



2021/0420(COD)

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

PA_Legam

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, inkluzivity 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 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 –

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 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 –

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

(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.

Pozměňovací návrh 3

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

Pozměňovací návrh

(5) Plánování, rozvoj a provoz transevropské dopravní sítě by měl umožnit udržitelné formy dopravy, zajistit lepší multimodální a interoperabilní dopravní řešení a posílit intermodální integraci celého logistického řetězce, a přispět tak k hladkému fungování vnitřního trhu vytvořením podmínek, které jsou nezbytné pro plynulé toky osobní a nákladní dopravy v celé Unii. Kromě toho by se síť měla zaměřit na posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti

zajištěním přístupnosti a propojení všech regionů Unie, včetně lepšího propojení nejbližších regionů a dalších 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.

zajištěním přístupnosti a propojení všech regionů Unie, včetně lepšího propojení nejbližších 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 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 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 5

Návrh nařízení Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

(6) Nárůstem provozu dochází ke kongescím v mezinárodní dopravě **a k nehodám**. 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 se zeměmi, které s Uníí podepsaly dohody o spolupráci a partnerství**, a s ohledem na probíhající jednání s kandidátskými a potenciálními kandidátskými zeměmi.

(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.

(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.

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

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).

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

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 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 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

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).

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. **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

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.

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.

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

(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

(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) 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.

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. ***Aby bylo zajištěno splnění cílů pro roky 2030, 2040 a 2050, měly by být stanoveny vhodné pobídky.***

¹⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady

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).

(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.

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

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 *pokud možno všude* 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 18

Návrh nařízení Bod odůvodnění 25 a (nový)

Znění navržené Komisí

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

(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 přeshraničních úseků TEN-T.***

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

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

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.

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

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, 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, 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 25

Návrh nařízení

PE736.359v02-00

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

16/51

AD\1268190CS.docx

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

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.

(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 29

Návrh nařízení Bod odůvodnění 50 a (nový)

Znění navržené Komisí

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.**

(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

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.

(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 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 ***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

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 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.

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. 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 36

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 59 a (nový)

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

(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

(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

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. **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 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.

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.

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 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

(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 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

(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.

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. ***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 (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

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 **odůvodnit některé zásadní investice do infrastruktury, pokud nejsou zaměřeny na sblížení s evropským standardem**;

Pozměňovací návrh 44

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

Pozměňovací návrh

2. Transevropská dopravní síť posiluje sociální, hospodářskou a územní soudržnost Unie a přispívá k vytvoření udržitelného, účinného a odolného

jednotného evropského dopravního prostoru, který zvyšuje přínosy pro své uživatele **a** napomáhá růstu podporujícímu **začlenění**. Vykazuje evropskou přidanou hodnotu tím, že přispívá k plnění cílů stanovených v těchto čtyřech kategoriích:

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 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;

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 řídké osídlených oblastí;

Pozměňovací návrh

i) **lepší** dostupnosti a propojenosti všech regionů Unie, včetně nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, ostrovních, okrajových a horských regionů i řídké 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 řídce 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

iii) interoperability vnitrostátních, regionálních a místních dopravních sítí;

Pozměňovací návrh

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

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

Pozměňovací návrh

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

b) optimalizací integrace a propojení infrastruktury;

Pozměňovací návrh

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

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.

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

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 60

Návrh nařízení Čl. 9 – odst. 1 – písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 61

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1 – písm. f

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

f) usnadňovat vnitrozemskou vodní dopravu se třetími zeměmi;

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

Pozměňovací návrh 62

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1 – písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

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

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;

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

Pozměňovací návrh

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

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 řídko osídlenými, odlehlými, venkovskými, ostrovními, horskými a nejvzdálenějšími regiony;

Pozměňovací návrh 70

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – písm. d

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

d) rozvoj bezpečné a chráněné silniční sítě s dostatečnou infrastrukturou **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.

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

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

Pozměňovací návrh 75

Návrh nařízení

Čl. 23 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) podpora udržitelné, bezpečné a

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).

Pozměňovací návrh

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

c) podpora udržitelné, bezpečné a

zabezpečené vnitrozemské vodní dopravy,
a to i v rámci městských uzlů;

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

Pozměňovací návrh

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

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;

Pozměňovací návrh

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

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

Pozměňovací návrh

c) zavedení inovativních technologií 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

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 **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

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 **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 transevropské dopravní toky;

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 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,

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;

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 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, **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

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

Pozměňovací návrh

c) podpora účinné dopravy a mobility s nízkou hlukovou zátěží a nulovými emisemi, 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

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 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

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 101

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

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh 102

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

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

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.

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

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.

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 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

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

osobní dopravy s cílem usnadnit spojení prvního a posledního kilometru a terminálů multimodální nákladní přepravy sloužících městským uzlům.

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, účinnosti a růstu podporujícího začlenění.***

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

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.

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

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 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

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.

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