



Dokument ze zasedání

A9-0147/2023

14.4.2023

*****I**
ZPRÁVA

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a nařízení (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 (COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodajové: Barbara Thaler, Dominique Riquet

Vysvětlivky

- * Postup konzultace
- *** Postup souhlasu
- ***I Řádný legislativní postup (první čtení)
- ***II Řádný legislativní postup (druhé čtení)
- ***III Řádný legislativní postup (třetí čtení)

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém v návrhu aktu.)

Pozměňovací návrhy k návrhu aktu

Pozměňovací návrhy Parlamentu předložené ve dvou sloupcích

Vypuštění textu je označeno ***tučnou kurzivou*** v levém sloupci. Nahrazení je označeno ***tučnou kurzivou*** v obou sloupcích. Nový text je označen ***tučnou kurzivou*** v pravém sloupci.

První a druhý řádek záhlaví každého pozměňovacího návrhu označují příslušnou část projednávaného návrhu aktu. Pokud se pozměňovací návrh týká existujícího aktu, který má být návrhem aktu pozměněn, je v záhlaví mimo to na třetím řádku uveden existující akt a na čtvrtém řádku ustanovení existujícího aktu, kterého se pozměňovací návrh týká.

Pozměňovací návrhy Parlamentu v podobě konsolidovaného textu

Nové části textu jsou označeny tučnou kurzivou. Vypuštěné části textu jsou označeny symbolem **■** nebo přeškrtnuty. Nahrazení se vyznačují tak, že nový text se označí ***tučnou kurzivou*** a nahrazený text se vymaže nebo přeškrtně. Výjimečně se neoznačují změny výlučně technické povahy, které provedly příslušné útvary za účelem vypracování konečného znění.

OBSAH

	Strana
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	215
STANOVISKO VÝBORU PRO VNITŘNÍ TRH A OCHRANU SPOTŘEBITELŮ	217
STANOVISKO VÝBORU PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ	273
POSTUP V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU	322
JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU	323

NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a nařízení (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 (COM(2021)0812 and COM(2022)0384 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD))

(Řádný legislativní postup: první čtení)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Parlamentu a Radě (COM(2021) 812) a na pozměněný návrh (COM(2022) 384),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a článek 172 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C9-0472/2021),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
 - s ohledem na odůvodněné stanovisko předložené francouzským senátem v rámci protokolu č. 2 o používání zásad subsidiarity a proporcionality uvádějící, že návrh legislativního aktu není v souladu se zásadou subsidiarity,
 - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 25. října 2021¹,
 - s ohledem na stanovisko Výboru regionů ze dne ...²,
 - s ohledem na článek 59 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A9-0147/2023),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
 2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, jestliže svůj návrh nahradí jiným textem, podstatně jej změní nebo má v úmyslu jej podstatně změnit;
 3. pověřuje svou předsedkyni, aby předala postoj Parlamentu Radě, Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

Pozměňovací návrh 1

¹ Úř. věst. L 290, 29.7.2022, s. 120.

² Dosud nezveřejněné v Úředním věstníku.

Návrh nařízení Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí

(3) Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu¹⁵ 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.

¹⁵ 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) 789 final.

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení Bod odůvodnění 4

Pozměňovací návrh

(3) Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu¹⁵ 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 **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.

¹⁵ 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) 789 final.

(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

(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 nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, 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

(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.

(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 **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 nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, venkovských, ostrovních, okrajových a horských regionů, jakož i řídké osídlených oblastí. Rozvoj transevropské dopravní sítě by měl rovněž umožnit bezproblémovou, bezpečnou a

konkurenceschopnosti z globálního hlediska tím, že vytvoří propojení a interoperabilitu mezi vnitrostátními dopravními sítěmi udržitelným způsobem účinně využívajícím zdroje.

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

Pozměňovací návrh

(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.

(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 podporu účinného využívání jejích zdrojů.

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 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

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.

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

(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) 2021/1187¹⁶.

¹⁶ 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

(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) 2021/1187¹⁶ *(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.*

¹⁶ 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).

(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^{1a} (CEF).

^{1a} 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

(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 taxonomii¹⁷, 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 poškozují cíl v oblasti životního prostředí

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 v souladu s cíli Pařížské dohody a zásadou „významně nepoškozovat“ ve smyslu článku 17 nařízení o taxonomii¹⁷, 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 poškozují cíl v oblasti životního prostředí

nebo klimatu, by měly být zváženy přiměřené alternativy.

nebo klimatu, by měly být zváženy přiměřené alternativy, **příčemž 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.**

¹⁷ 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).

¹⁷ 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 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 pokynů¹⁸. Přispěje se tím k tomu, aby se při investičních rozhodnutích Unie a jejím rozpočtovém plánování přihlíželo k posouzením rizik souvisejících se změnou klimatu, jakož

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 **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[#]. Přispěje se tím k tomu, aby se při investičních rozhodnutích Unie a jejím rozpočtovém plánování přihlíželo k

i zranitelnosti vůči změně klimatu a adaptace na ni.

posouzením rizik souvisejících se změnou klimatu, jakož i zranitelnosti vůči změně klimatu a adaptace na ni.

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

¹⁸ 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

(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.

Pozměňovací návrh

(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

(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.

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

(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. ***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 nejbzdálenějších regionech a jiných odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionech nebo v řídce 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 nejbzdálenějších regionech a jiných odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionech nebo v řídce 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, ***přičemž zvláštní pozornost by měla být věnována ostrovům a nejbzdálenějším***

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 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.

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

(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.

(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

(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 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.

(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 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/EU²¹.

²¹ 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

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/EU²¹ **a dodržovat časové rámce stanovené ve směrnici o inteligentní síti TEN-T.**

²¹ 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

(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.

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)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(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)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(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 Unii 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 Přeprogramování 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 Přeprogramování jízdních řádů (TTR).

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 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 39

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 42

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

(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.

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 traťové 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)

Znění navržené Komisí

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.***

Pozměňovací návrh

(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)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(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 trojnásobení 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)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(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)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(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

Pozměňovací návrh

(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 48

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 45 b (nový)

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.

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**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(46) Vzhledem k tomu, že námořní

(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.

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

Znění navržené Komisí

(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.

Pozměňovací návrh

(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 přerušování 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^{1a}, 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.

^{1a} 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 oblast²². 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.

²² *Koncepce plánu udržitelné městské mobility byla poprvé navržena v balíčku opatření EU v oblasti městské mobility z roku 2013 (COM(2013) 913 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

(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.***

Pozměňovací návrh 62

Návrh nařízení Bod odůvodnění 52 a (nový)

(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]²³. 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.

²³ 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]²³. 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.

²³ 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)

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-19²⁵ 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.

²⁵ 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

Pozměňovací návrh

(62) S ohledem na zkušenosti s řízením krizí během pandemie COVID-19²⁵ 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.

²⁵ 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)685 final.

udržení chodu hospodářství během opětovného vypuknutí pandemie COVID-19, COM(2020)685 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) 2019/452²⁶ 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

(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**

působnosti nařízení (EU) 2019/452.

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) 2019/452²⁶ 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.

²⁶ 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).

²⁶ 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

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.

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 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 78

Návrh nařízení Bod odůvodnění 69 a (nový)

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 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

(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.**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

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^{1a} v oblasti silniční, železniční, vnitrozemské vodní a námořní dopravy, jakož i při rozvoji dopravní sítě mezi Evropskou unií a stranami jihovýchodní Evropy.*

^{1a} 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 „dvojím 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

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) 2021/1153²⁹. 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 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.

²⁹ 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

parlamentu a Rady (EU) 2021/1153²⁹. 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 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**.

²⁹ 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)

(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

(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. 182/2011³².

(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. 182/2011³².

³² 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).

³² 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

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 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

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 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 této infrastruktury a na infrastrukturu regionální a místní dopravy;

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 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**

Pozměňovací návrh

vypouští se

nákladní přepravy a umožňuje provádět logistické činnosti;

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) „**systemem uspořádání** letového provozu / **letových navigačních služeb**“ (system 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 „system ERTMS“) system definovaný v bodě 2.2 přílohy nařízení Komise (EU) 2016/919³⁸;

Pozměňovací návrh

w) „evropským systémem řízení železničního provozu“ (dále jen „system ERTMS“) system definovaný v bodě 2.2 přílohy nařízení Komise (EU) 2016/919³⁸ **a v souvislosti s lhůtami pro provedení, odkazuje na dvě stávající části ERTMS: ETCS a GSM-R/GPRS/FRMCS;**

³⁸ 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)

³⁸ 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**“ **system ERTMS** úrovně 2 nebo 3, který využívá rádio, aby **vlak** předal **oprávnění**

Pozměňovací návrh

x) „**rádiovým systémem ERTMS**“ **rádiový vlakový řídicí system ETCS** úrovně 2 nebo 3, který **lze používat se**

k jízdě podle nařízení Komise (EU) 2016/919³⁹;

systemem 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) 2016/919³⁹;

³⁹ 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)

³⁹ 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

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

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

a vylodění cestujících, posádky a dalších osob, a veškerá další infrastruktura nezbytná pro provozovatele dopravy v přístavním areálu;

tohoto zboží a nalodění a vylodění 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

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**;

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 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) „sítí 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)

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

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

Pozměňovací návrh

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 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 CO₂;

Pozměňovací návrh

i) podpory mobility s nulovými **a nízkými** emisemi v souladu s příslušnými cíli Unie v oblasti snižování emisí CO₂;

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^{1a};**

^{1a} **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.**

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 řídce osídlených oblastí;

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

Pozměňovací návrh 119

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – písm. b – bod ii

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

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

Pozměňovací návrh

iii) účinné koordinace a propojení mezi

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;

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

Pozměňovací návrh

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**;

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

vii b) 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

vii c) 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 případech 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 řídké 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

Pozměňovací návrh

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

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

Pozměňovací návrh

Sít' účinně využívající zdroje a ochrana
životního prostředí

Odolná sít' 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

Pozměňovací návrh

g) rozvojem zelené a udržitelné infrastruktury odolné vůči změně klimatu, ***včetně infrastruktury určené pro aktivní druhy dopravy,*** navržené tak, aby

sítě, na životní prostředí a degradaci ekosystémů;

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

Znění navržené Komisí

3. Posuzování vlivů plánů a projektů na životní prostředí se provádí v souladu se směrnicí Rady 92/43/EHS⁴⁹, směrnicemi Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES⁵⁰, 2001/42/ES⁵¹, a2002/49/ES⁵², 2009/147/ES⁵³ a 2011/92/EU⁵⁴. 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“.

Pozměňovací návrh

3. Posuzování vlivů plánů a projektů na životní prostředí se provádí v souladu se směrnicí Rady 92/43/EHS⁴⁹, směrnicemi Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES⁵⁰, 2001/42/ES⁵¹, a2002/49/ES⁵², 2009/147/ES⁵³ a 2011/92/EU⁵⁴. 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.**

⁴⁹ 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).

⁵⁰ 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).

⁵¹ 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).

⁵² 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).

⁵³ 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).

⁵⁴ 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).

⁴⁹ 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).

⁵⁰ 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).

⁵¹ 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).

⁵² 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).

⁵³ 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).

⁵⁴ 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).

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

Pozměňovací návrh

3. Hlavní a rozšířená hlavní síť jsou tvořeny těmi částmi transevropské dopravní sítě, které jsou rozvíjeny

přednostně pro dosažení cílů rozvoje transevropské dopravní sítě.

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

Pozměňovací návrh

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

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

Pozměňovací návrh

4. Členské státy přijímají veškerá nezbytná opatření s cílem zajistit, aby

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.*

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

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

Pozměňovací návrh

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)

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

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

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**

(EU) [...] [o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva] se považují za odkazy na „rozšířenou hlavní síť“ a „globální síť“ ve smyslu tohoto nařízení.

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

Znění navržené Komisí

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.

Pozměňovací návrh

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 nařízení** stanoveno jinak, a do 31. prosince 2040 v případě jejich infrastruktury, která je součástí rozšířené hlavní sítě, není-li **v tomto nařízení** 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 řídce 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 řídce 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

Pozměňovací návrh

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;

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 hranicích pro silniční nákladní dopravu;

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 infrastruktury vnitrozemských vodních cest a letecké a námořní infrastruktury;

c) rozvoj plynulého systému 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

Pozměňovací návrh

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

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 **kteřa 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

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

Pozměňovací návrh

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

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

Pozměňovací návrh

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

b) **zajišťovala jmenovitý rozchod kolejí pro nové železniční tratě 1 435 mm vyjma případů, kdy je nová trať prodloužením v rámci sítě, v níž je rozchod kolejí odlišný, a je oddělená od hlavních železničních tratí v Unii.**

Pozměňovací návrh

vypouští se

(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 efektivity 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^{1a}, musí být koordinována se sousedními členskými státy a případně těmito státy schválena.

^{1a} ***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 192

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 2 a (nový)

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:**

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

(viz pozměněný návrh Komise – bod 6)

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

vypouští se

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) 2016/797⁵⁸, musí být koordinována a případně dohodnuta se sousedními členskými státy.

vypouští se

⁵⁸ *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 – návětí

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

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;**

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh

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

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 rozšířená hlavní sítě, **včetně spojení uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. d)**, do 31. prosince 2040:

4. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura rozšířená 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 efektivity 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 požadavků podle odstavců 2, 3 a 4;

Pozměňovací návrh

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

vypouští se

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 efektivity 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)384*

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)384*

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 stávajících železničních tratí nacházejících

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/
posouzení možnosti přechodu stávajících

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.

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)384*

4. Priority pro plánování

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.

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.

(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,

Pozměňovací návrh

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

rozšířené hlavní sítě a globální sítě, 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.

rozšířené hlavní sítě a globální sítě, 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) 2016/797⁵⁹, musí být koordinována a případně dohodnuta se sousedními členskými státy.***

⁵⁹ 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 sítě*** prováděcími akty udělit výjimky týkající se požadavků uvedených v odstavcích 1 až 5.

⁵⁹ 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).

6a. Členské státy dotčené aktéry včas informují o zavedení systému ERTMS před zavedením trat'ové 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

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

nákladní dopravy na všech železničních nákladních tratích evropských dopravních koridorů splňovala tyto cílové hodnoty:

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)

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

Pozměňovací návrh

-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, nábřežních 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, nábřežních 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

h) přidružené vybavení;

Pozměňovací návrh

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 úroveň 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 úroveň 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)

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, *kteřá 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

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.

Pozměňovací návrh

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 ***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

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;

přístavu;

Pozměňovací návrh 261

Návrh nařízení

Čl. 24 – odst. 3 – písm. k a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 262

Návrh nařízení

Čl. 24 – odst. 4 – písm. c

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

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

a) námořní přístavy globální sítě byly propojeny s železniční a silniční infrastrukturou a pokud možno s

vnitrozemskými vodními cestami, s výjimkou případů, kdy takovému propojení brání zvláštní zeměpisná nebo značná fyzická omezení;

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

Pozměňovací návrh

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;

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

Pozměňovací návrh

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

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

Pozměňovací návrh

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

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

Pozměňovací návrh

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

b) výstavba, **údržba** nebo modernizace základní přístavní infrastruktury, jako jsou přístavní bazény, **infrastruktura pro udržitelná alternativní paliva**, nábřežní 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

Pozměňovací návrh

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

d) zavedení a podpora nových technologií a inovací pro paliva a pohonné systémy s nulovými a nízkými emisemi uhlíku, **včetně větrného pohonu;**

Pozměňovací návrh 273

Návrh nařízení

Čl. 27 – odst. 1 – písm. g

Znění navržené Komisí

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 **nebo** optimalizace dodavatelského řetězce v souladu s platnými požadavky práva Unie nebo příslušných mezinárodních dohod.

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

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

Pozměňovací návrh

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 infrastruktury pro aktivní druhy dopravy.

Pozměňovací návrh 280

Návrh nařízení

Čl. 29 – odst. 1 – písm. a

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

a) byla zajištěna, sledována a podle potřeby zlepšována bezpečnost infrastruktury silniční dopravy v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES⁶²;

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**⁶²;

⁶² 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).

⁶² 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

Pozměňovací návrh

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

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, **kteřý 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) 2020/1054⁶⁹;

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) 2020/1054⁶⁹;

⁶⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady

⁶⁹ 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).

(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, užitných 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

Pozměňovací návrh

4. Na žádost členského státu a v řádně

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.

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 směrnicí 96/53/ES může Komise přijmout prováděcí akty, kterými osvobodí členské státy od požadavků na zavedení nebo udržování průjezdových vážících 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

Pozměňovací návrh

5. Na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech může Komise prováděcími akty udělit výjimky

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.

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

Pozměňovací návrh

c) zavedení inovativních technologií, ***včetně digitálních technologií,*** s cílem zlepšit kontrolu dodržování právního rámce Unie v oblasti silniční dopravy,

nástrojů pro vymáhání dodržování a komunikační infrastruktury 5G;

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

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. **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.

