

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2022
9. volební období

42.

USNESENÍ
výboru pro evropské záležitosti
z 8. schůze
ze dne 30. března 2022

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) 1315/2013 /kód Rady 15109/21, KOM(2021) 812 v konečném znění/

k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy /kód Rady 15114/21, KOM(2021) 813 v konečném znění/

ke sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě – Akční plán na podporu dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravy /kód Rady 15146/21, KOM(2021) 810 v konečném znění/

ke sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Nový rámec EU pro městskou mobilitu /kód Rady 15100/21, KOM(2021) 811 v konečném znění/

ke sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě – Rozšíření transevropské dopravní sítě (TEN-T) do sousedních třetích zemí /kód Rady 15019/21, KOM(2021) 820 v konečném znění/

Výbor pro evropské záležitosti Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR po vyslechnutí informace ředitele Odboru strategie Ministerstva dopravy Lud'ka Sosny, po vyslechnutí zpravodajské zprávy posl. Romana Bělora a po rozpravě

1. **bere na vědomí** dokumenty EU, jež jsou součástí tzv. balíčku pro udržitelnou mobilitu;
2. **podporuje** rámcové pozice vlády ČR k těmto dokumentům, zejména v jejich důrazu na dodržování a respektování principu solidarity všech navržených opatření;

3. **vyjadřuje** podporu Evropské komisi v jejím úsilí o zkvalitnění dopravní infrastruktury v rámci EU a o zlepšení dopravního propojení Unie se státy západního Balkánu a Východního partnerství;
4. **podporuje** snahy o odbourávání překážek v oblasti telekomunikací se zeměmi Východního partnerství včetně problematiky roamingu a interoperability sítí a infrastruktury 5G;
5. **varuje** před nadměrnou administrativní zátěží, kterou by zamýšlené iniciativy Komise mohly způsobovat dotčeným městům, ačkoliv považuje udržitelnou městskou mobilitu za národní prioritu politiky soudržnosti;
6. **upozorňuje** na složitost povolovacích procesů a obtížnou projednatelnost záměrů v oblasti dopravy v tuzemském legislativním prostředí;
7. **upozorňuje** na možné znevýhodnění regionálních spádových oblastí nedosahujících hranice 100 000 obyvatel v napojení na dopravní síť;
8. **navrhuje** využití kritéria metropolitních oblastí (vymezeno v rámci ITI);
9. **p o v ě ř u j e** předsedu výboru pro evropské záležitosti, aby v rámci politického dialogu postoupil toto usnesení předsedkyni Evropské komise.

Jaroslav Bžoch v. r.
ověřovatel

Roman Bělor v. r.
zpravodaj

Ondřej Benešík v. r.
předseda



Balíček pro udržitelnou mobilitu

Informační podklad k:

- návrhu nařízení o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě;
- návrhu směrnice, kterou se mění směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy;
- sdělení Akční plán na podporu dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravy;
- sdělení Nový rámec EU pro městskou mobilitu a
- sdělení o rozšíření transevropské dopravní sítě (TEN-T) do sousedních třetích zemí

SDĚLENÍ

Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě - Rozšíření transevropské dopravní sítě (TEN-T) do sousedních třetích zemí

KOM(2021) 820 v konečném znění, číslo Rady 15019/21

SDĚLENÍ

Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě – Akční plán na podporu dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravy

KOM(2021) 810 v konečném znění, číslo Rady 15146/21

SDĚLENÍ

Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů - Nový rámec EU pro městskou mobilitu

KOM(2021) 811 v konečném znění, číslo Rady 15100/21

NÁVRH NAŘÍZENÍ

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

KOM(2021) 812 v konečném znění, kód Rady 15109/21,

Interinstitucionální spis 2021/0420/COD

NÁVRH SMĚRNICE

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy

KOM(2021) 813 v konečném znění, kód Rady 15114/21

Interinstitucionální spis 2021/0419/COD

- **Právní základ:**

Článek 172 Smlouvy o fungování Evropské unie. (KOM(2021) 812 v konečném znění).

Článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie. (KOM(2021) 813 v konečném znění).

- **Datum zaslání Poslanecké sněmovně prostřednictvím VEZ:**

24. 1., 28. 1., 1. 2., 2. 2. a 3. 2. 2022.

- **Datum projednání ve VEZ:**

18. 1. 2021 (1. kolo)

- **Procedura:**

Sdělení není projednáváno legislativním postupem, jedná se o dokument nelegislativní povahy, který nepodléhá schválení v Radě a Evropském parlamentu. Procedura je ukončena jeho přijetím a předložením těmto institucím. (KOM(2021) 810 v konečném znění, KOM(2021) 811 v konečném znění), (KOM(2021) 820 v konečném znění).

Řádný legislativní postup. (KOM(2021) 812 v konečném znění, KOM(2021) 813 v konečném znění).

