v Unii. V této souvislosti může provádění transevropské dopravní sítě urychlit účast podniků, včetně těch, které vlastní nebo ovládá fyzická osoba ze třetí země nebo podnik ze třetí země, včetně podniků usazených ve třetí zemi. Za určitých okolností by však účast podniků vlastněných nebo ovládaných fyzickou osobou ze třetí země nebo podnikem ze třetí země na projektech společného zájmu nebo jejich příspěvek k projektům společného zájmu mohly ohrozit bezpečnost, veřejný pořádek **nebo strategickou autonomii** v EU. **Zvyšují se investice, zájmy a přítomnost společností vlastněných třetími zeměmi v oblasti evropské strategické – a někdy dokonce vojenské – infrastruktury, jako jsou přístavy, letiště a kontejnerové terminály. Tato rostoucí zahraniční přítomnost v rámci evropské strategické infrastruktury***



*může ohrozit odolnost naší Unie. Zejména s ohledem na novou bezpečnostní situaci na našem kontinentu je proto zásadní, aby Unie přednostně přijala přísný strategický přístup k rozvoji a revizi transevropské dopravní sítě a zabránila jakékoli přítomnosti třetích zemí, která by mohla ovlivnit bezpečnost nebo veřejný pořádek v Unii.* Aniž je dotčen mechanismus spolupráce podle nařízení (EU) 2019/452<sup>26</sup> a kromě tohoto mechanismu, je nezbytné zvýšit povědomí o takové účasti nebo příspěvku, aby mohly orgány veřejné správy zasáhnout, pokud by se zdálo, že by taková účast nebo příspěvek mohly mít vliv na bezpečnost nebo veřejný pořádek v Unii a nespádají do oblasti působnosti nařízení (EU) 2019/452.

---

<sup>26</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79I, 21.3.2019, s. 1).

---

<sup>26</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79I, 21.3.2019, s. 1).

## Pozměňovací návrh 74

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 64

#### *Znění navržené Komisí*

(64) Údržba je a zůstane hlavní odpovědností členských států a je důležité, aby transevropská dopravní síť – jakmile bude vybudována – byla řádně udržována s cílem zajistit vysokou kvalitu služeb. Při plánování infrastrukturních projektů a vyhlášení výběrových řízení na ně by se měl uplatňovat přístup zohledňující celý životní cyklus.

#### *Pozměňovací návrh*

(64) Údržba je a zůstane hlavní odpovědností členských států a je důležité, aby transevropská dopravní síť – jakmile bude vybudována – byla řádně udržována s cílem zajistit vysokou kvalitu služeb. Při plánování infrastrukturních projektů a vyhlášení výběrových řízení na ně by se měl uplatňovat přístup zohledňující celý životní cyklus, ***k němuž by se mělo přihlížet při získávání finančních prostředků z Nástroje pro propojení Evropy. Údržbové práce by měly být prováděny v souladu s rozhodnutím Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075.***

## Pozměňovací návrh 75

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 66

#### *Znění navržené Komisí*

(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.

#### *Pozměňovací návrh*

(66) Evropské dopravní koridory by měly napomoci takovému rozvoji infrastruktury transevropské dopravní sítě, které se zaměří na řešení úzkých míst, **administrativní zátěže**, zlepšení přeshraničních propojení, **zejména na železnici**, a zlepšení účinnosti a udržitelnosti. Prostřednictvím lepší územní spolupráce by měly uvedené koridory přispět k soudržnosti, **mimo jiné se sousedními zeměmi**. Měly by rovněž zohledňovat širší cíle dopravní politiky a usnadnit interoperabilitu, integraci různých druhů dopravy a multimodální provoz. Přístup spočívající v budování koridorů by měl být transparentní a jednoznačný a správa těchto koridorů by neměla vytvářet dodatečné administrativní náklady nebo zátěž. **Evropští koordinátoři dopravy by rovněž měli podporovat zřizování integrovaných řídicích struktur, včetně společných podniků, jejichž cílem je urychlit provádění přeshraničních infrastrukturních projektů.**

## Pozměňovací návrh 76

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 67

#### *Znění navržené Komisí*

(67) Po dohodě s dotčeným členským státem by evropští koordinátoři měli usnadňovat koordinované provádění evropských dopravních koridorů a dvou horizontálních priorit, systému ERTMS a evropského námořního prostoru. Měli by usnadňovat opatření k navržení správné

#### *Pozměňovací návrh*

(67) Po dohodě s dotčeným členským státem **a po konzultaci s dotčenými sousedními zeměmi** by evropští koordinátoři měli usnadňovat koordinované provádění evropských dopravních koridorů a dvou horizontálních priorit, systému ERTMS a evropského

struktury řízení a k určení prioritních investic v rámci evropských dopravních koridorů a dvou horizontálních priorit.

námořního prostoru. Měli by usnadňovat opatření k navržení správné struktury řízení a k určení prioritních investic v rámci evropských dopravních koridorů a dvou horizontálních priorit.

## Pozměňovací návrh 77

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 69

#### *Znění navržené Komisí*

(69) Pracovní plány evropských koordinátorů by měly být využívány k podpoře spolupráce mezi všemi příslušnými zúčastněnými stranami, **k posílení doplňkovosti** s opatřeními **členských států** a provozovatelů infrastruktury a zejména ke stanovení milníků a priorit investic. Na základě pracovních plánů by Komise měla přijmout prováděcí akty, které stanoví priority pro plánování infrastruktury a financování.

#### *Pozměňovací návrh*

(69) Pracovní plány evropských koordinátorů by měly být využívány k podpoře spolupráce mezi všemi příslušnými zúčastněnými stranami, **případně včetně příslušných zúčastněných stran ze sousedních zemí. Měly by posilovat doplňkovost** s opatřeními **orgánů veřejné správy** a provozovatelů infrastruktury a zejména ke stanovení milníků a priorit investic. Na základě pracovních plánů by Komise měla přijmout prováděcí akty, které stanoví priority pro plánování infrastruktury a financování **v členských státech. Financování ze strany Unie nelze poskytnout, pokud nejsou dodržovány priority stanovené na evropské úrovni.**

## Pozměňovací návrh 78

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 69 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

**(69a) Aby se předešlo uvízlým aktivům v členských státech v důsledku značných zpoždění projektů sítě TEN-T v sousedních zemích, měla by Komise pečlivě sledovat plánování, zahájení a dokončení prací na projektech sítí, jak je stanoveno v prováděcích aktech. Komise by měla předkládat výroční zprávy Evropskému parlamentu a vnitrostátním**

#### *Pozměňovací návrh*

*parlamentům. V případě významných zpoždění, tj. zpoždění delších než dva roky, by Komise měla okamžitě zahájit řízení o nesplnění povinnosti.*

## **Pozměňovací návrh 79**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 69 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(69b) Evropský koordinátor může spolupracovat s příslušnými mezinárodními organizacemi, jako je Dopravní společenství zřízené Smlouvou o Dopravním společenství<sup>1a</sup> v oblasti silniční, železniční, vnitrozemské vodní a námořní dopravy, jakož i při rozvoji dopravní sítě mezi Evropskou unií a stranami jihovýchodní Evropy.*

---

<sup>1a</sup> Úř. věst. L 278, 27.10.2017, s. 3.

## **Pozměňovací návrh 80**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 69 c (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(69c) Na základě těchto pracovních plánů by Unie měla být schopna uzavřít dohody na vysoké úrovni s dotčenými sousedními zeměmi, které stanoví priority pro plánování infrastruktury a financování na svém území.*

## **Pozměňovací návrh 81**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 70**

*Znění navržené Komisí*

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

*Pozměňovací návrh*

(70) Technický základ map specifikujících transevropskou dopravní síť, který **je poskytován interaktivním geografickým a technickým informačním systémem** pro transevropskou dopravní síť (TENtec), **poskytuje technický základ map odrážejících vývoj transevropské dopravní sítě za účelem dosažení odpovídajících příslušných konečných cílů uvedených v příloze I a v seznamech přílohy II tohoto nařízení.**

**Pozměňovací návrh 82**

**Návrh nařízení  
Bod odůvodnění 70 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(70a) Cílem vojenské mobility je harmonizovat pravidla napříč členskými státy a prozkoumat možnosti civilně-vojenského přístupu (založeného na „dvojitím užití“) k rozvoji infrastruktury s cílem posílit obranu a odolnost Unie.**

**Pozměňovací návrh 83**

**Návrh nařízení  
Bod odůvodnění 71 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(71a) Ruská útočná válka proti Ukrajině potvrdila naléhavou potřebu posílit schopnost Unie přesouvat vojenské síly v potřebném rozsahu a rychlosti a zvýšit úsilí o podstatné zvýšení vojenské mobility. Jak zdůrazňuje Strategický kompas pro bezpečnost a obranu EU přijatý Radou dne 21. března 2022 – Za Evropskou unii, která chrání své občany, hodnoty a zájmy a přispívá k mezinárodnímu míru a bezpečnosti – Unie**

*musí posílit dopravní infrastrukturu dvojího užití v rámci transevropské dopravní sítě s cílem podpořit rychlý a plynulý pohyb vojenského personálu, materiálu a vybavení pro operační nasazení a cvičení, včetně humanitární přepravy, a podstatně snížit byrokracii prostřednictvím zjednodušených a jednotných správních postupů, zejména v oblasti celních požadavků. Na období 2021–2027 je v rámci Nástroje pro propojení Evropy (CEF II) vyčleněn rozpočet na projekty dopravní infrastruktury dvojího užití. Omezený rozpočtový příděl pro vojenskou mobilitu, který představuje rozpočet ve výši 1,69 miliardy EUR, jak byl přijat v roce 2020, by však měl být podstatně a rychle navýšen, aby se síť TEN-T přizpůsobila novému geopolitickému prostředí a zlepšilo se její dvojí civilní a obranné využití v celé Unii.*

## Pozměňovací návrh 84

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 72

##### *Znění navržené Komisí*

(72) V zájmu dosažení maximálního souladu mezi hlavními směry a programováním příslušných finančních nástrojů, které jsou dostupné na úrovni Unie, by mělo být financování transevropské dopravní sítě v souladu s tímto nařízením a mělo by být založeno zejména na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153<sup>29</sup>. Kromě toho by financování sítě mělo rovněž vycházet z finančních nástrojů poskytovaných podle jiných právních předpisů Unie, včetně Programu InvestEU, facility na podporu oživení a odolnosti, politiky soudržnosti, programu Horizont Evropa a dalších finančních nástrojů zřízených Evropskou investiční bankou. Aby bylo možné financovat projekty

##### *Pozměňovací návrh*

(72) V zájmu dosažení maximálního souladu mezi hlavními směry a programováním příslušných finančních nástrojů, které jsou dostupné na úrovni Unie, by mělo být financování transevropské dopravní sítě v souladu s tímto nařízením a mělo by být založeno zejména na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153<sup>29</sup>. Kromě toho by financování sítě mělo rovněž vycházet z finančních nástrojů poskytovaných podle jiných právních předpisů Unie, včetně Programu InvestEU, facility na podporu oživení a odolnosti, politiky soudržnosti, programu Horizont Evropa, **Inovačního fondu** a dalších finančních nástrojů zřízených Evropskou investiční bankou. Aby bylo možné

společného zájmu, měly by se odkazy na „multimodální logistické platformy“, „mořské dálnice“ a „telematické aplikace“ v nařízení (EU) 2021/1153 vykládat jako odkazy na „terminály multimodální nákladní přepravy“, „evropský námořní prostor“ a „systémy IKT pro dopravu“ vymezené v tomto nařízení. Za stejným účelem by odkazy na „**hlavní síť**“ v nařízení (EU) 2021/1153 měly být vykládány tak, že zahrnují „rozšířenou hlavní síť“, jak je vymezena v tomto nařízení.

---

<sup>29</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ze dne 7. července 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014 (Úř. věst. L 249, 14.7.2021, s. 38).

## Pozměňovací návrh 85

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 73 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

financovat projekty společného zájmu, měly by se odkazy na „multimodální logistické platformy“, „mořské dálnice“ a „telematické aplikace“ v nařízení (EU) 2021/1153 vykládat jako odkazy na „terminály multimodální nákladní přepravy“, „evropský námořní prostor“ a „systémy IKT pro dopravu“ vymezené v tomto nařízení. Za stejným účelem by odkazy na „**globální síť**“ v nařízení (EU) 2021/1153 měly být vykládány tak, že zahrnují „rozšířenou hlavní síť“, jak je vymezena v tomto nařízení, **pokud členský stát už svou hlavní síť nedokončil**.

---

<sup>29</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ze dne 7. července 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014 (Úř. věst. L 249, 14.7.2021, s. 38).

*Pozměňovací návrh*

**(73a) Stávající rozpočet Nástroje pro propojení Evropy na období 2021–2027 (CEF II) se ukázal jako nedostatečný vzhledem k rostoucím potřebám odvětví dopravy a novému geopolitickému kontextu, jakož i k větším požadavkům na infrastrukturu TEN-T. Komise a členské státy by měly prozkoumat nové možnosti financování a naplánovat ambiciózní program navazující na Nástroj pro propojení Evropy II pro VFR po roce 2027 s posíleným financováním. Tento nástroj CEF II by měl být řádně financován a výrazně navýšen a měl by zahrnovat vyhrazené finanční prostředky na „vnější dopravu“ za účelem zvýšení spolupráce se třetími zeměmi v oblasti přeshraničních projektů a zavádění**

*infrastruktury.*

## **Pozměňovací návrh 86**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 73 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(73b) Navýšený rozpočet a zdroje by měly být rovněž zohledněny a úměrné zvýšení pravomocí a rolí příslušných evropských agentur, včetně Agentury Evropské unie pro železnice.*

## **Pozměňovací návrh 87**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 73 c (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(73c) Komise by měla zajistit, aby evropští koordinátoři měli dostatečné zdroje a podporu pro plnění úkolů, které jim tento právní předpis ukládá; Komise by měla evropským koordinátorům přidělit dostatečný rozpočet a personál, zejména s ohledem na větší rozsah jejich úkolů a jejich přeshraniční odpovědnost.*

## **Pozměňovací návrh 88**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 74 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(74a) Zahrnutí dopravních uzlů (přístavů, letišť a městských uzlů) do příloh I a II vyžaduje použití jiných právních aktů EU. V zájmu zajištění právní jistoty a umožnění dlouhodobého strategického plánování je nezbytné udržovat síť co nejstabilnější a vyvarovat se vylučování s přihlédnutím k jejich evropské přidané*



*hodnotě pro vnitřní trh a jejich  
geostrategickému významu pro obranu  
Unie.*

## **Pozměňovací návrh 89**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 77**

#### *Znění navržené Komisí*

(77) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ohledně prováděcích aktů, kterými stanoví referenční hladiny vod a minimální požadavky pro jednotlivá povodí (dobré plavební podmínky), které vymezují jednotný subjekt pro výstavbu a řízení přeshraničních infrastrukturních projektů společného zájmu, stanoví metodiku pro údaje o městské mobilitě, jež mají členské státy shromažďovat, a prováděcí akty pro jednotlivé pracovní plány evropských dopravních koridorů a dvou horizontálních priorit, jakož i pro provádění konkrétních úseků evropského dopravního koridoru nebo pro provádění zvláštních požadavků na dopravní infrastrukturu evropského dopravního koridoru nebo horizontálních priorit. Tyto pravomoci by měly být prováděny v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011<sup>32</sup>.

---

<sup>32</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

#### *Pozměňovací návrh*

(77) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ohledně prováděcích aktů, kterými stanoví referenční hladiny vod a minimální požadavky pro **koridor, pro jednotlivá povodí *nebo pro jednotlivé úseky vodních cest*** (dobré plavební podmínky), které vymezují jednotný subjekt pro výstavbu a řízení přeshraničních infrastrukturních projektů společného zájmu, stanoví metodiku pro údaje o městské mobilitě, jež mají členské státy shromažďovat, a prováděcí akty pro jednotlivé pracovní plány evropských dopravních koridorů a dvou horizontálních priorit, jakož i pro provádění konkrétních úseků evropského dopravního koridoru nebo pro provádění zvláštních požadavků na dopravní infrastrukturu evropského dopravního koridoru nebo horizontálních priorit. Tyto pravomoci by měly být prováděny v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011<sup>32</sup>.

---

<sup>32</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

## **Pozměňovací návrh 90**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 2 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

1. Toto nařízení se vztahuje na transevropskou dopravní síť, jak je uvedena na mapách v příloze I. Transevropská dopravní síť zahrnuje dopravní infrastrukturu, včetně infrastruktury pro zavádění alternativních paliv, systémů IKT pro dopravu **a opatření podporujících účinné řízení a využívání této infrastruktury a umožňujících vytvoření a provoz udržitelných a účinných dopravních služeb.**

**Pozměňovací návrh 91**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 3 – odst. 1 – písm. e**

*Znění navržené Komisí*

e) „úzkým místem“ fyzická, technická, funkční, provozní nebo administrativní překážka, která vede k narušení systému **ovlivňujícímu kontinuitu** dálkových nebo přeshraničních toků;

**Pozměňovací návrh 92**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 3 – odst. 1 – písm. f**

*Znění navržené Komisí*

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

*Pozměňovací návrh*

1. Toto nařízení se vztahuje na transevropskou dopravní síť, jak je uvedena na mapách v příloze I. Transevropská dopravní síť zahrnuje dopravní infrastrukturu, včetně infrastruktury pro zavádění alternativních paliv **podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU a** systémů IKT pro dopravu **podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU.**

*Pozměňovací návrh*

e) „úzkým místem“ fyzická, technická, funkční, provozní nebo administrativní překážka, která vede k narušení systému, **kongesci nebo zastavení provozu v některém směru dopravy či opakovanému přerušování** dálkových nebo přeshraničních toků;

*Pozměňovací návrh*

f) „městským uzlem“ **funkční** městská oblast, v níž se prvky dopravní infrastruktury transevropské dopravní sítě, jako jsou přístavy včetně terminálů osobní dopravy, letiště, železniční stanice, autobusové terminály, **infrastruktura pro aktivní druhy dopravy, uzly multimodální nákladní přepravy** a zařízení, **terminály**

této infrastruktury a na infrastrukturu regionální a místní dopravy;

**pro otáčení vlaků** a nákladní terminály umístěné v městské oblasti **nebo** jejím okolí, napojují na jiné prvky této infrastruktury a na infrastrukturu regionální, místní **a městské** dopravy **osob a nákladu**;

### Pozměňovací návrh 93

#### Návrh nařízení

##### Čl. 3 – odst. 1 – písm. k

###### *Znění navržené Komisí*

k) „interoperabilitou“ schopnost infrastruktury včetně digitální infrastruktury v určitém druhu nebo segmentu dopravy, a to včetně všech regulačních, technických a provozních podmínek, umožnit bezpečné a nerušené dopravní a informační toky dosahující stanovených úrovní výkonnosti pro infrastrukturu daného druhu nebo segmentu dopravy;

###### *Pozměňovací návrh*

k) „interoperabilitou“ schopnost infrastruktury včetně digitální infrastruktury v určitém druhu nebo segmentu dopravy **i mezi různými druhy dopravy**, a to včetně všech regulačních, technických, **administrativních** a provozních podmínek, umožnit bezpečné a nerušené dopravní a informační toky dosahující stanovených úrovní výkonnosti pro infrastrukturu daného druhu nebo segmentu dopravy;

### Pozměňovací návrh 94

#### Návrh nařízení

##### Čl. 3 – odst. 1 – písm. l

###### *Znění navržené Komisí*

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 jako rozhraní mezi městskými uzly a dopravními sítěmi pro dopravu na delší vzdálenosti;

###### *Pozměňovací návrh*

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 jako rozhraní mezi městskými uzly a dopravními sítěmi pro dopravu na delší vzdálenosti **a v rámci nich**;

### Pozměňovací návrh 95

## Návrh nařízení

### Čl. 3 – odst. 1 – písm. m

#### *Znění navržené Komisí*

m) „terminálem multimodální nákladní přepravy“ struktura vybavená pro překládku mezi nejméně dvěma druhy dopravy nebo mezi dvěma různými železničními systémy, a pro dočasné uskladnění zboží, jako jsou terminály ve vnitrozemských a námořních přístavech, podél vnitrozemských vodních cest, na letištích a kombinované terminály železniční a silniční dopravy, včetně multimodálních logistických platforem podle nařízení (EU) 2021/1153;

#### *Pozměňovací návrh*

m) „terminálem multimodální nákladní přepravy“ struktura vybavená pro překládku mezi nejméně dvěma druhy dopravy nebo mezi dvěma různými železničními systémy **nebo systémy vnitrozemské plavby**, a pro dočasné uskladnění zboží, jako jsou terminály ve vnitrozemských a námořních přístavech, podél vnitrozemských vodních cest, na letištích a kombinované terminály železniční a silniční dopravy, včetně multimodálních logistických platforem podle nařízení (EU) 2021/1153;

### Pozměňovací návrh 96

## Návrh nařízení

### Čl. 3 – odst. 1 – písm. n

#### *Znění navržené Komisí*

n) „**logistickým centrem**“ **oblast, která je přímo spojena s dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, zahrnuje nejméně jeden terminál nákladní přepravy a umožňuje provádět logistické činnosti;**

#### *Pozměňovací návrh*

**vypouští se**

### Pozměňovací návrh 97

## Návrh nařízení

### Čl. 3 – odst. 1 – písm. p

#### *Znění navržené Komisí*

p) „aktivními druhy dopravy“ přeprava osob nebo zboží nemotorovými prostředky založenými na lidské fyzické činnosti;

#### *Pozměňovací návrh*

p) „aktivními druhy dopravy“ přeprava osob nebo zboží nemotorovými prostředky založenými na lidské fyzické činnosti **nebo kombinaci elektrického motoru a lidské síly;**

## Pozměňovací návrh 98

### Návrh nařízení

#### Čl. 3 – odst. 1 – písm. q

##### *Znění navržené Komisí*

q) „systémy IKT pro dopravu“ systémy a aplikace informačních a komunikačních technologií, které využívají informační, komunikační, navigační nebo lokalizační technologie, které umožňují zpracovávat, uchovávat a vyměňovat údaje a informace potřebné k účinnému řízení infrastruktury, mobility a dopravy v transevropské dopravní síti, k hlášení příslušných informací orgánům a k poskytování služeb s přidanou hodnotou občanům, dodavatelům a provozovatelům, včetně systémů pro odolné, bezpečné, ekologicky šetrné a kapacitně účinné využívání sítě. Zahrnují systémy, technologie a služby uvedené v písmenech r) až x) a mohou dále zahrnovat palubní zařízení s odpovídajícími součástmi infrastruktury;

##### *Pozměňovací návrh*

q) „systémy IKT pro dopravu“ systémy a aplikace informačních a komunikačních technologií, které využívají informační, komunikační, navigační nebo lokalizační technologie, **včetně vesmírných technologií**, které umožňují zpracovávat, uchovávat a vyměňovat údaje a informace potřebné k účinnému řízení infrastruktury, mobility a dopravy v transevropské dopravní síti, k hlášení příslušných informací orgánům a k poskytování služeb s přidanou hodnotou občanům, dodavatelům a provozovatelům, včetně systémů pro odolné, bezpečné, ekologicky šetrné a kapacitně účinné využívání sítě. Zahrnují systémy, technologie a služby uvedené v písmenech r) až x) a mohou dále zahrnovat palubní zařízení s odpovídajícími součástmi infrastruktury;

## Pozměňovací návrh 99

### Návrh nařízení

#### Čl. 3 – odst. 1 – písm. v

##### *Znění navržené Komisí*

v) „**systémem uspořádání** letového provozu / **letových navigačních služeb**“ (**systém ATM/ANS**) **systémy a prvky používané pro správu** uspořádání letového provozu **nebo letových navigačních služeb nebo obojího**

##### *Pozměňovací návrh*

v) „**uspořádáním** letového provozu“ **soubor palubních, pozemních a vesmírných funkcí nebo služeb (služeb letového provozu, uspořádání vzdušného prostoru a uspořádání toku letového provozu) vyžadovaných pro zajištění bezpečného a efektivního pohybu letadel během všech fází provozu;**

## Pozměňovací návrh 100

### Návrh nařízení

#### Čl. 3 – odst. 1 – písm. w

### *Znění navržené Komisí*

w) „evropským systémem řízení železničního provozu“ (dále jen „systém ERTMS“) systém definovaný v bodě 2.2 přílohy nařízení Komise (EU) 2016/919<sup>38</sup>;

---

<sup>38</sup> Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 158, 15.6.2016, s. 1)

### **Pozměňovací návrh 101**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 3 – odst. 1 – písm. x**

### *Znění navržené Komisí*

x) „rádiovým systémem ERTMS“ **systém ERTMS** úrovně 2 nebo 3, který využívá rádio, aby **vlak** předal **oprávnění k jízdě** podle nařízení Komise (EU) 2016/919<sup>39</sup>;

---

<sup>39</sup> Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 158, 15.6.2016, s. 1)

### **Pozměňovací návrh 102**

#### **Návrh nařízení**

### *Pozměňovací návrh*

w) „evropským systémem řízení železničního provozu“ (dále jen „systém ERTMS“) systém definovaný v bodě 2.2 přílohy nařízení Komise (EU) 2016/919<sup>38</sup> **a v souvislosti s lhůtami pro provedení, odkazuje na dvě stávající části ERTMS: ETCS a GSM-R/GPRS/FRMCS;**

---

<sup>38</sup> Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 158, 15.6.2016, s. 1)

### *Pozměňovací návrh*

x) „rádiovým systémem ERTMS“ **rádiový vlakový řídicí systém ETCS** úrovně 2 nebo 3, který **lze používat se systémem třídy B nebo bez něj a s traťovým návěstidlem nebo bez něj a který** využívá rádio (**GSM-R/GPRS/FRMCS**), aby předal **veškeré bezpečnostní a jiné výměny dat mezi tratí a vlakem** podle nařízení Komise (EU) 2016/919<sup>39</sup>;

---

<sup>39</sup> Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 158, 15.6.2016, s. 1)

### Čl. 3 – odst. 1 – písm. y a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*ya) „volně tekoucí řekou“ řeka, která podporuje propojení vody, sedimentu, živin, hmoty a organismů v rámci říčního systému a s okolní krajinou, a to ve všech těchto čtyřech rozměrech: podélném (konektivita mezi horním a dolním tokem); bočním (konektivita se záplavovým územím a příbřežními oblastmi); vertikálním (konektivita s podzemní vodou a atmosférou) a časovém (konektivita založená na sezónnosti toku);*

### Pozměňovací návrh 103

#### Návrh nařízení

#### Čl. 3 – odst. 1 – písm. z

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

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 vyloďení 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 **námořních** plavidel, jejich nakládku a vykládku, skladování zboží, převzetí a dodávku tohoto zboží a nalodění a vyloďení cestujících, posádky a dalších osob, a veškerá další infrastruktura nezbytná pro provozovatele dopravy v přístavním areálu;

### Pozměňovací návrh 104

#### Návrh nařízení

#### Čl. 3 – odst. 1 – písm. a a

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

aa) „pobřežní plavbou“ přeprava nákladu a cestujících po moři mezi přístavy nacházejícími se v zeměpisných vodách členských států nebo mezi přístavem nacházejícím se ve vodách členských států a přístavem nacházejícím se ve vodách

aa) „pobřežní plavbou“ přeprava nákladu a cestujících po moři mezi přístavy nacházejícími se v zeměpisných vodách členských států nebo mezi přístavem nacházejícím se ve vodách členských států a přístavem nacházejícím se ve vodách

sousední třetí země, jejíž pobřeží se nachází v **uzavřených** mořích sousedících s vodami **Unie**;

sousední třetí země, jejíž pobřeží se nachází v mořích sousedících s vodami **jednoho nebo více členských států**;

## Pozměňovací návrh 105

### Návrh nařízení

#### Čl. 3 – odst. 1 – písm. a j

##### *Znění navržené Komisí*

aj) „údržbou“ činnosti, které musí být prováděny průběžně, pravidelně **nebo v mimořádných situacích**, aby bylo možné **prostředky používat po dobu očekávaného životního cyklu se stejnou úrovní** služeb a bezpečnosti v souladu s tímto nařízením;

##### *Pozměňovací návrh*

aj) „údržbou“ činnosti **a práce**, které musí být prováděny průběžně nebo pravidelně **s cílem zachovat stav a schopnost stávající infrastruktury během její životnosti**, aby bylo možné **zajistit vysokou úroveň** služeb a bezpečnosti v souladu s tímto nařízením;

## Pozměňovací návrh 106

### Návrh nařízení

#### Čl. 3 – odst. 1 – písm. a n a (nové)

##### *Znění navržené Komisí*

##### *Pozměňovací návrh*

**ana) „rozhodnutím o povolení projektu“ rozhodnutí nebo soubor rozhodnutí, která mohou mít správní povahu a která jsou přijímána současně nebo postupně orgánem nebo orgány členského státu, s výjimkou správních a soudních odvolacích orgánů, podle vnitrostátního právního systému a správního práva, které určují, zda je předkladatel projektu oprávněn provádět projekt v dotčené zeměpisné oblasti transevropské dopravní sítě, aniž je dotčeno jakékoli rozhodnutí přijaté v rámci správního nebo soudního odvolacího řízení v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1187 (dále jen „směrnice o inteligentní síti TEN-T“);**

## Pozměňovací návrh 107



**Návrh nařízení**  
**Čl. 3 – odst. 1 – písm. a n b (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**anb) „určeným orgánem“ orgán, který je kontaktním místem pro předkladatele projektu a který usnadňuje účinné a strukturované zpracování postupů udělování povolení v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1187 („směrnice o inteligentní síti TEN-T“);**

**Pozměňovací návrh 108**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 3 – odst. 1 – písm. a n c (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**anc) „kritickou infrastrukturou“ prostředky, systémy nebo jejich části využívané k přepravě a nacházející se v jednom či více členských státech, které jsou zásadní pro zachování nejdůležitějších společenských funkcí, zdraví, bezpečnosti, zabezpečení, obrany nebo dobrých hospodářských či sociálních podmínek obyvatel a jejichž narušení nebo zničení by mělo pro členský stát závažný dopad v důsledku selhání těchto funkcí;**

**Pozměňovací návrh 109**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 3 – odst. 1 – písm. a n d (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**and) „síť EuroVelo“ evropská síť dálkových cyklistických tras, které protínají a spojují evropský kontinent, včetně 17 cyklistických tras EuroVelo v síti;**