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

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, **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 – návěť

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 konzultací zohlední ve své analýze.

Pozměňovací návrh

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

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

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 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

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

Pozměňovací návrh

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

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];

Pozměňovací návrh

a) dostupnost infrastruktury pro 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

Pozměňovací návrh

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;

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

i) u osobní dopravy: udržitelné, plynulé 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

Pozměňovací návrh

ii) u osobní dopravy: možnost

ii) u osobní dopravy: možnost

cestujících mít přístup k informacím, rezervovat, platit cesty a získávat jízdenky prostřednictvím multimodálních služeb digitální mobility;

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

Pozměňovací návrh

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 320

Návrh nařízení

Čl. 40 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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.

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)

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

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 324

Návrh nařízení

Čl. 41 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh

c) podpora účinné dopravy a mobility

s nízkou hlukovou zátěží a nulovými emisemi, včetně ekologizace městských vozových parků;

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

Pozměňovací návrh

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

e) zlepšovat spojení s nejzranitelnějšími a nejizolovanějšími částmi Unie, včetně nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionů i řídké 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 cyklostezky, vlaky maglev či hyperloop.

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

Pozměňovací návrh

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;

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

Pozměňovací návrh

e) zlepšovat provoz, řízení, přístupnost, interoperabilitu, multimodalitu a účinnost sítě, mimo jiné prostřednictvím rozvoje multimodálních služeb digitální mobility, **rozvoje řešení „mobility jako**

umožňuje bezproblémovou multimodalitu, jako je napojení na letiště vysokorychlostní železnicí, městskými vlaky nebo tramvajemi;

*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 druhu, včetně hluku a emisí;

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh

k) dále pokračovat ve vývoji

zavádění systémů IKT a nových technologií pro dopravu, a to v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi různými druhy dopravy.

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

Pozměňovací návrh

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

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 – návětí

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Při plánování infrastruktury členské státy *zlepší bezpečnost a odolnost* dopravní infrastruktury vůči změně klimatu, přírodním rizikům, katastrofám způsobeným člověkem, jakož i záměrnému

1. Při plánování infrastruktury členské státy *zajistí nejvyšší úroveň bezpečnosti a odolnosti* dopravní infrastruktury vůči změně klimatu, přírodním rizikům, *geopolitickým změnám*, katastrofám

narušení fungování dopravního systému Unie. Při provádění projektů společného zájmu členské státy zohlední:

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 347

Návrh nařízení Čl. 46 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

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.

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

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. Tato povinnost se nevztahuje na přímé

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**

zahraniční investice oznámené Komisi a ostatním členským státům podle čl. 6 odst. 1 nařízení (EU) 2019/452.

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)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

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 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.

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

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 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

Při určování toho, zda zahraniční účast nebo příspěvek může mít vliv na bezpečnost nebo veřejný pořádek, Komise **vezme** 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

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

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 *stanovisko* Komise *a poskytne Komisi vysvětlení, pokud se jejím stanoviskem neřídí, a to nejpozději do tří měsíců od vydání stanoviska.*

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

Pozměňovací návrh

a) infrastruktura transevropské

a) infrastruktura transevropské

dopravní síť byla udržována tak, aby po celou dobu své životnosti poskytovala stejnou úroveň služeb a bezpečnosti;

dopravní síť 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

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 nejbližších regionech a jiných odlehlých, venkovských, ostrovních, okrajových a horských oblastech, **jakož i** v řídké osídlených oblastech.

Pozměňovací návrh

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 nejbližších 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

Pozměňovací návrh

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.

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 369

Návrh nařízení

Čl. 50 – odst. 2 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) interoperabilitu;

Pozměňovací návrh

b) interoperabilitu, **kontinuitu a přístupnost sítě;**

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

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;**

Pozměňovací návrh 371

Návrh nařízení

Čl. 50 – odst. 2 – písm. d a (nové)

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 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 377

Návrh nařízení

Čl. 51 – odst. 6 – písm. a

Znění navržené Komisí

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;

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

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

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, **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

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, ***příčemž 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.

Pozměňovací návrh 386

Návrh nařízení Čl. 51 – odst. 8 – pododstavec 1 (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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 – návětí

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

Pozměňovací návrh

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;

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

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.

Znění navržené Komisí

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 – návětí

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

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, **příčemž se vyloučí roky ovlivněné cyklickými faktory, které způsobují významný pokles toku provozu.** Úpravy uvedené v prvním pododstavci

založeny na informacích poskytnutých dotčeným členským státem v souladu s čl. 55 odst. 1.

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 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 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**.

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 **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 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.

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 433

Návrh nařízení Čl. 62 – odst. 3 – pododstavec 1

Pozměňovací návrh

1. V případě zpoždění při zahájení nebo dokončení prací na hlavní 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, **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

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.

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 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.

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 435

Návrh nařízení

Čl. 62 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

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 státům bez objektivního odůvodnění. Komise poskytne dotčenému členskému státu nebo dotčeným členským státům šest měsíců na to, aby zpoždění odstranily.

Pozměňovací návrh

vypouští se

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)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

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 a nejbližší regiony, dokud nebude na jejich území zaveden železniční systém.

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

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

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Znění navržené Komisí

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.

Pozměňovací návrh

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 trať (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) Wörth – 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 trať (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 trať (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 / ≥ 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 / ≥ 200 km/h)

**- El Ferrol – Lugo – Monforte (železniční
nákladní doprava / ≥ 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 / ≥ 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 / ≥ 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 / ≥ 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 / ≥ 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 / ≥ 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 / ≥ 200 km/h / nová výstavba)*
- *Córdoba – Jaén – Granada (konvenční)*
- *Madrid – Alcázar de San Juan – Jaén (konvenční)*
- *Bilbao – Santander (osobní a nákladní železniční doprava / ≥ 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 (≥ 200 km/h)*
- *Orbassano – Torino S.Paolo (≥ 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 (≥ 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 (≥ 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 (≥ 200 km/h)
- Orbassano – Torino S.Paolo (≥ 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 (≥ 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 (≥ 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 (≥ 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

Název uzlu: Klagenfurt
Kombinované terminály železniční a
silniční dopravy: **globální** (Villach-Fürnitz)

Pozměňovací návrh

Název uzlu: Klagenfurt
Kombinované terminály železniční a
silniční dopravy: **hlavní** (Villach-Fürnitz)

Pozměňovací návrh 495

Návrh nařízení
Příloha 2 – tabulka – oddíl DE

Znění navržené Komisí

Název uzlu: Föhr Amrum

Pozměňovací návrh

Vypuštění uzlu.

Pozměňovací návrh 496

Návrh nařízení
Příloha 2 – tabulka – oddíl DE

Znění navržené Komisí

Název uzlu: List auf Sylt

Pozměňovací návrh

Vypuštění uzlu.

Pozměňovací návrh 497

Návrh nařízení
Příloha 2 – tabulka – oddíl DE

Znění navržené Komisí

Název uzlu: Wyk auf Föhr

Pozměňovací návrh

Vypuštění uzlu.

Pozměňovací návrh 498

Návrh nařízení
Příloha 2 – tabulka – oddíl DE

Znění navržené Komisí

Název uzlu: Kiel

Pozměňovací návrh

Název uzlu: Kiel

Námořní přístav: ***Globální síť***

Námořní přístav: ***Hlavní síť***

Pozměňovací návrh 499

Návrh nařízení
Příloha 2 – tabulka – oddíl ES

Znění navržené Komisí

Název uzlu: Castellón
Námořní přístav: ***Globální síť***

Pozměňovací návrh

Název uzlu: Castellón
Námořní přístav: ***Hlavní síť***

Pozměňovací návrh 500

Návrh nařízení
Příloha 2 – tabulka – oddíl ES

Znění navržené Komisí

Název uzlu: Vilagarcía de Arousa
Námořní přístav: ***Globální síť***

Pozměňovací návrh

Název uzlu: Vilagarcía de Arousa
Námořní přístav: Globální síť

Pozměňovací návrh 501

Návrh nařízení
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

Název uzlu: Oulu / Uleåborg

Námořní přístav: **globální** (Oulu)

Pozměňovací návrh

Název uzlu: Oulu / Uleåborg

Námořní přístav: **hlavní** (Oulu)

Pozměňovací návrh 508

Návrh nařízení

Příloha 2 – tabulka – oddíl FI

Znění navržené Komisí

Název uzlu: Kokkola

Námořní přístav: **Globální síť**

Pozměňovací návrh

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

Název uzlu: Ploče

Námořní přístav: **Globální síť**

Pozměňovací návrh

Název uzlu: Ploče

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

Pozměňovací návrh

Název uzlu: Modena

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

Pozměňovací návrh

Název uzlu: Bydgoszcz

Název uzlu: Bydgoszcz

Kombinované terminály železniční a
silniční dopravy: **globální** (Bydgoszcz,
Bydgoszcz – Południe)

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)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh



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 Mad'arsko

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

1. Cíle: Hlavním cílem plánu udržitelné městské mobility je zlepšit dostupnost funkční městské oblasti **pro**

zajistit vysoce kvalitní, bezpečnou a udržitelnou **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.

všechny uživatele se zvláštním důrazem na osoby 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. Zapojeni 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** zapojeni 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“;**

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

DŮVODY A CÍLE NAŘÍZENÍ

Za účelem podpory vnitřního trhu a obchodu Unie a posílení její hospodářské, sociální a územní soudržnosti při současném naplnění cílů dekarbonizace potřebuje Unie účinnou, udržitelnou, multimodální a moderní dopravní infrastrukturu pro všechny druhy dopravy, která propojuje její občany a podniky. Transevropské dopravní sítě (TEN-T) představují hlavní pilíř politiky EU v oblasti dopravní infrastruktury a jsou uspořádány ve třech postupných strategických vrstvách, které je nutné včas dokončit: dokončení hlavní sítě je třeba provést do roku 2030, rozšířené hlavní sítě do roku 2040 a globální sítě do roku 2050. Očekává se, že samotné dokončení hlavní sítě přinese do roku 2030 dodatečných 4 500 miliard EUR, tj. 1,8 % HDP Unie, což představuje pro tyto roky 13 milionů pracovních míst.

Navzdory těmto výhodám se však zavádění sítě TEN-T potýká s několika obtížemi, které je třeba v rámci této revize řešit:

- kapacitně úzká místa, zbývající chybějící spojení a nedostatečné propojení sítí brání dosažení multimodality,
- nedostatečné a neúplné normy infrastruktury TEN-T pro jednotlivé druhy dopravy,
- nedostatečný soulad s cílem EU v oblasti dekarbonizace ve spojení s rostoucím přechodem na jiné druhy dopravy a odolností infrastruktury,
- provozní a administrativní překážky, včetně dlouhých přeshraničních čekacích lhůt,
- nedostatečné nástroje řízení a vymáhání nařízení,
- zpoždění ohrožující včasné dokončení hlavní sítě, v důsledku kterých mají členské státy, které už stihly vybudovat svůj úsek, „uvízlá aktiva“ a nemohou plně využívat výhod sítě.

NÁVRHY ZPRÁVY

V této souvislosti zpravodajové vítají tuto revizi, jejímž cílem je zvýšit udržitelnost, cenovou dostupnost a účinnost dopravy, podpořit multimodalitu, přechod na jiný druh dopravy, interoperabilitu a digitalizaci a zároveň zlepšit její odolnost a nástroje společné správy a řízení. Zpravodajové se domnívají, že úsilí by mělo směřovat k těmto cílům, ale jsou přesvědčeni, že některá ustanovení je třeba posílit, pokud chce Unie včas splnit své cíle:

- Zvýšené ambice v oblasti norem a požadavků s omezenými výjimkami

Normy a požadavky pro jednotlivé druhy dopravy byly zpřísněny v míře, kterou mohou členské státy reálně splnit, a to v zájmu dosažení cílů Unie v oblasti dopravy, jak jsou stanoveny v bílé knize o dopravě a ve strategii udržitelné a inteligentní mobility. Na druhé straně byly výjimky omezeny na specifické případy, které by jinak mohly vést k nesprávnému rozdělování omezených zdrojů, a to v zájmu zajištění soudržného a včasného zavádění infrastruktury. V tomto ohledu jsou zpravodajové přesvědčeni, že investice do dopravy by měly být hodnoceny nejen z hlediska nákladů, ale také jako určitý hospodářský katalyzátor, který umožňuje dlouhodobý růst a zároveň přispívá k dosažení cílů Unie v oblasti klimatu.

- Městské uzly

Městské uzly hrají v síti TEN-T důležitou úlohu jako výchozí nebo cílové body pro toky

cestujících a nákladní dopravy. Byla zavedena ustanovení, která mají zajistit, aby kapacitně úzká místa a nedostatečné propojení v rámci městských uzlů neoslabovaly multimodalitu v rámci sítě TEN-T, přičemž současně plně zohledňují problémy jednotlivých městských uzlů či zásadu subsidiarity.

- Inteligentní a inovativní infrastruktura

Digitalizace není cílem sama o sobě. Díky ní je doprava a zejména multimodalita pro občany a podniky dostupnější, účinnější a cenově dostupnější. Kromě toho významně přispívá ke zvýšení bezpečnosti a udržitelnosti našeho dopravního systému a zároveň umožňuje odpovědným orgánům lépe prosazovat společná evropská pravidla.

- Odolnost, vojenská mobilita a strategická autonomie

Síť TEN-T by měla přinášet řešení, které ob stojí i v budoucnu. Vzhledem k nové geopolitické situaci nebo klimatickým a environmentálním podmínkám byla do návrhu zahrnuta ustanovení pro zvýšení dlouhodobé bezpečnosti a odolnosti dopravní infrastruktury. Byla rovněž doplněna hlediska týkající se strategické autonomie, kterou představují některé kritické dopravní infrastruktury.

- Spolupráce s třetími zeměmi

V návaznosti na ruskou útočnou válku proti Ukrajině a na postoj Běloruska v tomto konfliktu byla spolupráce se třetími zeměmi upravena tak, aby zohledňovala novou geopolitickou situaci, a to přerušením vazeb s Ruskem a Běloruskem a posílením partnerství s Ukrajinou a Moldavskem.

- Údržba

Údržba má klíčový význam pro zajištění kvalitní, moderní, inteligentní a odolné infrastruktury. Údržba však příliš často není řádně zajištěna ani zahrnuta v nejranější fázi plánování projektu či v průběhu jeho životnosti. Za účelem dalšího řešení této otázky byla do návrhu zahrnuta ustanovení o údržbě.

- Posílené evropské priority

Jednou z hlavních hrozeb nedodržení termínu dokončení hlavní sítě do roku 2030 je nedostatečný soulad mezi vnitrostátními dopravními plány a investicemi s evropskými prioritami. Za účelem řešení tohoto problému posilují zpravodajové soudržnost mezi těmito opatřeními, jakož i podmíněnost evropského financování evropskými prioritami s ohledem na zavádění dopravní infrastruktury.

- Správa

Je třeba posílit nástroje správy a řízení, aby bylo zajištěno soudržné zavádění a včasné dokončení sítě TEN-T. Za tímto účelem byly posíleny nástroje pro podávání zpráv a monitorování, včetně úlohy evropských koordinátorů a jejich pracovních plánů, jakož i ustanovení, která mají zabránit významným zpožděním při zahájení nebo dokončení prací na sítích.

Zpravodajové jsou přesvědčeni, že tato ustanovení významně přispějí k účinnému a včasnému dokončení sítě TEN-T, aby bylo možné vybudovat účinnou, udržitelnou, plynulou, vysoce kvalitní a perspektivní multimodální dopravní síť v celé Evropské unii a sousedních zemích. 14.7.2022

14.7.2022

STANOVISKO VÝBORU PRO VNITŘNÍ TRH A OCHRANU SPOTŘEBITELŮ

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a nařízení (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013
(COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD))

Zpravodaj: Salvatore De Meo

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Efektivní a dobře rozvinutá transevropská dopravní síť má zásadní význam pro hladké fungování i posílení jednotného trhu. Prostřednictvím této sítě Unie totiž zajišťuje volný pohyb osob a zboží na svém území.

Za tímto účelem je nezbytné, aby transevropská dopravní síť překonala svá stávající omezení prostřednictvím cílených investic, které mohou přispět ke zlepšení sítě z hlediska dostupnosti, inkluzivity a udržitelnosti. Nezbytnou podmínkou řádného fungování sítě je zejména zpřístupnění infrastruktury a služeb uživatelům, včetně osob se zdravotním postižením a osob s omezenou pohyblivostí, a to odstraněním zbývajících úzkých míst, která stále způsobují přetížení, a zajištěním rychlého a nepřetržitého spojení.

K dosažení cílů stanovených tímto nařízením je dále nezbytné, aby byl ve všech členských státech zaručen volný přístup k sítím a aby byly k dispozici dostatečné finanční prostředky, které umožní výstavbu a údržbu infrastruktur a podnikům v odvětví dopravy umožní realizovat dlouhodobé investiční plány.