- **Předběžná stanoviska vlády (dle § 109a odst. 1 jednacího řádu PS):**

K sdělení, datované dnem 15. února 2022, doručené do výboru pro evropské záležitosti dne 21. února 2022 prostřednictvím systému ISAP (KOM(2021) 820 v konečném znění).

K sdělení, datované dnem 17. února 2022, doručené do výboru pro evropské záležitosti dne 22. února 2022 prostřednictvím systému ISAP (KOM(2021) 810 v konečném znění).

K sdělení, datované dnem 22. února 2022, doručené do výboru pro evropské záležitosti dne 22. února 2022 prostřednictvím systému ISAP (KOM(2021) 811 v konečném znění).

K návrhu směrnice, datované dnem 21. ledna 2022, doručené do výboru pro evropské záležitosti dne 28. ledna 2022 prostřednictvím systému ISAP.

K návrhu nařízení, datované dnem 19. ledna 2022, doručené do výboru pro evropské záležitosti dne 27. ledna 2022 prostřednictvím systému ISAP.

- **Hodnocení z hlediska principu subsidiarity:**

Bude doplněno po jednání výboru.

- **Odůvodnění a předmět:**

Komise předložila dne 14. prosince 2021 balíček pro udržitelnou mobilitu obsahující tři sdělení a dva návrhy legislativních aktů:

- a) [sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě - Rozšíření transevropské dopravní sítě \(TEN-T\) do sousedících třetích zemí](#), které se zabývá představou Komise o rozšíření sítě TEN-T do sousedních třetích zemí a naznačuje, jak řešit společné výzvy s přístupujícími zeměmi a zeměmi v rámci evropského sousedství a jak bude EU v budoucnu s těmito partnery spolupracovat v oblasti politiky TEN-T, zejména pokud jde o budoucí rozvoj interoperability sítí sousedních třetích zemí se sítí TEN-T, a stanoví opatření s cílem dokončit rozšíření sítě TEN-T v těchto zemích;
- b) [sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě - Akční plán na podporu dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravy](#), který obsahuje přehled dalších opatření, jež pomohou EU splnit cíl do roku 2030 zdvojnásobit a do roku 2050 ztrojnásobit objem vysokorychlostní

- železniční dopravy;
- c) [sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů - Nový rámec EU pro městskou mobilitu](#), které obsahuje společný seznam opatření a iniciativ pro města v EU, jejichž cílem je dosáhnout toho, aby byla jejich mobilita udržitelnější;
 - d) [návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení \(EU\) 2021/1153 a nařízení \(EU\) č. 913/2010 a o zrušení nařízení \(EU\) č. 1315/2013](#), který stanoví hlavní směry pro rozvoj transevropské dopravní sítě skládající se z globální sítě a z hlavní a rozšířené hlavní sítě, přičemž hlavní a rozšířená hlavní síť jsou zřízeny na základě globální sítě, a určuje i) evropské dopravní koridory nejvyššího strategického významu vycházející z prioritních úseků transevropské dopravní sítě a ii) projekty společného zájmu a stanoví požadavky, které je třeba při rozvoji a provádění infrastruktury transevropské dopravní sítě dodržovat. Dále stanoví priority pro rozvoj transevropské dopravní sítě a opatření k provádění transevropské dopravní sítě;
 - e) [návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy](#). Jeho účelem je urychlit zavádění a využívání nepřetržitých služeb inteligentních dopravních systémů (ITS) v celé EU s cílem zlepšit fungování systému silniční dopravy, včetně jeho rozhraní s jinými druhy dopravy, a snížit tak negativní vnější dopady silniční dopravy.

Jedná se o druhý balíček návrhů a iniciativ na podporu přechodu na čistší a ekologičtější dopravu od zveřejnění [Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu](#)¹ v prosinci 2020. Tato strategie představuje plán, který má nasměrovat odvětví dopravy ke splnění cílů stanovených v [Zelené dohodě pro Evropu](#), která požaduje 90% snížení emisí skleníkových plynů z dopravy, aby se z EU stala do roku 2050 klimaticky neutrální ekonomika, a zároveň usiluje o dosažení cíle nulového znečištění.

Ad a)

Sdělení vychází ze Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu a úzce souvisí se sdělením, ve kterém Komise představila strategii pro propojení [Global Gateway](#) (Globální brána)², která by se měla stát novým nástrojem EU na podporu rozvoje klimatické, energetické, digitální a dopravní infrastruktury ve světě. Sdělení má za cíl prohloubit vnější vztahy Unie při současném zohlednění priorit Zelené dohody pro Evropu a Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu.

Unie provádí politiku v oblasti transevropské dopravní sítě od roku 1996 a do rozvoje této sítě jsou zapojeny i některé třetí země sousedící s EU (země Evropského hospodářského prostoru a Evropského sdružení volného obchodu, země západního Balkánu, země Východního sousedství a Turecko) a se zeměmi Jižního sousedství jedná Unie o vytvoření transstředomořské dopravní sítě.