## Pozměňovací návrh 110

### Návrh nařízení

#### Čl. 3 – odst. 1 – písm. a n e (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*ane) „indexem propojenosti sítí“ index, který udává úroveň integrace dosaženou využitím služeb v každé dopravní síti a ukazuje jejich potenciál, složený z vážených indexů propojenosti pro hlavní druhy dopravy, které určují konzistentnost, kvalitu, nediskriminační přístup pro všechny účastníky trhu, rozmanitost nabídky, jakož i možnosti intermodality mezi jednotlivými druhy dopravy.*

## Pozměňovací návrh 111

### Návrh nařízení

#### Čl. 3 – odst. 1 – písm. a n f (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*anf) „významným zpožděním“ projekty, provozní a technické normy v hlavní, rozšířené a globální síti, které se zpozdí o více než dva roky oproti prováděcím lhůtám stanoveným v tomto nařízení a v prováděcích aktech v něm stanovených;*

## Pozměňovací návrh 112

### Návrh nařízení

#### Čl. 4 – odst. 2 – návětí

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

2. Transevropská dopravní síť posiluje sociální, hospodářskou a územní soudržnost Unie a přispívá k vytvoření udržitelného, účinného a odolného jednotného evropského dopravního prostoru, který zvyšuje přínosy pro své uživatele a napomáhá růstu podporujícímu

2. Transevropská dopravní síť posiluje sociální, hospodářskou a územní soudržnost Unie a přispívá k vytvoření **konkurenceschopného**, udržitelného, účinného a odolného jednotného evropského dopravního prostoru, který zvyšuje přínosy pro své uživatele a

začlenění. Vykazuje evropskou přidanou hodnotu tím, že přispívá k plnění cílů stanovených v těchto čtyřech kategoriích:

napomáhá růstu podporujícímu začlenění. Vykazuje evropskou přidanou hodnotu tím, že přispívá k plnění cílů stanovených v těchto čtyřech kategoriích:

### Pozměňovací návrh 113

#### Návrh nařízení

##### Čl. 4 – odst. 2 – písm. a – bod i

###### *Znění navržené Komisí*

i) podpory mobility s nulovými emisemi v souladu s příslušnými cíli Unie v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub>;

###### *Pozměňovací návrh*

i) podpory mobility s nulovými **a nízkými** emisemi v souladu s příslušnými cíli Unie v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub>;

### Pozměňovací návrh 114

#### Návrh nařízení

##### Čl. 4 – odst. 2 – písm. a – bod ii

###### *Znění navržené Komisí*

ii) umožnění většího využívání udržitelnějších druhů dopravy, mimo jiné dalším rozvojem vysokorychlostní dálkové sítě železniční osobní dopravy a plně interoperabilní sítě železniční nákladní dopravy, a spolehlivé sítě vnitrozemských vodních cest a pobřežní plavby v celé Unii;

###### *Pozměňovací návrh*

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

### Pozměňovací návrh 115

#### Návrh nařízení

##### Čl. 4 – odst. 2 – písm. a – bod iv

###### *Znění navržené Komisí*

iv) snížení **externích nákladů**, včetně nákladů souvisejících s životním prostředím, zdravím, kongescí a nehodami;

###### *Pozměňovací návrh*

iv) snížení **negativních externalit**, včetně nákladů souvisejících s životním prostředím, **klimatem**, zdravím, kongescí a nehodami;

## Pozměňovací návrh 116

### Návrh nařízení

#### Čl. 4 – odst. 2 – písm. a – bod v a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*va) přínos k zavádění dekarbonizačních technologií, včetně infrastruktury pro alternativní paliva, a optimalizace synergií s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/869<sup>1a</sup>;*

---

*<sup>1a</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/869 ze dne 30. května 2022, kterým se stanoví hlavní směry pro transevropské energetické sítě, mění nařízení (ES) č. 715/2009, (EU) 2019/942 a (EU) 2019/943 a směrnice 2009/73/ES a (EU) 2019/944 a zrušuje nařízení (EU) č. 347/2013 (Úř. věst. L 152, 3.6.2022, s. 45).*

## Pozměňovací návrh 117

### Návrh nařízení

#### Čl. 4 – odst. 2 – písm. a – bod v b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*vb) podpora aktivních druhů dopravy;*

## Pozměňovací návrh 118

### Návrh nařízení

#### Čl. 4 – odst. 2 – písm. b – bod i

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*i) dostupnosti a propojenosti všech regionů Unie, včetně nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionů i řídké osídlených oblastí;*

*i) dostupnosti a propojenosti všech regionů Unie, se zvláštním ohledem na nejvzdálenější regiony a další odlehlé, ostrovní, okrajové a horské regiony i řídké osídlené oblasti;*

## Pozměňovací návrh 119

## Návrh nařízení

### Čl. 4 – odst. 2 – písm. b – bod ii

#### *Znění navržené Komisí*

ii) snižování rozdílů v kvalitě infrastruktury mezi *členskými státy*;

#### *Pozměňovací návrh*

ii) snižování rozdílů v kvalitě infrastruktury *za současného navyšování kapacity sítě uvnitř členských států a mezi nimi*;

## Pozměňovací návrh 120

## Návrh nařízení

### Čl. 4 – odst. 2 – písm. b – bod iii

#### *Znění navržené Komisí*

iii) účinné koordinace a propojení mezi dopravní infrastrukturou pro dálkovou dopravu na jedné straně a regionální a místní dopravou *a dopravními službami* v městských uzlech *na straně druhé*, a to v osobní i nákladní dopravě;

#### *Pozměňovací návrh*

iii) účinné koordinace a propojení mezi dopravní infrastrukturou pro dálkovou dopravu na jedné straně a regionální a místní dopravou *na straně druhé s cílem zlepšit dopravní služby, mimo jiné* v městských uzlech, a to v osobní i nákladní dopravě;

## Pozměňovací návrh 121

## Návrh nařízení

### Čl. 4 – odst. 2 – písm. b – bod iv a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

*iva) evropských interoperabilních digitálních systémů pro řízení všech druhů dopravy;*

## Pozměňovací návrh 122

## Návrh nařízení

### Čl. 4 – odst. 2 – písm. b – bod iv b (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

*ivb) zvýšení indexu propojenosti sítě;*

## Pozměňovací návrh 123

### Návrh nařízení

#### Čl. 4 – odst. 2 – písm. c – bod i

##### *Znění navržené Komisí*

i) odstranění úzkých míst infrastruktury a doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi v rámci členských států a mezi *nimi*;

##### *Pozměňovací návrh*

i) odstranění úzkých míst infrastruktury a doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi v rámci členských států, mezi **členskými státy a v příslušných případech spojení se sousedními třetími zeměmi**;

## Pozměňovací návrh 124

### Návrh nařízení

#### Čl. 4 – odst. 2 – písm. c – bod iii

##### *Znění navržené Komisí*

iii) interoperability vnitrostátních, regionálních a místních dopravních sítí;

##### *Pozměňovací návrh*

iii) interoperability **evropských**, vnitrostátních, regionálních a místních dopravních sítí **prostřednictvím společných evropských technických a provozních pravidel a norem, požadavků na technické vybavení, certifikace zaměstnanců, včetně např. používání jednotného jazyka v celé Unii pro přeshraniční železniční dopravu**;

## Pozměňovací návrh 125

### Návrh nařízení

#### Čl. 4 – odst. 2 – písm. c – bod vii a (nový)

##### *Znění navržené Komisí*

##### *Pozměňovací návrh*

**vii a) optimalizace kapacity železniční sítě;**

## Pozměňovací návrh 126

## Návrh nařízení

### Čl. 4 – odst. 2 – písm. c – bod vii b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**viib) programů průběžné a efektivní údržby;**

## Pozměňovací návrh 127

## Návrh nařízení

### Čl. 4 – odst. 2 – písm. c – bod vii c (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

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

## Pozměňovací návrh 128

## Návrh nařízení

### Čl. 4 – odst. 2 – písm. c – bod vii d (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**viid) odstranění úzkých míst, zejména v případě přeshraničních spojení;**

## Pozměňovací návrh 129

## Návrh nařízení

### Čl. 4 – odst. 2 – písm. d – bod i

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

i) zajištění dostupnosti a uspokojení potřeb uživatelů v oblasti mobility a dopravy, zejména s ohledem na potřeby zranitelných osob, včetně osob se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace a osob žijících v odlehlých regionech, včetně nejvzdálenějších regionů a ostrovů;

i) zajištění dostupnosti a uspokojení potřeb uživatelů v oblasti mobility a dopravy, zejména s ohledem na potřeby zranitelných osob, včetně osob se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace a osob žijících v odlehlých regionech, včetně nejvzdálenějších regionů a ostrovů, **a ve venkovských a řídko osídlených oblastech, a tím předcházet chudobě v oblasti**

*mobility a zmírňovat ji;*

### **Pozměňovací návrh 130**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 4 – odst. 2 – písm. d – bod ii**

###### *Znění navržené Komisí*

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

###### *Pozměňovací návrh*

ii) zajištění standardů bezpečnosti, ochrany a vysoké kvality osobní i nákladní dopravy, včetně kvality služeb poskytovaných uživatelům, ***jakož i dobrých pracovních podmínek pro pracovníky;***

### **Pozměňovací návrh 131**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 4 – odst. 2 – písm. d – bod v**

###### *Znění navržené Komisí*

v) zajištění odolnosti infrastruktury, zejména na přeshraničních úsecích;

###### *Pozměňovací návrh*

v) zajištění odolnosti infrastruktury, zejména na přeshraničních úsecích ***a kritické infrastruktury;***

### **Pozměňovací návrh 132**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 4 – odst. 2 – písm. d – bod vi a (nový)**

###### *Znění navržené Komisí*

###### *Pozměňovací návrh*

***via) zajištění případného přizpůsobení částí transevropské dopravní sítě pro infrastrukturu dvojího užití tak, aby vyhovovaly civilním i obranným potřebám, přičemž zvláštní pozornost bude věnována klíčovým trasám geostrategického významu pro Unii;***

### **Pozměňovací návrh 133**



**Návrh nařízení**

**Čl. 4 – odst. 2 – písm. d – bod vi b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**vib) podpory plynulé mobility v Unii prostřednictvím zavádění a přísného prosazování společných technických a provozních norem infrastruktury;**

**Pozměňovací návrh 134**

**Návrh nařízení**

**Čl. 4 – odst. 2 – písm. d – bod vi c (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**vic) zajištění společných evropských digitálních a interoperabilních systémů pro informování cestujících a prodej jízdenek a koordinaci nákladní dopravy;**

**Pozměňovací návrh 135**

**Návrh nařízení**

**Čl. 4 – odst. 2 – písm. d – bod vi d (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**vid) zajištění poskytování údajů nezbytných pro digitální správu sítí;**

**Pozměňovací návrh 136**

**Návrh nařízení**

**Čl. 4 – odst. 2 – písm. d – bod vi e (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**vie) zabezpečení odpovídající údržby, která zajistí kvalitu dopravní infrastruktury a maximální rentabilitu investovaných prostředků ve vztahu k provozní době infrastruktury.**

## Pozměňovací návrh 137

### Návrh nařízení Čl. 5 – nadpis

*Znění navržené Komisí*

Síť účinně využívající zdroje a ochrana životního prostředí

*Pozměňovací návrh*

**Odolná** síť účinně využívající zdroje a ochrana životního prostředí

## Pozměňovací návrh 138

### Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 1 – písm. a a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**aa) vypracováním a uplatňováním společných evropských pravidel pro realizaci společných projektů, zejména v přeshraničních úsecích;**

## Pozměňovací návrh 139

### Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 1 – písm. b

*Znění navržené Komisí*

b) optimalizací integrace a propojení infrastruktury;

*Pozměňovací návrh*

b) optimalizací integrace a propojení infrastruktury **s cílem podporovat multimodalitu;**

## Pozměňovací návrh 140

### Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 1 – písm. f

*Znění navržené Komisí*

f) zohledňováním možných součinností s jinými sítěmi, zejména s transevropskými energetickými nebo telekomunikačními sítěmi;

*Pozměňovací návrh*

f) zohledňováním možných součinností s jinými sítěmi, **včetně sítí aktivních druhů dopravy, a** zejména s transevropskými energetickými nebo telekomunikačními sítěmi **a celou elektrickou soustavou s cílem zajistit provázanost mezi**

*plánováním dobíjecí infrastruktury a příslušným plánováním sítě, součinnost se sítí EuroVelo nebo sítí specifikovanou ve vojenských požadavcích EU na vojenskou mobilitu;*

## Pozměňovací návrh 141

### Návrh nařízení

#### Čl. 5 – odst. 1 – písm. g

##### *Znění navržené Komisí*

g) rozvojem zelené a udržitelné infrastruktury odolné vůči změně klimatu navržené tak, aby minimalizovala negativní dopad na zdraví občanů žijících v okolí sítě, na životní prostředí a degradaci ekosystémů;

##### *Pozměňovací návrh*

g) rozvojem zelené a udržitelné infrastruktury odolné vůči změně klimatu, **včetně infrastruktury určené pro aktivní druhy dopravy**, navržené tak, aby minimalizovala negativní dopad na zdraví občanů žijících v okolí sítě, na životní prostředí, **znečištění ovzduší a hlukové znečištění** a degradaci ekosystémů;

## Pozměňovací návrh 142

### Návrh nařízení

#### Čl. 5 – odst. 1 – písm. h

##### *Znění navržené Komisí*

h) přiměřeným zohledněním odolnosti dopravní sítě a její infrastruktury s ohledem na měnící se klima a na přírodní rizika a katastrofy způsobené člověkem, jakož i záměrná narušení fungování, a to s cílem tyto problémy řešit;

##### *Pozměňovací návrh*

h) přiměřeným zohledněním odolnosti dopravní sítě a její **kritické** infrastruktury s ohledem na měnící se klima a na přírodní rizika, **geopolitické změny** a katastrofy způsobené člověkem, jakož i záměrná narušení fungování, **včetně těch, která jsou způsobena fyzickými osobami nebo společnostmi ze třetích zemí**, a to s cílem tyto problémy řešit; **zvláštní pozornost se věnuje kritické infrastruktuře s cílem zajistit dodávky v případě narušení;**

## Pozměňovací návrh 143

### Návrh nařízení

#### Čl. 5 – odst. 3

3. Posuzování vlivů plánů a projektů na životní prostředí se provádí v souladu se směrnicí Rady 92/43/EHS<sup>49</sup>, směrnicemi Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES<sup>50</sup>, 2001/42/ES<sup>51</sup>, a 2002/49/ES<sup>52</sup>, 2009/147/ES<sup>53</sup> a 2011/92/EU<sup>54</sup>. U projektů společného zájmu, u nichž k datu vstupu tohoto nařízení v platnost ještě nebylo provedeno posouzení vlivů na životní prostředí, by toto posouzení mělo rovněž zahrnovat posouzení souladu se zásadou „významně nepoškozovat“.

3. Posuzování vlivů plánů a projektů na životní prostředí se provádí v souladu se směrnicí Rady 92/43/EHS<sup>49</sup>, směrnicemi Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES<sup>50</sup>, 2001/42/ES<sup>51</sup>, a 2002/49/ES<sup>52</sup>, 2009/147/ES<sup>53</sup> a 2011/92/EU<sup>54</sup>. U projektů společného zájmu, u nichž k datu vstupu tohoto nařízení v platnost ještě nebylo provedeno posouzení vlivů na životní prostředí, by toto posouzení mělo rovněž zahrnovat posouzení souladu se zásadou „významně nepoškozovat“. ***Tato posouzení vlivů na životní prostředí se provádějí důsledně v souladu s maximálními lhůtami stanovenými ve směrnici o inteligentní síti TEN-T.***

<sup>49</sup> Směrnice Rady 92/43/EHS ze dne 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (Úř. věst. L 206, 22.7.1992, s. 7).

<sup>50</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky (Úř. věst. L 327, 22.12.2000, s. 1).

<sup>51</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (Úř. věst. L 197, 21.7.2001, s. 30).

<sup>52</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12).

<sup>53</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/147/ES ze dne 30. listopadu 2009 o ochraně volně žijících ptáků (Úř. věst. L 20, 26.1.2010, s. 7).

<sup>54</sup> Směrnice Evropského parlamentu a

<sup>49</sup> Směrnice Rady 92/43/EHS ze dne 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (Úř. věst. L 206, 22.7.1992, s. 7).

<sup>50</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky (Úř. věst. L 327, 22.12.2000, s. 1).

<sup>51</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (Úř. věst. L 197, 21.7.2001, s. 30).

<sup>52</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12).

<sup>53</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/147/ES ze dne 30. listopadu 2009 o ochraně volně žijících ptáků (Úř. věst. L 20, 26.1.2010, s. 7).

<sup>54</sup> Směrnice Evropského parlamentu a

Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí Text s významem pro EHP (Úř. věst. L 26, 28.1.2012, s. 1).

Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí Text s významem pro EHP (Úř. věst. L 26, 28.1.2012, s. 1).

#### **Pozměňovací návrh 144**

##### **Návrh nařízení Čl. 6 – odst. 3**

###### *Znění navržené Komisí*

3. Hlavní a rozšířená hlavní síť jsou tvořeny těmi částmi transevropské dopravní sítě, které jsou rozvíjeny přednostně pro dosažení cílů rozvoje transevropské dopravní sítě.

###### *Pozměňovací návrh*

3. Hlavní a rozšířená hlavní síť jsou tvořeny těmi částmi transevropské dopravní sítě, které jsou rozvíjeny **členskými státy** přednostně pro dosažení cílů rozvoje transevropské dopravní sítě. **V zájmu dodržení všech lhůt členské státy zajistí, aby dokončení hlavní sítě mělo přednost před dokončením rozšířené hlavní a globální sítě.**

#### **Pozměňovací návrh 145**

##### **Návrh nařízení Čl. 8 – odst. 2 – pododstavec 1 (nový)**

###### *Znění navržené Komisí*

###### *Pozměňovací návrh*

**Na žádost dotčeného členského státu nebo členských států může Komise v řádně odůvodněných případech udělit výjimky z požadavků písmene b) pro zvláštní projekty, které se považují za zásadní pro zajištění nezbytné vojenské mobility v rámci Unie v souladu s článkem 47a tohoto nařízení.**

#### **Pozměňovací návrh 146**

##### **Návrh nařízení Čl. 8 – odst. 3**

*Znění navržené Komisí*

3. Projekt společného zájmu zahrnuje celý svůj cyklus, včetně studií proveditelnosti a postupu udělování povolení, výstavby, provádění a hodnocení.

*Pozměňovací návrh*

3. Projekt společného zájmu zahrnuje celý svůj cyklus, včetně studií proveditelnosti a postupu udělování povolení, výstavby, provádění (**včetně údržby**) a hodnocení.

**Pozměňovací návrh 147**

**Návrh nařízení**

**Čl. 8 – odst. 4**

*Znění navržené Komisí*

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

*Pozměňovací návrh*

4. Členské státy přijímají veškerá nezbytná opatření s cílem zajistit, aby projekty byly realizovány v souladu s příslušným právem Unie a vnitrostátním právem.

**Pozměňovací návrh 148**

**Návrh nařízení**

**Čl. 8 – odst. 5**

*Znění navržené Komisí*

5. Komise může prostřednictvím prováděcího aktu požadovat, aby členské státy zřídily jednotný subjekt pro výstavbu a řízení přeshraničních infrastrukturních projektů společného zájmu. Příslušný evropský koordinátor má status pozorovatele ve správní nebo dozorčí radě daného jednotného subjektu.

*Pozměňovací návrh*

5. Komise může prostřednictvím prováděcího aktu požadovat, aby členské státy zřídily jednotný subjekt pro **plánování**, výstavbu a řízení přeshraničních infrastrukturních projektů společného zájmu. Příslušný evropský koordinátor má status pozorovatele ve správní nebo dozorčí radě daného jednotného subjektu.

**Pozměňovací návrh 149**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 8 – odst. 5 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**5a. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření, aby zajistily, že projekty budou udržovány tak, aby poskytovaly stejnou úroveň služeb a bezpečnosti a zajišťovaly dostatečnou kapacitu po celou dobu své životnosti.**

**Pozměňovací návrh 150**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 8 – odst. 5 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**5b. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění kontinuity investic do dopravních projektů společného zájmu. V případě zastavení nebo snížení investic členské státy své rozhodnutí odůvodní Komisi na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů.**

**Pozměňovací návrh 151**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 8 – odst. 5 c (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**5c. Existují-li ve vnitrostátním právu zvláštní postupy udělování povolení prioritním projektům, členské státy zajistí, aby projekty společného zájmu, které jsou součástí hlavní sítě, byly řešeny v rámci těchto postupů, a to v takovém případě a do takové míry, do níž je toto nakládání určeno vnitrostátními právními předpisy platnými pro příslušný typ dopravní infrastruktury. Za účelem zajištění účinných správních postupů týkajících se**

*projektů společného zájmu zajistí předkladatelé projektů a všechny dotčené orgány co nejrychlejší zacházení s těmito projekty.*

#### **Pozměňovací návrh 152**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 8 – odst. 5 d (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*5d. Do ... [6 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] Komise prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci stanoví společnou metodiku pro socioekonomickou analýzu nákladů a přínosů projektů společného zájmu uvedených v odstavci 2 a 5b tohoto článku. Tato metodika umožní transparentní a srovnávací hodnocení různých návrhů projektů v rámci posouzení životního cyklu, včetně stanovení priorit projektů z hlediska evropské přidané hodnoty, zejména pokud jde o přeshraniční úseky, chybějící spojení, multimodální spojovací body a úzká místa.*

#### **Pozměňovací návrh 153**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – odst. 1 – písm. a**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

a) podporovat rozšíření politiky transevropské dopravní sítě do třetích zemí;

a) podporovat rozšíření politiky transevropské dopravní sítě do třetích zemí, *mimo jiné pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva;*

#### **Pozměňovací návrh 154**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – odst. 1 – písm. e**



*Znění navržené Komisí*

e) usnadňovat námořní dopravu a podporovat pobřežní plavbu na trasách se třetími zeměmi;

*Pozměňovací návrh*

e) usnadňovat námořní dopravu a podporovat pobřežní plavbu na trasách se třetími zeměmi, **včetně třetích zemí v bezprostřední blízkosti nejvzdálenějších regionů EU;**

**Pozměňovací návrh 155**

**Návrh nařízení**

**Čl. 9 – odst. 1 – písm. h a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**ha) usnadňovat železniční dopravu se třetími zeměmi;**

**Pozměňovací návrh 156**

**Návrh nařízení**

**Čl. 9 – odst. 1 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**1a. V příštím víceletém finančním rámci na období 2028–2035 bude v rámci Nástroje pro propojení Evropy (CEF III) vytvořen rozpočtový příděl věnovaný „vnější dopravě“ za účelem zvýšení spolupráce se třetími zeměmi v oblasti přeshraničních projektů a zavádění infrastruktury. Toto nové finanční krytí bude činit nejméně 30 % částky stávajícího programu nástroje CEF a bude poskytováno v rámci okruhu 5 (Bezpečnost a obrana) a okruhu 6 (Sousedství a svět) VFR.**

**Pozměňovací návrh 157**

**Návrh nařízení**

**Čl. 10 – odst. 2**

2. Hlavní síť a rozšířená hlavní síť se skládají z těch částí globální sítě, které jsou rozvíjeny přednostně za účelem dosažení cílů politiky transevropské dopravní sítě. Odkazy na „**hlavní síť**“ v nařízení (EU) 2021/1153 se považují za odkazy na „rozšířenou hlavní síť“ ve smyslu tohoto nařízení. Odkazy na „hlavní síť“ v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] se považují za odkazy na „hlavní síť“ ve smyslu tohoto nařízení. Odkazy na „komplexní síť“ v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] se považují za odkazy na „rozšířenou hlavní síť“ a „globální síť“ ve smyslu tohoto nařízení.

2. Hlavní síť a rozšířená hlavní síť se skládají z těch částí globální sítě, které jsou rozvíjeny přednostně za účelem dosažení cílů politiky transevropské dopravní sítě. Odkazy na „**globální síť**“ v nařízení (EU) 2021/1153 se považují za odkazy na „rozšířenou hlavní síť“ ve smyslu tohoto nařízení, **pokud členský stát už svou hlavní síť nedokončil. Jakmile členský stát svou hlavní síť dokončí, odkazy na „hlavní síť“ v nařízení (EU) 2021/1153 se vykládají tak, že zahrnují „rozšířenou hlavní síť“, jak je vymezena v tomto nařízení.** Odkazy na „hlavní síť“ v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] se považují za odkazy na „hlavní síť“ ve smyslu tohoto nařízení. Odkazy na „komplexní síť“ v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] se považují za odkazy na „rozšířenou hlavní síť“ a „globální síť“ ve smyslu tohoto nařízení.

## **Pozměňovací návrh 158**

### **Návrh nařízení Čl. 11 – odst. 2**

2. Členské státy přijmou vhodná opatření pro rozvoj evropských dopravních koridorů za účelem dosažení souladu s tímto nařízením, a to do 31. prosince 2030 v případě jejich infrastruktury, která je součástí hlavní sítě, není-li stanoveno jinak, a do 31. prosince 2040 v případě jejich infrastruktury, která je součástí rozšířené hlavní sítě, není-li stanoveno jinak.

2. Členské státy přijmou vhodná opatření pro rozvoj evropských dopravních koridorů za účelem dosažení souladu s tímto nařízením, a to do 31. prosince 2030 v případě jejich infrastruktury, která je součástí hlavní sítě, není-li **v tomto nařízením** stanoveno jinak, a do 31. prosince 2040 v případě jejich infrastruktury, která je součástí rozšířené hlavní sítě, není-li **v tomto nařízením** stanoveno jinak.

## **Pozměňovací návrh 159**

## Návrh nařízení

### Čl. 12 – odst. 1 – písm. a

#### *Znění navržené Komisí*

a) větší **využívání** udržitelnějších druhů přepravy v nákladní a osobní dopravě s cílem snížit emise skleníkových plynů z dopravy;

#### *Pozměňovací návrh*

a) větší **podíl** udržitelnějších druhů přepravy v nákladní a osobní dopravě s cílem snížit emise skleníkových plynů **a znečištění** z dopravy;

## Pozměňovací návrh 160

## Návrh nařízení

### Čl. 12 – odst. 1 – písm. b

#### *Znění navržené Komisí*

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

#### *Pozměňovací návrh*

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

## Pozměňovací návrh 161

## Návrh nařízení

### Čl. 12 – odst. 1 – písm. d

#### *Znění navržené Komisí*

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

#### *Pozměňovací návrh*

d) doplnění chybějících spojení a odstranění úzkých míst s nedostatečnou propustností, zejména v **souvislosti s přeshraničními úseky nebo přeshraničními spojeními ve smyslu nařízení (EU) 2021/1153**;

## Pozměňovací návrh 162

## Návrh nařízení

### Čl. 12 – odst. 1 – písm. e

*Znění navržené Komisí*

e) zavedení nezbytné infrastruktury, která zajistí plynulý provoz vozidel s nulovými emisemi;

*Pozměňovací návrh*

e) zavedení nezbytné infrastruktury, která zajistí plynulý provoz vozidel, **plavidel a letadel** s nulovými **a nízkými** emisemi,  **která používají alternativní paliva ve smyslu nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva]**;

**Pozměňovací návrh 163**

**Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 1 – písm. f**

*Znění navržené Komisí*

f) podporu účinného a udržitelného využívání infrastruktury a případně zvýšení kapacity;

*Pozměňovací návrh*

f) podporu účinného, **plynulého** a udržitelného využívání infrastruktury a případně zvýšení kapacity;

**Pozměňovací návrh 164**

**Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 1 – písm. g**

*Znění navržené Komisí*

g) udržování stávající infrastruktury v provozu a **zlepšování nebo** udržování její kvality, pokud jde o bezpečnost, zabezpečení, účinnost dopravního systému a provozu dopravy, odolnost vůči změně klimatu a katastrofám, environmentální výkonnost a kontinuitu dopravních toků;

*Pozměňovací návrh*

g) udržování stávající infrastruktury v provozu a **optimalizace**, udržování, **konsolidace a zlepšování** její kvality, pokud jde o bezpečnost, zabezpečení, účinnost dopravního systému a provozu dopravy, **odolnost kritické infrastruktury, jakož i** odolnost vůči změně klimatu a katastrofám, environmentální výkonnost a kontinuitu dopravních toků;

**Pozměňovací návrh 165**

**Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 1 – písm. h**

*Znění navržené Komisí*

h) zlepšování kvality služeb a sociálních podmínek pro pracovníky v dopravě, přístupnosti pro všechny uživatele, včetně osob se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace a dalších zranitelných osob;

*Pozměňovací návrh*

h) zlepšování kvality služeb a sociálních podmínek pro pracovníky v dopravě, přístupnosti pro všechny uživatele, včetně osob se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace a dalších zranitelných osob, ***předcházení chudobě v oblasti mobility a její zmírňování***;

**Pozměňovací návrh 166**

**Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 1 – písm. h a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***ha) zajištění provádění a přísného prosazování společných provozních a technických norem;***

**Pozměňovací návrh 167**

**Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 1 – písm. i**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

i) vývoj a zavádění systémů IKT pro dopravu.

i) vývoj a zavádění systémů IKT pro dopravu ***a umožnění digitálního prosazování.***

**Pozměňovací návrh 168**

**Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 1 – písm. i a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***ia) zajištění toho, aby po začlenění koridorů pro železniční nákladní dopravu do evropských dopravních koridorů byla v koridorech vyhrazena dostatečná kapacita pro osobní a nákladní železniční dopravu***

*se spravedlivým podílem pro obě;*

#### **Pozměňovací návrh 169**

##### **Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 1 – písm. i b (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*ib) hledání synergií mezi všemi druhy dopravy, včetně aktivních druhů dopravy, a odstranění překážek aktivní mobility při modernizaci nebo nové výstavbě infrastruktury;*

#### **Pozměňovací návrh 170**

##### **Návrh nařízení**

**Čl. 12 – bod 1 – písm. i c (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*ic) v případě potřeby přizpůsobení infrastruktury dvojímu užití s cílem řešit civilní i obranné potřeby, se zvláštní pozorností věnovanou strategické infrastruktuře Unie;*

#### **Pozměňovací návrh 171**

##### **Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 1 – bod i d (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*id) modernizace a případně budování nové infrastruktury, zejména za účelem zvýšení kapacity pro udržitelnější druhy dopravy v souladu s odst. 1 písm. a) tohoto článku;*

#### **Pozměňovací návrh 172**

## Návrh nařízení

### Čl. 12 – odst. 2 – písm. a

#### *Znění navržené Komisí*

a) přispívání ke snižování emisí z dopravy a zvyšování energetické bezpečnosti podporou používání vozidel a plavidel s nulovými emisemi a obnovitelných a nízkouhlíkových paliv zaváděním odpovídající infrastruktury pro alternativní paliva;

#### *Pozměňovací návrh*

a) přispívání ke snižování emisí z dopravy a zvyšování energetické bezpečnosti podporou používání vozidel a plavidel s nulovými **a nízkými** emisemi a obnovitelných a nízkouhlíkových paliv zaváděním odpovídající infrastruktury pro alternativní paliva **v souladu s požadavky uvedenými v nařízení (EU) [...]** [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva];

### Pozměňovací návrh 173

## Návrh nařízení

### Čl. 12 – odst. 2 – písm. b

#### *Znění navržené Komisí*

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

#### *Pozměňovací návrh*

b) zmírnění vystavení městských **a venkovských** oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy;

### Pozměňovací návrh 174

## Návrh nařízení

### Čl. 12 – odst. 2 – písm. d a (nové)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

**da) zajištění rovného přístupu všech účastníků trhu k infrastruktuře TEN-T.**

### Pozměňovací návrh 175

## Návrh nařízení

### Čl. 12 – odst. 2 – písm. d b (nové)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

**db) výrazné zkrácení čekací doby na**

**Pozměňovací návrh 176**

**Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 2 – písm. d c (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*dc) urychlení výstavby „plánovaných nových stavebních tratí“ v přeshraničních úsecích prostřednictvím řízení jedním subjektem a zrychleného řízení, aby se navýšila nákladní železniční doprava;*

**Pozměňovací návrh 177**

**Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 2 – písm. d d (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*dd) zvýšení odolnosti sítě se zaměřením na kritickou infrastrukturu a infrastrukturu dvojího užití.*

**Pozměňovací návrh 178**

**Návrh nařízení**

**Čl. 13 – odst. 1 – písm. a**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

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

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

**Pozměňovací návrh 179**

**Návrh nařízení**

**Čl. 13 – odst. 1 – písm. c**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

c) rozvoj plynulého systému

c) rozvoj plynulého systému



infrastruktury vnitrozemských vodních cest a letecké a námořní infrastruktury;

infrastruktury vnitrozemských vodních cest a letecké a námořní infrastruktury *pro osobní a nákladní dopravu*;

### Pozměňovací návrh 180

#### Návrh nařízení

##### Čl. 13 – odst. 1 – písm. d

###### *Znění navržené Komisí*

d) rozvoj bezpečné a chráněné silniční sítě s dostatečnou infrastrukturou pro alternativní paliva;

###### *Pozměňovací návrh*

d) rozvoj bezpečné a chráněné silniční sítě s dostatečnou infrastrukturou pro alternativní paliva *a bezpečnými a chráněnými parkovacími plochami pro nákladní vozidla*;

### Pozměňovací návrh 181

#### Návrh nařízení

##### Čl. 13 – odst. 1 – písm. e

###### *Znění navržené Komisí*

e) rozvoj *zdokonalených* multimodálních a interoperabilních dopravních řešení;

###### *Pozměňovací návrh*

e) rozvoj multimodálních a interoperabilních dopravních řešení;

### Pozměňovací návrh 182

#### Návrh nařízení

##### Čl. 13 – odst. 1 – písm. g

###### *Znění navržené Komisí*

g) zavedení nezbytné infrastruktury, která zajistí plynulý provoz vozidel s nulovými emisemi.