Velký význam má také zajištění přístupu k evropským dopravním koridorům pro malé a střední podniky, které se často nacházejí v okrajových výrobních střediscích nebo v odlehlejších oblastech. V tomto ohledu bude nezbytné vytvořit synergie mezi strukturálními fondy určenými na výstavbu transevropské dopravní sítě a investicemi do vnitrostátní infrastruktury z jiných prostředků, včetně prostředků z národních plánů pro oživení a odolnost.

Mezi priority patří zapojení celého evropského podnikatelského sektoru prostřednictvím intermodálních spojení, stejně jako zapojení místních a regionálních orgánů prostřednictvím strukturovaného dialogu s evropskými koordinátory.

V neposlední řadě se zpravodaj ve světle nedávných dramatických událostí na Ukrajině domnívá, že je nezbytné upravit transevropskou dopravní síť, aby Unie mohla posílit své cíle i v oblasti vojenské a potravinové bezpečnosti. Proto je nezbytné směřovat konkrétní investice do strategických segmentů infrastruktury a zahrnout strategická zemědělsko-potravinářská střediska do efektivní sítě.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako věcně příslušný výbor, aby zohlednil následující pozměňovací návrhy:

Pozměňovací návrh 1

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

(4) Provádění transevropské dopravní sítě vytváří příznivé podmínky ve smyslu základní infrastruktury, která umožní, aby všechny druhy dopravy byly udržitelnější, **přístupnější**, 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 2

Návrh nařízení Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí

(5) Plánování, rozvoj a provoz transevropské dopravní sítě by měl umožnit udržitelné formy dopravy, zajistit lepší multimodální a interoperabilní

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 nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, 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.

dopravní řešení a posílit intermodální integraci **celého výrobního řetězce a** 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 nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, 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, **včetně osob se zdravotním postižením nebo osob s omezenou schopností pohybu a orientace,** a přispět k **posílení práv cestujících a transparentnosti cen a k** dalšímu hospodářskému růstu a konkurenceschopnosti z globálního hlediska tím, že **ku prospěchu cestujících** vytvoří propojení a interoperabilitu mezi vnitrostátními dopravními sítěmi udržitelným způsobem účinně využívajícím zdroje.

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 8 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(8a) Infrastruktura pro aktivní druhy dopravy zabraňuje nadměrnému narušování a špatnému spojení na krátkých trasách, zmírňuje přetížení silniční a železniční sítě a vede k odstranění stávajících překážek. Infrastruktura pro aktivní druhy dopravy rovněž přispívá k cílům Unie v oblasti klimatu, zlepšuje veřejné zdraví a má hospodářské přínosy. Infrastruktura pro aktivní druhy dopravy, včetně

infrastruktury pro pěší a cyklisty, by se měla zohlednit při plánování nové infrastruktury a při údržbě a modernizaci starších infrastruktur transevropské dopravní sítě.

Pozměňovací návrh 4

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 dopravní infrastruktury u všech druhů dopravy by se při rozvoji, **údržbě a modernizaci** 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 5

Návrh nařízení Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(10a) Členské státy by měly po konzultaci s místními orgány a podniky vypracovat strategie týkající se infrastrukturních, logistických a dopravních potřeb menších výrobních středisek, aby byla zajištěna soudržnost a synergie mezi infrastrukturami transevropské dopravní sítě a centrálními oblastmi s menšími výrobními středisky, které nejsou transevropskou dopravní sítí pokryty.

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení Bod odůvodnění 10 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(10b) Při rozvíjení transevropské dopravní sítě je třeba věnovat zvláštní pozornost tomu, aby byl přístup na trh zaručen malým a středním podnikům.

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení Bod odůvodnění 10 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(10c) Unie a všechny členské státy jsou jakožto signatáři Úmluvy Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením na základě právních předpisů povinny zajistit, aby osoby se zdravotním postižením měly stejný přístup k dopravě a zastavěnému prostředí jako všichni ostatní. Komise zahrnuje revizi hlavních směrů TEN-T do seznamu opatření Strategie práv osob se zdravotním postižením na období 2021–2030. V neposlední řadě se EU prostřednictvím své Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu zavázala „zajistit spravedlivou mobilitu pro všechny“, a to mimo jiné zlepšením přístupnosti pro cestující se zdravotním postižením. Práva osob se zdravotním postižením by proto měla být do revize hlavních směrů TEN-T plně začleněna.

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

(16) Při plánování a výstavbě projektů společného zájmu je třeba dostatečně zohlednit zájmy regionálních a místních orgánů, veřejnosti **i podniků a malých a středních podniků, jichž** se projekt týká.

Pozměňovací návrh 9

**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 všem uživatelům dopravy poskytovat vysokou míru přístupnosti sítí.**

Pozměňovací návrh 10

**Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18**

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

(18) Transevropská dopravní síť by měla být postupně rozvíjena ve třech etapách s celkovým cílem vytvořit multimodální a interoperabilní celoevropskou síť norem vysoké kvality při současném **zajištění hladkého fungování vnitřního trhu a** dodržení celkových cílů Unie v oblasti klimatické neutrality a životního prostředí: dokončení hlavní sítě do roku 2030, rozšířené hlavní sítě do roku 2040 a globální sítě do roku 2050.

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení Bod odůvodnění 21

Znění navržené Komisí

(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.

Pozměňovací návrh

(21) Globální síť by měla být dostatečně vybavena **infrastrukturami** pro alternativní paliva, **kteřé jsou přístupné uživatelům**, aby mohla účinně podpořit přechod na mobilitu s nulovými emisemi v souladu s milníky stanovenými ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, **a měla by přitom zohlednit potřeby spotřebitelů a podniků, zejména malých a středních podniků.**

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí

(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.

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 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, **terminály nákladní přepravy** a nejzávažnější úzká místa.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 24 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(24a) Přeshraniční využívání evropského modulárního systému by mohlo přispět ke zlepšení účinnosti silniční nákladní dopravy a snížení jejího dopadu na životní prostředí a k zajištění toho, že bude dosaženo cílů Unie v oblasti udržitelnosti a emisí.

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 26

Znění navržené Komisí

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 nejuvzdálenějších regionech a jiných odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionech nebo v řídce osídlených oblastech nebo v izolovaných či částečně izolovaných sítích.

(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 nejuvzdálenějších regionech a jiných odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionech nebo v řídce osídlených oblastech nebo v izolovaných či částečně izolovaných sítích. ***V případě řídce osídlených oblastí by se výjimky měly vztahovat pouze na infrastruktury, které se nacházejí ve výchozí nebo cílové oblasti, a nikoli na infrastruktury, které jsou rozhodujícími místy tranzitu.***

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 26 a (nový)

(26a) Tyto výjimky by v žádném případě neměly omezovat práva všech uživatelů dopravy na přístup k sítím v okrajových oblastech a neměly by oslabovat služby, které jsou nezbytné pro podniky, včetně malých a středních podniků, v městských a průmyslových oblastech velkého hospodářského významu.

Pozměňovací návrh 16

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. **Členské státy by rovněž měly zajistit, aby se cíle národních plánů pro oživení a odolnost i další vnitrostátní investiční plány doplňovaly s cíli transevropské dopravní sítě.**

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení Bod odůvodnění 34

Znění navržené Komisí

(34) Projekty společného zájmu na rozvoj transevropské dopravní sítě v

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 a multimodální evropské síti, zvyšují 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 členskými státy a třetí zemí. Těmto přeshraničním projektům by se mělo dostat přednostního zájmu ze strany Unie s cílem zajistit jejich realizaci.

souladu s požadavky stanovenými v tomto nařízení mají evropskou přidanou hodnotu, neboť přispívají k vysoce kvalitní, interoperabilní a multimodální evropské síti, **posilují fungování vnitřního trhu**, zvyšují **jeho** udržitelnost, **přístupnost**, soudržnost **a** účinnost **a jeho** 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 členskými státy a třetí zemí. Těmto přeshraničním projektům by se mělo dostat přednostního zájmu ze strany Unie s cílem zajistit jejich realizaci.

Pozměňovací návrh 18

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. ***V rámci těchto posouzení by se rovněž měly zohledňovat potřeby všech uživatelů v oblasti přístupnosti. Kromě toho by se při posuzování projektů společného zájmu měly zohledňovat i ukazatele očekávaných přínosů pro podniky všech velikostí, včetně malých a středních podniků, a pro cestující.***

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení Bod odůvodnění 36

Znění navržené Komisí

(36) Projekty společného zájmu, u nichž se žádá o financování Uníí, by měly být

Pozměňovací návrh

(36) Projekty společného zájmu, u nichž se žádá o financování Uníí, 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/EU²¹.

²¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (Úř. věst. L 26, 28.1.2012, s. 1).

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 **a úroveň přístupnosti dostupná všem uživatelům dopravy již od počátečních fází projektů**. 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/EU²¹.

²¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (Úř. věst. L 26, 28.1.2012, s. 1).

Pozměňovací návrh 20

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 **a k zajištění toho, aby v těchto zemích byly nepřetržitě přístupné sítě splňující vysoké standardy**. 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 21

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 22

Návrh nařízení Bod odůvodnění 39 a (nový)

Znění navržené Komisí

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 velký potenciál při dekarbonizaci dopravy. ***S ohledem na ambiciózní cíle stanovené ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, pokud jde o vysokorychlostní síť, by se toto nařízení mělo mimo jiné zaměřit na zajištění propojení hlavních a velkých měst v Evropské unii vysokorychlostní železnicí, a to prostřednictvím rozvoje soudržné*** a interoperabilní ***evropské vysokorychlostní železniční sítě*** 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

(39a) Aby bylo těchto cílů dosaženo, měla by se zvýšit přístupnost železničních služeb pro cestující, a to i pro osoby se zdravotním postižením nebo osoby s

omezenou schopností pohybu a orientace. Cestující by se neměli při vyhledávání, výběru a nákupu železničních služeb setkat s žádnými problémy. Proto by měla být podporována odvětvová řešení, jejichž cílem je vytvořit společnou evropskou platformu pro vydávání kombinovaných přepravních dokladů. Tato platforma by měla cestujícím poskytovat jednoznačné a úplné informace o cestě a nabízet nákup jediného přepravního dokladu pro přeshraniční cesty, který bude platný ve všech členských státech.

Pozměňovací návrh 23

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) ***Kombinovaná doprava plní rozhodující úlohu při vytváření příznivých podmínek, které přinášejí ekonomické výhody podnikům a malým a středním podnikům. Měla by proto být považována za základ projektů společného zájmu Unie v oblasti dopravy a infrastruktury.*** Měla by být vytvořena udržitelnější, odolnější a spolehlivější síť železniční nákladní dopravy v celé Evropě, která by přispěla ke konkurenceschopnosti kombinované dopravy. ***V této souvislosti by se při posilování sítě železniční nákladní dopravy měla věnovat zvláštní pozornost zboží podléhajícímu rychlé zkáze, včetně potravin, aby se přispělo k cílům Unie v oblasti potravinového zabezpečení.*** 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. ***Aby se zajistilo, že bude kombinovaná doprava do provozu***

uvedena účinně, měly by veřejné orgány ve spolupráci s příslušnými zúčastněnými stranami pokud možno vyčíslit ekonomické přínosy spojené s intermodálními terminály, aby bylo možné posoudit strategickou hodnotu těchto terminálů a naplánovat odpovídající investice.

Pozměňovací návrh 24

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 synchronizovaně** 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 25

Návrh nařízení Bod odůvodnění 44 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(44a) Vzhledem k tomu, že zavedení systému ERTMS je důležité pro zajištění rovného a lepšího přístupu k dopravním trasám pro všechny podniky v oblasti železniční nákladní dopravy, je nezbytné, aby členské státy a orgány Unie vyčlenily značné finanční prostředky na to, aby byl rádiový systém ERTMS urychleně zaveden v celé železniční dopravní síti a aby byly modernizovány všechny druhy kolejových vozidel.

Pozměňovací návrh 26

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. Klíčovou roli při plnění tohoto cíle by měly hrát multimodální terminály. ***Kromě toho by měl být řádně posouzen jejich hospodářský význam pro činnost podniků, včetně malých a středních podniků, a dopravců s ohledem na související silniční a železniční úseky, jiné než městské uzly a oblasti vysokého hospodářského významu v centrálních a průmyslových okrajových oblastech, aby se podpořily větší veřejné a soukromé investice do multimodálních terminálů a kombinované dopravy. Projektování a výstavba dopravní infrastruktury by měly splňovat příslušné požadavky stanovené v právních předpisech Unie a ve vnitrostátních právních předpisech.***

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení Bod odůvodnění 49 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(49a) Při definování investiční strategie pro multimodální terminály a kombinovanou dopravu by orgány a zúčastněné strany měly rovněž náležitě zohledňovat náklady na činnosti v terminálu, které nesou dopravci a vlastníci terminálů, s cílem posoudit požadavky těchto terminálů z hlediska inovací, technologických modernizací a kapacitního potenciálu a související

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení Bod odůvodnění 50

Znění navržené Komisí

(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.

Pozměňovací návrh

(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, **zejména s ohledem na alternativní paliva a dobíjecí infrastruktury**, a nedostatečné propojení sítí v rámci městských uzlů již nebránily multimodalitě **a řešením v oblasti kombinované dopravy** v rámci celé transevropské dopravní sítě.

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení Bod odůvodnění 51

Znění navržené Komisí

(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 oblast²². 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

Pozměňovací návrh

(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 oblast²². 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.

zranění, podíl různých druhů dopravy a přístup ke službám mobility, jakož i údaje o znečištění ovzduší a hluku ve městech.

Plány udržitelné městské mobility a uvedené údaje by měly být zveřejňovány v souladu s participativním přístupem, aby je mohli občanská společnost, občané a hospodářské subjekty řádně kontrolovat.

²² Koncepce plánu udržitelné městské mobility byla poprvé navržena v balíčku opatření EU v oblasti městské mobility z roku 2013 (COM(2013) 913 final, příloha I).

²² Koncepce plánu udržitelné městské mobility byla poprvé navržena v balíčku opatření EU v oblasti městské mobility z roku 2013 (COM(2013) 913 final, příloha I).

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 51 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(51a) Nástroje plánu udržitelné městské mobility by měly rovněž zahrnovat strategické ukazatele, které hodnotí hospodářský význam multimodálních terminálů a řešení kombinované dopravy pro zájmy dopravců, přepravců, podniků a malých a středních podniků, s cílem podpořit udržitelné investice a strategické plánování v městských a okrajových oblastech, jež mají velký hospodářský význam pro místní společenství.

Pozměňovací návrh 31

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 52

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(52) Členské státy by měly vytvořit vnitrostátní podpůrný program zaměřený na podporu zavádění plánů udržitelné městské mobility a zlepšení koordinace

(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.

mezi regiony a městy *a mezi obchodními organizacemi, sítěmi malých a středních podniků a dopravními společnostmi*. 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 32

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, *řešení dopravních propojení*, veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy, jako je chůze a jízda na kole.

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení Bod odůvodnění 55

Znění navržené Komisí

(55) Systémy informačních a komunikačních technologií (IKT) pro dopravu jsou nezbytné jakožto základ optimalizace provozu a dopravy, bezpečnosti provozu a zlepšení souvisejících služeb. Usnadněny by měly být informační toky v síti dopravy a mobility, mimo jiné prostřednictvím zavádění datového prostoru Unie pro mobilitu. Cestujícím by měly být k dispozici informace, včetně informací o

Pozměňovací návrh

(55) Systémy informačních a komunikačních technologií (IKT) pro dopravu jsou nezbytné jakožto základ optimalizace provozu a dopravy, bezpečnosti provozu a zlepšení souvisejících služeb, *včetně přístupu občanů a podniků k sítím*. Usnadněny by měly být informační toky v síti dopravy a mobility, mimo jiné prostřednictvím zavádění datového prostoru Unie pro mobilitu. Cestujícím by měly být k

přepravených dokladech a rezervačních systémech.

dispozici informace, včetně informací o přepravních dokladech, **multimodálních spojeních** a rezervačních systémech.

Pozměňovací návrh 34

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]²³. 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.

²³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne [...] o zavádění infrastruktury pro

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]²³. 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 **veřejně přístupných** infrastruktur pro alternativní paliva **a dobíjecích infrastruktur** 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.

²³ 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 [...]).

alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU (Úř. věst. L [...]).

Pozměňovací návrh 35

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 36

Návrh nařízení Bod odůvodnění 62

Znění navržené Komisí

(62) S ohledem na zkušenosti s řízením krizí během pandemie COVID-19²⁵ 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

Pozměňovací návrh

(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 **přístupnost a** 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

(62) S ohledem na zkušenosti s řízením krizí během pandemie COVID-19²⁵ 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 **a přístupnosti**

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.

dopravního systému Unie. *Za tímto účelem by měl být podél vnitřních hranic transevropské dopravní sítě zřízen stálý a automatický mechanismus pro aktivaci „zelených pruhů“*. Evropské dopravní koridory by *navíc* 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.