Sdělení potvrzuje spolupráci se sousedícími zeměmi jako jednu z priorit politiky v oblasti transevropské dopravní sítě.

Ad b)

Železniční doprava je nejbezpečnější a nejčistší druh dopravy, a je proto hlavním prvkem politiky zaměřené na větší udržitelnost mobility v EU. Přesto její potenciál není plně využíván, zejména pokud

¹ KOM(2020) 789 v konečném znění.

² JOIN(2021) 30 v konečném znění.

jde o přeshraniční cesty. Odhaduje se, že železniční doprava představuje jen zhruba 10 % hromadné přeshraniční osobní dopravy v Evropě.

S cílem motivovat více osob, aby k cestě do zahraničí zvolily vlak, stanoví Akční plán na podporu dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravy konkrétní opatření pro odstranění překážek, jež brání přeshraničnímu cestování a cestování na dlouhé vzdálenosti, a pro zvýšení atraktivity vlaku jako dopravního prostředku.

Ad c)

Za účelem přechodu k bezpečné, přístupné, inkluzivní, inteligentní a odolné městské mobilitě s nízkými a nulovými emisemi předložila Komise nový rámec EU pro městskou mobilitu. Cílem tohoto rámce je řešit dopravní problémy specifické pro města, jako jsou dopravní zácpy, znečištění ovzduší nebo hluk. Rámec obsahuje pokyny pro možné zlepšení dopravní situace ve městech a zmírnění negativních dopadů dopravní zátěže. Hlavní důraz je kladen na veřejnou dopravu, pěší pohyb a cyklistiku. Navrhovaný rámec dává prioritu řešením s nulovými emisemi pro městské vozové parky, pro poslední úsek dodávek ve městě, výstavbě a modernizaci multimodálních uzlů a novým digitálním řešením a službám.

Ad d)

Návrh na revizi nařízení (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T) je klíčovým opatřením [Zelené dohody pro Evropu](#) a [Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu](#) a má důležitou roli při spolufinancování dopravních projektů z rozpočtu EU, zejména pak z Nástroje pro propojení Evropy (CEF). Návrh má nasměrovat odvětví dopravy do roku 2050 ke snížení emisí o 90 % prostřednictvím těchto kroků: zlepšení propojení jednotlivých druhů dopravy, přesun většího počtu cestujících a objemu nákladu na železnici a vnitrozemské vodní cesty, podpora instalace dobíjecích stanic, alternativní čerpací infrastruktury a zavádění nových digitálních technologií, větší důraz na udržitelnou městskou mobilitu a zjednodušení výběru různých možností dopravy v multimodální dopravní soustavě. Cílem návrhu je vybudovat v celé EU účinnou multimodální síť železnic, vnitrozemských vodních cest, tras pobřežní plavby a pozemních komunikací, které jsou napojeny na městské uzly, námořní a vnitrozemské přístavy, letiště a terminály po celé EU.

Ad e)

Ve [Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu](#) Komise navrhla zásadní transformaci evropského dopravního systému za účelem dosažení cíle udržitelné, inteligentní a odolné mobility. Nezbytnou hybnou silou této transformace je digitalizace. Díky digitalizaci bude celý dopravní systém fungovat plynule a účinněji. Strategie označuje zavádění inteligentních dopravních systémů (ITS) za klíčové opatření při budování propojeného a automatizovaného systému multimodální mobility. ITS využívají informačních a komunikačních technologií, jako jsou plánovače cest, celoevropské palubní tísňové volání (eCall) a automatizované řízení v dopravě, díky nimž je cestování bezpečnější, účinnější a udržitelnější. Pomocí ITS se občané prostřednictvím aplikací v autě dostanou k lepším informacím (např. o dopravních předpisech a pracích na silnici). ITS tedy pomáhají po všech stránkách bezpečnějšímu, účinnějšímu a pohodlnějšímu řízení. ITS kombinují nové koncepty, jako je mobilita jako služba a kooperativní, propojená a automatizovaná mobilita.

V návaznosti na tuto strategii, Komise předložila návrh na novelu stávající směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy. Jeho účelem je urychlit zavádění a provozní využívání služeb inteligentních dopravních systémů v celé EU s cílem: (i) zlepšit bezpečnost silničního provozu a efektivitu dopravy a (ii) podporovat multimodální dopravní systém. Jeho konkrétními cíli je zvýšit interoperabilitu a návaznost služeb, zřídit účinný mechanismus koordinace mezi všemi zúčastněnými stranami ITS a zlepšit dostupnost a přístupnost dat podporujících služby ITS. To přispívá ke dvěma klíčovými prioritám dopravního systému popsaným ve strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu: ekologizaci a digitalizaci odvětví dopravy v EU. Rovněž to pomůže snížit počet nehod v silničním provozu a posílit vnitřní trh v oblastech, jako je kooperativní, propojená a automatizovaná mobilita.