###### *Pozměňovací návrh*

g) zavedení nezbytné infrastruktury, která zajistí plynulý provoz vozidel, *plavidel a letadel* s nulovými *a nízkými* emisemi *která používají alternativní paliva ve smyslu nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva]*;

### Pozměňovací návrh 183

**Návrh nařízení**  
**Čl. 13 – odst. 1 – písm. g a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**ga) zavádění systémů IKT ve všech  
druzích dopravy v rámci sítě za účelem  
zajištění účinného využívání  
infrastruktury;**

**Pozměňovací návrh 184**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 13 – odst. 1 – písm. g b (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**gb) zlepšení propojení mezi  
transevropskou dopravní sítí a sítěmi  
infrastruktury sousedních zemí, jakož i  
zlepšení transevropské dopravní  
infrastruktury na území sousedních zemí.**

**Pozměňovací návrh 185**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 13 – odst. 1 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**1a. Do ... [datum šest měsíců po vstupu  
tohoto nařízení v platnost] dokončí  
Komise studii o propojení všech hlavních  
měst Unie, vybraných velkých měst a  
metropolitních oblastí sítí  
vysokorychlostních železničních tratí.  
Studie bude vypracována ve spolupráci s  
členskými státy, které budou konzultovat  
zúčastněné strany, a zejména  
provozovatele železniční infrastruktury.  
Studie určí finanční nástroje k  
financování výstavby sítě. Závěry studie se  
stanou pro členské státy podkladem k  
vybudování evropské vysokorychlostní  
sítě.**

## Pozměňovací návrh 186

### Návrh nařízení

#### Čl. 14 – odst. 1 – písm. f a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***fa) infrastrukturu související se zařízeními pro alternativní paliva ve smyslu nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva];***

## Pozměňovací návrh 187

### Návrh nařízení

#### Čl. 15 – odst. 2 – návětí

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

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

2. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura globální sítě do 31. prosince 2050:

## Pozměňovací návrh 188

### Návrh nařízení

#### Čl. 15 – odst. 2 – písm. a

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

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

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

## Pozměňovací návrh 189

### Návrh nařízení

#### Čl. 15 – odst. 2 – písm. b

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***b) zajišť'ovala jmenovitý rozchod kolejí pro nové železniční tratě 1 435 mm vyjma případů, kdy je nová trať prodloužením v***

***vypouští se***

*rámci sítě, v níž je rozchod kolejí odlišný, a je oddělená od hlavních železničních tratí v Unii.*

*(viz pozměněný návrh Komise – bod 6)*

## **Pozměňovací návrh 190**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 15 – odst. 2 – písm. d – bod i**

##### *Znění navržené Komisí*

i) na dvoukolejných tratích lze nákladním vlakům o délce alespoň 740 m přidělit nejméně 50 % tras pro nákladní vlaky a nejméně dvě vlakové trasy za hodinu a směr;

##### *Pozměňovací návrh*

i) na dvoukolejných tratích lze nákladním vlakům o délce alespoň 740 m přidělit nejméně 50 % tras pro nákladní vlaky a nejméně dvě vlakové trasy za hodinu a směr. ***Aby byl zajištěn plynulý přeshraniční provoz, musí být tyto trasy vlaků odpovídajícím způsobem sladěny;***

## **Pozměňovací návrh 191**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 15. odst. 2 – pododstavec 1 (nový)**

##### *Znění navržené Komisí*

##### *Pozměňovací návrh*

***Na žádost členského státu může Komise v řádně odůvodněných případech, včetně důvodů nákladové efektivnosti služby, prostřednictvím prováděcích aktů udělit výjimky pro globální síť z požadavků podle odst. 2 prvního pododstavce písm. a), d) a e). 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<sup>1a</sup>, musí být koordinována se sousedními členskými státy a případně těmito státy schválena.***

---

<sup>1a</sup> ***Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního***

## Pozměňovací návrh 192

### Návrh nařízení

#### Čl. 15 – odst. 2 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**2a. Aniž je dotčen odst. 2 druhý pododstavec, členské státy zajistí, aby byl v rámci železniční infrastruktury globální sítě od 1. prosince 2040 v případě výstavby nové trati splněn požadavek stanovený v odst. 2 písm. a).**

## Pozměňovací návrh 193

### Návrh nařízení

#### Čl. 15 – odst. 3

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

#### 3. **Platí tyto výjimky:**

a) izolované sítě jsou vyňaty z požadavků podle *odst. 2 písm. a), c), d) a e)*;

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<sup>58</sup>, musí být koordinována a případně dohodnuta se sousedními členskými státy.**

#### 3. **Izolované sítě jsou vyňaty z požadavků podle odstavce 2.**

*(viz pozměněný návrh Komise – bod 6)*

**vypouští se**

**vypouští se**

<sup>58</sup> *Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44).*

#### Pozměňovací návrh 194

##### Návrh nařízení

##### Čl. 16 – odst. 2 – návěť

###### *Znění navržené Komisí*

2. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura rozšířené hlavní sítě, **včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d)**, do 31. prosince 2040:

###### *Pozměňovací návrh*

2. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura rozšířené hlavní sítě do 31. prosince 2040:

#### Pozměňovací návrh 195

##### Návrh nařízení

##### Čl. 16 – odst. 2 – písm. -a (nové)

###### *Znění navržené Komisí*

###### *Pozměňovací návrh*

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

#### Pozměňovací návrh 196

##### Návrh nařízení

##### Čl. 16 – odst. 2 – písm. a

###### *Znění navržené Komisí*

###### *Pozměňovací návrh*

a) splňovala požadavky stanovené v čl. 15 odst. 2 písm. **a) až e) a požadavek na běžnou minimální provozní rychlost nákladních vlaků 100 km/h na tratích pro nákladní dopravu v rozšířené hlavní síti;**

a) splňovala požadavky stanovené v čl. 15 odst. 2 písm. **c), d) a e)**;

*(viz pozměněný návrh Komise – bod 7)*

## Pozměňovací návrh 197

### Návrh nařízení

Čl. 16 – odst. 2 – písm. a a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**aa) umožňovala běžnou minimální provozní traťovou rychlost nákladních vlaků 100 km/h na tratích pro přepravu nákladu v rozšířené hlavní síti;**

## Pozměňovací návrh 198

### Návrh nařízení

Čl. 16 – odst. 2 – písm. b

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

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

**vypouští se**

*(viz pozměněný návrh Komise – bod 7)*

## Pozměňovací návrh 199

### Návrh nařízení

Čl. 16 – odst. 2 – pododstavec 1 (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech, včetně důvodů nákladové efektivity služby, může Komise prostřednictvím prováděcích aktů udělit výjimky z požadavků stanovených v tomto odstavci, s výjimkou požadavků stanovených v čl. 15 odst. 2 písm. c) a d). 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 se sousedními členskými státy a případně těmito státy schválena.*

### **Pozměňovací návrh 200**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 16 – odst. 2 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*2a. Aniž je dotčen odst. 2 druhý pododstavec, členské státy zajistí, aby byl v rámci železniční infrastruktury rozšířené hlavní sítě od 31. prosince 2030 v případě výstavby nové trati splněn požadavek stanovený v odst. 2 písm. -a).*

### **Pozměňovací návrh 201**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 16 – odst. 3 – návětí**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

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

3. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura hlavní sítě do 31. prosince 2030:

### **Pozměňovací návrh 202**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 16 – odst. 3 – písm. -a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

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

### **Pozměňovací návrh 203**



## Návrh nařízení

### Čl. 16 – odst. 3 – písm. a

*Znění navržené Komisí*

a) splňovala požadavky stanovené v čl. 15 odst. 2 písm. **a) až d) a požadavek na běžnou minimální provozní rychlost nákladních vlaků 100 km/h na tratích pro nákladní dopravu v hlavní síti;**

*Pozměňovací návrh*

a) splňovala požadavky stanovené v čl. 15 odst. 2 písm. **c) a d)**;

*(viz pozměněný návrh Komise – bod 7)*

### Pozměňovací návrh 204

## Návrh nařízení

### Čl. 16 – odst. 3 – písm. a a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**aa) umožňovala běžnou minimální provozní traťovou rychlost nákladních vlaků 100 km/h na tratích pro přepravu nákladu v hlavní síti;**

### Pozměňovací návrh 205

## Návrh nařízení

### Čl. 16 – odst. 3 – písm. b

*Znění navržené Komisí*

**b) splňovala požadavky stanovené v čl. 15 odst. 2 písm. a) a b) na tratě pro přepravu cestujících v hlavní síti;**

*Pozměňovací návrh*

**vypouští se**

*(viz pozměněný návrh Komise – bod 7)*

### Pozměňovací návrh 206

## Návrh nařízení

### Čl. 16 – odst. 3 – písm. b a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**ba) umožňovala běžnou minimální traťovou rychlost osobních vlaků**

*160 km/h na tratích pro přepravu cestujících v hlavní síti;*

## **Pozměňovací návrh 207**

**Návrh nařízení**

**Čl. 16 – odst. 3 – pododstavec 1 (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech, kdy je členský stát postižen zvláštními zeměpisnými nebo značnými fyzickými omezeními, která brání tomu, aby byly na jeho železničních tratích v hlavní síti splněny požadavky stanovené v tomto odstavci písm. ab) a ba), může Komise prostřednictvím prováděcích aktů udělit výjimky z těchto požadavků.*

## **Pozměňovací návrh 208**

**Návrh nařízení**

**Čl. 16 – odst. 3 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*3a. Členské státy zajistí, aby byl v rámci železniční infrastruktury hlavní sítě od 31. prosince 2025 v případě výstavby nové trati splněn požadavek stanovený v odst. 3 písm. -a).*

## **Pozměňovací návrh 209**

**Návrh nařízení**

**Čl. 16 – odst. 4 – návětí**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

4. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura rozšířené hlavní sítě, **včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d),** do 31. prosince 2040:

4. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura rozšířené hlavní sítě do 31. prosince 2040:

## Pozměňovací návrh 210

### Návrh nařízení

#### Čl. 16 – odst. 4 – písm. b

*Znění navržené Komisí*

*b) splňovala požadavek uvedený v odst. 2 písm. c) na tratě pro přepravu cestujících v hlavní síti.*

*Pozměňovací návrh*

*vypouští se*

*(viz pozměněný návrh Komise – bod 7)*

## Pozměňovací návrh 211

### Návrh nařízení

#### Čl. 16 – odst. 4 – pododstavec 1 (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech, včetně důvodů nákladové efektivnosti služby, může Komise prováděcími akty udělit výjimky z požadavků uvedených v písm. a) tohoto odstavce. 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 a musí být koordinována se sousedními členskými státy a případně těmito státy schválena.*

## Pozměňovací návrh 212

### Návrh nařízení

#### Čl. 16 – odst. 5

*Znění navržené Komisí*

*5. Platí tyto výjimky:*

*a) izolované sítě jsou vyňaty z*

*Pozměňovací návrh*

*5. Izolované sítě jsou vyňaty z požadavků podle odstavců 2, 3 a 4;*

*vypouští se*

*požadavků podle odstavců 2, 3 a 4;*

*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.*

*vypouští se*

### **Pozměňovací návrh 213**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 16 – odst. 5 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*5a. Členské státy zajistí, aby spojení železniční infrastruktury uvedená v čl. 14 odst. 1 písm. d) splňovala požadavky čl. 15 odst. 2:*

*- v hlavní síti do 31. prosince 2030,*

*- v rozšířené hlavní síti do 31. prosince 2040, a*

*- v globální síti do 31. prosince 2050.*

*Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech, včetně důvodů nákladové efektivnosti služby, může Komise prováděcími akty udělit výjimky z minimálních požadavků uvedených v čl. 15 odst. 2 písm. a) a e). 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 se sousedními členskými státy a případně těmito státy schválena.*

*Na žádost členského státu a v řádně*

*odůvodněných případech, kdy takovému poskytování brání zvláštní zeměpisná či značná fyzická omezení, může Komise prostřednictvím prováděcích aktů udělit výjimky z požadavku stanoveného v čl. 15 odst. 2 písm. d).*

## Pozměňovací návrh 214

### Návrh nařízení Čl. 16a – odst. 1

*Znění navržené Komisí ve znění  
COM(2022)0384*

1. Členské státy zajistí, aby každá nová železniční infrastruktura globální sítě, rozšířené sítě a hlavní sítě, včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), měla evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1 435 mm. Tento požadavek se považuje za splněný, pokud po infrastruktuře mohou jezdit vlaky o rozchodu 1 435 mm. Pro účely tohoto článku se novou železniční infrastrukturou rozumí jakákoli infrastruktura, **jejíž stavební práce nebyly zahájeny** ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost.

*Pozměňovací návrh*

1. Členské státy zajistí, aby každá nová železniční infrastruktura globální sítě, rozšířené sítě a hlavní sítě, včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), měla evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1 435 mm. Tento požadavek se považuje za splněný, pokud po infrastruktuře mohou jezdit vlaky o rozchodu 1 435 mm. Pro účely tohoto článku se novou železniční infrastrukturou rozumí jakákoli infrastruktura, **pro kterou nebylo přijato rozhodnutí o povolení podle článku 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1187** ke dni **[datum vstupu tohoto nařízení v platnost]**.

*(viz pozměněný návrh Komise – bod 8)*

## Pozměňovací návrh 215

### Návrh nařízení Čl. 16a – odst. 2

*Znění navržené Komisí ve znění  
COM(2022)0384*

2. Členské státy, které mají železniční síť nebo její část s jiným rozchodem kolejí, než je evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1 435 mm, vypracují nejpozději do **dvou let** ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost **plán** přechodu

*Pozměňovací návrh*

2. Členské státy, které mají železniční síť nebo její část s jiným rozchodem kolejí, než je evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1 435 mm, vypracují nejpozději do **... [datum dva roky]** ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost]

stávajících železničních tratí nacházejících se na evropských dopravních koridorech na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1 435 mm. Tento plán přechodu bude koordinován se **sousedními** členskými státy, kterých se přechod týká.

**posouzení možnosti** přechodu stávajících železničních tratí nacházejících se na evropských dopravních koridorech na evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí 1 435 mm. Tento plán přechodu bude koordinován se **sousedním členským státem nebo** členskými státy, kterých se přechod týká.

(viz pozměněný návrh Komise – bod 8)

## Pozměňovací návrh 216

### Návrh nařízení Čl. 16a – odst. 3

*Znění navržené Komisí ve znění  
COM(2022)384*

3. Členské státy **mohou** v plánu přechodu **určit** železniční tratě, které nebudou převedeny na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1 435 mm. Plán přechodu obsahuje socioekonomickou analýzu nákladů a přínosů, která odůvodňuje rozhodnutí nepřevést železniční tratě na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1 435 mm, a posouzení dopadu na interoperabilitu.

*Pozměňovací návrh*

3. **Na základě posouzení podle odstavce 2 vypracují** členské státy **nejpozději do jednoho roku od dokončení posouzení migrační plán, kterým** v plánu přechodu **odůvodní** železniční tratě, které nebudou převedeny na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1 435 mm. Plán přechodu obsahuje socioekonomickou analýzu nákladů a přínosů, která odůvodňuje rozhodnutí nepřevést železniční tratě na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1 435 mm, a posouzení dopadu na interoperabilitu **a kontinuitu železniční sítě. V případě přeshraničních úseků je žádost o výjimku koordinována a dohodnuta se sousedním členským státem.**

(viz pozměněný návrh Komise – bod 8)

## Pozměňovací návrh 217

### Návrh nařízení Čl. 16a – odst. 4

*Znění navržené Komisí ve znění  
COM(2022)0384*

4. Priority pro plánování infrastruktury

*Pozměňovací návrh*

4. Priority pro plánování infrastruktury

a investic související s plánem přechodu jsou zahrnuty do prvního pracovního plánu evropského koordinátora pro evropský dopravní koridor, jehož součástí jsou železniční tratě pro nákladní dopravu s rozchodem koleje odlišným od evropského standardního jmenovitého rozchodu kolejí v souladu s článkem 53.

a investic související s plánem přechodu jsou zahrnuty do prvního pracovního plánu evropského koordinátora pro evropský dopravní koridor, jehož součástí jsou železniční tratě pro nákladní dopravu s rozchodem koleje odlišným od evropského standardního jmenovitého rozchodu kolejí v souladu s článkem 53.

*(viz pozměněný návrh Komise – bod 8)*

## **Pozměňovací návrh 218**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 17 – odst. 1 – písm. a**

*Znění navržené Komisí*

a) byla vybavena systémem ERTMS;

*Pozměňovací návrh*

a) byla vybavena systémem ERTMS **a zároveň zajišťovala synchronizované a harmonizované zavádění traťového a palubního zařízení ERTMS;**

## **Pozměňovací návrh 219**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 17 – odst. 4**

*Znění navržené Komisí*

4. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura hlavní sítě, rozšířené hlavní sítě a globální sítě, včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), byla do 31. prosince **2050** vybavena **rádiovým** systémem ERTMS.

*Pozměňovací návrh*

4. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura hlavní sítě, rozšířené hlavní sítě a globální sítě, včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), byla do 31. prosince **2040** vybavena systémem ERTMS.

## **Pozměňovací návrh 220**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 17 – odst. 5**

*Znění navržené Komisí*

5. Členské státy zajistí, aby v železniční infrastruktuře hlavní sítě, rozšířené hlavní

*Pozměňovací návrh*

5. Členské státy zajistí, aby v železniční infrastruktuře hlavní sítě, rozšířené hlavní

sítě a globální síť, včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), byl od 31. prosince 2025 v případě výstavby nové tratě nebo modernizace zabezpečovacího systému zaváděn **rádiový** systém ERTMS.

sítě a globální síť, včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d), byl od 31. prosince 2025 v případě výstavby nové tratě nebo modernizace zabezpečovacího systému zaváděn systém ERTMS.

## Pozměňovací návrh 221

### Návrh nařízení Čl. 17 – odst. 6

#### *Znění navržené Komisí*

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<sup>59</sup>, musí být koordinována a případně dohodnuta se sousedními členskými státy.***

---

<sup>59</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44).

## Pozměňovací návrh 222

### Návrh nařízení Čl. 17 – odst. 6 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise ***pro izolované síť*** prováděcími akty udělit výjimky týkající se požadavků uvedených v odstavcích 1 až 5.

---

<sup>59</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44).

#### *Pozměňovací návrh*

***6a. Členské státy dotčené aktéry včas informují o zavedení systému ERTMS před zavedením traťové části systému ETCS a před vyřazením systémů třídy B z provozu.***



## Pozměňovací návrh 223

### Návrh nařízení

#### Čl. 17 – odst. 6 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**6b. Komise zajistí, aby technické specifikace pro interoperabilitu (TSI CCS a TSI INF) byly v souladu s tímto nařízením, což znamená sladění ustanovení, jakož i účinné provádění.**

## Pozměňovací návrh 224

### Návrh nařízení

#### Čl. 17 – odst. 6 c (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**6c. Komise zváží, zda do dvou let ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost předloží legislativní návrh na zavedení harmonizovaného systému řízení železničního provozu s cílem zlepšit přeshraniční provoz na transevropské dopravní síti.**

## Pozměňovací návrh 225

### Návrh nařízení

#### Čl. 18 – odst. 1 – návětí

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

1. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2030 kvalita služeb poskytovaných provozovateli infrastruktury železničním podnikům, technické a provozní požadavky na využívání infrastruktury a postupy týkající se ochrany hranic nebránily tomu, aby provozní výkonnost služeb železniční nákladní dopravy na všech železničních nákladních tratích evropských dopravních koridorů splňovala tyto cílové hodnoty:

1. Členské státy zajistí, aby do 31. prosince 2030 kvalita služeb poskytovaných provozovateli infrastruktury, železničními podniky **a provozovateli terminálů**, technické, **administrativní** a provozní požadavky na využívání infrastruktury a postupy týkající se ochrany hranic nebránily tomu, aby provozní výkonnost služeb železniční nákladní dopravy na všech železničních nákladních tratích evropských dopravních koridorů splňovala tyto cílové hodnoty:

## Pozměňovací návrh 226

### Návrh nařízení

#### Čl. 18 – odst. 1 – písm. a

##### *Znění navržené Komisí*

a) na každém přeshraničním úseku uvnitř Unie nepřekročí doba prodlevy u všech nákladních vlaků překračujících hranici **průměrně** 15 minut. Dobou prodlevy u vlaku na přeshraničním úseku se rozumí celková dodatečná doba přepravy, kterou lze přičíst existenci hraničního přechodu, bez ohledu na základní příčiny, jako jsou policejní kontroly a postupy na hranicích nebo důvody infrastrukturní, provozní, technické a správní povahy, přičemž se nezohledňuje čas, který nelze přičíst překračování hranice, jako jsou provozní postupy prováděné v zařízeních, která se nacházejí v blízkosti hraničního přechodu, ale nejsou s ním neoddělitelně spjata;

##### *Pozměňovací návrh*

a) na každém přeshraničním úseku uvnitř Unie nepřekročí doba prodlevy u všech nákladních vlaků překračujících hranici 15 minut. Dobou prodlevy u vlaku na přeshraničním úseku se rozumí celková dodatečná doba přepravy, kterou lze přičíst existenci hraničního přechodu, bez ohledu na základní příčiny, jako jsou policejní kontroly a postupy na hranicích nebo důvody infrastrukturní, provozní, technické a správní povahy, přičemž se nezohledňuje čas, který nelze přičíst překračování hranice, jako jsou provozní postupy prováděné v zařízeních, která se nacházejí v blízkosti hraničního přechodu, ale nejsou s ním neoddělitelně spjata;

## Pozměňovací návrh 227

### Návrh nařízení

#### Čl. 18 – odst. 1 – písm. b a (nové)

##### *Znění navržené Komisí*

##### *Pozměňovací návrh*

***ba) nejméně 90 % osobních vlaků překračujících alespoň jednu hranici evropského dopravního koridoru dorazí do svého místa určení nebo na vnější hranici Unie, je-li jejich místo určení mimo Unii, v čase podle jízdního řádu nebo se zpožděním kratším než 30 minut.***

## Pozměňovací návrh 228

### Návrh nařízení

#### Čl. 18 – odst. 2

*Znění navržené Komisí*

2. Členské státy případně změni smluvní ujednání uvedená v článku 30 směrnice 2012/34/EU a přijmou vhodná opatření v souladu s nařízením (EU) č. 913/2010 za účelem dosažení cílových hodnot stanovených v prvním pododstavci písm. a) a b).

*Pozměňovací návrh*

2. Členské státy případně změni smluvní ujednání uvedená v článku 30 směrnice 2012/34/EU a přijmou vhodná opatření v souladu s nařízením (EU) č. 913/2010 za účelem dosažení cílových hodnot stanovených v prvním pododstavci písm. a), b) **a ba**).

**Pozměňovací návrh 229**

**Návrh nařízení**

**Čl. 18 – odst. 2 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**2a. Komise v úzké spolupráci se všemi zúčastněnými stranami v oblasti železniční dopravy zajistí, aby byl do 31. prosince 2025 vyvinut digitální systém řízení kapacity, který provozovatelům osobní a nákladní dopravy umožní rezervovat si přeshraniční trasu vlaků přes několik členských států. Systém řízení kapacity provozuje Agentura Evropské unie pro železnice. Členské státy plně zavedou systém hlavních a rozšířených hlavních sítí evropských dopravních koridorů do 31. prosince 2027.**

**Pozměňovací návrh 230**

**Návrh nařízení**

**Čl. 19 – odst. 1 – písm. -a**

*Znění navržené Komisí (pozměněný návrh)*

*Pozměňovací návrh*

a) přechod na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje (1 435 mm);

**-a) přechod na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje (1 435 mm);**

**Pozměňovací návrh 231**

## Návrh nařízení

### Čl. 19 – odst. 1 – písm. b

#### *Znění navržené Komisí*

b) zvýšení bezpečnosti úrovnových křížení;

#### *Pozměňovací návrh*

b) zvýšení bezpečnosti úrovnových křížení, **a v příslušných případech přechod na železniční nadjezdy nebo tunely**;

### Pozměňovací návrh 232

## Návrh nařízení

### Čl. 19 – odst. 1 – písm. c

#### *Znění navržené Komisí*

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

#### *Pozměňovací návrh*

c) případné propojení železniční dopravní infrastruktury s infrastrukturou vnitrozemských **a námořních** přístavů, **stejně jako letišť**;

### Pozměňovací návrh 233

## Návrh nařízení

### Čl. 19 – odst. 1 – písm. e

#### *Znění navržené Komisí*

e) vývoj a zavádění inovativních technologií pro železnice, které vychází zejména z práce společného podniku Shift2Rail a společného podniku pro evropské železnice, a to především automatického provozu vlaků, pokročilého řízení dopravy a digitálního připojení pro cestující na základě systému ERTMS a digitálních automatických propojení, jakož i připojení 5G;

#### *Pozměňovací návrh*

e) vývoj a zavádění inovativních technologií pro železnice, které vychází zejména z práce společného podniku Shift2Rail a společného podniku pro evropské železnice, a to především automatického provozu vlaků, **včetně automatizovaného seřadování a automatizovaného testování stavu brzd**, pokročilého řízení dopravy a digitálního připojení pro cestující **a náklad** na základě systému ERTMS a digitálních automatických propojení, jakož i připojení 5G;

### Pozměňovací návrh 234

## Návrh nařízení

### Čl. 19 – odst. 1 – písm. f

*Znění navržené Komisí*

f) při budování nebo modernizaci železniční infrastruktury zajištění kontinuity a dostupnosti pěších a cyklistických stezek s cílem podpořit aktivní druhy dopravy;

*Pozměňovací návrh*

f) při budování nebo **zásadní** modernizaci železniční infrastruktury zajištění kontinuity a dostupnosti pěších a cyklistických stezek s cílem podpořit aktivní druhy dopravy;

**Pozměňovací návrh 235**

**Návrh nařízení**

**Čl. 19 – odst. 1 – písm. g**

*Znění navržené Komisí*

g) vývoj inovativních technologií alternativních paliv pro železnice, jako je vodík pro úseky, na něž se nevztahuje požadavek na elektrifikaci.

*Pozměňovací návrh*

g) vývoj inovativních technologií alternativních paliv pro železnice, jako je vodík **a vlaky poháněné bateriemi** pro úseky, na něž se nevztahuje požadavek na elektrifikaci, **pokud byla ekonomická životaschopnost těchto projektů stanovena na základě analýzy nákladů a přínosů.**

**Pozměňovací návrh 236**

**Návrh nařízení**

**Čl. 19 – odst. 1 – písm. g a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**ga) vývoj technologie FRMCS s cílem zavést systém ERTMS založený na družicové technologii.**

**Pozměňovací návrh 237**

**Návrh nařízení**

**Čl. 19 – odst. 1 – písm. g b (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**gb) vývoj inerciálních jednotek pro geolokalizační složku systému ERTMS;**

## Pozměňovací návrh 238

### Návrh nařízení

#### Čl. 19 – odst. 1 – písm. g c (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**gc) modernizace na dvoukolejnou železnici v úsecích s úzkými místy a kapacitními překážkami;**

## Pozměňovací návrh 239

### Návrh nařízení

#### Čl. 20 – odst. 1 – písm. c

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

c) jezera;

c) jezera **a laguny**;

## Pozměňovací návrh 240

### Návrh nařízení

#### Čl. 20 – odst. 1 – písm. g

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

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

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

## Pozměňovací návrh 241

### Návrh nařízení

#### Čl. 20 – odst. 1 – písm. h

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

h) přidružené vybavení;

h) přidružené vybavení **uvedené v odstavci 2**;

## Pozměňovací návrh 242

### Návrh nařízení

#### Čl. 21 – odst. 1 – písm. c

##### *Znění navržené Komisí*

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

##### *Pozměňovací návrh*

c) byly vybaveny zařízeními ke zlepšení vlivu plavidel v přístavech na životní prostředí, **jako je** zařízení pro příjem odpadu a odplyňování, opatření ke snížení hlukové zátěže a znečištění ovzduší a vody.