²⁵ 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) 685 final.

²⁵ 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) 685 final.

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení Bod odůvodnění 63

Znění navržené Komisí

(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) 2019/452²⁶ a kromě tohoto

Pozměňovací návrh

(63) Provádění transevropské dopravní sítě může urychlit účast **investičních organizací, bank a** 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

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.

²⁶ 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 38

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 vyhlásování výběrových řízení na ně by se měl uplatňovat přístup zohledňující celý životní cyklus.

Pozměňovací návrh 39

Návrh nařízení Bod odůvodnění 67 a (nový)

Znění navržené Komisí

nařízení (EU) 2019/452²⁶ 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.

²⁶ 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

(64) Přestože údržba je a zůstane hlavní odpovědností členských států, **Komise by měla ve spolupráci s nimi stanovit přesnou strategii, která by prostřednictvím konkrétních závazků zajistila**, aby transevropská dopravní síť – jakmile bude vybudována – byla řádně udržována **a během let zaručovala** vysokou kvalitu služeb, **standards bezpečnosti a ochrany a také přístupnost**. Při plánování infrastrukturních projektů a vyhlásování výběrových řízení na ně by se měl uplatňovat přístup zohledňující celý životní cyklus.

(67a) Evropští koordinátoři plní klíčovou

úlohu při zajišťování toho, aby rozvoj infrastruktury transevropské dopravní sítě probíhal účinně a účelně, a to tím, že navazují strukturovaný dialog s regionálními a místními orgány a všemi zúčastněnými stranami.

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení Bod odůvodnění 67 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(67b) V souvislosti s tímto strukturovaným dialogem a v případě, že nebudou existovat realizovatelné logistické a modální alternativy, by Evropská komise měla přijmout opatření, která by členské státy odrazovala od jednostranných přeshraničních omezení v celé síti, zejména pak v centrálních uzlech, aby nedocházelo k omezování přeshraničního tranzitu osob, služeb nebo zboží.

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení Bod odůvodnění 71

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(71) S ohledem na akční plán Unie o vojenské mobilitě z března 2018²⁷ by Komise měla posoudit, zda je třeba přizpůsobit transevropskou dopravní síť tak, aby **odrážela vojenské využití** infrastruktury. Na základě analýzy rozdílů mezi transevropskou dopravní sítí a vojenskými požadavky²⁸ by měly být do transevropské sítě začleněny další pozemní komunikace a železnice, aby se posílila součinnost mezi civilními a vojenskými dopravními sítěmi.

(71) S ohledem na akční plán Unie o vojenské mobilitě z března 2018²⁷ by Komise měla posoudit, zda je třeba přizpůsobit transevropskou dopravní síť tak, aby **posilovala segmenty strategické infrastruktury s cílem podpořit jejich vojenské a dvojitě užití**. Na základě analýzy rozdílů mezi transevropskou dopravní sítí a vojenskými požadavky²⁸ by měly být do transevropské sítě začleněny další pozemní komunikace a železnice, aby se posílila součinnost mezi civilními a vojenskými dopravními sítěmi.

²⁷ Společné sdělení Evropskému parlamentu a Radě – Akční plán o vojenské mobilitě, JOIN(2018) 05 final.

²⁸ Společný pracovní dokument útvarů Komise o aktualizované analýze rozdílů mezi vojenskými požadavky a požadavky na transevropskou dopravní síť ze dne 17. července 2020, (SWD(2020) 144 final).

Pozměňovací návrh 42

Návrh nařízení Bod odůvodnění 71 a (nový)

Znění navržené Komisí

²⁷ Společné sdělení Evropskému parlamentu a Radě – Akční plán o vojenské mobilitě, JOIN(2018) 05 final.

²⁸ Společný pracovní dokument útvarů Komise o aktualizované analýze rozdílů mezi vojenskými požadavky a požadavky na transevropskou dopravní síť ze dne 17. července 2020, (SWD(2020) 144 final).

Pozměňovací návrh

(71a) Vzhledem k tomu, že hladké fungování vnitřního trhu má zásadní význam pro potravinové zabezpečení a bezpečnost potravin v Unii, a s ohledem na sdělení Komise z března 2022 o zajištění potravinového zabezpečení a posílení odolnosti potravinových systémů^{1a} by Komise měla v případě potřeby modernizovat transevropskou dopravní síť tak, aby zahrnovala hlavní místa zemědělsko-potravinářské výroby, přičemž by měla věnovat zvláštní pozornost přepravním potřebám některých čerstvých a rychle se kazících produktů.

^{1a} Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů o zajištění potravinového zabezpečení a posílení odolnosti potravinových systémů“ (COM(2022)133 final).

Pozměňovací návrh 43

Návrh nařízení Bod odůvodnění 71 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(71b) Skutečnost, že na jihu Evropy neexistuje dopravní koridor spojující východní a západní část Středozemního moře, by mohla ohrozit dosažení cílů tohoto nařízení, a proto by se tímto problémem měl zabývat přezkum stanovený tímto nařízením.

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení Bod odůvodnění 71 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(71c) Rozšířené a posílené požadavky na dopravní infrastrukturu stanovené v tomto nařízení vyžadují přiměřené a dostatečné investice, a proto musí dopravní podniky do roku 2050 vypracovat řádné investiční plány. Krátký časový rámec současného víceletého finančního rámce (2021–2027), včetně očekávaného konce Nástroje pro propojení Evropy v roce 2027, by mohl ztížit plánování investic, zejména v odvětví železniční dopravy. Proto by se mělo počítat s dalšími generacemi programů Nástroje pro propojení Evropy, které by tyto potřeby řešily.

Pozměňovací návrh 45

Návrh nařízení Bod odůvodnění 72

Znění navržené Komisí

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

(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) 2021/1153²⁹. Kromě toho by financování *sítí 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 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.

²⁹ 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 46

Návrh nařízení Bod odůvodnění 73

Znění navržené Komisí

(73) Dosažení cílů transevropské dopravní sítě, zejména pokud jde o

transevropské dopravní sítě v souladu s tímto nařízením a mělo by být založeno zejména na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153²⁹. Kromě toho by *s ohledem na značné náklady, které si dokončení transevropské dopravní sítě vyžádá, mělo* financování rovněž vycházet *ze spolufinancování poskytovaného prostřednictvím nástrojů* podle jiných právních předpisů Unie, včetně Programu InvestEU, facility na podporu oživení a odolnosti, politiky soudržnosti, *Evropského fondu pro regionální rozvoj*, programu Horizont Evropa a dalších finančních nástrojů zřízených Evropskou investiční bankou. Aby bylo možné financovat projekty společného zájmu, měly by se odkazy na „multimodální logistické platformy“, „mořské dálnice“ a „telematické aplikace“ v nařízení (EU) 2021/1153 vykládat jako odkazy na „terminály multimodální nákladní 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.

²⁹ 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

(73) Dosažení cílů transevropské dopravní sítě, zejména pokud jde o

dekarbonizaci a digitalizaci dopravního systému v Unii, vyžaduje pevný regulační rámec. Členské státy by měly provést ambiciózní reformy s cílem řešit výzvy udržitelné dopravy uvedené v evropském semestru. Facilita na podporu oživení a odolnosti podporuje reformy i investice s cílem zvýšit udržitelnost dopravy, snížit emise a zlepšit bezpečnost a účinnost. Příslušná opatření za tímto účelem jsou zahrnuta do schválených plánů na podporu oživení a odolnosti.

dekarbonizaci a digitalizaci dopravního systému v Unii, vyžaduje pevný regulační rámec. Členské státy by měly provést ambiciózní reformy s cílem řešit výzvy udržitelné dopravy uvedené v evropském semestru. Facilita na podporu oživení a odolnosti podporuje reformy i investice s cílem zvýšit udržitelnost dopravy, snížit emise a zlepšit bezpečnost a účinnost. Příslušná opatření za tímto účelem jsou zahrnuta do schválených plánů na podporu oživení a odolnosti. ***V souvislosti s tím by Komise měla zajistit odpovídající sladění transevropské dopravní sítě a vnitrostátních investičních projektů, aby byla zaručena úplná integrace a sladění investic prováděných z prostředků EU a vnitrostátních prostředků, jako jsou národní plány pro oživení a odolnost.***

Pozměňovací návrh 47

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. o

Znění navržené Komisí

o) „plánem udržitelné městské mobility“ dokument pro strategické plánování mobility, jehož cílem je zlepšit dostupnost funkční městské oblasti a mobilitu v ní (včetně zón dojíždění) pro lidi, podniky a zboží;

Pozměňovací návrh

o) „plánem udržitelné městské mobility“ dokument pro strategické plánování mobility, jehož cílem je zlepšit dostupnost funkční městské oblasti a mobilitu v ní (včetně zón dojíždění ***a okrajových průmyslových středisek***) pro lidi, podniky a zboží;

Pozměňovací návrh 48

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. p a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

pa) „náklady na činnosti v terminálu“ náklady, které provozovatelé dopravy v terminálu vynaložili na provádění těchto činností;

Pozměňovací návrh 49

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. z

Znění navržené Komisí

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;

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 **nebo další přepravu** tohoto zboží a nalodění a vyloďení cestujících, posádky a dalších osob, a veškerá další infrastruktura nezbytná pro provozovatele dopravy v přístavním areálu;

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – věta

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

2. Transevropská dopravní síť posiluje sociální, hospodářskou a územní soudržnost Unie a přispívá k **posílení vnitřního trhu prostřednictvím** vytvoření udržitelného, účinného, **digitalizovaného** a odolného jednotného evropského dopravního prostoru, který zvyšuje přínosy pro **všechny** své uživatele, **včetně lepší přístupnosti**, a napomáhá růstu podporujícímu začlenění. Vykazuje evropskou přidanou hodnotu tím, že přispívá k plnění cílů stanovených v těchto čtyřech kategoriích:

Pozměňovací návrh 51

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – písm. a – písm. 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 **např.** 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 52

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – písm. b – písm. i

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 53

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – písm. b – písm. i a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ia) lepšího přístupu malých a středních podniků k dopravní infrastruktuře;

Pozměňovací návrh 54

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – písm. c – písm. vii a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

vii a) lepšího propojení a udržitelných a

kvalitních dopravních řešení pro podniky a malé a střední podniky v odlehlých a okrajových výrobních střediscích.

Pozměňovací návrh 55

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – písm. d – věta

Znění navržené Komisí

d) zvýšení přínosů pro uživatele prostřednictvím:

Pozměňovací návrh

d) zvýšení přínosů pro **všechny** uživatele prostřednictvím:

Pozměňovací návrh 56

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – písm. d – písm. ii a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ii a) zajištění bezproblémového cestování pro uživatele, včetně rozsáhlé ochrany práv cestujících a transparentnosti cen;

Pozměňovací návrh 57

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – písm. d – písm. ii b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ii b) vytváření příležitostí a větších hospodářských přínosů pro podniky a malé a střední podniky, včetně zlepšení jejich přístupu ke kvalitní, intermodální, rychlé a udržitelné nákladní dopravě, která umožní propojení okrajových a izolovaných výrobních středisek s hustě osídlenými oblastmi, které mají vysokou obchodní hodnotu;

Pozměňovací návrh 58

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – písm. d – písm. v a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

va) zajištění, aby strategické infrastruktury mohly být využívány pro civilní i vojenské účely;

Pozměňovací návrh 59

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. Členské státy a všechny veřejné a soukromé subjekty zapojené do rozvoje transevropské dopravní sítě zajišťují volný přístup bez diskriminace a spravedlivou hospodářskou soutěž. Toho dosáhnou v souladu s rozhodnutími Unie v oblasti politiky transparentnosti.

Pozměňovací návrh 60

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

b) optimalizací integrace a propojení infrastruktury;

b) optimalizací integrace a propojení infrastruktury *mezi městskými uzly, většími městy a okrajovými oblastmi;*

Pozměňovací návrh 61

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

c) zaváděním infrastruktury pro

c) zaváděním infrastruktury pro

dobíjení a doplňování alternativních paliv;

dobíjení a doplňování alternativních paliv
snadno přístupné uživatelům;

Pozměňovací návrh 62

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;

Pozměňovací návrh 63

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Globální síť je tvořena veškerou stávající a plánovanou dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, jakož i opatřeními na podporu efektivního a sociálně a environmentálně udržitelného využití takové infrastruktury.

Pozměňovací návrh

2. Globální síť je tvořena veškerou stávající a plánovanou dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, jakož i opatřeními na podporu efektivního a sociálně a environmentálně udržitelného využití takové infrastruktury, **jak je stanoveno v čl. 5 odst. 1.**

Pozměňovací návrh 64

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

Pozměňovací návrh

5. Komise může prostřednictvím prováděcího aktu požadovat, aby členské státy zřídily jednotný subjekt pro výstavbu a řízení přeshraničních infrastrukturních projektů společného zájmu **a přijaly příslušná zvláštní opatření. Je-li takový jednotný subjekt zřízen, měl by být v**

daného jednotného subjektu.

souladu s příslušnými právními předpisy Unie a vnitrostátními právními předpisy týkajícími se přístupnosti. Příslušný evropský koordinátor má status pozorovatele ve správní nebo dozorčí radě daného jednotného subjektu. Z titulu tohoto postavení může příslušný evropský koordinátor navrhnout zainteresovaným členským státům a Evropské komisi opatření k posílení spolupráce nebo navrhnout přijetí některých konkrétních rozhodnutí o zřízení služeb obecného hospodářského zájmu.

Pozměňovací návrh 65

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) zajištění optimální integrace různých druhů dopravy a jejich interoperability;

Pozměňovací návrh

c) zajištění optimální integrace různých druhů dopravy a jejich interoperability *v městských a hustě osídlených oblastech, oblastech hospodářského zájmu a okrajových, pobřežních a odlehlých oblastech;*

Pozměňovací návrh 66

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) podporu využitelnosti sítě ze strany všech kategorií uživatelů dopravy, včetně osob se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace a dalších zranitelných osob;

Pozměňovací návrh 67

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1 – písm. c b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

cb) zajištění snadného a digitalizovaného přístupu k nákladní dopravě a lodní dopravě, mimo využívání intermodálních terminálů a zařízení, pro dopravce a všechny firmy a malé a střední podniky, s cílem podpořit využívání udržitelných multimodálních služeb nákladní dopravy ze strany dodavatelů;

Pozměňovací návrh 68

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1 – písm. i a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ia) hledání synergií mezi všemi druhy dopravy, včetně aktivních druhů dopravy, a odstranění překážek aktivní mobility při modernizaci infrastruktury;

Pozměňovací návrh 69

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

b) rozvoj vysoce výkonné sítě železniční osobní dopravy, která je vysokorychlostní a plně interoperabilní a propojuje městské uzly v celé Unii;

b) rozvoj vysoce výkonné sítě železniční osobní dopravy, která je vysokorychlostní a plně interoperabilní a propojuje městské uzly, **stejně jako hlavní a velká města** v celé Unii;

Pozměňovací návrh 70

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 1 – písm. a – návětí

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

a) železniční tratě, včetně:

a) železniční tratě **pro**

Pozměňovací návrh 71

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 2 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ea) umožňuje dostatečný počet bezpečných přechodů pro aktivní druhy dopravy, aby se zabránilo nepřiměřenému narušení aktivní mobility, aniž by byla snižována kvalita služeb, zejména u vysokorychlostních vlaků;

Pozměňovací návrh 72

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 3 – písm. b

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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) 2016/797⁵⁸, musí být koordinována a případně dohodnuta se sousedními členskými státy.

b) na žádost členského státu a **pouze** 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, **kteřá zohledňuje potřebu zachovat služby, jež jsou životně důležité pro firmy a malé a střední podniky v městských a průmyslových oblastech vysokého hospodářského významu**, a posouzení dopadu na interoperabilitu **a přístupnost**. Výjimka musí být v souladu s požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797⁵⁸, musí být koordinována a případně dohodnuta se sousedními členskými státy.

⁵⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne

⁵⁸ 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).

11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44).

Pozměňovací návrh 73

Návrh nařízení

Čl. 16 – odst. 2 – písm. c – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Při výstavbě nebo modernizaci tratě pro přepravu cestujících v rozšířené hlavní síti nebo na jejích úsecích připraví členské státy studii s cílem analyzovat proveditelnost a ekonomický význam vyšších rychlostí a vybudovat nebo modernizovat trať na vyšší rychlost, pokud je prokázána proveditelnost a hospodářský význam.

Pozměňovací návrh

Při výstavbě nebo modernizaci tratě pro přepravu cestujících v rozšířené hlavní síti nebo na jejích úsecích připraví členské státy **v příslušných případech** studii s cílem analyzovat proveditelnost a ekonomický význam vyšších rychlostí a vybudovat nebo modernizovat trať na vyšší rychlost, pokud je prokázána proveditelnost a hospodářský význam. ***Tato studie rovněž zohlední možný dopad na cestující ve fázi výstavby nebo modernizace.***

Pozměňovací návrh 74

Návrh nařízení

Čl. 16 – odst. 5 – písm. b

Znění navržené Komisí

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.