Komise v návrhu zohledňuje nové možnosti silniční mobility, vznik aplikací pro mobilitu a propojenou a automatizovanou mobilitu. Návrh by měl podnítit rychlejší zavádění nových, inteligentních služeb tím, že v síti TEN-T a pak v celé silniční síti budou zpřístupněny některé zásadní silniční a dopravní údaje v digitálním formátu (např. omezení rychlosti, plány dispozičních řešení dopravních komunikací nebo silniční práce). Řidiči, kteří se pohybují po síti TEN-T, budou díky tomu rovněž moci využívat základní bezpečnostní služby.

Komise očekává se, že návrh významně přispěje k vytvoření společného evropského datového prostoru pro mobilitu v rámci evropské strategie pro data a přispěje ke společnému evropskému datovému prostoru pro mobilitu zvýšením dostupnosti dat ve vnitrostátních přístupových bodech a zjednodušením opakovaného využívání dat standardizací výměny dat a harmonizací podmínek přístupu.

- **Obsah a dopad:**

Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě - Rozšíření transevropské dopravní sítě (TEN-T) do sousedních třetích zemí

Toto sdělení zachovává zaměření politiky TEN-T, která považuje za prioritu spolupráci se sousedními zeměmi. Zaprvé nastiňuje, jak řešit společné výzvy s přístupujícími zeměmi a zeměmi v rámci evropského sousedství a jak bude Unie v budoucnu s těmito partnery spolupracovat v oblasti politiky TEN-T, zejména pokud jde o budoucí rozvoj interoperability sítí přístupujících a dalších sousedních zemí se sítí Unie. Zadruhé stanoví opatření s cílem dokončit rozšíření sítě TEN-T v těchto zemích.

Sdělení podrobně popisuje aktuální stav spolupráce v dopravní oblasti se zeměmi Evropského hospodářského prostoru, Evropského sdružení volného obchodu, západního Balkánu, Východního partnerství, jižního Středomoří, Tureckem a Spojeným královstvím a stanovuje opatření pro dokončení rozšířené transevropské dopravní sítě v těchto zemích.

S ohledem na aktuální stav rozvoje sítě TEN-T do sousedních třetích zemí se bude Komise zejména zasazovat o následující:

- dosažení vyhovující indikativní hlavní sítě, která bude multimodální, udržitelná a odolná;
- urychlení výstavby nové dopravní infrastruktury, doplnění chybějícího spojení a odstranění úzkých míst, zejména mezi jednotlivými zeměmi, a modernizaci stávající infrastruktury;
- prosazování a zavádění digitálních technologií, zejména systému ERTMS, inteligentních dopravních systémů a informačních systémů týkajících se multimodální nákladní dopravy a infrastruktury 5G;
- vybízení partnerů, aby řádně prováděli optimální údržbu a provozování stávajících a nových aktiv;

- upřednostňování projektů týkajících se sítě TEN-T, které mají strategický význam pro regiony západního Balkánu a Východního partnerství a pro Unii;
- posouzení nutnosti přezkumu stávající indikativní sítě TEN-T v přístupujících zemích a dalších sousedních zemích a případně zahájení procesu její aktualizace.

Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě – Akční plán na podporu dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravy

V akčním plánu jsou navržena opatření, která by měla podpořit využívání železniční dopravy pro přeshraniční cesty. Jsou zaměřena jednak na úplné a správné provádění stávajícího regulačního rámce EU pro železnice, včetně odstranění nadbytečných vnitrostátních předpisů, a jednak na odstranění existujících překážek v dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravě.

Hlavní opatření zahrnují:

- **lepší provádění stávajícího regulačního rámce Unie v oblasti železniční dopravy a urychlení interoperability.** Komise ve spolupráci s členskými státy bude dále pracovat na úplném provádění a uplatňování regulačního rámce Unie v oblasti železniční dopravy. Komise zejména urychlí práci na odstraňování vnitrostátních provozních a infrastrukturních pravidel a dále rozpracuje prováděcí plány pro zavedení technických specifikací pro interoperabilitu s cílem zajistit jejich soudržnost napříč hranicemi. V rámci revize nařízení o síti TEN-T Komise již navrhla urychlení zavedení (rádiového) evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) místo původně plánovaného roku 2050 do roku 2040 v případě globální sítě a do roku 2030 v případě hlavní sítě a s ním spojené odstraňování stávajících zabezpečovacích systémů (třídy B). Dále projedná možnost vynětí veřejného financování systému ERTMS z oznamovací povinnosti podle pravidel státní podpory, které by mohlo zavedení systému ERTMS urychlit.
V roce 2022 Komise navrhne revizi technických specifikací pro interoperabilitu a bude nadále usilovat o zkrácení doby potřebné k uvedení nejdůležitějších nových technologií/aplikací na trh a dosažení harmonizovaného provádění příslušných nových požadavků a norem na úrovni EU, a to prostřednictvím právní, technické a finanční podpory;
- **posílení infrastruktury pro osobní železniční dopravu.** Ke zlepšení sítě přeshraniční osobní železniční dopravy přispěje návrh na revizi nařízení o síti TEN-T. Jeho součástí je mapa klíčových vysokorychlostních tratí pro osobní železniční dopravu, které musí být dokončeny do roku 2030, a řady dalších tratí, které jsou součástí strategicky nejvýznamnějších spojení sítě TEN-T a které mají být realizovány do roku 2040. Tyto tratě pokrývají celý evropský kontinent. Navržené nařízení kromě toho stanoví minimální standardní rychlost 160 km/h pro osobní železniční tratě hlavní sítě a nově vytvořené rozšířené hlavní sítě TEN-T a posiluje propojení významných uzlů napříč celou Evropou, čehož má být dosaženo do roku 2030 u hlavní sítě a do roku 2040 u rozšířené hlavní sítě. Vzhledem k tomu, že cestující si přejí přepravu „ode dveří ke dveřím“, Komise navrhuje, aby všechna významná letiště v EU, jakož i multimodální uzly osobní dopravy ve významných evropských městech byly napojeny na vlakové spoje;
- **zajištění dostupnosti kolejových vozidel.** Za účelem zvýšení dostupnosti kolejových vozidel spouští nyní Evropská investiční banka Investiční platformu pro zelenou železnici, která má podpořit investice jak veřejných, tak soukromých subjektů do železničních projektů prostřednictvím stávajících produktů EIB a finančních nástrojů poskytnutých Komisí;
- **uvedení odborné přípravy a certifikace strojvedoucích a zaměstnanců železnic do souladu s budoucími potřebami.** Komise navrhne v roce 2022 revidovaný regulační rámec pro strojvedoucí, který bude řešit nedostatky stávajícího režimu a omezí povinnost opakovaného

získávání dalších dokladů a osvědčení. Součástí tohoto návrhu může být rovněž jazykový režim pro provoz vlaků a změny odrážející technologický vývoj v odvětví;

- **efektivnější využívání sítí.** Komise posoudí potřebu regulačního opatření pro zlepšení postupů přidělování kapacit a řízení provozu, zaměřeného na možnost zlepšení plánování jízdnicích řádů a koordinaci přidělování kapacit v rámci celého železničního systému u služeb osobní i nákladní železniční dopravy a v případě potřeby v roce 2022 toto opatření navrhne a zváží zřízení subjektu na unijní úrovni, který by dohlížel na optimalizaci přeshraniční železniční dopravy a koordinační mechanismy pro její lepší začlenění do vnitrostátní dopravy;
- **stanovení vhodné ceny za přístup k infrastruktuře.** Komise v roce 2023 poskytne pokyny pro stanovení poplatků za přístup k infrastruktuře, které podporují a podněcují rozvoj služeb dálkové a přeshraniční osobní dopravy, a bude podporovat pilotní projekty za účelem prozkoumání, zda by snížení poplatků za přístup k infrastruktuře na úroveň přímých nákladů bylo schopno účinněji podporovat zřizování přeshraničních služeb. Dále Komise v roce 2023 zváží možnost vynětí veřejného financování snížení poplatků za přístup k infrastruktuře z oznamovací povinnosti podle pravidel státní podpory;
- **uživatelsky vstřícný prodej přepravních dokladů a přístup k železničnímu systému.** Komise do konce roku 2022 navrhne nařízení o multimodálních digitálních službách v oblasti mobility, které by mělo zlepšit vzájemné předávání údajů mezi poskytovateli služeb mobility a usnadnit uzavírání spravedlivých obchodních dohod mezi železničními podniky a s nezávislými prodejci přepravních dokladů, například ohledně pokračování cesty a ochrany cestujících, kteří pro svou cestu využívají kombinaci samostatných přepravních dokladů a zmeškají přípoj. Cílem tohoto návrhu by mělo být též rozšíření nabídky vlakových jízdnek, která by umožnila nakupovat jízdenky na cesty, které kombinují vlak s místní veřejnou dopravou a dalšími způsoby dopravy;
- **rovné podmínky s jinými druhy dopravy.** Komise posoudí potřebu celounijního osvobození jízdnek mezinárodní železniční dopravy od daně z přidané hodnoty, které by významně snížilo náklady pro cestující, a bude podporovat prosazování multimodální cesty kombinující leteckou a železniční dopravu na trasách, kde pro poskytnutí těchto služeb existuje vhodná infrastruktura;
- **závazky veřejné služby podporující udržitelnou přeshraniční a/nebo multimodální hromadnou dopravu.** V zájmu usnadnění a podpory přeshraničních služeb vydá Komise výkladové pokyny pro služby pozemní dopravy poskytované v režimu závazku veřejné služby, aby členským státům a příslušným orgánům pomohla zřídit přeshraniční závazky veřejné služby, které budou v plném souladu s právními předpisy Unie;
- **posilování postavení mládeže.** Komise již prostřednictvím iniciativy DiscoverEU poskytuje bezplatné 30denní železniční jízdenky pro 60 000 Evropanů ve věku od 18 do 20 let, které lze využít pro cesty uskutečněné mezi březnem 2022 a únorem 2023. Dále Komise zváží změnu pravidel pro náhradu výdajů v rámci programu Erasmus, aby podpořila využívání udržitelných druhů dopravy při cestách do místa výměnného pobytu v rámci tohoto programu.