## Pozměňovací návrh 243

### Návrh nařízení

#### Čl. 22 – odst. 2

##### *Znění navržené Komisí*

2. Členské státy zajistí, aby síť vnitrozemských vodních cest, včetně spojení uvedených v čl. 20 odst. 1 písm. e), byla udržována s cílem umožnit uživatelům účinnou, spolehlivou a bezpečnou plavbu tím, že se zajistí minimální požadavky na vodní cesty a úrovně služeb a zabrání zhoršení těchto minimálních požadavků nebo kteréhokoli z jejich vymezených základních kritérií (dobré plavební podmínky).

##### *Pozměňovací návrh*

2. Členské státy zajistí, aby síť vnitrozemských vodních cest, včetně spojení uvedených v čl. 20 odst. 1 písm. e), byla udržována s cílem umožnit uživatelům účinnou, spolehlivou a bezpečnou plavbu tím, že se zajistí minimální požadavky na vodní cesty a úrovně služeb a zabrání zhoršení těchto minimálních požadavků **a zachová současný stav částí sítě, které již překračují minimální požadavky, a zabrání jeho zhoršení** nebo kteréhokoli z jejich vymezených základních kritérií (dobré plavební podmínky).

## Pozměňovací návrh 244

### Návrh nařízení

#### Čl. 22 – odst. 3 – návětí

##### *Znění navržené Komisí*

3. Členské státy zejména zajistí, aby:

##### *Pozměňovací návrh*

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

## Pozměňovací návrh 245

## Návrh nařízení

### Čl. 22 – odst. 3 – písm. a

#### *Znění navržené Komisí*

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

#### *Pozměňovací návrh*

a) řeky, kanály, jezera, **laguny**, vnitrozemské přístavy a jejich přístupové trasy zajišťovaly hloubku splavného kanálu nejméně 2,5 m a minimální výšku pod neotevřenými mosty nejméně 5,25 m při vymezených referenčních hladinách vod, které jsou ve statistickém průměru překročeny ve vymezeném počtu dnů za rok. ***U každého nově postaveného nebo rekonstruovaného neotevřeného mostu členské státy zajistí, aby jeho výška přesahovala výšku nejnižšího mostu v povodí.***

### Pozměňovací návrh 246

## Návrh nařízení

### Čl. 22 – odst. 3 – pododstavec 1

#### *Znění navržené Komisí*

Referenční hladiny vod se stanoví na základě počtu dní za rok, v nichž skutečná hladina vody překročila stanovenou referenční hladinu. Komise přijme prováděcí akty, **jimiž** stanoví pro **každé** povodí referenční hladiny uvedené v předchozím pododstavci. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 59 odst. 3.

#### *Pozměňovací návrh*

Referenční hladiny vod se stanoví na základě počtu dní za rok, v nichž skutečná hladina vody překročila stanovenou referenční hladinu. Komise přijme prováděcí akty, **kteřé vypracuje v úzké spolupráci s těmito členskými státy a případně po konzultaci s komisemi pro říční plavbu zřízenými mezinárodními dohodami, a v případě potřeby** stanoví pro **každý koridor, povodí nebo úsek vodní cesty** referenční hladiny uvedené v předchozím pododstavci. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 59 odst. 3.

### Pozměňovací návrh 247

## Návrh nařízení

### Čl. 22 – odst. 3 – pododstavec 2



### *Znění navržené Komisí*

Při určování referenčních hladin vezme Komise v úvahu požadavky stanovené v mezinárodních úmluvách a v dohodách uzavřených mezi členskými státy.

### *Pozměňovací návrh*

Při určování referenčních hladin vezme Komise v úvahu požadavky stanovené v mezinárodních úmluvách a v dohodách uzavřených mezi členskými státy, **včetně předpisů přijímaných komisemi pro říční plavbu, které byly těmito úmluvami a dohodami zřízeny a které konzultuje s evropskými koordinátory dotčených evropských dopravních koridorů.**

## **Pozměňovací návrh 248**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 22 – odst. 5 – pododstavec 1 – návěť**

### *Znění navržené Komisí*

Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví požadavky pro jednotlivá povodí doplňující minimální požadavky stanovené v souladu s odst. 3 písm. a) druhým pododstavcem. Tyto požadavky se mohou týkat zejména:

### *Pozměňovací návrh*

Komise přijme prováděcí akty, jimiž **ve spolupráci s příslušnými komisemi pro říční plavbu v případě potřeby** stanoví požadavky pro **jednotlivé koridory**, jednotlivá povodí **nebo pro jednotlivé úseky vodních cest** doplňující minimální požadavky stanovené v souladu s odst. 3 písm. a) druhým pododstavcem. Tyto požadavky se mohou týkat zejména:

## **Pozměňovací návrh 249**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 22 – odst. 5 – pododstavec 1 – písm. e**

### *Znění navržené Komisí*

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

### *Pozměňovací návrh*

e) zavádění infrastruktury pro alternativní energii s cílem zajistit přístup k alternativním palivům v celém koridoru **v plném souladu s požadavky uvedenými v nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva].**

## **Pozměňovací návrh 250**

## Návrh nařízení

### Čl. 22 – odst. 5 – pododstavec 1 – písm. h

#### *Znění navržené Komisí*

h) zavedení a podpory nových technologií a inovací pro paliva a pohonné systémy s nulovými emisemi uhlíku.

#### *Pozměňovací návrh*

h) zavedení a podpora nových technologií a inovací pro paliva a pohonné systémy s nulovými **a nízkými** emisemi uhlíku;

## Pozměňovací návrh 251

### Návrh nařízení

#### Čl. 22 – odst. 6

#### *Znění navržené Komisí*

6. Komise zajistí soudržný přístup k uplatňování dobrých plavebních podmínek v Unii a může v tomto ohledu přijmout pokyny. Při stanovování minimálních požadavků u písmen e) a f) Komise zajistí, aby nebyla ohrožena interoperabilita mezi povodími.

#### *Pozměňovací návrh*

6. Komise zajistí soudržný přístup k uplatňování dobrých plavebních podmínek v Unii a může v tomto ohledu přijmout pokyny. Při stanovování minimálních požadavků u písmen e) a f) Komise zajistí, aby nebyla **nepřiměřeně** ohrožena interoperabilita mezi **koridory nebo** povodími.

## Pozměňovací návrh 252

### Návrh nařízení

#### Čl. 23 – odst. 1 – písm. c a (nové)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

**ca) zlepšení procesu digitalizace a automatizace infrastruktury a vozového parku, jakož i rozvoj inteligentní infrastruktury vnitrozemských vodních cest;**

## Pozměňovací návrh 253

### Návrh nařízení

#### Čl. 23 – odst. 1 – písm. d

*Znění navržené Komisí*

d) modernizace a rozšíření kapacity infrastruktury nezbytné pro dopravu v přístavní oblasti i mimo ni;

*Pozměňovací návrh*

d) modernizace a rozšíření kapacity infrastruktury, **včetně kotvišť a odpočívadel a jejich služeb**, nezbytné pro dopravu **a mobilitu** v přístavní oblasti i mimo ni **a podél vodních cest**;

**Pozměňovací návrh 254**

**Návrh nařízení**

**Čl. 23 – odst. 1 – písm. e**

*Znění navržené Komisí*

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

*Pozměňovací návrh*

e) podpora a rozvoj opatření ke zlepšení vlivu vnitrozemské vodní dopravy a dopravní infrastruktury na životní prostředí, včetně plavidel s nulovými a nízkými emisemi, **kteřa používají alternativní a obnovitelná paliva, alternativních plavidel s nižším dopadem**, a opatření ke zmírnění dopadů na vodní útvary a biologickou rozmanitost závislou na vodě, v souladu s platnými požadavky práva Unie nebo příslušných mezinárodních dohod.

**Pozměňovací návrh 255**

**Návrh nařízení**

**Čl. 23 – odst. 1 – písm. e a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**ea) vývoj a zavádění prostředků ke sledování stavu plavebních drah;**

**Pozměňovací návrh 256**

**Návrh nařízení**

**Čl. 23 – odst. 1 – písm. e b (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**eb) poskytování infrastruktury pro aktivní druhy dopravy podél vodních cest;**

**Pozměňovací návrh 257**

**Návrh nařízení**

**Čl. 23 – odst. 1 – písm. e c (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**ec) Do ...[ dva roky po vstupu tohoto nařízení v platnost] Komise zváží předložení legislativního rámce, případně doplněného legislativním návrhem, pro usnadnění přeshraniční komerční dopravy na vnitrozemských vodních cestách, včetně vypracování výměny údajů s cílem umožnit mechanismy spolupráce mezi členskými státy;**

**Pozměňovací návrh 258**

**Návrh nařízení**

**Čl. 23 – odst. 1 – písm. e d (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**ed) Členské státy zajistí, aby veškerá nová infrastruktura vnitrozemských vodních cest pokud možno nepředstavovala překážku pro podélné a boční propojení volně tekoucích řek a ztrátu biologické rozmanitosti.**

**Pozměňovací návrh 259**

**Návrh nařízení**

**Čl. 24 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

1. Evropský námořní prostor propojuje a integruje námořní složky popsané v

1. Evropský námořní prostor propojuje a integruje námořní složky popsané v

odstavci 2 s pevninskou sítí vytvořením nebo modernizací tras pobřežní plavby mezi dvěma nebo více námořními přístavy na území Unie nebo mezi jedním či více přístavy na území Unie a přístavem na území sousední třetí země, jehož pobřeží se nachází v uzavřených vodách hraničících s mořem Unie, a rozvojem námořních přístavů na území Unie a jejich spojením s vnitrozemím s cílem zajistit účinnou, životaschopnou a udržitelnou integraci s jinými druhy dopravy.

odstavci 2 s pevninskou sítí vytvořením nebo modernizací tras pobřežní plavby mezi dvěma nebo více námořními přístavy na území Unie nebo mezi jedním či více přístavy na území Unie a přístavem na území sousední třetí země, jehož pobřeží se nachází v uzavřených vodách hraničících s mořem Unie **nebo v zeměpisné oblasti nejvzdálenějších regionů**, a rozvojem námořních přístavů na území Unie a jejich spojením s vnitrozemím s cílem zajistit účinnou, životaschopnou a udržitelnou integraci s jinými druhy dopravy.

### Pozměňovací návrh 260

#### Návrh nařízení

#### Čl. 24 – odst. 3 – písm. j

##### *Znění navržené Komisí*

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

### Pozměňovací návrh 261

#### Návrh nařízení

#### Čl. 24 – odst. 3 – písm. k a (nové)

##### *Znění navržené Komisí*

##### *Pozměňovací návrh*

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

**ka) infrastrukturu dvojího užití využívanou pro civilní a vojenské účely.**

### Pozměňovací návrh 262

## Návrh nařízení

### Čl. 24 – odst. 4 – písm. c

*Znění navržené Komisí*

c) ***nachází se na ostrově a v globální síti*** je jediným přístupovým bodem k regionu NUTS 3;

*Pozměňovací návrh*

c) je jediným přístupovým bodem k regionu NUTS 3 ***v globální síti***;

### Pozměňovací návrh 263

## Návrh nařízení

### Čl. 24 – odst. 4 – písm. d a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***da) je zařazen na seznam uvedený v příloze II kvůli svému geostrategickému významu pro Unii.***

### Pozměňovací návrh 264

## Návrh nařízení

### Čl. 25 – odst. 2 – písm. a

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

a) námořní přístavy globální sítě byly propojeny s železniční a silniční infrastrukturou a pokud možno i s vnitrozemskými vodními cestami, ***s výjimkou případů, kdy takovému propojení brání zvláštní zeměpisná nebo značná fyzická omezení***;

a) námořní přístavy globální sítě byly propojeny s železniční a silniční infrastrukturou a pokud možno s vnitrozemskými vodními cestami;

### Pozměňovací návrh 265

## Návrh nařízení

### Čl. 25 – odst. 2 – písm. a a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***aa) se požadavek na železniční spojení nevztahoval na námořní přístavy na ostrovech bez železniční sítě***;

## Pozměňovací návrh 266

### Návrh nařízení

#### Čl. 25 – odst. 2 – písm. b

##### *Znění navržené Komisí*

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

##### *Pozměňovací návrh*

b) každý námořní přístav globální sítě obsluhující nákladní dopravu poskytoval nejméně jeden terminál multimodální nákladní přepravy **v rámci přístavu nebo v jeho blízkosti s přímým železničním spojením** přístupný všem provozovatelům a uživatelům nediskriminujícím způsobem a ukládající transparentní poplatky;

## Pozměňovací návrh 267

### Návrh nařízení

#### Čl. 25 – odst. 2 – písm. d

##### *Znění navržené Komisí*

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

##### *Pozměňovací návrh*

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

## Pozměňovací návrh 268

### Návrh nařízení

#### Čl. 25 – odst. 2 – písm. d a (nové)

##### *Znění navržené Komisí*

##### *Pozměňovací návrh*

**da) členské státy určí subjekt odpovědný za provádění odst. 2 písm. a) a b) na základě správy každého přístavu a stávající struktury železniční sítě;**

## Pozměňovací návrh 269

## Návrh nařízení

### Čl. 27 – odst. 1 – písm. a

#### *Znění navržené Komisí*

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

#### *Pozměňovací návrh*

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

### Pozměňovací návrh 270

## Návrh nařízení

### Čl. 27 – odst. 1 – písm. b

#### *Znění navržené Komisí*

b) výstavba nebo modernizace základní přístavní infrastruktury, jako jsou přístavní bazény, nábrežní zdi, kotviště, mola, doky, hráze, násypy a rekultivované odvodněné plochy;

#### *Pozměňovací návrh*

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

### Pozměňovací návrh 271

## Návrh nařízení

### Čl. 27 – odst. 1 – písm. b a (nové)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

**ba) modernizace a rozšíření kapacity železniční infrastruktury nezbytné pro dopravu v přístavní oblasti i mimo ni;**

### Pozměňovací návrh 272

## Návrh nařízení

### Čl. 27 – odst. 1 – písm. d

#### *Znění navržené Komisí*

d) zavedení a podpora nových technologií a inovací pro paliva a pohonné systémy s nulovými a nízkými emisemi

#### *Pozměňovací návrh*

d) zavedení a podpora nových technologií a inovací pro paliva a pohonné systémy s nulovými a nízkými emisemi



uhlíku;

uhlíku, *včetně větrného pohonu*;

### **Pozměňovací návrh 273**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 27 – odst. 1 – písm. g**

###### *Znění navržené Komisí*

g) podpora plavidel s nulovými a nízkými emisemi obsluhujících a provozujících spojení pobřežní plavby a vypracování opatření ke zlepšení vlivu námořní dopravy na životní prostředí pro účely zastávek v přístavech **nebo** optimalizace dodavatelského řetězce v souladu s platnými požadavky práva Unie nebo příslušných mezinárodních dohod.

###### *Pozměňovací návrh*

g) podpora plavidel s nulovými a nízkými emisemi obsluhujících a provozujících spojení pobřežní plavby a vypracování opatření ke zlepšení vlivu námořní dopravy na životní prostředí pro účely zastávek v přístavech **a** optimalizace dodavatelského řetězce v souladu s platnými požadavky práva Unie nebo příslušných mezinárodních dohod.

### **Pozměňovací návrh 274**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 27 – odst. 1 – písm. g a (nové)**

###### *Znění navržené Komisí*

###### *Pozměňovací návrh*

**ga) podpora trajektové dopravy jako udržitelného druhu osobní dopravy, případně i v městských uzlech;**

### **Pozměňovací návrh 275**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 27 – odst. 1 – písm. g b (nové)**

###### *Znění navržené Komisí*

###### *Pozměňovací návrh*

**gb) zlepšení infrastruktury s cílem zvýšit podíl nákladní dopravy, včetně námořní dopravy na krátké vzdálenosti, která přechází ze silniční a letecké dopravy na námořní nebo vnitrozemskou vodní dopravu a železniční dopravu, aby se snížily negativní externí náklady, jako jsou emise a kongesce;**

## Pozměňovací návrh 276

### Návrh nařízení

Čl. 27 – odst. 1 – písm. g c (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

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

## Pozměňovací návrh 277

### Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. a – bod x

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

x) infrastruktury zmírňující dopad na životní prostředí;

x) infrastruktury zmírňující dopad na životní prostředí, **včetně ochrany živočišných druhů a zmírnění hluku;**

## Pozměňovací návrh 278

### Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. e

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

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

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

## Pozměňovací návrh 279

### Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. f a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**fa) přístupové trasy a spojení s multimodálními uzly pro cestující na posledním kilometru, včetně**

## **Pozměňovací návrh 280**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 29 – odst. 1 – písm. a**

##### *Znění navržené Komisí*

a) byla zajištěna, sledována a podle potřeby zlepšována bezpečnost infrastruktury silniční dopravy v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES<sup>62</sup>;

---

<sup>62</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (Úř. věst. L 319, 29.11.2008, s. 59).

##### *Pozměňovací návrh*

a) byla zajištěna, sledována a podle potřeby zlepšována bezpečnost infrastruktury silniční dopravy v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady **2019/1936, kterou se mění směrnice 2008/96/ES**<sup>62</sup>;

---

<sup>62</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (Úř. věst. L 319, 29.11.2008, s. 59).

## **Pozměňovací návrh 281**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 29 – odst. 1 – písm. c a (nové)**

##### *Znění navržené Komisí*

##### *Pozměňovací návrh*

**ca) pozemní komunikace byly navrhovány, budovány nebo modernizovány a udržovány s použitím materiálů, které účinně využívají zdroje a jsou odolné vůči změně klimatu;**

## **Pozměňovací návrh 282**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 29 – odst. 1 a (nový)**

##### *Znění navržené Komisí*

##### *Pozměňovací návrh*

**1a. Do jednoho roku od vstupu tohoto nařízení v platnost Komise v souladu s článkem 6c směrnice o řízení bezpečnosti**

*silniční infrastruktury zváží přijetí prováděcích aktů, kterými stanoví společné specifikace týkající se postupů členských států zaměřených na zajištění provozního používání jejich dopravního značení a dopravních značek, pokud jde o účinnou čitelnost a detekovatelnost dopravního značení a dopravních značek pro lidské řidiče a automatizované asistenční systémy řidiče. Tyto specifikace obsahují minimální požadavky na výkonnost na úrovni EU týkající se viditelnosti a stavu dopravních značek, návěstidel a dopravního značení.*

### Pozměňovací návrh 283

#### Návrh nařízení

##### Čl. 29 – odst. 2 – písm. a – návětí

*Znění navržené Komisí*

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

*Pozměňovací návrh*

a) pozemní komunikace je speciálně navržena, vybudována nebo modernizována pro provoz motorových vozidel **a také dostatečně udržována** a:

### Pozměňovací návrh 284

#### Návrh nařízení

##### Čl. 29 – odst. 2 – písm. a – bod i

*Znění navržené Komisí*

i) je s výjimkou jednotlivých míst nebo dočasného omezení vybavena samostatnými jízdními pásy pro provoz v každém směru oddělenými od sebe dělicím pásem, který není určen k provozu, nebo **výjimečně** jiným způsobem;

*Pozměňovací návrh*

i) byla s výjimkou jednotlivých míst nebo dočasného omezení vybavena samostatnými jízdními pásy pro provoz v každém směru oddělenými od sebe dělicím pásem, který není určen k provozu, nebo jiným způsobem, **který by zaručil stejnou míru bezpečnosti,**

### Pozměňovací návrh 285

#### Návrh nařízení

##### Čl. 29 – odst. 2 – písm. b

*Znění navržené Komisí*

b) odpočívadla jsou k dispozici v maximální vzdálenosti 60 km od sebe a poskytují dostatečné parkovací místo, bezpečnostní a ochranné vybavení a vhodná zařízení, včetně hygienických, která odpovídají potřebám různorodých pracovních sil;

*Pozměňovací návrh*

b) odpočívadla jsou k dispozici v maximální vzdálenosti 60 km od sebe a poskytují **cenově dostupné a** dostatečné parkovací místo, bezpečnostní a ochranné vybavení a vhodná zařízení, včetně hygienických, která odpovídají potřebám různorodých pracovních sil;

**Pozměňovací návrh 286**

**Návrh nařízení**

**Čl. 29 – odst. 2 – písm. c**

*Znění navržené Komisí*

c) bezpečné a chráněné parkovací plochy jsou k dispozici v maximální vzdálenosti 100 km od sebe, poskytují dostatečné parkovací místo pro užitková vozidla a splňují požadavky stanovené v čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2020/1054<sup>69</sup>;

*Pozměňovací návrh*

c) bezpečné a chráněné parkovací plochy jsou k dispozici **do 31. prosince 2040** v maximální vzdálenosti 100 km od sebe, poskytují dostatečné parkovací místo pro užitková vozidla a splňují požadavky stanovené v čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2020/1054<sup>69</sup>;

---

<sup>69</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 1).

---

<sup>69</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 1).

**Pozměňovací návrh 287**

**Návrh nařízení**

**Čl. 29 – odst. 2 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**2a. Do ... [šest měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost] Komise zváží**

*předložení legislativního návrhu  
Evropskému parlamentu a Radě  
týkajícího se týkající vytvoření jednotného  
evropského prostoru digitálního  
prosazování práva, který umožní  
odpovědným donucovacím orgánům  
provádět nediskriminující cílené kontroly  
založené na riziku, bezkontaktní a  
elektronické kontroly využívající přístup  
k digitálním údajům o profesionálních  
řidičích, provozovatelích, užitečných  
vozidlech a nákladu v reálném čase,  
včetně harmonizace systémů hodnocení  
rizika, elektronické výměny dokladů o  
vysílání řidičů prostřednictvím systému  
IMI, jakož i začlenění nařízení o  
elektronických informacích o nákladní  
dopravě.*

## Pozměňovací návrh 288

### Návrh nařízení Čl. 29 – odst. 4

#### *Znění navržené Komisí*

4. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit výjimky z požadavku stanoveného v odst. 2 písm. a), zejména pokud hustota provozu nepřesahuje 10 000 vozidel denně v obou směrech nebo pokud existují zvláštní zeměpisná či značná fyzická omezení, a to za předpokladu, že je zajištěna odpovídající úroveň bezpečnosti. Jakákoli žádost o výjimku musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů, posouzení konkrétních zeměpisných nebo významných fyzických omezení nebo možných negativních dopadů investic na životní prostředí a biologickou rozmanitost.

#### *Pozměňovací návrh*

4. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit výjimky z požadavku stanoveného v odst. 2 písm. a), zejména pokud hustota provozu nepřesahuje 10 000 vozidel denně v obou směrech nebo pokud existují zvláštní zeměpisná či značná fyzická omezení, a to za předpokladu, že je zajištěna odpovídající úroveň bezpečnosti. **Po úplném provedení schopností digitálního prosazování práva souvisejících se směrnici 96/53/ES může Komise přijmout prováděcí akty, kterými osvobodí členské státy od požadavků na zavedení nebo udržování průjezdových vážicích systémů ve smyslu odst. 2 písm. d) tohoto článku.** Jakákoli žádost o výjimku musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů, posouzení konkrétních zeměpisných nebo významných fyzických omezení nebo možných negativních

dopadů investic na životní prostředí a biologickou rozmanitost.

## Pozměňovací návrh 289

### Návrh nařízení Čl. 30 – odst. 3

#### *Znění navržené Komisí*

3. Členské státy zajistí, aby silniční infrastruktura hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě splňovala požadavky uvedené v čl. 29 odst. 2 písm. b) do 31. prosince 2030.

#### *Pozměňovací návrh*

3. Členské státy zajistí, aby silniční infrastruktura hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě splňovala požadavky uvedené v čl. 29 odst. 2 písm. b) **a c)** do 31. prosince 2030.

## Pozměňovací návrh 290

### Návrh nařízení Čl. 30 – odst. 5

#### *Znění navržené Komisí*

5. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit výjimky z požadavku stanoveného v čl. 29 odst. 2 písm. a), zejména pokud hustota provozu nepřesahuje 10 000 vozidel denně v obou směrech nebo pokud existují zvláštní zeměpisná či značná fyzická omezení, a to za předpokladu, že je **zajištěna odpovídající** úroveň bezpečnosti. Jakákoli žádost o výjimku musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů, posouzení konkrétních zeměpisných nebo významných fyzických omezení nebo možných negativních dopadů investic na životní prostředí a biologickou rozmanitost.

#### *Pozměňovací návrh*

5. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit výjimky z požadavku stanoveného v čl. 29 odst. 2 písm. a), zejména pokud hustota provozu nepřesahuje 10 000 vozidel denně v obou směrech nebo pokud existují zvláštní zeměpisná či značná fyzická omezení, a to za předpokladu, že **tyto komunikace splňují alespoň střední až vysokou** úroveň bezpečnosti **podle směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury EU 2019/1936**. Jakákoli žádost o výjimku musí být založena na socioekonomické analýze nákladů a přínosů, posouzení konkrétních zeměpisných nebo významných fyzických omezení nebo možných negativních dopadů investic na životní prostředí a biologickou rozmanitost.

## Pozměňovací návrh 291

## Návrh nařízení

### Čl. 31 – odst. 1 – písm. a

#### *Znění navržené Komisí*

a) zlepšování a prosazování bezpečnosti silničního provozu s přihlédnutím k potřebám jeho zranitelných účastníků a dalších účastníků v celé jejich různorodosti, zejména osob s omezenou schopností pohybu a orientace;

#### *Pozměňovací návrh*

a) zlepšování a prosazování bezpečnosti silničního provozu s přihlédnutím k potřebám jeho zranitelných účastníků a dalších účastníků v celé jejich různorodosti, zejména osob s omezenou schopností pohybu a orientace, **a zajištění řádného prosazování příslušných právních předpisů, mj. v přeshraničním kontextu;**

### Pozměňovací návrh 292

## Návrh nařízení

### Čl. 31 – odst. 1 – písm. c

#### *Znění navržené Komisí*

c) zavedení inovativních technologií s cílem zlepšit kontrolu dodržování právního rámce Unie v oblasti silniční dopravy, včetně inteligentních a automatizovaných nástrojů pro vymáhání dodržování a komunikační infrastruktury 5G;

#### *Pozměňovací návrh*

c) zavedení inovativních technologií, **včetně digitálních technologií**, s cílem zlepšit kontrolu dodržování právního rámce Unie v oblasti silniční dopravy, včetně inteligentních a automatizovaných nástrojů pro vymáhání dodržování a komunikační infrastruktury 5G **s cílem usnadnit zavedení inteligentních řešení a systému, jako je například jednotný evropský prostor digitálního prosazování práva;**

### Pozměňovací návrh 293

## Návrh nařízení

### Čl. 31 – odst. 1 – písm. d

#### *Znění navržené Komisí*

d) při budování nebo modernizaci silniční infrastruktury zajištění kontinuity a dostupnosti pěších a cyklistických stezek s cílem podpořit aktivní druhy dopravy.

#### *Pozměňovací návrh*

d) při budování nebo modernizaci silniční infrastruktury **souběžné budování nebo modernizace paralelní infrastrukturu pro aktivní mobilitu a zajištění kontinuity a dostupnosti pěších a cyklistických stezek s cílem podpořit**



aktivní druhy dopravy;

## Pozměňovací návrh 294

### Návrh nařízení

#### Čl. 33 – odst. 1 – písm. g

##### *Znění navržené Komisí*

g) letecká dopravní infrastruktura zajišťovala dodávky předem klimatizovaného vzduchu stojícím letadlům.

##### *Pozměňovací návrh*

g) letecká dopravní infrastruktura s **celkovým ročním objemem přepravy více než čtyři miliony cestujících** zajišťovala dodávky předem klimatizovaného vzduchu stojícím letadlům.

## Pozměňovací návrh 295

### Návrh nařízení

#### Čl. 33 – odst. 2

##### *Znění navržené Komisí*

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.

##### *Pozměňovací návrh*

2. Na žádost členského státu může Komise v řádně odůvodněných případech udělit výjimky prováděcími akty, pokud jde o požadavky stanovené v odst. 1 písm. *b*) 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.

## Pozměňovací návrh 296

### Návrh nařízení

#### Čl. 34 – odst. 1 – písm. e

##### *Znění navržené Komisí*

e) zlepšení udržitelnosti a zmírnění dopadů týkajících se klimatu, životního prostředí a hluku, a to zejména zavedením nových technologií a inovací, alternativních paliv, letadel s nulovými a

##### *Pozměňovací návrh*

e) zlepšení udržitelnosti a zmírnění dopadů týkajících se klimatu, životního prostředí a hluku, a to zejména zavedením nových technologií a inovací, alternativních paliv, letadel s nulovými a

nízkými emisemi, a infrastruktury s nulovými emisemi uhlíku a nízkouhlíkové infrastruktury.

nízkými emisemi a infrastruktury s nulovými emisemi uhlíku a nízkouhlíkové infrastruktury, **v souladu s nařízením (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] a nařízením (EU) [...] [o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu]**.

### Pozměňovací návrh 297

#### Návrh nařízení

##### Čl. 35 – odst. 3 – pododstavec 1 – návětí

###### *Znění navržené Komisí*

Do **dvou let** od vstupu tohoto nařízení v platnost provedou členské státy analýzu trhu a výhledovou analýzu terminálů multimodální nákladní přepravy na svém území. Tato analýza musí přinejmenším:

###### *Pozměňovací návrh*

Do ... **[jeden rok]** od vstupu tohoto nařízení v platnost/ provedou členské státy analýzu trhu a výhledovou analýzu terminálů multimodální nákladní přepravy na svém území. Tato analýza musí přinejmenším:

### Pozměňovací návrh 298

#### Návrh nařízení

##### Čl. 35 – odst. 3 – pododstavec 1 – písm. a

###### *Znění navržené Komisí*

a) posoudit současné a budoucí dopravní toky nákladní dopravy, včetně dopravních toků zboží přepravovaného po pozemních komunikacích;

###### *Pozměňovací návrh*

a) posoudit současné a budoucí dopravní toky nákladní dopravy, včetně dopravních toků zboží přepravovaného po pozemních komunikacích, **po železnici, vzduchem nebo po vodě**;

### Pozměňovací návrh 299

#### Návrh nařízení

##### Čl. 35 – odst. 3 – pododstavec 2

###### *Znění navržené Komisí*

Členské státy konzultují s dodavateli a provozovateli dopravy a logistiky, kteří působí na jejich území. Výsledky

###### *Pozměňovací návrh*

Členské státy konzultují s dodavateli a provozovateli dopravy a logistiky, kteří působí na jejich území, **jakož i s příslušnými subjekty**. Výsledky konzultací

konzultací zohlední ve své analýze.

zohlední ve své analýze.