Pozměňovací návrh

b) na žádost členského státu **a pouze** 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, **kteřá zohledňuje potřebu zachovat služby, jež jsou životně důležité pro firmy a malé a střední podniky v městských a průmyslových oblastech vysokého hospodářského významu**, a posouzení dopadu na interoperabilitu **a přístupnost**. Výjimka musí být v souladu s požadavky směrnice (EU) 2016/797, musí být koordinována a

případně dohodnuta se sousedními členskými státy.

Pozměňovací návrh 75

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 76

Návrh nařízení

Čl. 19 – odst. 1 – písm. a

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

- a) **v příslušných případech** zmírňování dopadu hluku a vibrací způsobených železniční dopravou, zejména opatřeními pro kolejová vozidla a infrastrukturu, včetně protihlukových bariér;

Pozměňovací návrh 77

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 modernizaci železniční infrastruktury zajištění kontinuity a dostupnosti **spojení pro pěší a pro cyklisty a úsilí o součinnost s tímto spojením** s cílem podpořit aktivní druhy dopravy;

Pozměňovací návrh 78

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

Pozměňovací návrh 79

Návrh nařízení

Čl. 19 – odst. 1 – písm. g a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ga) možné synergie s jinými druhy dopravy, včetně aktivních druhů dopravy, pro integraci další infrastruktury podél tratí nebo uvnitř mostů a tunelů.

Pozměňovací návrh 80

Návrh nařízení

Čl. 21 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. Je-li to možné a přiměřené, naplánují členské státy dostatečný počet bezpečných přechodů pro aktivní druhy dopravy, aby nedošlo k nepřiměřenému narušení aktivní mobility.

Pozměňovací návrh 81

Návrh nařízení

Čl. 23 – odst. 1 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ea) možné synergie s dalšími druhy dopravy, včetně aktivních druhů dopravy, pro integraci další infrastruktury podél vnitrozemských vodních cest a uvnitř mostů.

Pozměňovací návrh 82

Návrh nařízení

Čl. 24 – odst. 3 – písm. k a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 83

Návrh nařízení

Čl. 27 – odst. 1 – písm. e

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

e) zlepšení odolnosti logistických řetězců a mezinárodního námořního obchodu, a to i ve vztahu k přízpůsobení se změně klimatu;

e) zlepšení odolnosti logistických řetězců a mezinárodního námořního obchodu *a zabezpečení dodávek energie*, a to i ve vztahu k přízpůsobení se změně klimatu;

Pozměňovací návrh 84

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. a – písm. x a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

xa) infrastrukturu pro aktivní druhy dopravy, jako jsou stezky pro chodce a cyklostezky, mosty nebo tunely, včetně alternativních tras pro aktivní druhy dopravy.

Pozměňovací návrh 85

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 dostatečné parkovací místo, ***náležitě*** bezpečnostní a ochranné vybavení a vhodná zařízení, včetně hygienických, která odpovídají potřebám různorodých pracovních sil;

Pozměňovací návrh 86

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) 2020/1054⁶⁹ ;

Pozměňovací návrh

c) bezpečné a chráněné parkovací plochy jsou k dispozici v maximální vzdálenosti 100 km od sebe, ***příčemž členské státy mohou v řádně odůvodněných případech na základě hustoty objemu dopravy, poptávky na trhu nebo jiných relevantních faktorů požádat Komisi o výjimku pro stanovení větší vzdálenosti mezi bezpečnými a chráněnými parkovacími plochami. Tyto parkovací plochy*** poskytují dostatečné parkovací místo pro užitková vozidla a splňují požadavky stanovené v čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2020/1054⁶⁹ ;

⁶⁹ 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,

⁶⁹ 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,

Pozměňovací návrh 87

Návrh nařízení

Čl. 29 – odst. 2 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

da) zajišťuje dostatečný počet bezpečných přechodů pro aktivní druhy dopravy, aby nedošlo k nepřiměřenému narušení aktivní mobility.

Pozměňovací návrh 88

Návrh nařízení

Čl. 31 – odst. 1 – písm. d

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

d) při budování nebo modernizaci silniční infrastruktury zajištění **toho, že silniční infrastruktura nenaruší kontinuitu a dostupnost spojení pro pěší a pro cyklisty**, a **úsilí o součinnost s tímto spojením** s cílem podpořit aktivní druhy dopravy;

Pozměňovací návrh 89

Návrh nařízení

Čl. 31 – odst. 1 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

da) možné synergie s jinými druhy dopravy, včetně aktivních druhů dopravy, pro integraci další infrastruktury podél silnic nebo uvnitř mostů a tunelů.

Pozměňovací návrh 90

Návrh nařízení
Čl. 31 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Do 31. prosince 2025 Komise vypracuje studii proveditelnosti týkající se možného využití vozidel evropského modulárního systému v silniční infrastruktuře pro hlavní síť TEN-T.

Pozměňovací návrh 91

Návrh nařízení
Čl. 34 – odst. 1 – písm. d

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

d) zlepšení multimodálních propojení mezi letišti a infrastrukturou jiných druhů dopravy a případně mezi letišti a městskými uzly, **a to i pokud jde o řešení městské letecké mobility;**

Pozměňovací návrh 92

Návrh nařízení
Čl. 40 – odst. 1 – písm. b – písm. i

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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;

i) přijetí **a zveřejnění** 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 93

Návrh nařízení

Čl. 40 – odst. 1 – písm. b – písm. ii

Znění navržené Komisí

ii) shromažďování údajů o městské mobilitě v případě každého městského uzlu **a** jejich předkládání Komisi, **kte**ré 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, jejich předkládání Komisi **a zveřejňování v souladu se směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1024^{1a}, přičemž tyto údaje** 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 **a zveřejňují** každý rok;

^{1a} *Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1024 ze dne 20. června 2019 o otevřených datech a opakovaném použití informací veřejného sektoru (Úř. věst. L 172, 26.6.2019, s. 56-83).*

Pozměňovací návrh 94

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 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 95

Návrh nařízení

Čl. 40 – odst. 1 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

da) soulad s přijatými plány udržitelné městské mobility.

Pozměňovací návrh 96

Návrh nařízení Kapitola IV – nadpis

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

USTANOVENÍ PRO INTELIGENTNÍ A
ODOLNOU DOPRAVU

USTANOVENÍ PRO INTELIGENTNÍ,
PŘÍSTUPNOU A ODOLNOU
DOPRAVU

Pozměňovací návrh 97

Návrh nařízení Čl. 44 – odst. 1 – písm. d

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

d) zlepšovat bezpečnost a udržitelnost
pohybu osob, **služeb** a přepravy zboží;

Pozměňovací návrh 98

Návrh nařízení Čl. 44 – odst. 1 – písm. i

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

i) zavádět bezpečnostní technologie a
vzájemně slučitelné identifikační normy na
sítích;

i) zavádět **technologie dvojího užití**,
bezpečnostní technologie a vzájemně
slučitelné identifikační normy na sítích;

Pozměňovací návrh 99

Návrh nařízení Čl. 45 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

Členské státy zajistí, aby dopravní infrastruktura poskytovala bezpečnou a chráněnou osobní a nákladní přepravu **v průběhu celého životního cyklu infrastruktury**.

Pozměňovací návrh 100

Návrh nařízení

Čl. 45 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Členské státy věnují zvláštní pozornost ochraně pracovníků ve fázi výstavby infrastruktury.

Pozměňovací návrh 101

Návrh nařízení

Čl. 46 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. Členské státy zajistí nepřetržité fungování dodavatelských řetězců a provádění nezbytně nutných cest v celé síti TEN-T a zamezí možným nedostatkům, v případě potřeby prostřednictvím aktivace „zelených pruhů“ v úzké spolupráci s evropskými koordinátory.

Pozměňovací návrh 102

Návrh nařízení

Čl. 47 – odst. 2 – pododstavec 1 – návěti

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Členské státy zajistí, aby informace oznámené podle odstavce 1 byly k dispozici nejméně **dvanáct** měsíců před

Členské státy zajistí, aby informace oznámené podle odstavce 1 byly k dispozici nejméně **šest** měsíců před

konečným rozhodnutím o provedení projektu společného zájmu. Tyto informace zahrnují zejména:

konečným rozhodnutím o provedení projektu společného zájmu. Tyto informace zahrnují zejména:

Pozměňovací návrh 103

Návrh nařízení

Čl. 48 – odst. 1 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

da) veškeré údržbové práce, které vedou k omezení nebo nedostupnosti železniční infrastruktury, byly řízeny v souladu s rozhodnutím Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075^{1a}.

^{1a}Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075 ze dne 4. září 2017, kterým se nahrazuje příloha VII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 295, 14.11.2017, s. 69-73).

Pozměňovací návrh 104

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 řídce osídlených oblastech.

1. 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 řídce osídlených oblastech.

2. *Členské státy by měly provést předběžná posouzení dostupnosti*

infrastruktury a s ní spojených služeb.

3. Projektování, výstavba, údržba a modernizace dopravní infrastruktury musí být v souladu s přílohou I a přílohou III směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/882^{1a}, jakmile vstoupí v platnost, a s požadavky na přístupnost stanovenými v dalších příslušných právních předpisech Unie.

1a Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/882 ze dne 17. dubna 2019 o požadavcích na přístupnost u výrobků a služeb (Úř. věst. L 151, 7.6.2019, s. 70-115).

Pozměňovací návrh 105

Návrh nařízení

Čl. 50 – odst. 2 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

da) zlepšení dostupnosti evropských dopravních koridorů pro všechny uživatele;

Pozměňovací návrh 106

Návrh nařízení

Čl. 52 – odst. 4

Znění navržené Komisí

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** 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.

4. Konzultační fórum pro horizontální priority je zřízeno daným evropským koordinátorem, který mu také předsedá. Mohou se ho účastnit dotčené členské státy **společně se** 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 107

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 prostor a s Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost.

Pozměňovací návrh

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, ***odborníky na problematiku přístupnosti*** a zástupce občanské společnosti. Kromě toho evropský koordinátor odpovědný za systém ERTMS úzce spolupracuje s Agenturou Evropské unie pro železnice, se společným podnikem pro evropské železnice, s evropským koordinátorem pro evropský námořní prostor a s Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost.

Pozměňovací návrh 108

Návrh nařízení Čl. 53 – odst. 3 – písm. f a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

fa) analýzu toho, do jaké míry infrastruktura umožňující bezproblémovou mobilitu přístupnou všem uživatelům ob stojí i v budoucnosti, a případně návrh opatření k zajištění přístupnosti a interoperability sítě a propojených služeb, které v budoucnosti ob stojí;

Pozměňovací návrh 109

Návrh nařízení Čl. 53 – odst. 4 a (nový)

4a. *V případě sporů mezi členskými státy, které mohou zahrnovat jednostranná opatření na vnitrostátní úrovni vedoucí k blokování nebo omezení volného pohybu osob, služeb nebo zboží, vyzve Komise dotčené členské státy k aktivaci a správě alternativních železničních nebo silničních tras a bude za tímto účelem působit jako zprostředkovatel.*

Pozměňovací návrh 110

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

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, **údaje týkající se přístupnosti infrastruktury TEN-T a případně osobní dopravy**, jakož i údaje o dokončení **a údržbě** transevropské dopravní sítě.

Pozměňovací návrh 111

Návrh nařízení Čl. 55 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Členské státy zajistí kvalitu, úplnost

Pozměňovací návrh

3. Členské státy zajistí kvalitu,

a konzistentnost údajů v informačním systému TENtec. Vnitrostátní systémy a zdroje údajů umožní automatizovanou výměnu údajů s TENtec.

úplnost, **přístupnost** a konzistentnost údajů v informačním systému TENtec. Vnitrostátní systémy a zdroje údajů umožní automatizovanou výměnu údajů s TENtec.

Pozměňovací návrh 112

Návrh nařízení

Čl. 56 – odst. 1 – pododstavec 1 – návěť

Znění navržené Komisí

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:

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 **nebo změny týkající se bezpečnosti**. Při úpravě těchto příloh Komise:

Pozměňovací návrh 113

Návrh nařízení

Čl. 56 – odst. 1 – pododstavec 1 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ea) začlenění do transevropské dopravní sítě novou infrastrukturou a městské uzly, pokud jsou považovány za velmi důležité pro zajištění vojenské mobility a pro zabezpečení potravin v Unii.

Pozměňovací návrh 114

Návrh nařízení

Čl. 57 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Ve fázi plánování a výstavby projektu společného zájmu se případně dodržují

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. Komise **v tomto ohledu podporuje výměnu** osvědčených postupů, zejména pokud jde o konzultace a začleňování osob ve zranitelném postavení.

vnitrostátní postupy týkající se zapojení a konzultace regionálních a místních orgánů, **průmyslových partnerů, včetně malých a středních podniků**, občanské společnosti, **zástupců uživatelů a odborníků na problematiku přístupnosti**, jichž se projekt společného zájmu týká. Komise **tento proces usnadní podporou výměny** osvědčených postupů **v tomto ohledu**, zejména pokud jde o konzultace a začleňování osob ve zranitelném postavení.

Pozměňovací návrh 115

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 **dvanact** 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.

Pozměňovací návrh 116

Návrh nařízení Čl. 61 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3. Členské státy oznámí Komisi návrhy vnitrostátních plánů a programů nebo jejich změny za účelem rozvoje transevropské dopravní sítě nejméně **šest** 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.

3a. Při provádění tohoto přezkumu

Komise v konzultaci s členskými státy rovněž posoudí vytvoření nového jihoevropského dopravního koridoru spojujícího východní a západní stranu Středozemního moře.

Pozměňovací návrh 117

Návrh nařízení Příloha V – bod 1

Znění navržené Komisí

1. Cíle: Hlavním cílem plánu udržitelné městské mobility je zlepšit dostupnost funkční městské oblasti a zajistit vysoce kvalitní, bezpečnou a udržitelnou 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.

Pozměňovací návrh

1. Cíle: Hlavním cílem plánu udržitelné městské mobility je zlepšit dostupnost funkční městské oblasti a zajistit vysoce kvalitní, bezpečnou a udržitelnou nízkoemisní mobilitu sloužící k přístupu do funkční městské oblasti, průjezdu přes ni a pohybu po jejím území ***pro přepravu cestujících i nákladu.*** 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. ***Plán udržitelné městské mobility rovněž zohlední cesty osob, které do/z městské oblasti dojíždějí.***

Pozměňovací návrh 118

Návrh nařízení Příloha V – bod 3

Znění navržené Komisí

3. Integrace různých druhů dopravy: Plán udržitelné městské mobility podporuje multimodální dopravu integrací různých druhů dopravy a opatřeními, jež usnadňují

Pozměňovací návrh

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.

plynulou a udržitelnou mobilitu. Zahrnuje opatření ke zvýšení podílu udržitelnějších druhů dopravy, jako je veřejná doprava, aktivní mobilita a případně **letecká doprava**, 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.

Pozměňovací návrh 119

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 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. ***Nástroje plánu udržitelné městské mobility rovněž zahrnují strategické ukazatele hodnotící hospodářský přínos multimodálních terminálů a řešení kombinované dopravy pro dopravce, přepravce, podniky a malé a střední podniky s cílem vytvořit příznivé podmínky pro udržitelné investice a strategické plánování v městských a okrajových oblastech vysokého hospodářského významu pro místní***

společnosti.