V návaznosti na [Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu](#) z prosince 2020, která vyzývá, aby na některých trasách byly podporovány pilotní služby se zapojením všech zainteresovaných stran, Komise v akčním plánu uvádí, že podpoří 15 přeshraničních pilotních spojů, aby bylo možné vyzkoušet některá opatření z akčního plánu.

Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů - Nový rámec EU pro městskou mobilitu

Cílem nového rámce je:

- přispět k cílům EU v oblasti snižování emisí skleníkových plynů stanovených v právním rámci pro klima (snižování emisí skleníkových plynů z dopravy o 90 % do roku 2050);
- zlepšit dopravu a mobilitu na příjezdu do měst, ve městech a v jejich okolí a zlepšit účinnost doručování zboží.

Těchto cílů má být dosaženo prostřednictvím:

- stanovení společného evropského rámce s opatřeními, která mimo jiné zahrnují pokyny, jak řešit znečištění ovzduší, dopravní přetížení, dostupnost měst, bezpečnost silničního provozu ve městech, růst elektronického obchodu a další výzvy v oblasti městské mobility;
- zvyšování podpory a využívání udržitelných druhů dopravy (zejména veřejné dopravy a aktivní mobility, jako je chůze a jízda na kole) a městské logistiky s nulovými emisemi;
- podpory integrovaného přístupu, který má zajistit vysokou kvalitu plánů udržitelné městské mobility, a lepšího sledování pokroku dosaženého při provádění politik a opatření v oblasti městské mobility pomocí soudržného přístupu ke shromažďování údajů o udržitelné městské mobilitě;
- podpory integrace inovativních služeb v oblasti mobility do systémů městské dopravy a vyšší mírou digitalizace pro udržitelnou městskou mobilitu;
- zachování dlouhodobé konkurenceschopnosti a vedoucího postavení v oblasti technologií v odvětví městské dopravy,
- většího zapojení všech členských států a budování trvalého dialogu s městy, regiony a dalšími zúčastněnými stranami o všech hlavních otázkách městské mobility.

Nový rámec obsahuje pokyny pro možné zlepšení dopravní situace ve městech a zmírnění negativních dopadů dopravní zátěže. Pokyny se zaměřují na následující oblasti:

- **posílený přístup k městským uzlům sítě TEN-T.** Komise u městských uzlů zejména požaduje i) přijetí plánů udržitelné městské mobility u 424 měst v EU, která jsou v síti TEN-T, výrazné snížení znečištění z dopravy ve městech, podporu mobility s nulovými emisemi a snížení energetické náročnosti dopravy, ii) shromažďování a předkládání údajů o městské mobilitě, které zahrnují přinejmenším emise skleníkových plynů, dopravní zácpy, úmrtí a vážná zranění způsobená dopravními nehodami, podíl všech druhů dopravy a přístup ke službám mobility, jakož i údaje o znečištění ovzduší a hlukovém znečištění ve městech, iii) rozvoj multimodálních uzlů osobní dopravy, včetně zachytných parkovišť P+R, s cílem zlepšit spojení pro první a poslední úsek a posílit nezbytné kapacity pro dálkové propojení v městských uzlech a mezi nimi a iv) rozvoj terminálů multimodální nákladní přepravy s cílem zajistit udržitelnou městskou logistiku;
- **posílený přístup k plánům udržitelné městské mobility a plánům řízení mobility.** Komise hodlá do konce roku 2022 předložit doporučení Komise členským státům o vnitrostátním programu na podporu regionů a měst při zavádění účinných plánů udržitelné městské mobility, které se má soustředit na veřejnou dopravu a aktivní mobilitu (chůze, jízda na kole). Dále bude podporovat spolupráci s evropským Paktem starostů a primátorů na sbližování nástrojů plánů udržitelné městské mobility a akčních plánů pro udržitelnou energetiku a klimatická opatření;
- **sledování pokroku pomocí souboru ukazatelů udržitelné městské mobility.** Komise do konce roku 2022lepší a zefektivní soubor devatenácti již určených ukazatelů udržitelné městské mobility, jakož i související srovnávací nástroj, a v roce 2023 zahájí v rámci Nástroje pro propojení Evropy podpůrné opatření programu zaměřené na členské státy za účelem shromažďování údajů pro harmonizované ukazatele mobility s cílem sledovat pokrok dosažený v rámci městských uzlů sítě TEN-T na cestě k udržitelné městské mobilitě;