### Pozměňovací návrh 300

#### Návrh nařízení

##### Čl. 35 – odst. 4

###### *Znění navržené Komisí*

4. Na základě analýzy podle odstavce 3 vypracují členské státy akční plán pro rozvoj sítě terminálů multimodální nákladní přepravy. Výsledky analýzy a akčního plánu se předloží Komisi nejpozději šest měsíců po dokončení analýzy spolu se seznamem kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy, které členský stát navrhuje doplnit do příloh I a II.

###### *Pozměňovací návrh*

4. Na základě analýzy podle odstavce 3 vypracují členské státy akční plán pro rozvoj sítě terminálů multimodální nákladní přepravy **a určí subjekt odpovědný za zavádění**. Výsledky analýzy a akčního plánu se předloží Komisi nejpozději šest měsíců po dokončení analýzy spolu se seznamem kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy, které členský stát navrhuje doplnit do příloh I a II.

### Pozměňovací návrh 301

#### Návrh nařízení

##### Čl. 37 – odst. 1 – písm. a

###### *Znění navržené Komisí*

a) byly napojeny na druhy dopravy, které jsou v dané oblasti k dispozici, je-li to proveditelné, **s výjimkou situací, kdy napojení není odůvodněno socioekonomickými náklady a přínosy;**

###### *Pozměňovací návrh*

a) byly napojeny na druhy dopravy, které jsou v dané oblasti k dispozici, je-li to proveditelné;

### Pozměňovací návrh 302

#### Návrh nařízení

##### Čl. 37 – odst. 1 – písm. b

###### *Znění navržené Komisí*

b) byly do 31. prosince 2030 vybaveny alespoň jednou dobíjecí stanicí ve smyslu **čl. 2 odst. 43** nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva], která je určena k obsluze těžkých

###### *Pozměňovací návrh*

b) byly do 31. prosince 2030 vybaveny alespoň jednou dobíjecí stanicí **a jedním výdejním stojanem** ve smyslu nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva], která je určena k

nákladních vozidel;

obsluze těžkých nákladních vozidel;

### Pozměňovací návrh 303

#### Návrh nařízení

##### Čl. 37 – odst. 1 – písm. c – bod ii

###### *Znění navržené Komisí*

ii) poskytování informačních toků v rámci terminálu a mezi různými druhy dopravy v celém logistickém řetězci a terminálu.

###### *Pozměňovací návrh*

ii) poskytování **interoperabilních** informačních toků v rámci terminálu a mezi různými druhy dopravy v celém logistickém řetězci a terminálu.

### Pozměňovací návrh 304

#### Návrh nařízení

##### Čl. 37 – odst. 2

###### *Znění navržené Komisí*

2. Členské státy spravedlivým a nediskriminujícím způsobem zajistí, aby terminály multimodální nákladní přepravy uvedené v čl. 35 odst. 1, které jsou připojeny k železniční síti, byly schopny do 31. prosince 2030 obsluhovat všechny typy intermodálních nákladových jednotek, pokud jsou dané terminály klasifikovány jako intermodální a pokud provádějí vertikální překládku.

###### *Pozměňovací návrh*

2. Členské státy spravedlivým a nediskriminujícím způsobem zajistí, aby terminály multimodální nákladní přepravy uvedené v čl. 35 odst. 1, které jsou připojeny k železniční síti, **měly do 31. prosince 2030 dostatečnou překládkovou kapacitu a** byly schopny obsluhovat všechny typy intermodálních nákladových jednotek, pokud jsou dané terminály klasifikovány jako intermodální a pokud provádějí vertikální překládku.

### Pozměňovací návrh 305

#### Návrh nařízení

##### Čl. 37 – odst. 5

###### *Znění navržené Komisí*

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

###### *Pozměňovací návrh*

5. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit výjimky z povinností podle odstavců 2 až 4, pokud investice do infrastruktury nelze odůvodnit socioekonomickou analýzou nákladů

přínosů, zejména pokud se terminál nachází v prostorově omezené oblasti.

a přínosů, zejména pokud se terminál nachází v prostorově omezené oblasti.

### **Pozměňovací návrh 306**

#### **Návrh nařízení**

**Čl. 38 – odst. 1 – písm. e a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***ea) umožnění digitálního prosazování příslušného práva Unie;***

### **Pozměňovací návrh 307**

#### **Návrh nařízení**

**Čl. 38 – odst. 1 – písm. e b (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***eb) podpoře multimodální dopravní infrastruktury, která usnadňuje účinný přechod k udržitelným druhům dopravy.***

### **Pozměňovací návrh 308**

#### **Návrh nařízení**

**Čl. 39 – odst. 1 – písm. c**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

c) spojení prvního a posledního kilometru mezi těmito přístupovými body a do nich.

c) spojení prvního a posledního kilometru mezi těmito přístupovými body a do nich, ***včetně aktivních druhů mobility, městské kolejové dopravy a jiné infrastruktury veřejné dopravy.***

### **Pozměňovací návrh 309**

#### **Návrh nařízení**

**Čl. 40 – odst. 1 – písm. a**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

a) dostupnost infrastruktury pro

a) dostupnost infrastruktury pro

dobíjení a doplňování alternativního paliva, a to i v *logistických platformách*, a pro veřejnou dopravu v plném souladu s požadavky nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva];

dobíjení a doplňování alternativního paliva, a to i v *terminálech multimodální nákladní přepravy*, a pro veřejnou dopravu v plném souladu s požadavky nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva];

## Pozměňovací návrh 310

### Návrh nařízení

#### Čl. 40 – odst. 1 – písm. b – bod i

##### *Znění navržené Komisí*

i) přijetí plánu udržitelné městské mobility v souladu s přílohou V, který zahrnuje zejména opatření na integraci různých druhů dopravy, na podporu účinné mobility s nulovými emisemi, včetně **udržitelné** městské logistiky s nulovými emisemi, na snížení znečištění ovzduší a hlukové zátěže a který zohledňuje dálkové transevropské dopravní toky;

##### *Pozměňovací návrh*

i) přijetí plánu udržitelné městské mobility v souladu s přílohou V, který zahrnuje zejména opatření na integraci různých druhů dopravy, **vyhodnocení jejich cenové dostupnosti a přístupnosti pro uživatele s cílem řešit chudobu v oblasti mobility**, na podporu účinné mobility s nulovými **a nízkými** emisemi, včetně **aktivních druhů dopravy, jakož i** městské logistiky **s nulovými a nízkými emisemi**, na snížení znečištění ovzduší a hlukové zátěže a který zohledňuje dálkové transevropské dopravní toky;

## Pozměňovací návrh 311

### Návrh nařízení

#### Čl. 40 – odst. 1 – písm. b – bod iii

##### *Znění navržené Komisí*

ii) 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;

##### *Pozměňovací návrh*

ii) 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 **přístupnost a cenovou dostupnost veřejných a soukromých služeb** mobility, **mimo jiné pro zranitelné účastníky silničního provozu a pro osoby se sníženou mobilitou**, jakož i údaje o znečištění ovzduší a hlukové zátěži. **Shromážděné údaje by měly být pokud**

*možno rozčleněny podle věku, pohlaví a zdravotního postižení. Poté se tyto údaje předkládají každý rok;*

### **Pozměňovací návrh 312**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 40 – odst. 1 – písm. b – bod ii a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

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

### **Pozměňovací návrh 313**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 40 – odst. 1 – písm. b – bod ii b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*ii b) posouzení a popis možných řešení pro řešení investičních potřeb potřebných ke splnění povinností podle tohoto článku a k zabránění vzniku úzkých míst v městských uzlech.*

### **Pozměňovací návrh 314**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 40 – odst. 1 – písm. c – bod i**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

i) u osobní dopravy: udržitelné, plynulé

i) u osobní dopravy: udržitelné, plynulé

a bezpečné propojení mezi železniční, silniční a leteckou dopravou, aktivními druhy dopravy a případně vnitrozemskou vodní a námořní infrastrukturou;

a bezpečné propojení mezi železniční, silniční a leteckou dopravou, aktivními druhy dopravy, **včetně veřejné dopravy a případně infrastruktury EuroVelo**, a případně vnitrozemskou vodní a námořní infrastrukturou;

### Pozměňovací návrh 315

#### Návrh nařízení

##### Čl. 40 – odst. 1 – písm. c – bod ii

###### *Znění navržené Komisí*

ii) u osobní dopravy: možnost cestujících mít přístup k informacím, rezervovat, platit cesty a získávat jízdenky prostřednictvím multimodálních služeb digitální mobility;

###### *Pozměňovací návrh*

ii) u osobní dopravy: možnost cestujících mít přístup k informacím, rezervovat, platit cesty a získávat jízdenky prostřednictvím multimodálních služeb digitální mobility **s tím, že by se podle možnosti umožnilo vydávat pro cesty zajišťované různými provozovateli jedinou jízdenku**;

### Pozměňovací návrh 316

#### Návrh nařízení

##### Čl. 40 – odst. 1 – písm. c – bod iii

###### *Znění navržené Komisí*

iii) u nákladní motorové silniční dopravy: udržitelné, plynulé a bezpečné propojení železniční, silniční a případně vnitrozemské vodní, letecké a námořní infrastruktury, jakož i vhodné spojení s **logistickými platformami** a zařízeními;

###### *Pozměňovací návrh*

iii) u nákladní motorové silniční dopravy: udržitelné, plynulé a bezpečné propojení železniční, silniční a případně vnitrozemské vodní, letecké a námořní infrastruktury, jakož i vhodné spojení s **terminály multimodální nákladní přepravy** a zařízeními **a také bezpečná a zabezpečená parkoviště pro nákladní vozidla**;

### Pozměňovací návrh 317

#### Návrh nařízení

##### Čl. 40 – odst. 1 – písm. c – bod iv



*Znění navržené Komisí*

iv) rozvoj multimodálních uzlů osobní dopravy s cílem usnadnit spojení prvního a posledního kilometru, které jsou vybaveny alespoň jednou dobíjecí stanicí ve smyslu **čl. 2 odst. 43** nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] určených k obsluze těžkých nákladních vozidel;

*Pozměňovací návrh*

iv) rozvoj multimodálních uzlů osobní dopravy s cílem usnadnit spojení prvního a posledního kilometru, které jsou vybaveny alespoň jednou dobíjecí stanicí **a jedním výdejním stojanem pro vodík** ve smyslu **článku 2** nařízení (EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] určených k obsluze těžkých nákladních vozidel;

**Pozměňovací návrh 318**

**Návrh nařízení**

**Čl. 40 – odst. 1 – písm. d**

*Znění navržené Komisí*

d) do 31. prosince 2040; rozvoj alespoň jednoho terminálu multimodální nákladní přepravy umožňujícího dostatečnou překládkovou kapacitu v rámci městského uzlu nebo v jeho okolí.

*Pozměňovací návrh*

d) do 31. prosince 2040; rozvoj alespoň jednoho terminálu multimodální nákladní přepravy umožňujícího dostatečnou překládkovou kapacitu **k naplnění potřeb městské logistiky a zajištění spojení posledního kilometru** v rámci městského uzlu nebo v jeho okolí **s možností využití jednoho terminálu pro více než jeden městský uzel, pokud to kapacitní možnosti povolí.**

**Pozměňovací návrh 319**

**Návrh nařízení**

**Čl. 40 – odst. 1 – písm. d a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

**da) od 1. ledna 2026 je financování projektů společného zájmu týkajících se městských uzlů ze strany Unie podmíněno přijetím plánů udržitelné městské mobility v souladu s požadavky stanovenými v příloze V.**

*Pozměňovací návrh*

**Pozměňovací návrh 320**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 40 – odst. 2**

*Znění navržené Komisí*

2. 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.

*Pozměňovací návrh*

2. Komise přijme **v úzké spolupráci s členskými státy a jejich regionálními a místními orgány** 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). **Přitom se zohlední dostupnost a přístupnost dat na místní úrovni, jakož i stávající místní a regionální plány městské mobility.** Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem uvedeným v čl. 59 odst. 3.

**Pozměňovací návrh 321**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 40 – odst. 2 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do ... [jeden rok od vstupu tohoto nařízení v platnost] členské státy určí vnitrostátní kontaktní místo pro plány udržitelné městské mobility a vytvoří vnitrostátní program pro plánování udržitelné městské mobility s cílem podpořit městské uzly při přijímání a provádění plánů udržitelné městské mobility, které jsou uvedeny v písm. b) bodě i). Vnitrostátní kontaktní místo pro plány udržitelné městské mobility a vnitrostátní program pro plánování udržitelné městské mobility poskytují zejména technickou pomoc a odbornou podporu při přípravě a provádění plánů udržitelné městské mobility. Ve spolupráci s Komisí pravidelně monitoruje řádné provádění plánů udržitelné městské mobility, pokrok při plnění cílů odvětvové politiky, včetně dekarbonizace, bezpečnosti silničního provozu, provázanosti s akčními plány pro udržitelnou energii a klima, plány***

*udržitelné městské logistiky a dalšími příslušnými plány. Toto vnitrostátní kontaktní místo pro plány udržitelné městské mobility podporuje výměnu osvědčených postupů mezi městskými uzly a může vydávat doporučení v případě nedodržování minimálních požadavků a norem.*

### **Pozměňovací návrh 322**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 40 – odst. 2 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Nejpozději do 31. prosince 2025 předloží Komise prováděcí akty s harmonizovanými bezpečnostními normami pro cyklistickou a pěší dopravní infrastrukturu.*

### **Pozměňovací návrh 323**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 41 – odst. 1 – návětí**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s městskými uzly a vedle obecných priorit stanovených v článcích 12 a 13 *se upřednostní tyto činnosti:*

Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s městskými uzly a vedle obecných priorit stanovených v článcích 12 a 13 *městské uzly zajistí:*

### **Pozměňovací návrh 324**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 41 – odst. 1 – písm. b**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

b) zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, *mimo jiné i prostřednictvím obchvatů;*

b) zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, *a to zejména v nejvíce zasažených oblastech, včetně integrace infrastruktury pro aktivní druhy*

*dopravy do nově budované nebo modernizované železniční a silniční infrastruktury, včetně mostů;*

### Pozměňovací návrh 325

#### Návrh nařízení

#### Čl. 41 – odst. 1 – písm. c

##### *Znění navržené Komisí*

c) podpora účinné dopravy a mobility s nízkou hlukovou zátěží a nulovými emisemi, včetně ekologizace městských vozových parků;

##### *Pozměňovací návrh*

c) podpora účinné dopravy a mobility s nízkou hlukovou zátěží a nulovými emisemi ***nebo udržitelné dopravy a mobility***, včetně ekologizace městských vozových parků;

### Pozměňovací návrh 326

#### Návrh nařízení

#### Čl. 41 – odst. 1 – písm. d

##### *Znění navržené Komisí*

d) zvýšení podílu veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy;

##### *Pozměňovací návrh*

d) zvýšení podílu veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy, ***včetně zajištění bezpečného parkování jízdních kol na vlakových a autobusových nádražích a vyhrazených dobíjecích míst pro elektrokola a také bezpečné a chráněné infrastruktury pro aktivní druhy dopravy;***

### Pozměňovací návrh 327

#### Návrh nařízení

#### Čl. 41 – odst. 1 – písm. e a (nové)

##### *Znění navržené Komisí*

##### *Pozměňovací návrh*

***ea) zvýšení dostupnosti a propojení mezi městskými a venkovskými oblastmi a neomezený přístup k inteligentní, udržitelné a cenově dostupné dopravě;***

## Pozměňovací návrh 328

### Návrh nařízení

#### Čl. 41 – odst. 1 – písm. e b (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***eb) případné navýšení počtu spojů metra / městské kolejové dopravy v úzkých úsecích mezi dvěma přeshraničními městskými uzly.***

## Pozměňovací návrh 329

### Návrh nařízení

#### Čl. 42 – odst. 3 – písm. f a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***fa) v jednotném evropském prostoru digitálního prosazování práva: veškeré modernizace infrastruktury nezbytné k umožnění výměny údajů v reálném čase mezi uživatelskými vozidly a donucovacími orgány.***

## Pozměňovací návrh 330

### Návrh nařízení

#### Čl. 43 – odst. 1 – návětí

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

1. Členské státy podporují projekty společného zájmu, které nejen zajišťují účinné služby nákladní dopravy, jež využívají infrastrukturu transevropské dopravní sítě, a přispívají ke snížení emisí **oxidu uhličitého** a dalších negativních dopadů na životní prostředí s cílem:

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

## Pozměňovací návrh 331

## Návrh nařízení

### Čl. 43 – odst. 1 – písm. e

#### *Znění navržené Komisí*

e) zlepšit dostupnost a propojenost zranitelných a izolovaných částí Unie, včetně nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionů i řídky osídlených oblastí;

#### *Pozměňovací návrh*

e) zlepšovat spojení s nejzranitelnějšími a nejizolovanějšími částmi Unie, včetně nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionů i řídky osídlených oblastí **za účelem podpory pravidelných a častých služeb.**

### Pozměňovací návrh 332

## Návrh nařízení

### Čl. 44 – odst. 1 – písm. a

#### *Znění navržené Komisí*

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;**

#### *Pozměňovací návrh*

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

### Pozměňovací návrh 333

## Návrh nařízení

### Čl. 44 – odst. 1 – písm. a a (nové)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

**aa) vytvářet vhodné podmínky pro nové udržitelné technologie, jako je automatizovaný provoz vlaků, autonomní vozidla, osobní a nákladní bezpilotní letouny, podporovat je a zavádět, aby si Unie zachovala vedoucí postavení v oblasti těchto technologií, a podporovat soukromé a veřejné investice do infrastruktury potřebné pro nové způsoby mobility, jako např. provozování městských bezpilotních letounů jako řešení pro poslední kilometr, nadzemní**

### **Pozměňovací návrh 334**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 44 – odst. 1 – písm. b**

##### *Znění navržené Komisí*

b) umožnit dekarbonizaci všech druhů dopravy podporou energetické účinnosti, zavedením řešení s nulovými a nízkými emisemi, včetně systémů dodávek vodíku a elektřiny, jakož i dalších nových řešení, jako jsou udržitelná paliva, a zajištění odpovídající infrastruktury. Taková infrastruktura může zahrnovat přístup do sítě a další zařízení nezbytná pro dodávky energie, zohledňovat rozhraní mezi infrastrukturou a vozidlem a zahrnovat systémy IKT pro dopravu; Dopravní infrastruktura může sloužit jako energetické centrum sloužící různým druhům dopravy;

##### *Pozměňovací návrh*

b) umožnit dekarbonizaci všech druhů dopravy podporou energetické účinnosti, zavedením řešení s nulovými a nízkými emisemi, včetně systémů dodávek vodíku, **biopaliv** a elektřiny, jakož i dalších nových řešení, jako jsou udržitelná paliva, a zajištění odpovídající infrastruktury. Taková infrastruktura může zahrnovat **obousměrný přístup do sítě, bezdrátové nebo indukční jednotky bez konektoru** a další zařízení nezbytná pro dodávky energie, zohledňovat rozhraní mezi infrastrukturou a vozidlem a zahrnovat systémy IKT pro dopravu. Dopravní infrastruktura může sloužit jako energetické centrum sloužící různým druhům dopravy **a stabilizovat síť a současně přispívat k zavádění udržitelných energetických řešení;**

### **Pozměňovací návrh 335**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 44 – odst. 1 – písm. c**

##### *Znění navržené Komisí*

c) podporovat zavádění a využívání nových digitálních technologií, zejména podporovat infrastrukturu pro konektivitu s nepřerušovaným pokrytím v rámci evropských dopravních koridorů s cílem zajistit nejvyšší úroveň a výkonnost digitální infrastruktury a dosáhnout vyšší úrovně automatizace;

##### *Pozměňovací návrh*

c) podporovat zavádění a využívání nových digitálních technologií, zejména podporovat infrastrukturu pro konektivitu s nepřerušovaným pokrytím v rámci evropských dopravních koridorů s cílem zajistit nejvyšší úroveň a výkonnost digitální infrastruktury a dosáhnout vyšší úrovně automatizace, **zejména v odvětví železniční dopravy;**

## Pozměňovací návrh 336

### Návrh nařízení

#### Čl. 44 – odst. 1 – písm. e

##### *Znění navržené Komisí*

e) zlepšovat provoz, řízení, přístupnost, interoperabilitu, multimodalitu a účinnost sítě, mimo jiné prostřednictvím rozvoje multimodálních služeb digitální mobility a rozvoje infrastruktury, která umožňuje bezproblémovou multimodalitu, jako je napojení na letiště vysokorychlostní železnicí, městskými vlaky nebo tramvajemi;

##### *Pozměňovací návrh*

e) zlepšovat provoz, řízení, přístupnost, interoperabilitu, multimodalitu a účinnost sítě, mimo jiné prostřednictvím rozvoje multimodálních služeb digitální mobility, **rozvoje řešení „mobility jako služby“, včetně území, kde byly uděleny výjimky z technických požadavků TEN-T**, a rozvoje infrastruktury, která umožňuje bezproblémovou multimodalitu, jako je napojení na letiště vysokorychlostní železnicí, **nočními vlaky**, městskými vlaky nebo tramvajemi;

## Pozměňovací návrh 337

### Návrh nařízení

#### Čl. 44 – odst. 1 – písm. g

##### *Znění navržené Komisí*

g) podporovat účinné způsoby poskytování přístupných a komplexních informací všem uživatelům a provozovatelům dopravních služeb o dopadech jejich volby dopravy na životní prostředí;

##### *Pozměňovací návrh*

g) podporovat účinné způsoby poskytování přístupných a komplexních informací všem uživatelům a provozovatelům dopravních služeb o dopadech jejich volby dopravy na životní prostředí, **založených na přístupu zohledňujícím celý životní cyklus podle metodiky stanovené v článku 8 tohoto nařízení**;

## Pozměňovací návrh 338

### Návrh nařízení

#### Čl. 44 – odst. 1 – písm. h

##### *Znění navržené Komisí*

h) podporovat opatření ke snižování externích nákladů, jako jsou kongesce, poškozování zdraví a znečištění všeho

##### *Pozměňovací návrh*

h) podporovat opatření ke snižování **a internalizaci** externích nákladů, jako jsou kongesce, poškozování zdraví a znečištění



druhu, včetně hluku a emisí;

všeho druhu, včetně hluku a emisí;

### **Pozměňovací návrh 339**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 44 – odst. 1 – písm. k**

##### *Znění navržené Komisí*

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

##### *Pozměňovací návrh*

k) dále pokračovat ve vývoji a zavádění systémů IKT a nových technologií pro dopravu, a to v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi různými druhy dopravy ***se zvláštním zaměřením na železniční dopravu;***

### **Pozměňovací návrh 340**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 44 – odst. 1 – písm. k a (nové)**

##### *Znění navržené Komisí*

##### *Pozměňovací návrh*

***ka) případně koordinovat provádění inovativního technologického vývoje a zavádění technologií uvedených v odstavci 1 se sousedními zeměmi, zejména v přeshraničních úsecích.***

### **Pozměňovací návrh 341**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 45 odst. 1**

##### *Znění navržené Komisí*

1. Členské státy zajistí, aby dopravní infrastruktura poskytovala bezpečnou a chráněnou osobní a nákladní přepravu.

##### *Pozměňovací návrh*

1. Členské státy zajistí, aby dopravní infrastruktura poskytovala bezpečnou a chráněnou osobní a nákladní přepravu, ***včetně zaručení odpovídající úrovně údržby po celou dobu životnosti dopravní infrastruktury.***

### **Pozměňovací návrh 342**

## Návrh nařízení

### Čl. 46 – odst. 1 – návěti

#### *Znění navržené Komisí*

1. Při plánování infrastruktury členské státy **zlepší bezpečnost** a **odolnost** dopravní infrastruktury vůči změně klimatu, přírodním rizikům, katastrofám způsobeným člověkem, jakož i záměrnému narušení fungování dopravního systému Unie. Při provádění projektů společného zájmu členské státy zohlední:

#### *Pozměňovací návrh*

1. Při plánování infrastruktury členské státy **zajistí nejvyšší úroveň bezpečnosti** a **odolnosti** dopravní infrastruktury vůči změně klimatu, přírodním rizikům, **geopolitickým změnám**, katastrofám způsobeným člověkem, jakož i záměrnému narušení fungování dopravního systému Unie, **například fyzickými osobami nebo podniky ze třetích zemí**. Při provádění projektů společného zájmu členské státy zohlední:

### Pozměňovací návrh 343

## Návrh nařízení

### Čl. 46 – odst. 1 – písm. c

#### *Znění navržené Komisí*

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

#### *Pozměňovací návrh*

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

### Pozměňovací návrh 344

## Návrh nařízení

### Čl. 46 – odst. 1 – písm. d

#### *Znění navržené Komisí*

d) civilní ochrana musí reagovat na narušení;

#### *Pozměňovací návrh*

d) civilní ochrana musí reagovat na narušení, **jakož i na přepravu nebezpečného zboží**;

### Pozměňovací návrh 345

## Návrh nařízení

### Čl. 46 – odst. 1 – písm. e

*Znění navržené Komisí*

e) kybernetickou bezpečnost a odolnost infrastruktury se zvláštním důrazem na přeshraniční **infrastrukturu**.

*Pozměňovací návrh*

e) kybernetickou bezpečnost a odolnost infrastruktury, se zvláštním důrazem na **účast nebo příspěvek fyzických osob nebo podniků ze třetích zemí ve strategické a přeshraniční infrastruktuře**.

**Pozměňovací návrh 346**

**Návrh nařízení**

**Čl. 46 – odst. 2**

*Znění navržené Komisí*

2. Projekty společného zájmu, u nichž musí být provedeno posouzení vlivů na životní prostředí v souladu se směrnicí 2011/92/EU, podléhají prověření z hlediska klimatického dopadu. Prověřování z hlediska klimatického dopadu se provádí na základě nejnovějších dostupných osvědčených postupů a pokynů s cílem zajistit, aby dopravní infrastruktury byly odolné vůči nepříznivým dopadům změny klimatu, a to prostřednictvím posouzení klimatické zranitelnosti a rizik, mimo jiné prostřednictvím příslušných adaptačních opatření, a začleněním nákladů na emise skleníkových plynů do analýzy nákladů a přínosů. Tento požadavek se nevztahuje na záměry, u nichž bylo posouzení vlivů na životní prostředí dokončeno před vstupem tohoto nařízení v platnost.

*Pozměňovací návrh*

2. Projekty společného zájmu, u nichž musí být provedeno posouzení vlivů na životní prostředí v souladu se směrnicí 2011/92/EU, podléhají prověření z hlediska klimatického dopadu. Prověřování z hlediska klimatického dopadu se provádí na základě nejnovějších dostupných osvědčených postupů a pokynů s cílem zajistit, aby dopravní infrastruktury byly odolné vůči nepříznivým dopadům změny klimatu, a to prostřednictvím posouzení klimatické zranitelnosti a rizik, mimo jiné prostřednictvím příslušných adaptačních opatření, a začleněním nákladů **životního cyklu projektu** na emise skleníkových plynů do analýzy nákladů a přínosů. Tento požadavek se nevztahuje na záměry, u nichž bylo posouzení vlivů na životní prostředí dokončeno před vstupem tohoto nařízení v platnost.

**Pozměňovací návrh 347**

**Návrh nařízení**

**Čl. 46 – odst. 2 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**2a. Členské státy v úzké spolupráci s Komisí a evropskými koordinátory zřídí „zelené pruhy“ umožňující nepřetržité**

*fungování dodavatelských řetězců a nezbytnou dopravu v celé transevropské dopravní síti za účelem zamezení možnému nedostatku nezbytného zboží a zajištění výkonnosti dopravních infrastruktur v případě mimořádných situací.*

## Pozměňovací návrh 348

Návrh nařízení  
Čl. 46 – odst. 2 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*2b. Do roku 31. prosince 2025 členské státy provedou v rámci svých hlavních a globálních sítí posouzení za účelem určení všech stávajících kritických dopravních infrastruktur, včetně všech druhů dopravy, a posouzení jejich odolnosti vůči změně klimatu prostřednictvím testu klimatické a environmentální zranitelnosti a posouzení rizik. Do 31. prosince 2029 členské státy přijmou veškerá opatření na přizpůsobení se změně klimatu potřebná k modernizaci těchto infrastruktur.*

## Pozměňovací návrh 349

Návrh nařízení  
Čl. 47 – nadpis

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Rizika pro bezpečnost *nebo* veřejný pořádek

Rizika pro bezpečnost, veřejný pořádek *a strategickou autonomii Unie*

## Pozměňovací návrh 350

Návrh nařízení  
Čl. 47 – odst. 1

*Znění navržené Komisí*

1. Členské státy oznámí Komisi každý projekt společného zájmu na svém území, na němž se podílí nebo k němuž jakýmkoli způsobem přispívá fyzická osoba ze třetí země nebo podnik ze třetí země, aby bylo možné posoudit jeho dopad na bezpečnost nebo veřejný pořádek v Unii. Tato povinnost se nevztahuje na přímé zahraniční investice oznámené Komisi a ostatním členským státům podle čl. 6 odst. 1 nařízení (EU) 2019/452.

*Pozměňovací návrh*

1. Členské státy oznámí Komisi každý projekt společného zájmu na svém území, na němž se podílí nebo k němuž jakýmkoli způsobem přispívá fyzická osoba ze třetí země nebo podnik ze třetí země, aby bylo možné posoudit jeho dopad na bezpečnost nebo veřejný pořádek v Unii **a zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž v zadávání veřejných zakázek**. Tato povinnost se nevztahuje na přímé zahraniční investice oznámené Komisi a ostatním členským státům podle čl. 6 odst. 1 nařízení (EU) 2019/452.

**Pozměňovací návrh 351**

**Návrh nařízení**

**Čl. 47 – odst. 2 – pododstavec 1 – písm. f a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**fa) soulad plánovaného projektu společného zájmu s požadavky a normami podle tohoto nařízení.**

**Pozměňovací návrh 352**

**Návrh nařízení**

**Čl. 47 – odst. 2 – pododstavec 2**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Kromě toho *se* členské státy **snáží poskytnout** veškeré informace, **jsou-li k dispozici**, které mají význam pro posouzení prováděné Komisí podle odst. 5 druhého pododstavce písm. a), b) a c).