POSTUP VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Název	Hlavní směry pro rozvoj transevropské dopravní sítě, změna nařízení (EU) 2021/1153 a nařízení (EU) č. 913/2010 a zrušení nařízení (EU) 1315/2013	
Referenční údaje	COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD)	
Příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	TRAN 7.3.2022	
Výbor, který vypracoval stanovisko Datum oznámení na zasedání	IMCO 7.3.2022	
Zpravodaj(ka) Datum jmenování	Salvatore De Meo 14.2.2022	
Projednání ve výboru	21.4.2022	15.6.2022
Datum přijetí	12.7.2022	
Výsledek konečného hlasování	+: 42 -: 0 0: 2	
Členové přítomní při konečném hlasování	Alex Agius Saliba, Andrus Ansip, Pablo Arias Echeverría, Alessandra Basso, Brando Benifei, Adam Bielan, Biljana Borzan, Markus Buchheit, Andrea Caroppo, Anna Cavazzini, Dita Charanzová, Deirdre Clune, David Cormand, Sandro Gozi, Maria Grapini, Svenja Hahn, Krzysztof Hetman, Virginie Joron, Eugen Jurzyca, Marcel Kolaja, Kateřina Konečná, Andrey Kovatchev, Maria-Manuel Leitão-Marques, Morten Løkkegaard, Antonius Manders, Leszek Miller, Anne-Sophie Pelletier, René Repasi, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Tomislav Sokol, Ivan Štefanec, Róza Thun und Hohenstein, Tom Vandenkendelaere, Marion Walsmann	
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Marco Campomenosi, Salvatore De Meo, Malte Gallée, Ivars Ijabs, Katrin Langensiepen, Antonio Maria Rinaldi, Dominik Tarczyński, Edina Tóth, Kosma Złotowski	

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

42	+
ECR	Adam Bielan, Eugen Jurzyca, Dominik Tarczyński, Kosma Zlotowski
ID	Alessandra Basso, Markus Buchheit, Marco Campomenosi, Virginie Joron, Antonio Maria Rinaldi
NI	Edina Tóth
PPE	Pablo Arias Echeverría, Andrea Caroppo, Deirdre Clune, Salvatore De Meo, Krzysztof Hetman, Andrey Kovatchev, Antonius Manders, Andreas Schwab, Tomislav Sokol, Ivan Štefanec, Tom Vandenkendelaere, Marion Walsmann
RENEW	Andrus Ansip, Dita Charanzová, Sandro Gozi, Svenja Hahn, Ivars Ijabs, Morten Løkkegaard, Róza Thun und Hohenstein
S&D	Alex Agius Saliba, Brando Benifei, Biljana Borzan, Maria Grapini, Maria-Manuel Leitão-Marques, Leszek Miller, René Repasi, Christel Schaldemose
VERTS/ALE	Anna Cavazzini, David Cormand, Malte Gallée, Marcel Kolaja, Katrin Langensiepen

0	-

2	0
THE LEFT	Kateřina Konečná, Anne-Sophie Pelletier

Význam zkratk:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se

5.12.2022

STANOVISKO VÝBORU PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a nařízení (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 (COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD))

Zpravodaj: Alessandro Panza

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Revize stávajícího nařízení o TEN-T z roku 2013 je nezbytná k tomu, aby bylo jeho znění uvedeno do souladu s novými cíli EU včetně boje proti změně klimatu. Tato revize je pro Evropskou komisi rovněž příležitostí k posílení správy TEN-T. Hlavním cílem tohoto nařízení je proto zajistit spolehlivou, nepřetržitou a udržitelnou konektivitu v celé Unii tím, že budou překlenuta chybějící spojení a odstraněna zbývající úzká místa, která stále způsobují kongesce.

Důležitou otázkou pro regiony a města je dopravní infrastruktura, která zajistí konektivitu a přístupnost.

Ústředním prvkem jejich činnosti je dosažení cílů územní soudržnosti, účinnosti a poskytování lepších služeb. Pouze koordinace na evropské úrovni může zajistit nepřetržitou a účinnou dopravu v rámci EU, například vybudováním dosud chybějících spojení mezi některými příhraničními regiony. Lepší propojení příhraničních regionů by učinilo evropskou integraci hmatatelnější a poskytlo by občanům možnost účinné přeshraniční mobility šetrné k životnímu prostředí.

Kromě toho regiony, které trpí snížením HDP v důsledku přeshraničních překážek, by mohly mít prospěch zejména ze sítě TEN-T, která usnadňuje přístupnost mezi sousedními zeměmi a vede k vyšší hospodářské výměně.

Návrh Komise zdůrazňuje, že je třeba zajistit lepší dostupnost a propojení pro všechny regiony Unie a zároveň zohledňovat specifika jednotlivých území.

Zvláštní zeměpisné charakteristiky vedou ke zvláštním omezením, pokud jde o přístupnost a dopravní infrastrukturu, a činí mobilitu jednou z největších výzev pro sociální, hospodářský a environmentální rozvoj venkovských, odlehlých, horských, ostrovních a nejvzdálenějších regionů. Tato území si často stěžují na nedostatečnou nebo neuspokojivou kvalitu místní a regionální infrastruktury a poskytované veřejné dopravy, která je často nedostatečná k uspokojení specifických potřeb místního obyvatelstva.

Aby bylo dosaženo územní soudržnosti, musí síť jako celek vytvořit životaschopné a účinné propojení se sekundárními dopravními sítěmi.

Za tímto účelem je nezbytné, aby transevropská dopravní síť překonala svá stávající omezení prostřednictvím cílených investic, které mohou přispět ke zlepšení sítě z hlediska dostupnosti, inkluзивity a udržitelnosti. Nezbytnou podmínkou řádného fungování sítě je zejména zpřístupnění infrastruktury a služeb uživatelům včetně osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Jde o to, zlepšit účinnost, využívání a interoperabilitu druhů dopravy a související infrastruktury na evropské, meziregionální a místní úrovni.

Vzhledem k tomu, že místní a regionální orgány přispívají k plánování financování dopravní infrastruktury na svém území, je nezbytné je do systému správy TEN-T více zapojit, zejména tím, že se aktivně zapojí do fóra koridorů nad rámec pouhé úlohy pozorovatelů, která jim byla zatím svěřena.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro regionální rozvoj vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako příslušný výbor, aby zohlednil tyto pozměňovací návrhy:

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí

(3) Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu¹⁵ 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

Pozměňovací návrh

(3) Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu¹⁵ 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.

¹⁵ 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) 789 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

80 000 nákladních vozidel s nulovými emisemi a téměř všechny osobní automobily, dodávky a autobusy a nová těžká nákladní vozidla by měly **být** do roku 2050 **poháněna obnovitelnými, alternativními a pokročilými palivy**; 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.

¹⁵ 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) 789 final.

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 více integrované**, udržitelnější, cenově dostupnější a inkluzivnější, aby byly udržitelné alternativy široce dostupné v multimodálním dopravním systému, **aby se podpořil přechod na jiné druhy dopravy** 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.

Návrh nařízení Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí

(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 nejbzdálenějších regionů a dalších odlehlých, 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 6

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

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 nejbzdálenějších regionů a dalších odlehlých, venkovských, ostrovních, okrajových a horských regionů i řídké osídlených oblastí, **jakož i tranzitních zemí**. Rozvoj transevropské dopravní sítě by měl rovněž umožnit bezproblémovou, bezpečnou a udržitelnou mobilitu **osob a zboží** v celé jejich rozmanitosti **a struktuře** 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

(6) Nárůstem provozu dochází ke kongescím v mezinárodní dopravě **a k nehodám**. Pro zajištění mezinárodní mobility zboží a cestujících je třeba optimalizovat kapacitu transevropské dopravní sítě i využití této kapacity a

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.

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 se zeměmi, které s Unii podepsaly dohody o spolupráci a partnerství**, a s ohledem na probíhající jednání s kandidátskými a potenciálními kandidátskými zeměmi.

Pozměňovací návrh 5

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 **musí** být stanoveny jednotné požadavky na infrastrukturu **a jasné normy**.

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí

(9) Při realizaci projektů společného zájmu by se měla věnovat náležitá pozornost zvláštním okolnostem každého jednotlivého dotčeného projektu. Pokud je to možné, měly by se využívat synergie s dalšími politikami, například s aspekty cestovního ruchu, a to začleněním infrastruktury cyklistických stezek, včetně tras EuroVelo, do inženýrských staveb, **jako jsou mosty nebo tunely**, nebo s bezpečnostními aspekty začleněním nových **technologií, jako jsou senzory v mostech**.

Pozměňovací návrh

(9) Při realizaci projektů společného zájmu by se měla věnovat náležitá pozornost zvláštním okolnostem každého jednotlivého dotčeného projektu. Pokud je to možné, měly by se využívat **a provádět** synergie s dalšími politikami, například s aspekty cestovního ruchu, a to začleněním infrastruktury cyklistických stezek, včetně tras EuroVelo, do inženýrských staveb, nebo s bezpečnostními aspekty začleněním nových, **udržitelných, relevantních a nákladově efektivních technologií**.

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí

(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) 2021/1187¹⁶.

¹⁶ 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

(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) 2021/1187¹⁶ **a také směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU o zadávání veřejných zakázek.**

¹⁶ 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 8

Návrh nařízení Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí

(12) Členské státy a jiní navrhovatelé projektů by při plánování infrastruktury měli řádně zohledňovat posouzení rizik a opatření, jejichž cílem je zlepšit odolnost, například vůči změně klimatu, přírodním rizikům a katastrofám způsobeným člověkem. Provádění transevropské dopravní sítě podpoří zásadu „významně nepoškozovat“ tím, že poskytne další pobídky k rozvoji udržitelných forem dopravy a zavede vysoké standardy pro ekologickou dopravní infrastrukturu.

Pozměňovací návrh

(12) Členské státy – **ve spolupráci s regionálními a místními orgány** – a jiní navrhovatelé projektů by při plánování infrastruktury měli řádně zohledňovat posouzení rizik a opatření, jejichž cílem je zlepšit odolnost například vůči změně klimatu, přírodním rizikům a katastrofám způsobeným člověkem, **a všechny výsledky jejich analýz nákladů a přínosů.** Provádění transevropské dopravní sítě podpoří **prioritně posilování hospodářské a sociální soudržnosti a případně** zásadu „významně nepoškozovat“ tím, že poskytne další pobídky k rozvoji udržitelných forem dopravy a zavede vysoké standardy pro ekologickou dopravní infrastrukturu.

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí

(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 taxonomii¹⁷, 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.

¹⁷ 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 10

Návrh nařízení Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí

(14) Projekty infrastruktury v rámci

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 v souladu s cíli Pařížské dohody a zásadou „významně nepoškozovat“ ve smyslu článku 17 nařízení o taxonomii¹⁷, 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 **ve spolupráci s regionálními a místními orgány** 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.

¹⁷ 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).

(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 18.** 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.

18 Sdělení Komise – Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027 (Úř. věst. C 373, 16.9.2021, s. 1).

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí

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

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. **U projektů**, u nichž musí být provedeno posouzení vlivů na životní prostředí, by **se měly do analýzy nákladů a přínosů začlenit** pozitivní účinky opatření ke zmírnění změny klimatu. 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.

Pozměňovací návrh

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

chráněna biologická rozmanitost.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

(16) Při plánování a výstavbě projektů společného zájmu **by měly být** dostatečně **zohledněny** zájmy regionálních a místních orgánů jakož i veřejnosti, jíž se projekt týká, **a to na základě transparentních a konzistentních důkazů.**

Pozměňovací návrh 13

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, **včetně místních způsobů spojení souvisejících s morfologií daného území, jaké představují lanovky a lodní doprava po jezerech.**

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí

(19) Kromě lhůt pro roky 2030 a 2050, které již byly zavedeny podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU)

Pozměňovací návrh

(19) Kromě lhůt pro roky 2030 a 2050, které již byly zavedeny podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU)

č. 1315/2013¹⁹, by pro rozšířenou hlavní síť, která je součástí evropských dopravních koridorů, měla být doplněna přechodná lhůta do roku 2040 k zajištění souladu sítě s tímto nařízením. Stejná přechodná lhůta by se měla vztahovat i na nové normy týkající se hlavní sítě, které byly zavedeny nad rámec požadavků nařízení (EU) č. 1315/2013, aby bylo možné včas provést nezbytné investice.

¹⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení Bod odůvodnění 21

Znění navržené Komisí

(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.

č. 1315/2013¹⁹, by pro rozšířenou hlavní síť, která je součástí evropských dopravních koridorů, měla být doplněna přechodná lhůta do roku 2040 k zajištění souladu sítě s tímto nařízením. Stejná přechodná lhůta by se měla vztahovat i na nové normy týkající se hlavní sítě, které byly zavedeny nad rámec požadavků nařízení (EU) č. 1315/2013, aby bylo možné včas provést nezbytné investice.
Aby bylo zajištěno splnění cílů pro roky 2030, 2040 a 2050, měly by být stanoveny vhodné pobídky.

¹⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

Pozměňovací návrh

(21) Globální síť by měla být dostatečně vybavena infrastrukturou pro alternativní, obnovitelná a pokročilá paliva, aby mohla účinně podpořit přechod na mobilitu s nulovými emisemi v souladu s milníky stanovenými ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, ***kteřá začleňuje dostupné technologie v souladu s místními a regionálními potřebami, stejně jako v případě železniční dopravy na krátkých až středních trasách na základě vodíku, a podle nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU. Zároveň by měly být rozšířeny a z unijních fondů finančně podpořeny bezpečné a zabezpečené parkovací sítě poskytující komplexní***

služby.

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení Bod odůvodnění 23

Znění navržené Komisí

(23) Hlavní síť byla vytyčena na základě objektivní metodiky plánování. Tato metodika určila nejvýznamnější městské uzly, přístavy a letiště, jakož i hraniční přechody. Tam, kde je to ekonomicky možné, udržitelné z hlediska životního prostředí a proveditelné do roku 2030, jsou tyto uzly ***pokud možno všude*** propojeny multimodálními spoji. Použitá metodika zajistila propojení všech členských států a začlenění nejvýznamnějších ostrovů do hlavní sítě.

Pozměňovací návrh

(23) Hlavní síť byla vytyčena na základě objektivní metodiky plánování. Tato metodika určila nejvýznamnější městské uzly, přístavy a letiště, jakož i hraniční přechody. Tam, kde je to ekonomicky možné, udržitelné z hlediska životního prostředí a proveditelné do roku 2030, jsou tyto uzly propojeny multimodálními spoji. Použitá metodika zajistila propojení všech členských států a začlenění nejvýznamnějších ostrovů do hlavní sítě.

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí

(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.

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 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. ***Za tímto účelem by měly být podporovány integrované řídicí struktury, jako jsou evropská seskupení pro územní spolupráci, která mohou pomoci urychlit realizaci***

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 25 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(25a) Sít' TEN-T by měla plně zohledňovat rozmanitost výzev, kterým čelí regiony Unie, včetně zeměpisných omezení či značných fyzických omezení, například v nejvzdálenějších regionech a jiných odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionech nebo v řídce osídlených oblastech nebo v izolovaných či částečně izolovaných sítích. V zájmu zajištění územní soudržnosti Unie by do celé hlavní sítě, rozšířené hlavní sítě a globální sítě měly být zahrnuty všechny regiony.

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 26

Znění navržené Komisí

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 nejvzdálenějších regionech a jiných odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionech nebo v řídce osídlených oblastech nebo v izolovaných či částečně izolovaných sítích.

(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. **Těmito výjimkami by však nemělo být dotčeno právo všech uživatelů na přístup k dopravní síti, zejména v okrajových a řídce osídlených oblastech, čímž se zajistí zavedení infrastruktury nezbytné pro kritická tranzitní místa.** Ty by měly zahrnovat případy, kdy investice nelze odůvodnit nebo kdy existují zvláštní zeměpisná či značná fyzická omezení, například v nejvzdálenějších regionech a jiných odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionech nebo v řídce

osídlených oblastech nebo v izolovaných či částečně izolovaných sítích.

Pozměňovací návrh 20

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, **včetně rozvoje vhodných vnitrozemských oblastí přístavů a železničních spojení na poslední míli.**

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení Bod odůvodnění 27 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(27a) Makroregionální strategie poskytují platformu pro hlubší a širší meziodvětvové, regionální a přeshraniční interakce mezi členskými státy Unie a sousedními zeměmi, a to i pokud jde o dopravní propojení a digitální pokrytí.

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení Bod odůvodnění 35 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(35a) Všechny členské státy by měly upřednostňovat projekty společného zájmu v rámci TEN-T, pokud jde o finanční podporu, zjednodušené postupy veřejného nákupu, stavební povolení, časový rámec pro odvolání, krátké platební lhůty, jasné kontrolní a monitorovací postupy.

Pozměňovací návrh 23

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/EU²¹.

²¹ 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 24

Návrh nařízení Bod odůvodnění 38

Znění navržené Komisí

(38) Spolupráce se třetími zeměmi,

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. 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/EU²¹.

²¹ 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

(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.

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, **a zároveň bránit tomu, aby byla síť využívána k nelegální migraci.**

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 38 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(38a) Rozšíření evropských dopravních koridorů do Moldavské republiky a na Ukrajinu by mělo být provedeno ve stabilním a zabezpečeném geopolitickém kontextu a zároveň by pro něj měla být zajištěna odpovídající finanční podpora.

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 42

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(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.

(42) Systém ERTMS by měl být zaváděn nepřetržitě **a synchronizovaně** 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 27

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 47

Znění navržené Komisí

(47) Námořní doprava na krátké vzdálenosti může významně přispět k dekarbonizaci dopravy tím, že se na ni přesune více nákladu a cestujících. Evropský námořní prostor by měl být podporován vytvářením nebo modernizací tras pobřežní plavby a rozvojem námořních přístavů a jejich napojení na vnitrozemí, aby byla zajištěna účinná a udržitelná integrace s dalšími druhy dopravy.