- **atraktivní služby veřejné dopravy podporované multimodálním přístupem a digitalizací.** Komise posílí financování a politickou podporu pro veřejnou dopravu a bude spolupracovat s vnitrostátními a místními správami, aby bylo zajištěno, že tato forma dopravy zůstane základem městské mobility, a aby byly řešeny nerovnosti v přístupu k síti veřejné dopravy, včetně zlepšení přístupu k vlakovým nádražím. Dále Komise zváží povinné poskytování údajů provozovatelů v reálném čase (např. jízdního řádu a informací o přerušení dopravy), a to i z veřejné dopravy, prostřednictvím vnitrostátních (datových) přístupových bodů a navrhne, aby v rámci sítě TEN-T byly městské uzly povinny umožnit cestujícím přístup k informacím, rezervaci, placení za cesty a vyzvedávání lístků a jízdenek prostřednictvím multimodálních digitálních služeb v oblasti mobility;
- **zdravější a bezpečnější mobilita: obnovené zaměření na chůzi, jízdu na kole a mikromobilitu.** Komise v návrhu revize nařízení o TEN-T navrhla požadavky na multimodální uzly osobní dopravy v městských uzlech a požadavky na zachování kontinuity a dostupnosti cyklistických stezek a v aktualizovaných pokynech k plánům udržitelné městské mobility posílí úlohu chůze a jízdy na kole. Dále Komise připraví pravidla pro bezpečnost prostředků mikromobility a do konce roku 2022 stanoví pokyny týkající se požadavků na kvalitní infrastrukturu pro zranitelné účastníky silničního provozu;
- **městská logistika nákladní dopravy s nulovými emisemi a doručování na posledním úseku.** Komise do konce roku 2022 navrhne revizi výkonnostních norem pro emise CO₂ pro těžká vozidla s cílem přejít v tomto odvětví na vozidla s nulovými emisemi a zajistí, aby stávající plány udržitelné městské logistiky byly plně začleněny do rámce plánů udržitelné městské mobility. Dále Komise podpoří dobrovolné sdílení údajů mezi všemi typy zúčastněných stran za účelem zvýšení účinnosti, udržitelnosti a konkurenceschopnosti městské nákladní dopravy;
- **digitalizace, inovace a nové služby mobility.** Komise v roce 2022 navrhne legislativní iniciativu o poskytování a používání obchodně citlivých údajů pro multimodální digitální služby v oblasti mobility, která rovněžlepší přístupnost pro osoby se sníženou pohyblivostí, a vydá pokyny k místní dopravě na vyžádání (taxi, nájmu osobních vozidel s řidiči a jždě na zavolání). Dále Komise předloží opatření k vytvoření společného evropského datového prostoru pro mobilitu s cílem usnadnit přístup k údajům o mobilitě a jejich sdílení, a to i na úrovni měst, a bude rozvíjet iniciativu CIVITAS v rámci programu Horizont Evropa a její spolupráci s příslušnými iniciativami, jež jsou financovány EU, prostřednictvím mise „Klimaticky neutrální a inteligentní města“;
- **směrem ke klimaticky neutrálním městům: odolná, ekologicky šetrná a energeticky účinná městská doprava.** Komise zahrne do výzkumných a inovačních pracovních programů v rámci programu Horizont Evropa témata, která mají městům pomoci investovat do inovací v oblasti městské mobility v rámci mise „Města“ a v rámci dopravních partnerství na podporu automatizovaných a inteligentních vozidel s nulovými emisemi do systémů dobíjení v městských oblastech. Dále Komise poskytne 359,3 milionu eur v rámci programu Horizont Evropa v období 2021-2023 na počáteční fázi provádění mise „Klimaticky neutrální a inteligentní města“ a bude rozvíjet další synergie s financováním z jiných programů EU (jako jsou evropské strukturální a investiční fondy, Nástroj pro propojení Evropy a Nástroj pro oživení a odolnost), Evropské investiční banky a zdrojů soukromého sektoru na podporu zavádění mobility s nulovými emisemi, vozidel s nulovými emisemi a jejich podpůrných prostředků;
- **zvyšování povědomí a budování kapacit.** Komise bude nadále pokračovat ve svých činnostech zaměřených na zvyšování povědomí, v jejichž centru jsou Evropský týden mobility a ceny a akce EU v oblasti městské mobility, a bude poskytovat technickou pomoc a zejména opatření k budování kapacit místních, regionálních a vnitrostátních orgánů pro přípravu a provádění opatření a strategií týkajících se městské mobility.

Možnosti financování projektů městské mobility

Dekarbonizace, ekologizace, digitalizace a modernizace městské mobility vyžaduje značné úsilí při vývoji a testování nových řešení a také investice do mobilních aktiv a infrastruktur. Na podporu přechodu k udržitelné městské mobilitě je na financování v období 2021-2027 k dispozici několik finančních nástrojů, jako je Nástroj pro propojení Evropy, InvestEU, Evropský fond pro regionální rozvoj, Fond soudržnosti, rámcový program pro výzkum a inovace Horizont Evropa, program Digitální Evropa a Nástroj pro oživení a odolnost; a dále Nástroj pro sousedství a rozvojovou a mezinárodní spolupráci (NDICI) a nástroj předvstupní pomoci (NPP III) v regionu zemí v procesu rozšíření.