Kromě toho členské státy **poskytnou** veškeré informace, které mají význam pro posouzení prováděné Komisí podle odst. 5 druhého pododstavce písm. a), b) a c).

**Pozměňovací návrh 353**

**Návrh nařízení**

**Čl. 47 – odst. 2 a (nový)**

**2a. Domnívá-li se členský stát, že přímá zahraniční investice prověřovaná v jiném členském státě může mít vliv na jeho bezpečnost nebo veřejný pořádek, nebo má-li informace relevantní pro toto prověřování, může členskému státu provádějícímu prověřování podat připomínky. Členský stát, který připomínky podává, je zašle současně i Komisi.**

**Komise uvědomí o skutečnosti, že byly podány připomínky, ostatní členské státy.**

### Pozměňovací návrh 354

#### Návrh nařízení

##### Čl. 47 – odst. 3 – pododstavec 2

#### Znění navržené Komisí

Členský stát, v němž je projekt společného zájmu plánován, zajistí, aby dodatečné informace požadované Komisí byly Komisi poskytnuty **bez zbytečného odkladu**.

#### Pozměňovací návrh

Členský stát, v němž je projekt společného zájmu plánován, zajistí, aby dodatečné informace požadované Komisí byly Komisi poskytnuty **nejpozději do tří měsíců po podání žádosti**.

### Pozměňovací návrh 355

#### Návrh nařízení

##### Čl. 47 – odst. 3 – pododstavec 3

#### Znění navržené Komisí

Členský stát, v němž je projekt společného zájmu plánován, může požádat fyzickou osobu třetí země nebo podnik ze třetí země o poskytnutí informací uvedených v odstavcích 2 a 3. Fyzická osoba třetí země nebo podnik z dotčené třetí země poskytne požadované informace **bez zbytečného odkladu**.

#### Pozměňovací návrh

Členský stát, v němž je projekt společného zájmu plánován, může požádat fyzickou osobu třetí země nebo podnik ze třetí země o poskytnutí informací uvedených v odstavcích 2 a 3. Fyzická osoba třetí země nebo podnik z dotčené třetí země poskytne požadované informace **nejpozději do tří měsíců po podání žádosti. Členský stát ověří, zda jsou informace poskytnuté fyzickou osobou nebo podnikem třetí země**

*správné.*

### Pozměňovací návrh 356

#### Návrh nařízení

##### Čl. 47 – odst. 4 – pododstavec 1

###### *Znění navržené Komisí*

Domnívá-li se Komise, že účast fyzické osoby třetí země nebo podniku třetí země nebo jakýkoli příspěvek jakékoli povahy může mít vliv na kritickou infrastrukturu transevropské dopravní sítě z důvodu bezpečnosti nebo veřejného pořádku, nebo má-li relevantní informace týkající se této účasti nebo příspěvku nebo dotčeného projektu společného zájmu, **může vydat stanovisko** určené členskému státu, v němž je projekt společného zájmu plánován.

###### *Pozměňovací návrh*

Domnívá-li se Komise, že účast fyzické osoby třetí země nebo podniku třetí země nebo jakýkoli příspěvek jakékoli povahy může mít vliv na kritickou infrastrukturu transevropské dopravní sítě z důvodu **normalizace**, bezpečnosti nebo veřejného pořádku, nebo má-li relevantní informace týkající se této účasti nebo příspěvku nebo dotčeného projektu společného zájmu, **vydá rozhodnutí** určené členskému státu, v němž je projekt společného zájmu plánován.

### Pozměňovací návrh 357

#### Návrh nařízení

##### Čl. 47 – odst. 4 – pododstavec 2

###### *Znění navržené Komisí*

Kritickou infrastrukturou se tudíž rozumí prostředky, systémy nebo jejich části využívané k přepravě a nacházející se v členském státě, které jsou zásadní pro zachování nejdůležitějších společenských funkcí, zdraví, bezpečnosti, zabezpečení nebo dobrých hospodářských či sociálních podmínek obyvatel a jejichž narušení nebo zničení by mělo pro členský stát závažný dopad v důsledku selhání těchto funkcí.

###### *Pozměňovací návrh*

Kritickou infrastrukturou se tudíž rozumí prostředky, systémy nebo jejich části využívané k přepravě a nacházející se v členském státě, které jsou zásadní pro zachování nejdůležitějších společenských funkcí, zdraví, bezpečnosti, **obran**, zabezpečení nebo dobrých hospodářských či sociálních podmínek obyvatel a jejichž narušení nebo zničení by mělo pro členský stát závažný dopad v důsledku selhání těchto funkcí.

### Pozměňovací návrh 358

#### Návrh nařízení

##### Čl. 47 – odst. 5 – pododstavec 1 – návěť

### *Znění navržené Komisí*

Při určování, zda účast fyzické osoby ze třetí země nebo podniku třetí země může mít vliv na kritickou infrastrukturu z důvodu bezpečnosti nebo veřejného pořádku, **může** Komise **zvážit** její možné dopady mimo jiné na:

### **Pozměňovací návrh 359**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 47 – odst. 5 – pododstavec 2 – návětí**

### *Znění navržené Komisí*

Při určování toho, zda zahraniční účast nebo příspěvek může mít vliv na bezpečnost nebo veřejný pořádek, **může** Komise **vzít** rovněž v úvahu zejména:

### **Pozměňovací návrh 360**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 47 – odst. 6**

### *Znění navržené Komisí*

6. Komise **může vydat stanovisko** podle odstavce 4 nejpozději do tří měsíců od obdržení informací podle odstavce 3. **Stanovisko** Komise je určeno členskému státu, v němž je projekt společného zájmu plánován, a zasílá se ostatním členským státům. V případě, že účast fyzické osoby ze třetí země nebo podniku třetí země nebo jakýkoli příspěvek jakékoli povahy jsou přímou zahraniční investicí ve smyslu čl. 2 odst. 1 nařízení (EU) 2019/452, která není prověřována členským státem, v němž je přímá zahraniční investice plánována nebo dokončena, vydá Komise takové **stanovisko** v odůvodněných případech podle článku 8 nařízení (EU) 2019/452.

### *Pozměňovací návrh*

Při určování, zda účast fyzické osoby ze třetí země nebo podniku třetí země může mít vliv na kritickou infrastrukturu z důvodu **normalizace**, bezpečnosti nebo veřejného pořádku, Komise **zváží** její možné dopady mimo jiné na:

### *Pozměňovací návrh*

Při určování toho, zda zahraniční účast nebo příspěvek může mít vliv na bezpečnost nebo veřejný pořádek, Komise **vezme** rovněž v úvahu zejména:

### *Pozměňovací návrh*

6. Komise **vydá rozhodnutí** podle odstavce 4 nejpozději do tří měsíců od obdržení informací podle odstavce 3. **Rozhodnutí** Komise je určeno členskému státu, v němž je projekt společného zájmu plánován, a zasílá se ostatním členským státům. V případě, že účast fyzické osoby ze třetí země nebo podniku třetí země nebo jakýkoli příspěvek jakékoli povahy jsou přímou zahraniční investicí ve smyslu čl. 2 odst. 1 nařízení (EU) 2019/452, která není prověřována členským státem, v němž je přímá zahraniční investice plánována nebo dokončena, vydá Komise takové **rozhodnutí** v odůvodněných případech podle článku 8 nařízení (EU) 2019/452.



## Pozměňovací návrh 361

### Návrh nařízení Čl. 47 – odst. 7

#### *Znění navržené Komisí*

7. Členský stát, v němž má být projekt společného zájmu proveden fyzickou osobou ze třetí země nebo podnikem ze třetí země nebo s jejich účastí či přispěním jakéhokoli druhu, zohlední v nejvyšší možné míře *stanovisko* Komise *a poskytne Komisi vysvětlení, pokud se jejím stanoviskem neřídí, a to nejpozději do tří měsíců od vydání stanoviska.*

#### *Pozměňovací návrh*

7. Členský stát, v němž má být projekt na společného zájmu proveden fyzickou osobou ze třetí země nebo podnikem ze třetí země nebo s jejich účastí či přispěním jakéhokoli druhu, zohlední v nejvyšší možné míře *rozhodnutí* Komise. *Pokud rozhodnutí Komise uvádí, že zahraniční účast nebo příspěvek mohou mít vliv na bezpečnost nebo veřejný pořádek, zakáže příslušný členský stát zahraniční účast na projektu nebo příspěvek k němu.*

## Pozměňovací návrh 362

### Návrh nařízení Článek 47 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

#### *Článek 47a*

#### *Vojenská mobilita*

*1. Při výstavbě nebo modernizaci infrastruktury transevropské dopravní sítě posoudí členské státy potřebu, význam a proveditelnost překročení požadavků stanovených v kapitole III za účelem přizpůsobení hmotnosti, velikosti nebo rozsahu potřebám přepravy vojsk a materiálu.*

*2. Do ... [jeden rok po vstupu tohoto nařízení v platnost] provede Komise studii za účelem zjištění možností krátkodobých rozsáhlých přesunů v rámci Unie, včetně strategických tras, aby se zlepšilo dvojí využití infrastruktury transevropské dopravní sítě. Studie poskytne prvky pro dlouhodobé plánování infrastruktury dvojího užití. V průběhu této studie Komise konzultuje s členskými státy.*

### Pozměňovací návrh 363

#### Návrh nařízení

#### Čl. 48 – odst. 1 – písm. a

##### *Znění navržené Komisí*

a) infrastruktura transevropské dopravní sítě byla udržována tak, aby po celou dobu své životnosti poskytovala stejnou úroveň služeb a bezpečnosti;

##### *Pozměňovací návrh*

a) infrastruktura transevropské dopravní sítě byla udržována tak, aby po celou dobu své životnosti poskytovala stejnou úroveň služeb a bezpečnosti, ***aby jejich údržba probíhala na základě přístupu orientovaného na budoucnost a nejnovějších norem, s cílem zajistit bezpečnost uživatelů v celé síti. Údržbové práce vedoucí k omezení nebo nedostupnosti železniční infrastruktury byly řízeny v souladu s pravidly uvedenými v rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075;***

### Pozměňovací návrh 364

#### Návrh nařízení

#### Čl. 48 – odst. 1 – písm. c

##### *Znění navržené Komisí*

c) potřeby údržby a náklady na ni po celou dobu životnosti infrastruktury byly zohledněny ve fázi plánování výstavby nebo modernizace;

##### *Pozměňovací návrh*

c) potřeby údržby a náklady na ni po celou dobu životnosti infrastruktury byly zohledněny ***ze studií proveditelnosti*** a fázi plánování výstavby nebo modernizace;

### Pozměňovací návrh 365

#### Návrh nařízení

#### Čl. 48 – odst. 1 – písm. d a (nové)

##### *Znění navržené Komisí*

##### *Pozměňovací návrh*

***da) soulad s odst. 1 písm. b) a c) je podmínkou pro získání finančních prostředků z Nástroje pro propojení Evropy.***

## Pozměňovací návrh 366

### Návrh nařízení

#### Čl. 48 – odst. 1 – pododstavec 1 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Komise stanoví v koordinaci s evropskými koordinátory plán monitorování hlavní sítě z hlediska údržby na evropské úrovni. Tento plán monitorování by měl mimo jiné vyhodnotit, jak členské státy plní požadavky stanovené v odstavci 1, prozkoumat současný stav údržby hlavní sítě a určit nedostatky v požadavcích na kvalitu infrastruktury, zejména v kritické infrastruktuře. Komise poskytne členským státům doporučení týkající se cílených opatření ke zlepšení údržby sítě. Komise rovněž každé dva roky předkládá zprávu o pokroku.*

## Pozměňovací návrh 367

### Návrh nařízení

#### Čl. 49 – odst. 1

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Dopravní infrastruktura umožní bezproblémovou mobilitu a přístupnost pro všechny uživatele, zejména osoby **ve zranitelném postavení, včetně osob** se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace, **jakož i** osoby žijící v nejvzdálenějších regionech a jiných odlehlých, venkovských, ostrovních, okrajových a horských oblastech, **jakož i** v řídké osídlených oblastech.

Dopravní infrastruktura **a služby s ní spojené** umožní bezproblémovou mobilitu a přístupnost pro všechny uživatele, zejména osoby se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace, **starší osoby**, osoby žijící v nejvzdálenějších regionech a jiných odlehlých, venkovských, ostrovních, okrajových a horských oblastech **a** v řídké osídlených oblastech, **jakož i jiné osoby, jimž ve využití dopravy brání překážky spojené s přístupností, propojením, ekonomické překážky nebo jiné, čímž se rovněž přispěje ke zmírnění dopravní chudoby.**

## Pozměňovací návrh 368

**Návrh nařízení**  
**Čl. 50 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

1. Evropské dopravní koridory jsou nástrojem k usnadnění koordinovaného provádění částí transevropské dopravní sítě a **jejich** účelem je zejména zlepšit přeshraniční spojení a odstranit úzká místa v Unii.

**Pozměňovací návrh 369**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 50 – odst. 2 – písm. b**

*Znění navržené Komisí*

b) interoperabilitu;

**Pozměňovací návrh 370**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 50 – odst. 2 – písm. c**

*Znění navržené Komisí*

c) koordinovaný rozvoj infrastruktury, především v přeshraničních úsecích, zejména za účelem rozvoje plně interoperabilního systému železniční nákladní dopravy, jakož i vysokorychlostní sítě dálkové železniční osobní dopravy v **celé Unii**;

**Pozměňovací návrh 371**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 50 – odst. 2 – písm. d a (nové)**

*Pozměňovací návrh*

1. Evropské dopravní koridory jsou nástrojem k usnadnění koordinovaného provádění částí transevropské dopravní sítě, **které se nacházejí na hlavní síti a rozšířené hlavní síti a jejichž** účelem je zejména zlepšit přeshraniční spojení, odstranit úzká místa v Unii **a zlepšit propojení se sousedními zeměmi.**

*Pozměňovací návrh*

b) interoperabilitu, **kontinuitu a přístupnost sítě**;

*Pozměňovací návrh*

c) koordinovaný rozvoj infrastruktury, především v přeshraničních úsecích, zejména za účelem rozvoje plně interoperabilního systému železniční nákladní dopravy, jakož i vysokorychlostní sítě dálkové železniční osobní dopravy, **a také plně interoperabilní systém vnitrozemských vodních cest**;

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**da) podporu zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.**

### **Pozměňovací návrh 372**

#### **Návrh nařízení Čl. 50 – odst. 3**

*Znění navržené Komisí*

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

*Pozměňovací návrh*

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

### **Pozměňovací návrh 373**

#### **Návrh nařízení Čl. 50 – odst. 4**

*Znění navržené Komisí*

4. Horizontálními prioritami pro provádění transevropské dopravní sítě jsou evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) a evropský námořní prostor. Zajistí včasné zavedení systému ERTMS v celé síti a integraci námořních spojení do transevropské dopravní sítě.

*Pozměňovací návrh*

4. Horizontálními prioritami pro provádění transevropské dopravní sítě jsou evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) a evropský námořní prostor. Zajistí včasné zavedení systému ERTMS v celé síti a integraci námořních **a vnitrozemských vodních** spojení do transevropské dopravní sítě.

### **Pozměňovací návrh 374**

#### **Návrh nařízení Čl. 51 – odst. 5 – písm. b**

*Znění navržené Komisí*

b) vypracuje spolu s dotčenými členskými státy pracovní plán koridoru a sleduje jeho plnění podle článku 53;

*Pozměňovací návrh*

b) vypracuje spolu s dotčenými členskými státy **a se zapojením dotčených sousedních zemí** pracovní plán koridoru a

sleduje jeho plnění podle článku 53;

### Pozměňovací návrh 375

#### Návrh nařízení

##### Čl. 51 – odst. 5 – písm. d

###### *Znění navržené Komisí*

d) informuje členské státy, Komisi a případně všechny ostatní subjekty, které jsou přímo zapojeny do rozvoje evropského dopravního koridoru nebo horizontální priority, o všech vzniklých potížích, zejména v případě zdržení při budování koridoru nebo rozvoji horizontální priority, s cílem napomoci nalezení vhodných řešení;

###### *Pozměňovací návrh*

d) **včas** informuje členské státy **a dotčené sousední státy**, Komisi, **Parlament** a případně všechny ostatní subjekty, které jsou přímo zapojeny do rozvoje evropského dopravního koridoru nebo horizontální priority, o všech vzniklých potížích, zejména v případě zdržení při budování koridoru nebo rozvoji horizontální priority, s cílem napomoci nalezení vhodných řešení;

### Pozměňovací návrh 376

#### Návrh nařízení

##### Čl. 51 – odst. 5 – písm. e

###### *Znění navržené Komisí*

e) vypracovává výroční zprávu o stavu provádění evropských dopravních koridorů a horizontálních priorit. Uvedená výroční zpráva o stavu provádění se zaměří na pokrok dosažený v oblasti klíčových priorit a investic, popíše povahu problémů, které se vyskytly při jejich provádění, a navrhne řešení.

###### *Pozměňovací návrh*

e) vypracovává výroční zprávu o stavu provádění evropských dopravních koridorů a horizontálních priorit. Uvedená výroční zpráva o stavu provádění se **předkládá Parlamentu a** zaměří **se** na pokrok dosažený v oblasti klíčových priorit a investic, popíše povahu problémů, které se vyskytly při jejich provádění, a navrhne řešení.

### Pozměňovací návrh 377

#### Návrh nařízení

##### Čl. 51 – odst. 6 – písm. a

###### *Znění navržené Komisí*

a) úzce spolupracují se správou železniční nákladní dopravy s cílem určit a

###### *Pozměňovací návrh*

a) úzce spolupracují se správou železniční nákladní dopravy s cílem určit a

upřednostnit potřebné investice do železniční nákladní dopravy na tratích nákladní dopravy v rámci evropských dopravních koridorů;

upřednostnit potřebné investice do železniční nákladní dopravy na tratích nákladní dopravy v rámci evropských dopravních koridorů, *aby bylo možné vypracovat jednotnou integrovanou strukturu řízení systémů evropských dopravních koridorů;*

### Pozměňovací návrh 378

#### Návrh nařízení

Čl. 51 – odst. 6 – písm. a a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*aa) usnadňují kontakty mezi určenými orgány v kontextu postupů udělování povolení pro projekty týkající se dvou či více členských států, jak je stanoveno ve směrnici o inteligentní síti TEN-T;*

### Pozměňovací návrh 379

#### Návrh nařízení

Čl. 51 – odst. 6 – písm. a b (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*ab) usnadňují, v příslušných případech, kontakty a koordinaci mezi zástupci námořních a vnitrozemských vodních cest s cílem zvýšit jejich součinnost;*

### Pozměňovací návrh 380

#### Návrh nařízení

Čl. 51 – odst. 7 – písm. a

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

a) určují a upřednostňují potřebné investice do osobních železničních tratí v rámci evropských dopravních koridorů;

a) určují a upřednostňují potřebné investice do osobních *a nákladních* železničních tratí v rámci evropských dopravních koridorů;

## Pozměňovací návrh 381

### Návrh nařízení

#### Čl. 51 – odst. 7 – písm. b

*Znění navržené Komisí*

b) sledují správní a provozní aspekty osobní dopravy a aspekty interoperability na tratích osobní železniční přepravy v rámci evropských dopravních koridorů, včetně sledování výkonnosti služeb osobní železniční dopravy.

*Pozměňovací návrh*

b) sledují správní a provozní aspekty osobní dopravy a aspekty interoperability na tratích osobní železniční přepravy v rámci evropských dopravních koridorů, včetně sledování **přístupnosti a** výkonnosti služeb osobní železniční dopravy, **a určují nedostatky a omezení se zvláštním důrazem na přeshraniční rozměr.**

## Pozměňovací návrh 382

### Návrh nařízení

#### Čl. 51 – odst. 7 – písm. b a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**ba) identifikují investiční potřeby pro vnitrozemské vodní cesty a silniční úseky evropských dopravních koridorů;**

## Pozměňovací návrh 383

### Návrh nařízení

#### Čl. 51 – odst. 7 – písm. b b (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**bb) identifikují potřeby v oblasti mobility dvojího užití;**

## Pozměňovací návrh 384

### Návrh nařízení

#### Čl. 51 – odst. 7 – písm. b c (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**bc) analyzují potřeby přeshraniční mobility v přeshraničních regionech Unie**



*a vybízejí členské státy na dotčených úsecích, aby ve spolupráci s příslušnými regionálními a místními orgány společně vypracovaly plány přeshraniční mobility s cílenými opatřeními za účelem navýšení přeshraničních spojení a zvýšení indexu propojení sítí.*

## Pozměňovací návrh 385

### Návrh nařízení

#### Čl. 51 – odst. 8

##### *Znění navržené Komisí*

8. Podle čl. 14 odst. 4 nařízení (EU) 2021/1153 si Komise při posuzování žádostí o financování z prostředků Unie v rámci Nástroje pro propojení Evropy pro evropské dopravní koridory nebo horizontální priority spadající do působnosti mandátu evropského koordinátora vyžádá stanovisko evropského koordinátora, aby byl zajištěn konzistentní přístup a postup při budování každého koridoru nebo horizontální priority. Evropský koordinátor ověří, zda jsou projekty navržené členskými státy pro spolufinancování z Nástroje pro propojení Evropy v souladu s prioritami pracovního plánu.

## Pozměňovací návrh 386

### Návrh nařízení

#### Čl. 51 – odst. 8 – pododstavec 1 (nový)

##### *Znění navržené Komisí*

##### *Pozměňovací návrh*

8. Podle čl. 14 odst. 4 nařízení (EU) 2021/1153 si Komise při posuzování žádostí o financování z prostředků Unie v rámci Nástroje pro propojení Evropy pro evropské dopravní koridory nebo horizontální priority spadající do působnosti mandátu evropského koordinátora vyžádá stanovisko evropského koordinátora, aby byl zajištěn konzistentní přístup a postup při budování každého koridoru nebo horizontální priority, **přičemž zohlední zvýšení indexů propojenosti**. Evropský koordinátor ověří, zda jsou projekty navržené členskými státy **nebo v příslušných případech sousedními zeměmi** pro spolufinancování z Nástroje pro propojení Evropy v souladu s prioritami pracovního plánu.

***Při předkládání žádostí o financování Unie v rámci evropských strukturálních a investičních fondů (ESIF) pro evropské dopravní koridory nebo průřezové priority v rámci mandátu evropského koordinátora posoudí příslušný evropský***

*koordinátor tyto žádosti z hlediska jejich souladu s jednotlivými evropskými dopravními koridory nebo s průřezovými prioritami a z hlediska jejich pokroku, přičemž zohlední zvýšení indexů propojenosti. Evropský koordinátor postoupí své posouzení Komisi.*

## Pozměňovací návrh 387

### Návrh nařízení

#### Čl. 51 – odst. 9

##### *Znění navržené Komisí*

9. Pokud evropský koordinátor není způsobilý vykonávat svůj mandát uspokojivě a v souladu s požadavky uvedenými v tomto článku, může Komise jeho mandát kdykoli ukončit a jmenovat nového evropského koordinátora v souladu s postupem stanoveným v odstavci 1.

##### *Pozměňovací návrh*

9. Pokud evropský koordinátor není způsobilý vykonávat svůj mandát uspokojivě a v souladu s požadavky uvedenými v tomto článku, může Komise ***po konzultaci s Parlamentem*** jeho mandát kdykoli ukončit a jmenovat nového evropského koordinátora v souladu s postupem stanoveným v odstavci 1.

## Pozměňovací návrh 388

### Návrh nařízení

#### Čl. 52 – odst. 2

##### *Znění navržené Komisí*

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.

##### *Pozměňovací návrh*

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, ***zástupců námořních přístavů a vnitrozemských vodních cest a případně i městských uzlů, příslušných regionálních a místních orgánů a určených orgánů, jak jsou definovány ve směrnici o inteligentní síti TEN-T. Komise konzultuje se sousedními zeměmi členství ve fóru koridoru za jejich části evropského dopravního koridoru.***

### Pozměňovací návrh 389

#### Návrh nařízení

##### Čl. 52 – odst. 3 – pododstavec 1 – návětí

###### *Znění navržené Komisí*

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

###### *Pozměňovací návrh*

Evropský koordinátor může se souhlasem dotčených členských států **a po konzultaci s dotčenými sousedními zeměmi** zřídit pracovní skupiny pro koridor a předsedat jim, přičemž tyto skupiny se zaměří na:

### Pozměňovací návrh 390

#### Návrh nařízení

##### Čl. 52 – odst. 3 – pododstavec 1 – písm. g a (nové)

###### *Znění navržené Komisí*

###### *Pozměňovací návrh*

**ga) ochranu souladu vnitrostátních a evropských plánů;**

### Pozměňovací návrh 391

#### Návrh nařízení

##### Čl. 52 – odst. 3 – pododstavec 1 – písm. g b (nové)

###### *Znění navržené Komisí*

###### *Pozměňovací návrh*

**gb) vojenskou mobilitu a infrastrukturu dvojího užití;**

### Pozměňovací návrh 392

#### Návrh nařízení

##### Čl. 52 – odst. 3 – pododstavec 2 a (nový)

###### *Znění navržené Komisí*

###### *Pozměňovací návrh*

**Zástupci správy železniční nákladní dopravy jsou přizváni k účasti na příslušném fóru evropských dopravních koridorů. Stejně tak jsou k účasti na**

*příslušných zasedáních výkonné rady pro řízení železniční nákladní dopravy přizváni koordinátoři evropských dopravních koridorů.*

## Pozměňovací návrh 393

### Návrh nařízení Čl. 52 – odst. 4

#### *Znění navržené Komisí*

4. Konzultační fórum pro horizontální priority je zřízeno daným evropským koordinátorem, který mu také předsedá. Mohou se ho účastnit dotčené členské státy a případně zástupci příslušných odvětví. Členské státy určí národního koordinátora pro systém ERTMS, který se účastní konzultačního fóra pro ERTMS. Evropský koordinátor může rovněž zřizovat pracovní skupiny ad hoc.

#### *Pozměňovací návrh*

4. Konzultační fórum pro horizontální priority je zřízeno daným evropským koordinátorem, který mu také předsedá. Mohou se ho účastnit dotčené členské státy a případně *dotčené sousední země a zástupci příslušných odvětví, včetně určených orgánů ve smyslu směrnice o inteligentní síti TEN-T*. Členské státy určí národního koordinátora pro systém ERTMS, který se účastní konzultačního fóra pro ERTMS. Evropský koordinátor může rovněž zřizovat pracovní skupiny ad hoc.

## Pozměňovací návrh 394

### Návrh nařízení Čl. 52 – odst. 6

#### *Znění navržené Komisí*

6. Evropský koordinátor *může* ohledně pracovního plánu a jeho provádění *konzultovat* regionální a 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

#### *Pozměňovací návrh*

6. Evropský koordinátor *konzultuje* ohledně pracovního plánu a jeho provádění regionální a místní orgány, *určené orgány ve smyslu směrnice o inteligentní síti TEN-T, městské uzly*, provozovatele infrastruktury, *včetně subjektů určených přístavy*, provozovatele *železniční* dopravy, *provozovatele námořních a vnitrozemských vodních cest, správu* nákladní dopravy, dodavatelský průmysl, uživatele dopravy, *odborníky na přístupnost* a zástupce občanské společnosti. Kromě toho evropský koordinátor odpovědný za systém ERTMS

prostor a s Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost.

úzcе 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.

### **Pozměňovací návrh 395**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 52 – odst. 6 – pododstavec 1 (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Aby bylo možné v budoucnu zavést silnou a centralizovanou správu ERTMS na úrovni EU, včetně řízení financování, plánování, získávání zdrojů, zavádění na trh, přechod a přechod na trh (NIP) na úrovni EU, evropský koordinátor systému ERTMS, včetně zástupců vnitrostátních provozovatelů infrastruktury a železničních podniků, usnadní a podpoří tuto správu a zajistí včasné a harmonizované zavádění.*

### **Pozměňovací návrh 396**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 52 – odst. 6 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*6a. Evropský koordinátor může spolupracovat s mezinárodními organizacemi při činnostech souvisejících s evropskými dopravními koridory, které zasahují do sousedních zemí, jež jsou členy těchto mezinárodních organizací.*

### **Pozměňovací návrh 397**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 53 – odst. 1**

### *Znění navržené Komisí*

1. Každý evropský koordinátor evropských dopravních koridorů a obou horizontálních priorit vypracuje nejpozději dva roky po vstupu tohoto nařízení v platnost a poté každé **čtyři** roky pracovní plán, který obsahuje podrobnou analýzu stavu provádění koridoru nebo horizontální priority v jeho působnosti s informacemi o souladu s požadavky tohoto nařízení, jakož i s prioritami pro budoucí rozvoj.

### **Pozměňovací návrh 398**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 53 – odst. 2 – pododstavec 1**

### *Znění navržené Komisí*

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.

### **Pozměňovací návrh 399**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 53 – odst. 3 – písm. c**

### *Znění navržené Komisí*

c) určení chybějících spojení a úzkých míst, které brání rozvoji koridoru;

### *Pozměňovací návrh*

1. Každý evropský koordinátor evropských dopravních koridorů a obou horizontálních priorit vypracuje nejpozději dva roky po vstupu tohoto nařízení v platnost a poté každé **dva** roky pracovní plán, který obsahuje podrobnou analýzu stavu provádění koridoru nebo horizontální priority v jeho působnosti s informacemi o souladu s požadavky tohoto nařízení, jakož i s prioritami pro budoucí rozvoj.

### *Pozměňovací návrh*

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. ***Evropský koordinátor do přípravy pracovního plánu případně zapojí také dotčené sousední země a příslušné mezinárodní organizace.*** Pracovní plán evropských dopravních koridorů schválí dotčené členské státy. ***Dotčené sousední země se konzultují ohledně pracovního plánu evropských dopravních koridorů.*** Komise pracovní plán předloží pro informaci Evropskému parlamentu a Radě.