Pozměňovací návrh

(47) Námořní doprava na krátké vzdálenosti může významně přispět k dekarbonizaci dopravy tím, že se na ni přesune více nákladu a cestujících. Evropský námořní prostor by měl být podporován vytvářením nebo modernizací tras pobřežní plavby a rozvojem námořních přístavů a jejich napojení na vnitrozemí, aby byla zajištěna účinná a udržitelná integrace s dalšími druhy dopravy, a to poskytnutím pomoci, výjimek a pobídek, které by kompenzovaly absenci jiné dopravní alternativy. ***V této souvislosti by se prioritou měly stát projekty, jako je říční dopravní koridor Rýn-Mohan-Dunaj, jenž spojuje Černé moře se Severním mořem, neboť intermodální pozemní a přístavní spojení v celém tomto plavebním kanálu by přinesla těmto regionům kromě hospodářských výhod i mnoho sociokulturních přínosů.***

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 48

Znění navržené Komisí

(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.

Pozměňovací návrh

(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 ***zajistit údržbu*** silniční infrastruktury ***a posílit její bezpečnost pro všechny***

uživatele.

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení Bod odůvodnění 50 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(50a) Při určování městských uzlů by měla být zvláštní pozornost věnována podpoře funkčních městských oblastí vzhledem k jejich důležitosti při nastartování spolupráce mezi místními orgány a partnery přes správní hranice a dále posilování vazeb mezi městem a venkovem, přičemž je třeba věnovat zvláštní pozornost hustotě dopravy s cílem zlepšit propojení mezi městskými uzly a okolními venkovskými a příměstskými oblastmi a zajistit vyváženější územní přístup.

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení Bod odůvodnění 50 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(50b) Městské uzly by měly zapojit evropská města do správy sítě TEN-T, aby se snížil počet míst, v nichž dochází ke kapacitním omezením, na úrovni měst. Je třeba podporovat veškeré úsilí o zpřístupnění velkých měst. Členské státy by měly přijmout rychlá a ambiciózní opatření, aby se města stala inkluzivnějšími, přičemž zohlední všechny cenné uzly, a urychlí tak pokrok při plnění cílů do roku 2030 a 2050, pokud jde o dokončení hlavní a globální sítě.

Pozměňovací návrh 31

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

(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, **města a funkční** 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 32

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 53

Znění navržené Komisí

(53) Cílem mise v oblasti klimaticky neutrálních a inteligentních měst, zřízené na základě rámcového programu Horizont Evropa, je mít do roku 2030 v Unii sto klimaticky neutrálních měst. Města zapojená do této mise budou působit jako experimentální a inovační centra, která budou do roku 2050 následovat ostatní.

Pozměňovací návrh

(53) Cílem mise v oblasti klimaticky neutrálních a inteligentních měst, zřízené na základě rámcového programu Horizont Evropa, je mít do roku 2030 v Unii sto klimaticky neutrálních měst. Města zapojená do této mise budou působit jako experimentální a inovační centra, která budou do roku 2050 následovat ostatní. ***Vzhledem k tomu, že byla v celé Unii tak dobře přijata, by měla být zahájena nová mise pro klimaticky neutrální a inteligentní města v rámci stejného programu s novými městy a štedřejším rozpočtem.***

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 54

Znění navržené Komisí

(54) Služby multimodální digitální

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.

mobility pomáhají posílit integraci různých druhů dopravy spojením několika způsobů dopravy do jedné nabídky. Jejich další rozvoj by měl ***být zajištěn i v okrajových oblastech a tam, kde to bude možné,*** přispět k propagování nejudržitelnějších druhů dopravy, veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy, jako je chůze a jízda na kole.

Pozměňovací návrh 34

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, jako je ***digitální infrastruktura a infrastruktura 5G a internet věcí,*** 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 35

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.

Pozměňovací návrh

(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.

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 dostatečné rozmístění elektrických dobíjecích stanic podél silničních sítí Unie, **včetně oblastí potýkajících se se zeměpisnými a demografickými výzvami a nejvzdálenějších regionů.**

Pozměňovací návrh 36

Návrh nařízení Bod odůvodnění 59 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(59a) Aby se umožnil vznik rychlodobíjecích stanic v koridorech TEN-T, měly by být podporovány silné a inteligentní elektrické sítě.

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení Bod odůvodnění 62

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(62) S ohledem na zkušenosti s řízením krizí během pandemie COVID-19²⁵ 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

(62) S ohledem na zkušenosti s řízením krizí během pandemie COVID-19²⁵ 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. **Evropská komise by měla podél vnitřních hranic transevropské dopravní sítě zavést stálý a automatický mechanismus pro aktivaci „zelených pruhů“ a požádat dotčené členské státy a**

povaze může být navíc v případě mimořádných událostí jeden režim nahrazen druhým.

regiony, aby neustále určovaly prioritní tranzitní body, které nepodléhají žádným omezením. 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.

²⁵ 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)685 final.

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)685 final.

Odůvodnění

Základním principem zelených pruhů je zajistit nepřetržité fungování dodavatelských řetězců na jednotném trhu a zabránit tomu, aby území a podniky musely snášet případný nedostatek.

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení Bod odůvodnění 63

Znění navržené Komisí

(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

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 **nebo s veřejnou nebo státní účastí třetí země** na projektech

projektům společného zájmu mohly ohrozit bezpečnost a veřejný pořádek v EU. Aniž je dotčen mechanismus spolupráce podle nařízení (EU) 2019/452²⁶ 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.

²⁶ 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).

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) 2019/452²⁶ 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.

²⁶ 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 39

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, zlepšení přeshraničních propojení a zlepšení účinnosti a udržitelnosti. **Zlepšováním** územní spolupráce by měly uvedené koridory přispět k soudržnosti **prostřednictvím přístupu zdola nahoru, který zohledňuje potřeby místních komunit a místních a regionálních orgánů**. Měly by rovněž zohledňovat širší cíle dopravní politiky a usnadnit interoperabilitu, integraci různých druhů dopravy a multimodální provoz **při respektování zeměpisného přístupu**. Přístup spočívající v budování koridorů by měl být transparentní a jednoznačný a správa těchto koridorů by neměla vytvářet dodatečné administrativní náklady nebo zátěž. **Je však třeba zdůraznit význam**

zajištění dodatečných finančních zdrojů z víceletého finančního rámce, neboť prostředky přidělené v rámci mechanismu pro propojení Evropy nejsou na dokončení hlavní a globální sítě dostatečné. To je rovněž nezbytné s ohledem na finanční zátěž, kterou již při údržbě a rozvoji sítě nesou vnitrostátní, místní a regionální orgány.

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 67 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(67a) V souvislosti s touto koordinací a při neexistenci platných logistických a modálních alternativ by Komise měla členské státy odrazovat od toho, aby vytvářely jednostranné přeshraniční překážky jakéhokoli druhu podél sítě a povzbuzovat je, aby se, zejména v centrálních uzlech, vyvarovaly blokování tranzitu na hranicích.

Odůvodnění

S ohledem na strategickou úlohu nákladní a osobní dopravy a logistiky jako nenahraditelné hnací síly podporující domácí zásobování a volný pohyb zboží po celé EU, je nezbytné odrazovat od jednostranných opatření omezujících dopravu a posílit mechanismy správy TEN-T s cílem zabezpečit integritu vnitřního trhu, zabránit blokování průjezdu přes hranice v hlavních uzlech a zajistit koordinovanou aktivaci a správu alternativních železničních nebo silničních tras.

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 73

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(73) Dosažení cílů transevropské dopravní sítě, zejména pokud jde o dekarbonizaci a digitalizaci dopravního

(73) Dosažení cílů transevropské dopravní sítě, zejména pokud jde o dekarbonizaci a digitalizaci dopravního

systemu v Unii, vyžaduje pevný regulační rámec. Členské státy by měly provést ambiciózní reformy s cílem řešit výzvy udržitelné dopravy uvedené v evropském semestru. Facilita na podporu oživení a odolnosti podporuje reformy i investice s cílem zvýšit udržitelnost dopravy, snížit emise a zlepšit bezpečnost a účinnost. Příslušná opatření za tímto účelem jsou zahrnuta do schválených plánů na podporu oživení a odolnosti.

systemu v Unii, vyžaduje pevný regulační rámec. Členské státy by měly provést ambiciózní reformy s cílem řešit výzvy udržitelné dopravy uvedené v evropském semestru. Facilita na podporu oživení a odolnosti podporuje reformy i investice s cílem zvýšit udržitelnost dopravy, snížit emise a zlepšit bezpečnost a účinnost. ***Jsou zapotřebí nástroje finanční a nefinanční podpory, jako je zvláštní rozpočet v rámci Nástroje pro propojení Evropy na podporu místních a regionálních orgánů při plnění nových požadavků vztahujících se na městské uzly.*** Příslušná opatření za tímto účelem jsou zahrnuta do schválených plánů na podporu oživení a odolnosti.

Pozměňovací návrh 42

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 této infrastruktury a na infrastrukturu regionální a místní dopravy;

Pozměňovací návrh

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, ***včetně jejich funkčních městských oblastí***, napojují na jiné prvky této infrastruktury a na infrastrukturu regionální a místní dopravy;

Pozměňovací návrh 43

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. g

Znění navržené Komisí

g) „izolovanou sítí“ železniční síť členského státu nebo její část s rozchodem kolejí odlišným od evropského standardního jmenovitého rozchodu kolejí

Pozměňovací návrh

g) „izolovanou sítí“ železniční síť členského státu nebo její část s rozchodem kolejí odlišným od evropského standardního jmenovitého rozchodu kolejí

(1 435 mm), v jejímž případě nelze z *hlediska hospodářských nákladů a přínosů vzhledem ke specifickým rysům dané sítě vyplývajícím z jejího zeměpisného oddělení nebo okrajového umístění odůvodnit některé zásadní investice do infrastruktury;*

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – návěti

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh 45

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;

(1 435 mm), v jejímž případě nelze *odůvodnit některé zásadní investice do infrastruktury, pokud nejsou zaměřeny na sblížení s evropským standardem;*

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, napomáhá růstu podporujícímu **začlenění a umožňuje širší propojení na nadnárodní, místní či regionální úrovni**. Vykazuje evropskou přidanou hodnotu tím, že přispívá k plnění cílů stanovených v těchto čtyřech kategoriích:

Pozměňovací návrh

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 **a jezerních** vodních cest a pobřežní plavby v celé Unii;

Pozměňovací návrh 46

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – písm. b – bod i

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 47

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 mezi členskými státy, **zejména mezi městskými, průmyslovými a nejvzdálenějšími regiony, příhraničními regiony Unie a jinými odlehlými, venkovskými, horskými a ostrovními regiony, jakož i řídkce osídlenými oblastmi;**

Pozměňovací návrh 48

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 a dopravními službami v městských uzlech, **vnitrozemských, pobřežních a horských oblastech** na straně druhé, a to v osobní i nákladní dopravě;

Pozměňovací návrh 49

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

iva) zlepšení propojení mezi členskými státy a se sousedními třetími zeměmi, zejména tranzitními zeměmi, posílení a dokončení přeshraničních úseků nezbytných pro plný dálkový provoz koridorů hlavní sítě;

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – písm. c – bod iii

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

iii) interoperability vnitrostátních, regionálních a místních dopravních sítí;

iii) **intermodality a** interoperability vnitrostátních, regionálních a místních dopravních sítí;

Pozměňovací návrh 51

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – písm. d – bod ii

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

ii) zajištění standardů bezpečnosti, ochrany a vysoké kvality osobní i nákladní dopravy, včetně kvality služeb poskytovaných uživatelům, **a kvality a údržby sítě, zejména na regionální a místní úrovni;**

Pozměňovací návrh 52

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

via) vytvoření odpovídající infrastruktury pro přístup k přeshraničním úsekům;

Pozměňovací návrh 53

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

vib) dosažení lepší konektivity pro nákladní dopravu mezi izolovanými výrobními oblastmi a oblastmi s vysokou hustotou obyvatelstva s cílem podpořit efektivní logistiku a zkrátit přepravní a distribuční časy;

Pozměňovací návrh 54

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

b) optimalizací integrace a propojení infrastruktury;

b) optimalizací integrace a propojení infrastruktury ***jak na evropské úrovni, tak se třetími zeměmi a v rámci přeshraničních a tranzitních spojení;***

Pozměňovací návrh 55

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 1 – písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ba) zaváděním bezpečných a zabezpečených parkovacích zařízení a komplexních služeb pro řidiče a cestující;

Pozměňovací návrh 56

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Globální síť je tvořena veškerou stávající a plánovanou dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, jakož i opatřeními na podporu efektivního a **sociálně a environmentálně** udržitelného využití takové infrastruktury.

Pozměňovací návrh

2. Globální síť je tvořena veškerou stávající a plánovanou dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, jakož i opatřeními na podporu efektivního a udržitelného využití takové infrastruktury, **pokud jde o hospodářskou, sociální, územní a environmentální soudržnost.**

Pozměňovací návrh 57

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 přednostně pro dosažení cílů rozvoje transevropské dopravní sítě. **Členské státy propojí hlavní a rozšířenou síť s celostátními, regionálními a místními sítěmi mobility.**

Pozměňovací návrh 58

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, **udržování, dohledu** a hodnocení.

Pozměňovací návrh 59

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 60

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1 – písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh 61

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1 – písm. f

Znění navržené Komisí

f) usnadňovat vnitrozemskou vodní dopravu se třetími zeměmi;

Pozměňovací návrh 62

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1 – písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh

ba) dokončit infrastruktura pro přístup k přeshraničním úsekům, včetně pomocných prací a podpory propojení se třetími zeměmi;

Pozměňovací návrh

f) usnadňovat vnitrozemskou vodní dopravu se třetími zeměmi, **a zejména případně jezerní dopravu v příhraničních oblastech;**

Pozměňovací návrh

ba) zajistit, aby se na ostrovní oblasti účinně uplatňovala zásada územní kontinuity a aby byly odstraněny nedostatky v jejich propojení zvýšenou

dostupností služeb a spojení a vhodnými opatřeními ve prospěch obyvatel i turistů;

Pozměňovací návrh 63

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) zajištění optimální integrace různých druhů dopravy a jejich interoperability;

Pozměňovací návrh

c) zajištění optimální integrace různých druhů dopravy a jejich interoperability, **zejména mezi městskými a hustě osídlenými oblastmi, oblastmi hospodářského zájmu a okrajovými, pobřežními, ostrovními a horskými oblastmi;**

Pozměňovací návrh 64

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, odstranění úzkých míst s nedostatečnou propustností **a dokončení přístupové infrastruktury**, zejména v přeshraničních úsecích;

Pozměňovací návrh 65

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 zlepšování nebo udržování její kvality, pokud jde o bezpečnost, zabezpečení, účinnost dopravního systému a provozu dopravy, **bezpečná a zabezpečená parkoviště**, odolnost vůči změně klimatu a katastrofám, environmentální výkonnost a kontinuitu

dopravních toků;

Pozměňovací návrh 66

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 emisemi a obnovitelných a nízkouhlíkových paliv zaváděním odpovídající infrastruktury pro alternativní, **obnovitelná a pokročilá** paliva;

Pozměňovací návrh 67

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 2 – písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

aa) zajistit přínosy pro občany a podniky a umožnit jim, aby byli funkčně propojeni s výrobou a rozvojem, jakož i s vytvářením pracovních míst, zejména v regionech, které jsou obtížněji přístupné a propojené, a jsou proto obzvláště znevýhodněné, pokud jde o využívání výhod vnitřního trhu a konkurenceschopnost;

Pozměňovací návrh 68

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 **měst a funkčních** městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční

dopravy;

Pozměňovací návrh 69

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 2 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

da) zlepšení hospodářské, sociální a územní soudržnosti, již bude podporovat zejména propojení s řídce osídlenými, odlehlými, venkovskými, ostrovními, horskými a nejvzdálenějšími regiony;

Pozměňovací návrh 70

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – písm. d

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

d) rozvoj bezpečné a chráněné silniční sítě s dostatečnou infrastrukturou **bezpečných a zabezpečených parkovišť** pro alternativní paliva;

Pozměňovací návrh 71

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – písm. g a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ga) integrování infrastruktury IKT, zejména elektronických jízdenek, a mobility jako služby do všech druhů dopravy využívajících hlavní, rozšířenou a globální síť a jejich propojení s vnitrostátními, regionálními a místními sítěmi;

Pozměňovací návrh 72

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 2 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) zajišťovala jmenovitý rozchod kolejí pro nové železniční tratě 1 435 mm **vyjma případů, kdy je nová trať prodloužením v rámci sítě, v níž je rozchod kolejí odlišný, a je oddělená od hlavních železničních tratí v Unii.**

Pozměňovací návrh

b) zajišťovala jmenovitý rozchod kolejí pro nové železniční tratě 1 435 mm;

Pozměňovací návrh 73

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 3 – písm. b

Znění navržené Komisí

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) 2016/797⁵⁸, musí být koordinována a případně dohodnuta se sousedními členskými státy.

Pozměňovací návrh

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 a využívání inovativních technologií, jako je vodík**. Výjimka musí být v souladu s požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797⁵⁸, musí být koordinována a případně dohodnuta se sousedními členskými státy.

⁵⁸ 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).