### *Pozměňovací návrh*

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

## Pozměňovací návrh 400

### Návrh nařízení

Čl. 53 – odst. 3 – písm. c a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*ca) analýzu aktuálního stavu přeshraničních úseků s cílem určit výzvy a navrhnout konkrétní opatření k dosažení souladu s daty stanovenými v tomto nařízení a soudržnost finančního plánování dotčených členských států za účelem dosažení tohoto cíle.*

## Pozměňovací návrh 401

### Návrh nařízení

Čl. 53 – odst. 3 – písm. e

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

e) popis možných řešení potřebných investic a úzkých míst, zejména u tratí pro osobní a nákladní dopravu v rámci koridoru;

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

## Pozměňovací návrh 402

### Návrh nařízení

Čl. 53 – odst. 3 – písm. f

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

f) plán s průběžnými cíli odstraňování fyzických, technických, provozních a administrativních překážek mezi druhy dopravy i v jednotlivých druzích dopravy a posilování účinné multimodální dopravy se zvláštním důrazem na přeshraniční úseky a chybějící vnitrostátní spojení;

f) plán s průběžnými cíli odstraňování fyzických, technických, provozních a administrativních překážek mezi druhy dopravy i v jednotlivých druzích dopravy a posilování účinné *a přístupné* multimodální dopravy se zvláštním důrazem na *železniční a vodní* přeshraniční úseky a chybějící vnitrostátní spojení;

## Pozměňovací návrh 403

## Návrh nařízení

### Čl. 53 – odst. 3 – písm. f – pododstavec 1 (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Při analýze administrativních překážek a přípravě plánu vezme evropský koordinátor v úvahu doporučení Evropského účetního dvora, práce určených orgánů ve smyslu směrnice o inteligentní síti TEN-T i doporučení všech příslušných orgánů.*

### Pozměňovací návrh 404

## Návrh nařízení

### Čl. 53 – odst. 4 – věta

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

4. Evropský koordinátor podporuje členské státy při plnění pracovního plánu, a to zejména pokud jde o:

4. Evropský koordinátor podporuje členské státy **a v příslušných případech sousední země** při plnění pracovního plánu, a to zejména pokud jde o:

### Pozměňovací návrh 405

## Návrh nařízení

### Čl. 53 – odst. 4 – písm. a

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

a) stanovení priorit při vnitrostátním plánování prostřednictvím určení problémů a úzkých míst při provádění, včetně provozních otázek, na každém koridoru nebo pro každou horizontální prioritu;

a) stanovení priorit při vnitrostátním plánování prostřednictvím určení problémů a úzkých míst při provádění, včetně provozních **a správních** otázek, na každém koridoru nebo pro každou horizontální prioritu;

### Pozměňovací návrh 406

## Návrh nařízení

### Čl. 53 – odst. 4 – písm. c a (nové)



**ca) sledování trendů pokroku projektů a včasné informování Komise o možných významných zpožděních;**

#### **Pozměňovací návrh 407**

##### **Návrh nařízení Čl. 54 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

1. Na základě prvního pracovního plánu evropských koordinátorů přijme Komise prováděcí akt pro každý pracovní plán evropských dopravních koridorů a pro obě horizontální priority. Tento prováděcí akt stanoví priority pro plánování infrastruktury a investic a pro **financování**.

*Pozměňovací návrh*

1. Na základě prvního pracovního plánu evropských koordinátorů přijme Komise prováděcí akt pro každý pracovní plán evropských dopravních koridorů a pro obě horizontální priority. Tento prováděcí akt stanoví priority pro plánování infrastruktury a investic a pro **načasování v souladu s čl. 6 odst. 1**.

#### **Pozměňovací návrh 408**

##### **Návrh nařízení Čl. 54 – odst. 4 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

**4a. Na základě ročního pracovního plánu evropských koordinátorů předloží Komise Evropskému parlamentu a vnitrostátním parlamentům výroční zprávu o provádění, v níž podrobně uvede, jaká opatření přijala k zajištění dokončení sítě, jak je stanoveno v tomto nařízení.**

**Výroční zpráva o provádění zahrnuje zprávy za jednotlivé země pro každý dopravní koridor a:**

**a) obsahuje prognózu, u kterých projektů, technických a provozních norem na každém dopravním koridoru hrozí, že nedodrží lhůty stanovené v tomto nařízení;**

*Pozměňovací návrh*

*aa) zahrnuje analýzu investic požadovaných v dlouhodobých plánech údržby, jak je stanoveno v článku 48, pro každý dopravní koridor, jakož i případné zjištěné nedostatky v údržbě nebo potřebné finanční zdroje;*

*b) obsahuje vysvětlení, proč Komise nezahájila řízení o nesplnění povinnosti v souvislosti s projekty uvedenými v písmenu a);*

*c) informuje o probíhajících řízeních o nesplnění povinnosti;*

*d) informuje o odchylkách od provozních a technických norem;*

*e) obsahuje posouzení dopadu udělených odchylek od technických a provozních norem a lhůt stanovených v tomto nařízení na sousední země.*

## **Pozměňovací návrh 409**

### **Návrh nařízení Článek 54 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

#### **Článek 54a**

***Dohody na vysoké úrovni se sousedními zeměmi***

***1. Na základě prvního pracovního plánu evropských koordinátorů mohou být mezi Unií a dotčenými sousedními zeměmi uzavřeny dohody na vysoké úrovni pro každý pracovní plán evropských dopravních koridorů a případně pro obě horizontální priority.***

***2. Dohody na vysoké úrovni uvedené v tomto článku stanoví priority pro plánování infrastruktury a investic a pro financování. Obsahují rovněž ustanovení o pravidelném podávání zpráv sousedními zeměmi o pokroku dosaženém při provádění projektů, zejména s uvedením finančních závazků přijatých v národním rozpočtovém plánu.***

## Pozměňovací návrh 410

### Návrh nařízení Čl. 55 – odst. 1

#### *Znění navržené Komisí*

1. Členské státy pravidelně podávají Komisi komplexní a transparentní informace o pokroku, kterého bylo dosaženo při realizaci projektů společného zájmu, a o investicích za tímto účelem. Toto informování zahrnuje každoroční předávání údajů prostřednictvím interaktivního systému geografických a technických informací pro transevropskou dopravní síť (TENtec). Zahrnuje technické a finanční údaje týkající se projektů společného zájmu v oblasti transevropské dopravní sítě, jakož i údaje o dokončení transevropské dopravní sítě.

## Pozměňovací návrh 411

### Návrh nařízení Čl. 55 – odst. 3 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

1. Členské státy pravidelně podávají Komisi komplexní a transparentní informace o pokroku, kterého bylo dosaženo při realizaci projektů společného zájmu, a o investicích za tímto účelem, **a to i pro přeshraniční projekty**. Toto informování zahrnuje každoroční předávání údajů prostřednictvím interaktivního systému geografických a technických informací pro transevropskou dopravní síť (TENtec). Zahrnuje technické a finanční údaje týkající se projektů společného zájmu v oblasti transevropské dopravní sítě, jakož i údaje o dokončení transevropské dopravní sítě.

#### *Pozměňovací návrh*

**3a. Komise zřídí index propojenosti sítí s cílem klasifikovat úroveň integrace dosaženou využíváním služeb v jednotlivých dopravních sítích a ukázat jejich potenciál. Tento index propojenosti sítí se skládá z indexů propojenosti pro hlavní druhy dopravy. Tyto indexy propojenosti určují konzistentnost, kvalitu a rozmanitost nabídky, jakož i možnosti kombinované dopravy.**

**Komise zajistí, aby byl index propojenosti sítí pravidelně aktualizován v závislosti na realizaci projektů v rámci sítě TEN-T.**

**Index může sloužit jako ukazatel pro nasměrování finančních prostředků Unie**

*tam, kde je propojení nedostatečné.*

## **Pozměňovací návrh 412**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 55 – odst. 3 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**3b. Pokud jde o evropské dopravní koridory, Komise provádí a pravidelně aktualizuje studii dopravního trhu týkající se zjištěných a očekávaných změn v provozu na koridoru pro nákladní dopravu, která se zabývá různými segmenty železniční dopravy, zahrnující jak nákladní, tak i osobní dopravu a opatření ke zvýšení předvídatelnosti provádění a usnadnění dodržování příslušných lhůt. Do provádění a aktualizace této studie Komise zapojí koordinátora příslušného evropského dopravního koridoru a správní radu příslušného koridoru pro železniční nákladní dopravu.**

## **Pozměňovací návrh 413**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 56 – odst. 1 – pododstavec 1 – návěti**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

S výhradou druhého pododstavce článku 172 Smlouvy o fungování EU je Komise zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 60 za účelem změny příloh I a II, především aby zohlednila případné změny vyplývající z kvantitativních limitů stanovených v člancích 20, 24 a 32. Při úpravě těchto příloh Komise:

*(Netýká se českého znění.)*

## **Pozměňovací návrh 414**

## Návrh nařízení

### Čl. 56 – odst. 1 – pododstavec 1 – písm. a

*Znění navržené Komisí*

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

*Pozměňovací návrh*

*(Netýká se českého znění.)*

## Pozměňovací návrh 415

### Návrh nařízení

### Čl. 56 – odst. 1 – pododstavec 1 – písm. b

*Znění navržené Komisí*

b) vyloučí z globální sítě námořní přístavy a letiště, pokud se prokáže, že jejich průměrný objem přepravy za posledních šest let nedosahuje 85 % příslušného limitu;

*Pozměňovací návrh*

b) vyloučí z globální sítě námořní přístavy a letiště, pokud se prokáže, že jejich průměrný objem přepravy za posledních šest let nedosahuje 85 % příslušného limitu, **s výjimkou přístavů, které jsou jediným přístupovým bodem bod do některého regionu NUTS 3 v globální síti, nebo pokud příslušný členský stát dostatečně neprokáže, že tento uzel má vysokou evropskou přidanou hodnotu a geostrategický význam pro evropský vnitřní trh a obranu Unie;**

## Pozměňovací návrh 416

### Návrh nařízení

### Čl. 56 – odst. 1 – pododstavec 1 – písm. b a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**ba) může na žádost dotčeného členského státu zařadit námořní přístavy do globální nebo hlavní sítě, pokud se prokáže, že námořní přístav získal další evropskou přidanou hodnotu vzhledem ke svému geostrategickému významu pro Unii, a za předpokladu, že jsou splněny požadavky článku 25;**

## Pozměňovací návrh 417

### Návrh nařízení

Čl. 56 – odst. 1 – pododstavec 1 – písm. c

*Znění navržené Komisí*

c) zahrne do transevropské dopravní sítě městské uzly, pokud se prokáže, že počet obyvatel přesahuje 100 000;

*Pozměňovací návrh*

c) zahrne do transevropské dopravní sítě městské uzly, pokud se prokáže, že počet obyvatel **ve funkční městské oblasti** přesahuje 100 000 **a se souhlasem příslušného členského státu**;

## Pozměňovací návrh 418

### Návrh nařízení

Čl. 56 – odst. 1 – pododstavec 1 – písm. c a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**ca) může na žádost dotčeného členského státu zařadit městské uzly do seznamu v příloze II, pokud se městský uzel nachází podél evropského dopravního koridoru a pokud jsou splněny požadavky článku 40;**

## Pozměňovací návrh 419

### Návrh nařízení

Čl. 56 – odst. 1 – pododstavec 1 – písm. c b (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**cb) může na žádost dotčeného členského státu a se souhlasem dotčeného městského uzlu vyloučit městské uzly ze seznamu v příloze II, pokud se prokáže, že počet obyvatel ve funkční městské oblasti je nižší než 100 000;**

## Pozměňovací návrh 420

### Návrh nařízení

Čl. 56 – odst. 1 – pododstavec 1 – písm. d

*Znění navržené Komisí*

d) zahrne do transevropské dopravní sítě terminály multimodální nákladní přepravy určené členským státem podle čl. 35 odst. 4;

*Pozměňovací návrh*

*(Netýká se českého znění.)*

**Pozměňovací návrh 421**

**Návrh nařízení**

**Čl. 56 – odst. 1 – pododstavec 1 – písm. e**

*Znění navržené Komisí*

e) v omezené míře provede úpravy mapy silniční a železniční infrastruktury a infrastruktury vnitrozemských vodních cest, a to výhradně za účelem zohlednění pokroku při budování sítě. Při úpravě těchto map Komise nepřipustí žádné úpravy ve vytyčení tras vyjma těch, jež jsou povoleny příslušným postupem schvalování projektu.

*Pozměňovací návrh*

*(Netýká se českého znění.)*

**Pozměňovací návrh 422**

**Návrh nařízení**

**Čl. 56 – odst. 1 – pododstavec 2**

*Znění navržené Komisí*

Úpravy uvedené v prvním pododstavci písm. a) až c) jsou založeny na posledních dostupných statistických údajích, které zveřejnil Eurostat, nebo pokud takové údaje nejsou k dispozici, na údajích, které zveřejnily vnitrostátní statistické úřady členských států. Úpravy uvedené v prvním pododstavci písm. d) vycházejí z akčního plánu uvedeného v čl. 35 odst. 4. Úpravy podle prvního pododstavce písm. e) jsou založeny na informacích poskytnutých dotčeným členským státem v souladu s čl. 55 odst. 1.

*Pozměňovací návrh*

Úpravy uvedené v prvním pododstavci písm. a) až c) jsou založeny na posledních dostupných statistických údajích, které zveřejnil Eurostat, nebo pokud takové údaje nejsou k dispozici, na údajích, které zveřejnily vnitrostátní statistické úřady členských států, **přičemž se vyloučí roky ovlivněné cyklickými faktory, které způsobují významný pokles toku provozu.** Úpravy uvedené v prvním pododstavci písm. d) vycházejí z akčního plánu uvedeného v čl. 35 odst. 4. Úpravy podle prvního pododstavce písm. e) jsou založeny na informacích poskytnutých dotčeným členským státem v souladu s čl.

### Pozměňovací návrh 423

#### Návrh nařízení Čl. 57 – odst. 1

##### *Znění navržené Komisí*

Ve fázi plánování a výstavby projektu společného zájmu se případně dodržují vnitrostátní postupy týkající se zapojení a konzultace regionálních a místních orgánů a občanské společnosti, jichž se projekt společného zájmu týká. Komise v tomto ohledu podporuje výměnu osvědčených postupů, zejména pokud jde o konzultace a začleňování osob ve zranitelném postavení.

##### *Pozměňovací návrh*

Ve fázi plánování a výstavby projektu společného zájmu se případně dodržují vnitrostátní postupy týkající se zapojení a konzultace regionálních a místních orgánů a občanské společnosti, jichž se projekt společného zájmu týká, **při dodržení lhůt pro tyto konzultace stanovených ve směrnici o inteligentní síti TEN-T.** Komise v tomto ohledu podporuje výměnu osvědčených postupů, zejména pokud jde o konzultace a začleňování osob ve zranitelném postavení.

### Pozměňovací návrh 424

#### Návrh nařízení Čl. 58 – odst. 2

##### *Znění navržené Komisí*

2. Vnitrostátní investiční plány zahrnují všechny projekty společného zájmu a související investice potřebné pro včasné dokončení sítě.

##### *Pozměňovací návrh*

2. Vnitrostátní investiční plány zahrnují všechny projekty společného zájmu a související investice potřebné pro včasné dokončení sítě, **a to i pro přeshraniční projekty.**

### Pozměňovací návrh 425

#### Návrh nařízení Čl. 58 – odst. 3

##### *Znění navržené Komisí*

3. Členské státy oznámí Komisi návrhy vnitrostátních plánů a programů nebo jejich změny za účelem rozvoje transevropské dopravní sítě nejméně dvanáct měsíců před

##### *Pozměňovací návrh*

3. Členské státy oznámí Komisi návrhy vnitrostátních plánů a programů nebo jejich změny za účelem rozvoje transevropské dopravní sítě nejméně dvanáct měsíců před



jejich přijetím. Komise může nejpozději šest měsíců po oznámení členského státu vydat **stanovisko** k soudržnosti návrhů **národních** plánů a programů s prioritami stanovenými v tomto nařízení a s prioritami stanovenými v pracovních plánech pro odpovídající koridor(y) a horizontální priority a v prováděcích aktech přijatých v souladu s čl. 54 odst. 1. Členské státy informují Komisi nejpozději do dvou měsíců od oznámení **stanoviska** o opatřeních přijatých na základě doporučení **uvedených ve stanovisku**.

jejich přijetím. Komise může nejpozději šest měsíců po oznámení členského státu vydat **rozhodnutí** k soudržnosti návrhů **vnitrostátních** plánů a programů s prioritami stanovenými v tomto nařízení a s prioritami stanovenými v pracovních plánech pro odpovídající koridor(y) a horizontální priority a v prováděcích aktech přijatých v souladu s čl. 54 odst. 1. Členské státy informují Komisi nejpozději do dvou měsíců od oznámení **rozhodnutí** o opatřeních přijatých na základě doporučení **a přijme veškerá nápravná opatření před konečným přijetím vnitrostátního plánu. Projekty v rámci vnitrostátních plánů, které nejsou v souladu s dopravní politikou Unie, se nepovažují za prioritní pro získání finančních prostředků Unie.**

## Pozměňovací návrh 426

### Návrh nařízení

#### Čl. 61 – odst. 1 – pododstavec 1

##### *Znění navržené Komisí*

Komise do 31. prosince **2033** posoudí po případné konzultaci s členskými státy a za pomoci evropských koordinátorů provádění hlavní sítě a vyhodnotí především její soulad s požadavky uvedenými v tomto nařízení.

##### *Pozměňovací návrh*

Komise do 31. prosince **2028** posoudí po případné konzultaci s členskými státy a za pomoci evropských koordinátorů provádění hlavní sítě a vyhodnotí především její soulad s požadavky uvedenými v tomto nařízení.

## Pozměňovací návrh 427

### Návrh nařízení

#### Čl. 61 – odst. 1 – pododstavec 2

##### *Znění navržené Komisí*

Posouzení zohlední výroční zprávu o stavu provádění a pracovní plány vypracované evropskými koordinátory podle čl. 51 odst. 5 písm. e) a čl. 53 odst. 1.

##### *Pozměňovací návrh*

Posouzení zohlední **vnitrostátní dopravní a investiční plány**, výroční zprávu o stavu provádění a pracovní plány vypracované evropskými koordinátory podle čl. 51 odst. 5 písm. e) a čl. 53 odst. 1.

## Pozměňovací návrh 428

### Návrh nařízení

#### Čl. 61 – odst. 2 – pododstavec 1 – návětí

##### *Znění navržené Komisí*

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

##### *Pozměňovací návrh*

Komise do 31. prosince **2028** provede po případné konzultaci s členskými státy a za pomoci evropských koordinátorů přezkum provádění rozšířené hlavní sítě a globální sítě a zhodnotí:

## Pozměňovací návrh 429

### Návrh nařízení

#### Čl. 61 – odst. 2 – pododstavec 1 – písm. a

##### *Znění navržené Komisí*

a) soulad s tímto nařízením;

##### *Pozměňovací návrh*

a) soulad s tímto nařízením, ***včetně míry souladu s cíli stanovenými pro rok 2030, jakož i opatření nezbytná k zajištění souladu s následnými cíli, jako jsou cíle pro rok 2040 a 2050;***

## Pozměňovací návrh 430

### Návrh nařízení

#### Čl. 61 – odst. 2 – pododstavec 1 – písm. b

##### *Znění navržené Komisí*

b) pokrok v provádění tohoto nařízení;

##### *Pozměňovací návrh*

b) pokrok při provádění tohoto nařízení, ***včetně významných zpoždění v konkrétních projektech nebo úsecích sítě;***

## Pozměňovací návrh 431

### Návrh nařízení

#### Čl. 62 – odst. 1

##### *Znění navržené Komisí*

1. V případě ***významného*** zpoždění při zahájení nebo dokončení prací na hlavní

##### *Pozměňovací návrh*

1. V případě zpoždění při zahájení nebo dokončení prací na hlavní síti, rozšířené

síti, rozšířené hlavní síti a globální síti oproti původnímu harmonogramu stanovenému v prováděcích aktech v souladu s článkem 54 nebo vymezeným ve vnitrostátních dopravních a investičních plánech nebo v jiné příslušné projektové dokumentaci *může* Komise *požádat* dotčený členský stát nebo dotčené členské státy, aby uvedl(y) důvody zpoždění. Členský stát nebo členské státy tyto důvody sdělí do tří měsíců od podání žádosti. Na základě získané odpovědi Komise povede konzultace s dotčeným členským státem nebo členskými státy s cílem vyřešit problém, který vedl ke zpoždění.

hlavní síti a globální síti oproti původnímu harmonogramu stanovenému v prováděcích aktech v souladu s článkem 54 nebo vymezeným ve vnitrostátních dopravních a investičních plánech nebo v jiné příslušné projektové dokumentaci, *jakož i zpoždění projektů podle článku 5 směrnice o inteligentní síti TEN-T*, Komise *požádá* dotčený členský stát nebo dotčené členské státy, aby uvedl(y) důvody zpoždění. Členský stát nebo členské státy tyto důvody sdělí do tří měsíců od podání žádosti. Na základě získané odpovědi Komise povede konzultace s dotčeným členským státem nebo členskými státy s cílem vyřešit problém, který vedl ke zpoždění.

## Pozměňovací návrh 432

### Návrh nařízení

#### Čl. 62 – odst. 2

##### *Znění navržené Komisí*

2. V případě, že se zpožděný úsek týká evropského dopravního koridoru, je do řešení problému zapojen evropský koordinátor.

##### *Pozměňovací návrh*

2. V případě, že se zpožděný úsek týká evropského dopravního koridoru, je do řešení problému *souběžně s požadavkem stanoveným v odstavci 1* zapojen evropský koordinátor.

## Pozměňovací návrh 433

### Návrh nařízení

#### Čl. 62 – odst. 3 – pododstavec 1

##### *Znění navržené Komisí*

Komise *může* po zvážení důvodů poskytnutých dotčeným členským státem nebo dotčenými členskými státy podle prvního pododstavce *přijmout* rozhodnutí určené dotčenému členskému státu nebo členským státům, v němž shledá, že *významné* zpoždění při zahájení nebo dokončení prací na hlavní síti, rozšířené hlavní síti nebo globální síti lze přičíst

##### *Pozměňovací návrh*

Komise *přijme* po zvážení důvodů poskytnutých dotčeným členským státem nebo dotčenými členskými státy podle prvního pododstavce rozhodnutí určené dotčenému členskému státu nebo členským státům, v němž shledá, že zpoždění při zahájení nebo dokončení prací na hlavní síti, rozšířené hlavní síti nebo globální síti lze přičíst členskému státu nebo členským

členskému státu nebo členským státům bez objektivního odůvodnění. Komise poskytne dotčenému členskému státu nebo dotčeným členským státům šest měsíců na to, aby **významné** zpoždění odstranily.

státům bez objektivního odůvodnění. Komise poskytne dotčenému členskému státu nebo dotčeným členským státům šest měsíců na to, aby zpoždění odstranily.

#### **Pozměňovací návrh 434**

##### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 62 – odst. 3 – pododstavec 2**

*Znění navržené Komisí*

***V případě, že se zpožděný úsek týká projektu podporovaného z finančních prostředků Unie v rámci přímého řízení, lze v souladu s platnými pravidly iniciovat snížení výše grantu nebo změnu či ukončení grantové dohody.***

*Pozměňovací návrh*

*vypouští se*

#### **Pozměňovací návrh 435**

##### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 62 – odst. 3 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***3a. V případě významného zpoždění při zahájení nebo dokončení prací na hlavní síti, rozšířené hlavní síti a globální síti oproti původnímu harmonogramu stanovenému v prováděcích aktech podle článku 54 tohoto nařízení nebo vymezeným ve vnitrostátních dopravních a investičních plánech nebo v jiné příslušné projektové dokumentaci, jakož i zpoždění projektů podle článku 5 směrnice o inteligentní síti TEN-T, Komise ihned zahájí řízení o nesplnění povinnosti.***

#### **Pozměňovací návrh 436**

##### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 62 – odst. 3 b (nový)**

**3b.** *V případě, že se zpožděný nebo významně zpožděný úsek týká projektu podporovaného z finančních prostředků Unie v rámci přímého řízení, lze v souladu s platnými pravidly iniciovat snížení výše grantu nebo změnu či ukončení grantové dohody.*

### **Pozměňovací návrh 437**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 63 – pododstavec 1**

*Znění navržené Komisí*

Ustanovení týkající se železnic, zejména veškeré požadavky na napojení letišť a přístavů na železnice, jakož i ustanovení týkající se bezpečných a chráněných parkovišť a multimodálních terminálů nákladní přepravy se nevztahují na Kypr, Maltu a nejbližší regiony, dokud nebude na jejich území zaveden železniční systém.

*Pozměňovací návrh*

Ustanovení týkající se železnic, zejména veškeré požadavky na napojení letišť a přístavů na železnice, jakož i ustanovení týkající se bezpečných a chráněných parkovišť a multimodálních terminálů nákladní přepravy se nevztahují na Kypr, Maltu, *ostrov* a nejbližší regiony, dokud nebude na jejich území zaveden železniční systém.

### **Pozměňovací návrh 438**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 63 – pododstavec 1 (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**Článek 16a se nevztahuje na Irsko.**  
*(Viz pozměněný návrh Komise – bod 9)*

### **Pozměňovací návrh 439**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 65 – odst. 1 – bod 7**

Nařízení (EU) č. 913/2010.

Čl. 9 – odst. 3

**3. Správní rada provádí a pravidelně aktualizuje studii dopravního trhu týkající se zjištěných a očekávaných změn v provozu na koridoru pro nákladní dopravu, která se zabývá různými segmenty železniční dopravy, zahrnující jak nákladní, tak i osobní dopravu. Tato studie také v případě potřeby zkoumá socioekonomické náklady a přínosy vyplývající z rozvoje koridoru pro nákladní dopravu.**

**vypouští se**

#### **Pozměňovací návrh 440**

##### **Návrh nařízení**

**Čl. 65 – odst. 1 – bod 8**

Nařízení (EU) č. 913/2010

Čl. 11 – odst. 3

3. Spolupráce a konzultace se zaměří zejména na:

3. Spolupráce a konzultace **mezi všemi stranami** se zaměří zejména na:

#### **Pozměňovací návrh 441**

##### **Návrh nařízení**

**Čl. 65 – odst. 1 – bod 8**

Nařízení (EU) č. 913/2010

Čl. 11 – odst. 3 – písm. c

c) potřebu cílených investic s cílem odstranit úzká místa v dané lokalitě, jako je propojení smyček, zlepšení uzlů a infrastruktury pro poslední kilometr nebo technické vybavení zvyšující provozní výkonnost.

c) potřebu cílených investic **do infrastruktury v souladu s požadavky TEN-T** s cílem odstranit úzká místa v dané lokalitě, jako je propojení smyček, zlepšení uzlů a infrastruktury pro poslední kilometr nebo technické vybavení zvyšující provozní výkonnost.“

#### **Pozměňovací návrh 442**

## Návrh nařízení

### Čl. 65 – odst. 1 – bod 10

Nařízení (EU) č. 913/2010

Čl. 22 – odst. 1

#### *Znění navržené Komisí*

1. Každé **čtyři** roky od zřízení koridoru pro nákladní dopravu předloží výkonná rada uvedená v čl. 8 odst. 1 Komisi výsledky provádění plánu pro daný koridor. Komise provede analýzu těchto výsledků a uvědomí o této analýze výbor uvedený v článku 21.“

#### *Pozměňovací návrh*

1. Každé **dva** roky od zřízení koridoru pro nákladní dopravu předloží výkonná rada uvedená v čl. 8 odst. 1 Komisi výsledky provádění plánu pro daný koridor. Komise provede analýzu těchto výsledků a uvědomí o této analýze výbor uvedený v článku 21.“

## Pozměňovací návrh 443

### Návrh nařízení

#### Příloha 1 – Část 2/23

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

***Do hlavní sítě se přidává:***

***- Galati jako kombinovaný terminál železniční a silniční dopravy (RRT)***

## Pozměňovací návrh 444

### Návrh nařízení

#### Příloha 1 – Část 2/23

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

***Do hlavní sítě se přidává:***

***- Buzau – Galati***

## Pozměňovací návrh 445

### Návrh nařízení

#### Příloha 1 – Část 3/23

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

***Do hlavní sítě se přidává:***

*- Craiova – Caracal – Alexandria –  
Bukurešť*

**Pozměňovací návrh 446**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 1 – Část 3/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do globální sítě se přidává:***

***- Craiova – Pitești***

**Pozměňovací návrh 447**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 1 – Část 9/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do globální sítě se přidává:***

***- Colmar – Freiburg, osobní železniční  
doprava***

**Pozměňovací návrh 448**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 1 – Část 9/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do globální sítě se přidává:***

***- Haguenau – Roeschwoog – Rastatt,  
osobní železniční doprava***

**Pozměňovací návrh 449**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 1 – Část 11/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do globální sítě se přidává:***



*- Zwolle (NL) – Münster (DE), osobní železniční doprava*

**Pozměňovací návrh 450**

**Návrh nařízení  
Příloha 1 – Část 11/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do globální sítě se přidává:  
- železnice z Emmen (NL) do Rheine (DE)***

**Pozměňovací návrh 451**

**Návrh nařízení  
Příloha 1 – Část 11/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do rozšířené hlavní sítě se přidává:  
- Amsterdam (NL) – Groningen (NL) –  
Brémy (DE), osobní železniční doprava***

**Pozměňovací návrh 452**

**Návrh nařízení  
Příloha 1 – Část 11/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do rozšířené hlavní sítě se přidává:  
- začlenit železniční spojení „Lelylijn“ z  
Amsterdamu do Groningenu (NL)***

**Pozměňovací návrh 453**

**Návrh nařízení  
Příloha 1 – Část 12/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do globální sítě se přidává:***

*- Berlín – Küstrin-Kietz – Kostrzyn,  
železniční nákladní trat' (konvenční /  
nová výstavba)*

**Pozměňovací návrh 454**

**Návrh nařízení  
Příloha 1 – Část 12/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Do globální sítě se přidává:*

*- Karlsruhe (DE) Würth – Lauterbourg  
(FR) – Štrasburk (FR)*

**Pozměňovací návrh 455**

**Návrh nařízení  
Příloha 1 – Část 12/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Do hlavní sítě se přidává:*

*- Norimberk – Amberg – Furth im Wald,  
železniční nákladní trat' (konvenční /  
nová výstavba)*

**Pozměňovací návrh 456**

**Návrh nařízení  
Příloha 1 – Část 12/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Do hlavní sítě se přidává:*

*- Lübeck – Travemünde Skandinavienkai  
železniční nákladní trat' (konvenční /  
nová výstavba)*

**Pozměňovací návrh 457**

**Návrh nařízení**

**Příloha 1 – Část 12/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Do hlavní sítě se přidává:*

*- Neumünster – Bad Oldesloe, železniční nákladní trať (konvenční / nová výstavba)*

**Pozměňovací návrh 458**

**Návrh nařízení**

**Příloha 1 – Část 12/23 a část 13/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Do globální sítě se přidává:*

*- Colmar – Freiburg, osobní železniční doprava (konvenční / nová výstavba)*

**Pozměňovací návrh 459**

**Návrh nařízení**

**Příloha 1 – Část 12/23 a část 13/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Do globální sítě se přidává:*

*- Rastatt – Hagenau, osobní železniční doprava (konvenční / nová výstavba)*

**Pozměňovací návrh 460**

**Návrh nařízení**

**Příloha 1 – Část 13/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Do rozšířené hlavní sítě se přidává:*

*- Berlín – Kostrzyn (konvenční / nová výstavba)*

**Pozměňovací návrh 461**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 1 – Část 13/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**Do rozšířené hlavní sítě se přidává:**  
**- Amsterdam (NL) – Groningen (NL) –  
Brémy (DE), osobní železniční doprava**

**Pozměňovací návrh 462**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 1 – Část 13/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**Do hlavní sítě se přidává:**  
**- Norimberk – Amberg – Furth im Wald,  
osobní železniční doprava (konvenční /  
nová výstavba)**

**Pozměňovací návrh 463**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 1 – Část 16/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**Do hlavní sítě se přidává:**  
**- Zaragoza – Tardienta (nákladní  
železniční doprava)**

**Pozměňovací návrh 464**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 1 – Část 16/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**Do hlavní sítě se přidává:**  
**- Zaragoza – Lleida – Tarragona  
(nákladní/konvenční)**

## **Pozměňovací návrh 465**

### **Návrh nařízení Příloha 1 – Část 16/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Do hlavní sítě se přidává:*

**- Santiago – Vigo – Ourense (železniční  
nákladní doprava /  $\geq 200$  km/h / nová  
výstavba)**

## **Pozměňovací návrh 466**

### **Návrh nařízení Příloha 1 – Část 16/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Do hlavní sítě se přidává:*

**- El Ferrol – A Coruña (železniční  
nákladní doprava /  $\geq 200$  km/h)**

**- El Ferrol – Lugo – Monforte (železniční  
nákladní doprava /  $\geq 200$  km/h)**

## **Pozměňovací návrh 467**

### **Návrh nařízení Příloha 1 – Část 16/23 a část 17/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Do rozšířené hlavní sítě se přidává:*

**- Astorga – Zamora – Salamanca –  
Plasencia (osobní a nákladní železniční  
doprava / nová výstavba)**

## **Pozměňovací návrh 468**

### **Návrh nařízení Příloha 1 – Část 16/23 a část 17/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do hlavní sítě se přidává:***

***- Alicante – San Isidro (nákladní a osobní doprava /  $\geq 200$  km/h)***

**Pozměňovací návrh 469**

**Návrh nařízení**

**Příloha 1 – Část 16/23 a část 17/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do hlavní sítě se přidává:***

***- přístav Bahía de Cádiz***

**Pozměňovací návrh 470**

**Návrh nařízení**

**Příloha 1 – Část 16/23 a část 17/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do globální sítě se přidává:***

***- Granada – Motril (osobní a nákladní železniční doprava / konvenční / nová výstavba)***

**Pozměňovací návrh 471**

**Návrh nařízení**

**Příloha 1 – Část 16/23 a část 17/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Přidat vysokorychlostní železniční nákladní a osobní dopravu do hlavní sítě:***

***Pamplona (ES) – Ezkio/Itxaso (ES)***

**Pozměňovací návrh 472**

**Návrh nařízení**

**Příloha 1 – Část 16/23 a část 17/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do rozšířené hlavní sítě se přidává:***

***- Pau – Huesca (nákladní a osobní doprava)***

**Pozměňovací návrh 473**

**Návrh nařízení**

**Příloha 1 – Část 16/23 a část 17/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Přidat vysokorychlostní železniční nákladní a osobní dopravu do hlavní sítě:***

***Bilbao (ES) – Santander (ES)***

**Pozměňovací návrh 474**

**Návrh nařízení**

**Příloha 1 – Část 17/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do hlavní sítě se přidává:***

***- Santiago – Ourense (osobní železniční doprava /  $\geq 200$  km/h)***

**Pozměňovací návrh 475**

**Návrh nařízení**

**Příloha 1 – Část 17/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do hlavní sítě se přidává:***

***- Utrera – Granada – Almería (osobní a nákladní železniční doprava /  $\geq 200$  km/h)***

## Pozměňovací návrh 476

Návrh nařízení  
Příloha 1 – Část 17/23

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Do hlavní sítě se přidává:*

- *Medina del Campo – Salamanca – Fuentes de Oñoro (osobní železniční doprava /  $\geq 200$  km/h)*
- *Madrid – Adanero – Tordesillas – Benavente – Ponferrada – Lugo – A Coruña (silnice)*
- *Astorga – León – Carrión de los Condes – Burgos (silnice)*
- *přístav Bahía de Cádiz*
- *Vigo – Porto (osobní železniční doprava /  $\geq 200$  km/h)*

## Pozměňovací návrh 477

Návrh nařízení  
Příloha 1 – Část 17/23

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Do rozšířené hlavní sítě se přidává:*

- *Sevilla – Huelva – Faro (osobní železniční doprava /  $\geq 200$  km/h / nová výstavba)*
- *Córdoba – Jaén – Granada (konvenční)*
- *Madrid – Alcázar de San Juan – Jaén (konvenční)*
- *Bilbao – Santander (osobní a nákladní železniční doprava /  $\geq 200$  km/h / nová výstavba)*

## Pozměňovací návrh 478

Návrh nařízení  
Příloha 1 – Část 18/23



*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do hlavní sítě se přidává:***

***- Bussoleno – Avigliana ( $\geq 200$  km/h)***

***- Orbassano – Torino S.Paolo ( $\geq 200$  km/h)***

**Pozměňovací návrh 479**

**Návrh nařízení**

**Příloha 1 – Část 18/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do hlavní sítě se přidává:***

***- Bologna – Ancona ( $\geq 200$  km/h)***

**Pozměňovací návrh 480**

**Návrh nařízení**

**Příloha 1 – Část 18/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do rozšířené hlavní sítě se přidává:***

***- Ancona – Foggia ( $\geq 200$  km/h)***

**Pozměňovací návrh 481**

**Návrh nařízení**

**Příloha 1 – Část 18/23 a část 19/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do rozšířené hlavní sítě se přidává:***

***- Záhřeb (HR) – Maribor (SI) – Štýrský Hradec (AT), nákladní a osobní železniční doprava (konvenční / nová výstavba)***

**Pozměňovací návrh 482**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 1 – Část 18/23 a část 19/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do globální sítě se přidává:***

***- Pula – Buzet (HR) – Divača (SI) – Terst (IT) nákladní a osobní železniční doprava  
Lupoglav – Buzet – státní hranice (SI) –  
Prešnica (SI)***

**Pozměňovací návrh 483**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 1 – Část 18/23 a část 19/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do hlavní sítě se přidává:***

***-Battipaglia – Praia a Mare, nákladní a osobní železniční doprava***

**Pozměňovací návrh 484**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 1 – Část 18/23 a část 19/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do hlavní sítě se přidává:***

***- Obchvaty železniční nákladní dopravy  
Bolzano a Rovereto (konvenční).***

**Pozměňovací návrh 485**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 1 – Část 18/23 a část 19/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do globální sítě se přidává:***

***- Caltanissetta –  
Marsala/Agrigento/Licata/Gela/Pozzallo,  
železniční osobní trať (konvenční)***

**Pozměňovací návrh 486**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 1 – Část 19/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do hlavní sítě se přidává:***

- Bussoleno – Avigliana ( $\geq 200$  km/h)***
- Orbassano – Torino S.Paolo ( $\geq 200$  km/h)***

**Pozměňovací návrh 487**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 1 – Část 19/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do hlavní sítě se přidává:***

- Bologna – Ancona ( $\geq 200$  km/h)***

**Pozměňovací návrh 488**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 1 – Část 19/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do rozšířené hlavní sítě se přidává:***

- Ancona – Foggia ( $\geq 200$  km/h)***

**Pozměňovací návrh 489**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 1 – Část 19/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Začlenit následující úseky jako vysokorychlostní osobní železniční tratě ( $\geq 250$  km/h):***

- *Milán – Treviglio (hlavní síť)*
- *Treviglio – Verona (hlavní síť)*

## **Pozměňovací návrh 490**

### **Návrh nařízení Příloha 1 – Část 19/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Do rozšířené hlavní sítě se přidává:*

- *Bari – Brindisi – Lecce – osobní železniční trať (konvenční)*
- *Boloňa – Foggia – osobní železniční trať (vysokorychlostní)*
- *Pisa – Řím – osobní železniční trať (konvenční)*
- *Rosignano Marittimo – dálnice Civitavecchia.*

## **Pozměňovací návrh 491**

### **Návrh nařízení Příloha 1 – Část 19/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Do globální sítě se přidává:*

- *Rijeka – Divača (SI) – Terst (IT), silniční spojení, Kanfanar – Umag – státní hranice – (SI), silniční spojení*

## **Pozměňovací návrh 492**

### **Návrh nařízení Příloha 1 – Část 21/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Do hlavní sítě se přidává:*

- *Craiova – Caracal – Alexandria – Bukurešť*

***Přidat Galati jako kombinovaný terminál  
železniční a silniční dopravy***

**Pozměňovací návrh 493**

**Návrh nařízení  
Příloha 1 – Část 21/23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do globální sítě se vkládá:***

***- Craiova – Pitești***

**Pozměňovací návrh 494**

**Návrh nařízení  
Příloha 2 – tabulka – oddíl AT**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Název uzlu: Klagenfurt

Název uzlu: Klagenfurt

Kombinované terminály železniční a silniční dopravy: ***globální*** (Villach-Fürnitz)

Kombinované terminály železniční a silniční dopravy: ***hlavní*** (Villach-Fürnitz)

**Pozměňovací návrh 495**

**Návrh nařízení  
Příloha 2 – tabulka – oddíl DE**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Název uzlu: Föhr Amrum

***Vypuštění uzlu.***

**Pozměňovací návrh 496**

**Návrh nařízení  
Příloha 2 – tabulka – oddíl DE**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Název uzlu: List auf Sylt

***Vypuštění uzlu.***

**Pozměňovací návrh 497**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 2 – tabulka – oddíl DE**

*Znění navržené Komisí*

Název uzlu: Wyk auf Föhr

**Pozměňovací návrh 498**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 2 – tabulka – oddíl DE**

*Znění navržené Komisí*

Název uzlu: Kiel

Námořní přístav: ***Globální síť***

**Pozměňovací návrh 499**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 2 – tabulka – oddíl ES**

*Znění navržené Komisí*

Název uzlu: Castellón

Námořní přístav: ***Globální síť***

**Pozměňovací návrh 500**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 2 – tabulka – oddíl ES**

*Znění navržené Komisí*

**Pozměňovací návrh 501**

**Návrh nařízení**

*Pozměňovací návrh*

***Vypuštění uzlu.***

*Pozměňovací návrh*

Název uzlu: Kiel

Námořní přístav: ***Hlavní síť***

*Pozměňovací návrh*

Název uzlu: Castellón

Námořní přístav: ***Hlavní síť***

*Pozměňovací návrh*

***Název uzlu: Vilagarcía de Arousa***

***Námořní přístav: Globální síť***

## **Příloha 2 – tabulka – oddíl ES**

*Znění navržené Komisí*

Název uzlu: Cádiz

Námořní přístav: **globální** (Bahía de Cádiz)

*Pozměňovací návrh*

Název uzlu: Cádiz

Námořní přístav: **hlavní** (Bahía de Cádiz)

### **Pozměňovací návrh 502**

**Návrh nařízení**

**Příloha 2 – tabulka – oddíl ES**

*Znění navržené Komisí*

Název uzlu: Ferrol

Námořní přístav: **Globální síť**

*Pozměňovací návrh*

Název uzlu: Ferrol

Námořní přístav: **Hlavní síť**

### **Pozměňovací návrh 503**

**Návrh nařízení**

**Příloha 2 – tabulka – oddíl ES**

*Znění navržené Komisí*

Název uzlu: Pontevedra (Puerto de Marín-Ría)

Námořní přístav: **Globální síť**

*Pozměňovací návrh*

Název uzlu: Pontevedra (Puerto de Marín-Ría)

Námořní přístav: **Hlavní síť**

**Kombinované terminály železniční a silniční dopravy: hlavní (San Roque)**

### **Pozměňovací návrh 504**

**Návrh nařízení**

**Příloha 2 – tabulka – oddíl ES**

*Znění navržené Komisí*

Název uzlu: Santander

Námořní přístav: **Globální síť**

*Pozměňovací návrh*

Název uzlu: Santander

Námořní přístav: **Hlavní síť**

### **Pozměňovací návrh 505**

**Návrh nařízení**

## **Příloha 2 – tabulka – oddíl ES**

*Znění navržené Komisí*

Název uzlu: Vigo

Námořní přístav: ***Globální síť***

*Pozměňovací návrh*

Název uzlu: Vigo

Námořní přístav: ***Hlavní síť***

## **Pozměňovací návrh 506**

**Návrh nařízení**

**Příloha 2 – tabulka – oddíl FI**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Název uzlu: Kaskinen***

***Námořní přístav: Globální síť***

## **Pozměňovací návrh 507**

**Návrh nařízení**

**Příloha 2 – tabulka – oddíl FI**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Název uzlu: Oulu / Uleåborg

Námořní přístav: ***globální*** (Oulu)

Název uzlu: Oulu / Uleåborg

Námořní přístav: ***hlavní*** (Oulu)

## **Pozměňovací návrh 508**

**Návrh nařízení**

**Příloha 2 – tabulka – oddíl FI**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Název uzlu: Kokkola

Námořní přístav: ***Globální síť***

Název uzlu: Kokkola

Námořní přístav: ***Hlavní síť***

## **Pozměňovací návrh 509**

**Návrh nařízení**



**Příloha 2 – tabulka – oddíl FI**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Název uzlu: Pietarsaari*

*Námořní přístav: Globální síť*

**Pozměňovací návrh 510**

**Návrh nařízení**

**Příloha 2 – tabulka – oddíl HR**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Název uzlu: Ploče

Název uzlu: Ploče

Námořní přístav: ***Globální síť***

Námořní přístav: ***Hlavní síť***

**Pozměňovací návrh 511**

**Návrh nařízení**

**Příloha 2 – tabulka – oddíl IT**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Název uzlu: Lecce*

*Městský uzel: X*

**Pozměňovací návrh 512**

**Návrh nařízení**

**Příloha 2 – tabulka – oddíl IT**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Název uzlu: Salerno

Název uzlu: Salerno

***Letiště: Globální síť***

**Pozměňovací návrh 513**

**Návrh nařízení**

**Příloha 2 – tabulka – oddíl IT**

*Znění navržené Komisí*

Název uzlu: Modena

*Pozměňovací návrh*

Název uzlu: Modena

***Kombinovaný terminál železniční a silniční dopravy: Hlavní síť  
(multimodální terminál Marzaglia)***

**Pozměňovací návrh 514**

**Návrh nařízení**

**Příloha 2 – tabulka – oddíl PL**

*Znění navržené Komisí*

Název uzlu: Bydgoszcz

Kombinované terminály železniční a silniční dopravy: ***globální*** (Bydgoszcz, Bydgoszcz – Południe)

*Pozměňovací návrh*

Název uzlu: Bydgoszcz

Kombinované terminály železniční a silniční dopravy: ***hlavní*** (Bydgoszcz, Bydgoszcz – Południe)

**Pozměňovací návrh 515**

**Návrh nařízení**

**Příloha 2 – tabulka – oddíl RO**

*Znění navržené Komisí*

Název uzlu: Constanța

Námořní přístav: Hlavní síť

*Pozměňovací návrh*

Název uzlu: Constanța

Námořní přístav: Hlavní síť  
***(Constanța/Midia)***

**Pozměňovací návrh 516**

**Návrh nařízení**

**Příloha 3 – část 1a/14 (nová)**



## Pozměňovací návrh 517

### Návrh nařízení

### Příloha 3 – část 1b/14 (nová)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*



## **Pozměňovací návrh 518**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 3 – Část 1/14**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do mapy evropských dopravních koridorů se vkládá:***

***prodloužení koridoru Západního Balkánu z Durresu (ALB) přes Jaderské moře do Bari (IT) a jeho spojení se Skopje (MK) a Sofií (BG) přes Tiranu (ALB).***

## **Pozměňovací návrh 519**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 3 – Část 1/14**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do koridoru Západní Balkán se vkládá:  
- Sofía – Skopje – Igoumenitsa (celý úsek)***

**Pozměňovací návrh 520**

**Návrh nařízení  
Příloha 3 – Část 2/14**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do atlantického koridoru se vkládá:***

- ***Madrid – Adanero – Tordesillas – Benavente – Ponferrada – Lugo – A Coruña (silnice)***
- ***Astorga – León – Carrión de los Condes – Burgos (silnice)***
- ***A Coruña – Gijón – Santander – Bilbao (silniční)***
- ***Santiago – Vigo (železniční nákladní doprava)***
- ***přístav Bahía de Cádiz***
- ***Sevilla – Huelva – Faro (železniční osobní doprava)***

**Pozměňovací návrh 521**

**Návrh nařízení  
Příloha 3 – Část 2/14**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do atlantického koridoru se vkládá:***

- ***Santander - Bilbao (nákladní a osobní železniční doprava)***

**Pozměňovací návrh 522**

**Návrh nařízení**

### **Příloha 3 – Část 5/14**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do severomořsko-baltského koridoru se vkládá:***

***- Zwolle (NL) – Münster (DE), osobní železniční doprava***

### **Pozměňovací návrh 523**

**Návrh nařízení**

**Příloha 3 – Část 6/14 a část 7/14**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do skandinávsko-středomořského koridoru se vkládá:***

***- Villa San Giovanni – dálnice Messina, osobní železniční trať, nákladní železniční trať (most – pevné spojení).***

### **Pozměňovací návrh 524**

**Návrh nařízení**

**Příloha 3 – Část 7/14**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do skandinávsko-středomořského koridoru se vkládá:***

***- železniční trať Stockholm – Oslo (osobní železniční trať)***

### **Pozměňovací návrh 525**

**Návrh nařízení**

**Příloha 3 – Část 7/14 a část 8/14**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do baltsko-jaderského koridoru se vkládá:***

***- dálnice Rijeka – Zagreb***

*- přístav Rijeka („hlavní“)  
nákladní/osobní železniční trať Rijeka –  
Zagreb*

**Pozměňovací návrh 526**

**Návrh nařízení  
Příloha 3 – Část 9/14**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Do rýnsko-dunajského koridoru se  
vkládá:*

*- nákladní a osobní železniční trať  
Nürnberg – Sulzbach – Rosenberg –  
Amberg – Schwandorf*

*Výše uvedená železniční trať je zahrnuta  
do hlavní sítě podle přílohy 1.*

**Pozměňovací návrh 527**

**Návrh nařízení  
Příloha 3 – Část 9/14**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Do rýnsko-dunajského koridoru se  
vkládá:*

*- Craiova - Alexandria – Bukurešť*

**Pozměňovací návrh 528**

**Návrh nařízení  
Příloha 3 – Část 9/14**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Z rýnsko-dunajského koridoru se  
vypouští:*

*- Craiova – Pitești*

## **Pozměňovací návrh 529**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 3 – Část 9/14**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do rýnsko-dunajského koridoru se vkládá:***

***- Ruse – Razgrad – Šumen – Provadia – Devňa – Varna (vnitrozemské vodní cesty)***

***Výše uvedené trasy jsou zahrnuty do hlavní a/nebo globální sítě podle přílohy 1.***

## **Pozměňovací návrh 530**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 3 – Část 10/14**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do středomořského koridoru se vkládá:***

***- dálnice Rijeka – Split***

***- nákladní/osobní železniční trať Rijeka – Split***

***- přístav Split („hlavní“)***

***- letiště Split („hlavní“)***

## **Pozměňovací návrh 531**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 3 – Část 10/14 a část 11/14**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do středomořského koridoru se vkládá:***

***- zachovat trasu středomořského koridoru, a to i přes Maďarsko***

## **Pozměňovací návrh 532**



**Návrh nařízení**  
**Příloha 3 – Část 12/14**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do koridoru Západní Balkán se vkládá:***

***- přístav Ploče***

***Výše uvedený přístav je zahrnut do hlavní sítě podle přílohy 1.***

**Pozměňovací návrh 533**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 3 – Část 13/14**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do koridoru Baltské moře – Černé moře – Egejské moře se vkládá:***

***- Craiova - Alexandria – Bukurešť***

**Pozměňovací návrh 534**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 3 – Část 13/14**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Z koridoru Baltské moře – Černé moře – Egejské moře se vypouští:***

***- Craiova – Pitești***

**Pozměňovací návrh 535**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 3 – Část 12/14 a část 13/14**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do koridoru Západní Balkán se vkládá:***

***- Sofie – Skopje – Durres – Igoumenitsa (silniční, železniční nákladní a železniční osobní doprava, pro celý úsek)***

*- přístav Durres*

**Pozměňovací návrh 536**

**Návrh nařízení**

**Příloha 4 – Část 2/12**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do hlavní sítě se přidává:***

***- osobní železniční trať Stockholm – Oslo  
(> 200 km/h / nová výstavba)***

**Pozměňovací návrh 537**

**Návrh nařízení**

**Příloha 4 – Část 8/12**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do hlavní sítě se přidává:***

***- Ungheni - Balti***

***- Balti - Ocnita - Mohyliv / Podylski-  
Zhmerynka***

**Pozměňovací návrh 538**

**Návrh nařízení**

**Příloha 4 – Část 8/12**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Z globální sítě se vypouští:***

***- Balti – Soroca (hranice MD/UA)***

***- Soroca (hranice MD/UA) – Hardkivka***

**Pozměňovací návrh 539**

**Návrh nařízení**

**Příloha 4 – Část 8/12**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do globální sítě se přidává:***

- ***Chişinău –Cainari***
- ***Basarabeasca – Berezynе –Bilhorod – Oděsa***
- ***Basarabeasca – Etulia – Reni – Giurgiulesti***

#### **Pozměňovací návrh 540**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 4 – Část 8/12**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do hlavní sítě se přidává:***

- ***Palanca – Oděsa***

#### **Pozměňovací návrh 541**

**Návrh nařízení**  
**Příloha 4 – Část 8/12**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do globální sítě se přidává:***

- ***Anenii Noi – Oděsa***
- ***Riscani – Soroca***
- ***Soroca – Vinnytsia – Zhitomir***

#### **Pozměňovací návrh 542**

**Návrh nařízení**  
**Příloha V – bod 1**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

1. Cíle: Hlavním cílem plánu udržitelné městské mobility je zlepšit dostupnost funkční městské oblasti a zajistit vysoce kvalitní, bezpečnou a udržitelnou

1. Cíle: Hlavním cílem plánu udržitelné městské mobility je zlepšit dostupnost funkční městské oblasti ***pro všechny uživatele se zvláštním důrazem na osoby***

*nízkoemisní* mobilitu sloužící k přístupu do funkční městské oblasti, průjezdu přes ni a pohybu po jejím území. Podporuje zejména mobilitu s nulovými emisemi a zavádění městského dopravního systému, který přispívá k lepší celkové výkonnosti transevropské dopravní sítě, zejména rozvojem infrastruktury pro bezproblémový provoz vozidel s nulovými emisemi, jakož i multimodálních uzlů osobní dopravy s cílem usnadnit spojení prvního a posledního kilometru a terminálů multimodální nákladní přepravy sloužících městským uzlům.

*se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace* a zajistit vysoce kvalitní, bezpečnou, **přístupnou, cenově dostupnou** a udržitelnou mobilitu sloužící k přístupu do funkční městské oblasti, průjezdu přes ni a pohybu po jejím území, Podporuje zejména mobilitu s nulovými **a nízkými** emisemi, **včetně aktivních druhů dopravy a veřejné dopravy**, a zavádění městského dopravního systému, který přispívá k lepší celkové výkonnosti transevropské dopravní sítě, zejména rozvojem infrastruktury pro bezproblémový provoz vozidel s nulovými **a nízkými** emisemi, jakož i multimodálních uzlů osobní dopravy s cílem usnadnit spojení prvního a posledního kilometru a terminálů multimodální nákladní přepravy sloužících městským uzlům.

## Pozměňovací návrh 543

### Návrh nařízení Příloha V – bod 2

#### *Znění navržené Komisí*

2. Dlouhodobá vize a krátkodobý prováděcí plán: Plán udržitelné městské mobility zahrnuje dlouhodobou strategii budoucího rozvoje dopravní infrastruktury a multimodálních služeb nebo je s takovou strategií propojen. Obsahuje rovněž realizační plán pro krátkodobé provádění strategie. Je součástí integrovaného přístupu k udržitelnému rozvoji městské oblasti a je provázán s příslušným územním plánováním.

## Pozměňovací návrh 544

### Návrh nařízení Příloha V – bod 3

#### *Pozměňovací návrh*

2. Dlouhodobá vize a krátkodobý prováděcí plán: Plán udržitelné městské mobility zahrnuje dlouhodobou strategii, **včetně strategie finanční**, budoucího rozvoje dopravní infrastruktury a multimodálních služeb nebo je s takovou strategií propojen. Obsahuje rovněž realizační plán pro krátkodobé provádění strategie. Je součástí integrovaného přístupu k udržitelnému **a přístupnému** rozvoji městské oblasti a je provázán s příslušným územním plánováním.

3. Integrace různých druhů dopravy: Plán udržitelné městské mobility podporuje multimodální dopravu integrací různých druhů dopravy a opatřeními, jež usnadňují plynulou a udržitelnou mobilitu. Zahrnuje opatření ke zvýšení podílu udržitelnějších druhů dopravy, jako je veřejná doprava, aktivní mobilita a případně vnitrozemská vodní a námořní doprava. Za účelem snížení kongesce a zlepšení bezpečnosti silničního provozu, zejména pro zranitelné účastníky silničního provozu, jsou součástí plánu rovněž opatření na podporu mobility s nulovými emisemi, zejména s ohledem na ekologizaci městského vozového parku.

3. Integrace různých druhů dopravy: Plán udržitelné městské mobility podporuje multimodální **přístupnou** dopravu integrací různých druhů dopravy a opatřeními, jež usnadňují plynulou a udržitelnou mobilitu. Zahrnuje opatření ke zvýšení podílu udržitelnějších druhů dopravy, jako je veřejná doprava, aktivní mobilita, **sdílená mobilita** a případně vnitrozemská vodní a námořní doprava. **V souladu s normami Unie pro bezpečnost silničního provozu, a to i pro aktivní druhy dopravy, jsou** za účelem snížení kongesce, **zlepšení přístupnosti pro všechny uživatele** a zlepšení bezpečnosti silničního provozu, zejména pro zranitelné účastníky silničního provozu, součástí plánu rovněž opatření na podporu mobility s nulovými **a nízkými** emisemi, zejména s ohledem na ekologizaci městského vozového parku.

#### **Pozměňovací návrh 545**

##### **Návrh nařízení Příloha V – bod 4**

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.

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 **a nízkými** emisemi. Zahrnuje zejména opatření ke zmírnění kongesce, zlepšení bezpečnosti silničního provozu a odstranění úzkých míst ovlivňujících dopravní toky v rámci TEN-T.

#### **Pozměňovací návrh 546**

## Návrh nařízení Příloha V – bod 5

### *Znění navržené Komisí*

5. Participativní přístup: Vypracování a provedení plánu udržitelné městské mobility je založeno na integrovaném přístupu s velkým podílem spolupráce, koordinace a konzultací mezi různými úrovněmi veřejné správy a příslušnými orgány. Zapojení jsou rovněž občané, jakož i zástupci občanské společnosti a hospodářské subjekty.

### *Pozměňovací návrh*

5. Participativní přístup: Vypracování a provedení plánu udržitelné městské mobility je založeno na integrovaném přístupu s velkým podílem spolupráce, koordinace a konzultací mezi různými úrovněmi veřejné správy a příslušnými orgány, **zejména orgány městské dopravy**. **Aktivně** zapojení jsou rovněž občané, **odborníci na přístupnost**, jakož i zástupci občanské společnosti a hospodářské subjekty. **V případě potřeby se naváže spolupráce mezi městskými a regionálními orgány s cílem zvýšit dostupnost a propojení mezi městskými a venkovskými oblastmi.**

## Pozměňovací návrh 547

## Návrh nařízení Příloha V – bod 6

### *Znění navržené Komisí*

6. Sledování a ukazatele výkonnosti: Plán udržitelné městské mobility zahrnuje cíle, záměry a ukazatele, na nichž je založena současná i budoucí výkonnost systému městské dopravy, přinejmenším pokud jde o emise skleníkových plynů, kongesci, nehody a zranění, podíl různých druhů dopravy a přístup ke službám mobility, jakož i údaje o znečištění ovzduší a hluku ve městech. Provádění plánu udržitelné městské mobility se sleduje pomocí ukazatelů výkonnosti. Členské státy a příslušné orgány zavedou mechanismy, které zajistí, aby byl plán udržitelné městské mobility v souladu s ustanoveními této přílohy a měl vysokou kvalitu.

### *Pozměňovací návrh*

6. Sledování a ukazatele výkonnosti: Plán udržitelné městské mobility obsahuje cíle, úkoly a ukazatele, z nichž vychází současná a budoucí výkonnost systému městské dopravy, přinejmenším pokud jde o emise skleníkových plynů, **lepší řízení dopravních toků**, dopravní zácpy, nehody a zranění, modální podíl a přístup ke službám mobility **pro všechny uživatele**, jakož i údaje o znečištění ovzduší a hluku ve městech. Provádění plánu udržitelné městské mobility se sleduje pomocí ukazatelů výkonnosti. Členské státy a příslušné orgány zavedou mechanismy, které zajistí, aby byl plán udržitelné městské mobility v souladu s ustanoveními této přílohy a měl vysokou kvalitu. **Komise ve spolupráci s vnitrostátním kontaktním místem pro plány udržitelné městské mobility pravidelně sleduje řádné**

*provádění plánů udržitelné městské mobility, podporuje výměnu osvědčených postupů a může vydávat doporučení v případě nedodržování minimálních požadavků a norem.*

## **Pozměňovací návrh 548**

### **Návrh nařízení**

**Příloha VI – odst. 1 – bod 2 – písm. j**

Nařízení (EU) 2021/1153

Příloha – část III – bod 1

#### *Znění navržené Komisí*

j) třicátý pátý řádek s názvem „Skandinávsko-středomořský koridor hlavní sítě“ a třicátý šestý řádek obsahující vytyčení jeho trasy se zrušují.

#### *Pozměňovací návrh*

j) třicátý pátý řádek s názvem „Skandinávsko-středomořský koridor hlavní sítě“ a třicátý šestý řádek obsahující vytyčení jeho trasy se zrušují; **za třicátým sedmým řádkem obsahujícím přeshraniční spojení v tomto koridoru se vkládá nový řádek, který doplňuje „chybějící spojení“ „Villa San Giovanni – Messina (pevné spojení)“ pro „silniční/železniční dopravu“;**