⁵⁸ 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 74

Návrh nařízení

Čl. 22 – odst. 3 – písm. a – pododstavec 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Při určování referenčních hladin vezme Komise v úvahu požadavky stanovené v mezinárodních úmluvách a v dohodách uzavřených mezi členskými státy **a příslušnými dotčenými zúčastněnými stranami.**

Pozměňovací návrh 75

Návrh nařízení

Čl. 23 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) podpora udržitelné, bezpečné a zabezpečené vnitrozemské vodní dopravy, a to i v rámci městských uzlů;

Pozměňovací návrh

c) podpora udržitelné, bezpečné a zabezpečené **multimodální** vnitrozemské vodní dopravy, a to i v rámci městských uzlů;

Pozměňovací návrh 76

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 **využívajících alternativní, obnovitelná a pokročilá paliva**, 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 77

Návrh nařízení

Čl. 27 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) výstavba nebo modernizace základní přístavní infrastruktury, jako jsou

Pozměňovací návrh

b) výstavba, **údržba** nebo modernizace základní přístavní infrastruktury, jako jsou

přístavní bazény, nábrežní zdi, kotviště, mola, doky, hráze, násypy a rekultivované odvodněné plochy;

přístavní bazény, nábrežní zdi, kotviště, mola, doky, hráze, násypy a rekultivované odvodněné plochy;

Pozměňovací návrh 78

Návrh nařízení

Čl. 27 – odst. 1 – písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ba) rozšíření provozní kapacity v areálu přístavu i mimo něj v silné návaznosti na ochranu životního prostředí a právní podmínky pro nové stavby;

Pozměňovací návrh 79

Návrh nařízení

Čl. 29 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

c) pozemní komunikace byly navrhovány, budovány nebo modernizovány a udržovány ***s ohledem na nejvyšší úroveň ochrany životního prostředí***, případně i prostřednictvím nízkohlučných povrchů vozovky a odvádění, čištění a vypouštění odtékající vody;

c) pozemní komunikace byly navrhovány, budovány nebo modernizovány a udržovány ***z materiálů, které nejúčinněji využívají zdroje, jsou šetrné k životnímu prostředí a jsou odolné vůči klimatu***, případně i prostřednictvím nízkohlučných povrchů vozovky a odvádění, čištění a vypouštění odtékající vody;

Pozměňovací návrh 80

Návrh nařízení

Čl. 31 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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;

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

věcí;

Pozměňovací návrh 81

Návrh nařízení

Čl. 31 – odst. 1 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) lepší propojení mezi městskými oblastmi s vysokou hustotou obyvatelstva a vnitrozemskými a řídko osídlenými oblastmi při současném zajištění odpovídající bezpečnosti a údržby propojovacích úseků;

Pozměňovací návrh 82

Návrh nařízení

Čl. 35 – odst. 3 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Členské státy konzultují s dodavateli a provozovateli dopravy a logistiky, kteří působí na jejich území. Výsledky konzultací zohlední ve své analýze.

Členské státy konzultují s **místními a regionálními orgány odpovědnými za městské uzly** a dodavateli a provozovateli dopravy a logistiky, kteří působí na jejich území. Výsledky konzultací zohlední ve své analýze.

Pozměňovací návrh 83

Návrh nařízení

Čl. 37 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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 nákladních vozidel;

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

Pozměňovací návrh 84

Návrh nařízení

Čl. 38 – odst. 1 – písm. a

Znění navržené Komisí

- a) usnadnění propojení mezi různými druhy dopravy;

Pozměňovací návrh

- a) usnadnění propojení mezi různými druhy dopravy **a dokončení jednak spojení mezi multimodálními platformami, letištními a přístavními uzly a oblastmi zázemí přístavů a jednak s nimi souvisejícími spojeními „první míle“ mezi těmito přístupovými a tranzitními místy a skrze ně;**

Pozměňovací návrh 85

Návrh nařízení

Čl. 39 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Městské uzly transevropské dopravní sítě jsou uvedeny v příloze II.

Pozměňovací návrh

2. Městské uzly transevropské dopravní sítě jsou uvedeny v příloze II. **Daný seznam lze doplnit po řádném posouzení životního prostředí, financí a rizik a po schválení členským státem a jeho příslušnými vnitrostátními, regionálními a místními zúčastněnými stranami.**

Pozměňovací návrh 86

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

Pozměňovací návrh

- i) přijetí **a zveřejnění** 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

transevropské dopravní toky;

zohledňuje dálkové transevropské dopravní toky, *aby bylo možné z hlediska nákladů a přínosů posoudit dostupnost a cenovou dostupnost pro uživatele různých druhů dopravy*;

Pozměňovací návrh 87

Návrh nařízení

Čl. 40 – odst. 1 – písm. c – bod i

Znění navržené Komisí

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;

Pozměňovací návrh

i) u osobní dopravy: udržitelné, plynulé a bezpečné propojení mezi železniční, silniční a leteckou dopravou, aktivními druhy dopravy, **veřejnou dopravou** a případně vnitrozemskou vodní a námořní infrastrukturou;

Pozměňovací návrh 88

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 logistickými platformami a zařízeními **a také bezpečná a zabezpečená parkoviště**;

Pozměňovací návrh 89

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

Pozměňovací návrh

d) do 31. prosince 2040: rozvoj alespoň jednoho terminálu multimodální nákladní přepravy umožňujícího dostatečnou překládkovou kapacitu v rámci

městského uzlu nebo v jeho okolí.

městského uzlu nebo v jeho okolí, *či více než jednoho městského uzlu, pokud to umožní kapacita.*

Pozměňovací návrh 90

Návrh nařízení

Čl. 41 – odst. 1 – písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ba) podpora přechodu na jiný druh dopravy ve městech tím, že se jádrem příštího rámce Unie pro městskou mobilitu stane aktivní mobilita a veřejná doprava;

Pozměňovací návrh 91

Návrh nařízení

Čl. 41 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

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

Pozměňovací návrh 92

Návrh nařízení

Čl. 41 – odst. 1 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 93

Návrh nařízení

Čl. 41 – odst. 1 – písm. d b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

db) vytvoření soudržnosti mezi dálkovou, regionální a místní dopravou prostřednictvím propojení uzlů, stimulace nových inovativních technologií, snižování emisí (znečišťujících látek a skleníkových plynů) a minimalizace externích nákladů;

Pozměňovací návrh 94

Návrh nařízení

Čl. 44 – odst. 1 – písm. a

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

a) podporovat a prosazovat dekarbonizaci dopravy přechodem na vozidla, plavidla a letadla s nulovými a nízkými emisemi a další inovativní a udržitelné dopravní a síťové technologie, jako *je* hyperloop;

a) podporovat a prosazovat dekarbonizaci dopravy přechodem na vozidla, plavidla a letadla s nulovými a nízkými emisemi a další inovativní a udržitelné dopravní a síťové technologie, jako **jsou automatizované vlaky, autonomní vozidla, drony, magneticky nadnášené vlaky a hyperloop;**

Pozměňovací návrh 95

Návrh nařízení

Čl. 44 – odst. 1 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

da) umožnění lepšího přístupu k digitálním a dopravním službám, zejména v oblastech s obtížnějším přístupem, jako jsou řídké osídlené regiony, odlehlé, venkovské, ostrovní, horské a nejvzdálenější oblasti, čímž se usnadní širší přístup k různým možnostem dopravy, včetně možností multimodální dopravy;

Pozměňovací návrh 96

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 **řešení mobility jako služby** a rozvoje infrastruktury, která umožňuje bezproblémovou multimodalitu, jako je napojení na letiště vysokorychlostní železnicí, městskými vlaky nebo tramvajemi;

Pozměňovací návrh 97

Návrh nařízení

Čl. 45 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

Členské státy zajistí, aby dopravní infrastruktura poskytovala bezpečnou a chráněnou osobní a nákladní přepravu, **a to prováděním řádných, kvalitativních a časově omezených plánů údržby po celou dobu životnosti dopravní infrastruktury.**

Pozměňovací návrh 98

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 podmínky **a potřebu investic do údržby kritické infrastruktury a infrastruktury s vyšším bezpečnostním rizikem, jako jsou mosty a tunely;**

Pozměňovací návrh 99

Návrh nařízení

Čl. 46 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. Členské státy zajistí kontinuitu logistických dodavatelských řetězců prostřednictvím sítě TEN-T, čímž zabrání možným narušením a zpomalením, v případě potřeby s využitím zelených hlavních směrů a s využitím koordinace ze strany evropských koordinátorů.

Pozměňovací návrh 100

Návrh nařízení

Čl. 52 – odst. 6

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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 prostor a s Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost.

6. Evropský koordinátor *musí* 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 prostor a s Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost.

Pozměňovací návrh 101

Návrh nařízení

Čl. 53 – odst. 4 – pododstavec 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

V případě sporů mezi členskými státy,

včetně případu jednostranných opatření na vnitrostátní úrovni vedoucích k zablokování nebo omezení volného pohybu osob, zboží nebo služeb, informují dotčené členské státy o problému Komisi a Komise tyto členské státy vyzve, aby našly rychlé a funkční řešení pro obnovení volného pohybu po koridorech hlavní sítě TEN-T.

Pozměňovací návrh 102

Návrh nařízení

Čl. 53 – odst. 4 – pododstavec 1 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

V případě, že se spory uvedené v odstavci 4a nevyřeší do 6 měsíců ode dne oznámení sporu, přijme Komise opatření, aby členské státy odradila od přijímání jednostranných opatření podél koridorů hlavní sítě TEN-T, zejména v případě přeshraničních úseků, které omezují tranzit osob, zboží a služeb.

Pozměňovací návrh 103

Návrh nařízení

Čl. 63 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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* a *nejvzdálenější regiony*, dokud nebude na jejich území zaveden železniční systém.

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 a *Maltu*, dokud nebude na jejich území zaveden železniční systém.

Pozměňovací návrh 104

Návrh nařízení

Příloha I – bod 1

Znění navržené Komisí

1. Cíle: Hlavním cílem plánu udržitelné městské mobility je zlepšit dostupnost funkční městské oblasti a zajistit vysoce kvalitní, bezpečnou a udržitelnou 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.

Pozměňovací návrh

1. Cíle: Hlavním cílem plánu udržitelné městské mobility je zlepšit dostupnost funkční městské oblasti a zajistit vysoce kvalitní, bezpečnou a udržitelnou nízkoemisní mobilitu sloužící k přístupu do funkční městské oblasti, průjezdu přes ni a pohybu po jejím území, **a zároveň řešit současné a budoucí výzvy a zajistit inteligentní, efektivní a udržitelnou dopravu.** 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.

Pozměňovací návrh 105

Návrh nařízení Příloha I – 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

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. **Zahrnuje také investice do inovací s cílem řešit výzvy spojené s budováním moderního integrovaného dopravního systému, který bude čelit výzvam v oblasti dekarbonizace,**

Pozměňovací návrh 106

Návrh nařízení Příloha I – bod 3

Znění navržené Komisí

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.

Pozměňovací návrh

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. ***Poukazuje na sociální rozměr, v němž je třeba při vypracovávání, provádění a hodnocení plánů udržitelné městské mobility zohlednit spravedlivé a bezpečné pracovní podmínky pracovníků v dopravě;***

Pozměňovací návrh 107

Návrh nařízení Příloha I – bod 4

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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. ***Poskytuje finanční a technickou***

zmírnění kongesce, zlepšení bezpečnosti silničního provozu a odstranění úzkých míst ovlivňujících dopravní toky v rámci TEN-T.

podporu městům, která se kvalifikují jako městské uzly, aby jim pomohla splnit budoucí povinnosti spojené s jejich novým statutem. Zahrnuje zejména opatření ke zmírnění kongesce, zlepšení bezpečnosti silničního provozu a odstranění úzkých míst ovlivňujících dopravní toky v rámci TEN-T. ***Opatření TEN-T však zohledňují účinky na regionální a místní toky dopravy, a to jak pro cestující, tak pro zboží.***

Pozměňovací návrh 108

Návrh nařízení Příloha I – 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. Zapojeni 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. Zapojeni jsou rovněž občané, jakož i zástupci občanské společnosti a hospodářské subjekty. ***Podporuje vytvoření platformy pro víceúrovňovou spolupráci na vnitrostátní úrovni za účelem identifikace a řešení nedostatků ve spojení mezi venkovem a městem pokrývající funkční městské oblasti a posouzení možností, které nabízejí regionální plány mobility.***

POSTUP VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Název	Hlavní směry pro rozvoj transevropské dopravní sítě, změna nařízení (EU) 2021/1153 a nařízení (EU) č. 913/2010 a zrušení nařízení (EU) 1315/2013
Referenční údaje	COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD)
Příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	TRAN 7.3.2022
Výbor, který vypracoval stanovisko Datum oznámení na zasedání	REGI 7.3.2022
Zpravodaj(ka) Datum jmenování	Alessandro Panza 26.8.2022
Projednáni ve výboru	6.10.2022
Datum přijetí	30.11.2022
Výsledek konečného hlasování	+: 16 –: 7 0: 3
Členové přítomní při konečném hlasování	Matteo Adinolfi, François Alfonsi, Pascal Arimont, Stéphane Bijoux, Franc Bogovič, Vlad-Marius Botoș, Rosa D'Amato, Christian Doleschal, Matthias Ecke, Chiara Gemma, Krzysztof Hetman, Peter Jahr, Ondřej Knotek, Nora Mebarek, Alin Mituța, Dan-Ștefan Motreanu, Denis Nesci, Niklas Nienaß, Andrey Novakov, Younous Omarjee, Alessandro Panza, Caroline Roose, Marcos Ros Sempere, Susana Solís Pérez, Irène Tolleret, Monika Vana
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Álvaro Amaro, Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Isabel Carvalhais, Isabel García Muñoz, Elena Lizzi, Mauri Pekkarinen, Bronis Ropè, Vera Tax, Stefania Zambelli
Náhradníci (čl. 209 odst. 7) přítomní při konečném hlasování	Vasile Blaga, Carlo Fidanza, Łukasz Kohut

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

16	+
ECR	Carlo Fidanza, Denis Nesci
ID	Matteo Adinolfi, Elena Lizzi, Alessandro Panza, Stefania Zambelli
NI	Chiara Gemma
PPE	Álvaro Amaro, Vasile Blaga, Franc Bogovič, Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Christian Doleschal, Krzysztof Hetman, Dan-Ștefan Motreanu, Andrey Novakov

7	-
RENEW	Stéphane Bijoux, Ondřej Knotek, Alin Mituța, Irène Tolleret
VERTS/ALE	François Alfonsi, Bronis Ropė, Monika Vana

3	0
RENEW	Vlad-Marius Botoș, Susana Solís Pérez
S&D	Vera Tax

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se

POSTUP V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

Název	Hlavní směry Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a nařízení (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013			
Referenční údaje	COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD)			
Datum předložení Parlamentu	15.12.2021			
Příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	TRAN 7.3.2022			
Výbory požádané o stanovisko Datum oznámení na zasedání	BUDG 7.3.2022	ENVI 7.3.2022	ITRE 7.3.2022	IMCO 7.3.2022
	REGI 7.3.2022			
Nezaujetí stanoviska Datum rozhodnutí	BUDG 13.1.2022	ENVI 2.2.2022	ITRE 13.1.2022	
Zpravodajové Datum jmenování	Barbara Thaler 28.4.2022	Dominique Riquet 28.4.2022		
Projednání ve výboru	26.10.2022	8.12.2022		
Datum přijetí	13.4.2023			
Výsledek konečného hlasování	+: -: 0:	44 0 1		
Členové přítomní při konečném hlasování	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Ismail Ertug, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski			
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Pablo Arias Echeverría, Tom Berendsen, Beata Mazurek, Andrey Novakov, Dorien Rookmaker, Andreas Schieder, Jörgen Warborn			
Náhradníci (čl. 209 odst. 7) přítomní při konečném hlasování	Asim Ademov, Pascal Arimont, Susanna Ceccardi, Ilan De Basso, Malte Gallée, Francisco Guerreiro, Alice Kuhnke, Alessandro Panza, Kira Marie Peter-Hansen, Elena Yoncheva			
Datum předložení	14.4.2023			

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

44	+
ECR	Beata Mazurek, Dorien Rookmaker, Roberts Zile, Kosma Zlotowski
ID	Marco Campomenosi, Susanna Ceccardi, Philippe Olivier, Alessandro Panza
PPE	Asim Ademov, Pablo Arias Echeverría, Pascal Arimont, Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Andrey Novakov, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Lucia Vuolo, Jörgen Warborn
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Ilan De Basso, Ismail Ertug, Isabel García Muñoz, Rovana Plumb, Andreas Schieder, Vera Tax, István Ujhelyi, Achille Variati, Petar Vitanov, Elena Yoncheva
The Left	Elena Kountoura
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Malte Gallée, Francisco Guerreiro, Alice Kuhnke, Kira Marie Peter-Hansen

0	-

1	0
ECR	Peter Lundgren

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se