Komise vytvoří pevnější vazbu mezi plány udržitelné městské mobility a nástroji financování a v pracovních programech Nástroje pro propojení Evropy upřednostní projekty městské mobility, které jsou podporovány plány udržitelné městské mobility nebo rovnocennými plány, a ve výzvách v rámci programu Horizont Evropa upřednostní žadatele s plány udržitelné městské mobility. Nadále bude poskytovat finanční podporu pro investice do udržitelné městské mobility jak v EU, tak i mimo ni, včetně projektů inteligentní a udržitelné městské mobility ve městech prostřednictvím programu Horizont Evropa.

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

Návrh na revizi nařízení sleduje čtyři cíle: (1) učinit evropskou dopravu ekologičtější prostřednictvím vytvoření odpovídající infrastruktury a zvýšení podílu železniční a vodní dopravy, (2) zvýšit účinnost dopravy, podpořit kombinování a interoperabilitu různých způsobů dopravy a vyřešit chybějící spojení, (3) zvýšit odolnost TEN-T vůči změně klimatu a přírodním rizikům a katastrofám způsobených člověkem a (4) zlepšit nástroje pro řízení sítě a zefektivnit podávání zpráv a monitoring.

Komise navrhuje postupné dokončení sítě TEN-T ve třech krocích:

- do roku 2030 dokončení hlavní sítě TEN-T podle stávajících norem TEN-T, jako je elektrifikace celé železniční sítě a možnost provozovat vlaky o délce 740 m;
- do roku 2040 dokončení rozšířené hlavní sítě podle nových norem, jako je minimální traťová rychlost 160 km/h pro osobní vlaky. Nové normy, zejména pro ekologickou dopravu a posílenou digitalizaci, se od tohoto data použijí jak pro hlavní, tak pro rozšířenou hlavní síť. Do roku 2040 se rovněž zavede na celé síti TEN-T evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) a vnitrostátní systémy se odstraní. Ve srovnání se stávajícím nařízením (EU) č. 1315/2013 byl doplněn milník roku 2040, aby se urychlilo dokončení sítě TEN-T v zájmu dosažení cílů EU v oblasti klimatu do roku 2050;
- do roku 2050 dokončení celé transevropské dopravní sítě, včetně úseků v rámci globální sítě.

ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Komise na období 2021-2050 odhaduje správní náklady pro orgány veřejné správy na 25,4 milionu eur (vyjádřeno v současné hodnotě; z toho 15,8 milionu eur pro Komisi a 9,6 milionu eur pro orgány veřejné správy členských států). Kromě toho Komise odhaduje, že největší část nákladů na investice na dokončení celé transevropské dopravní sítě bude pocházet z veřejných zdrojů (vnitrostátní veřejné fondy, fondy EU) a na období 2021-2050 by činila 244,2 miliardy eur (vyjádřeno v současné hodnotě).

Pokud jde o Českou republiku, tak do hlavní sítě TEN-T byly zařazeny tři ze čtyř úseků připravovaného vysokorychlostního železničního spojení (VTR) mezi Prahou a Brnem, čtvrtý úsek je zařazen v nové vrstvě rozšířené hlavní sítě TEN-T. V rozšířené hlavní síti se též nacházejí úseky VRT Přerov - Ostrava a VTR Ústí nad Labem - Drážďany. Následující tabulka uvádí přehled železničních spojení v rámci sítě TEN-T v České republice.

Současný stav podle platného nařízení (EU) č. 1315/2013	Návrh revize nařízení
Drážďany - Ústí nad Labem - není obsaženo	Drážďany - Ústí nad Labem - rozšířená hlavní síť (požadavek na zprovoznění do 2040)
Ústí nad Labem - Lovosice - globální síť (požadavek na zprovoznění do 2050)	Ústí nad Labem - Lovosice - globální síť (požadavek na zprovoznění do 2050)
Lovosice - Praha - hlavní síť (požadavek na zprovoznění do 2030)	Lovosice - Praha - hlavní síť (požadavek na zprovoznění do 2030)
Praha - Poříčany - Světlá nad Sázavou - globální síť (požadavek na zprovoznění do 2050)	Praha - Poříčany - Světlá nad Sázavou - globální síť (požadavek na zprovoznění do 2030)
Světlá nad Sázavou - Velká Bíteš - globální síť (požadavek na zprovoznění do 2050)	Světlá nad Sázavou - Velká Bíteš - globální síť (požadavek na zprovoznění do 2040)
Velká Bíteš - Brno - globální síť (požadavek na zprovoznění do 2050)	Velká Bíteš - Brno - globální síť (požadavek na zprovoznění do 2030)
Modřice - Šakvice - v hlavní síti pouze konvenční; vysokorychlostní úsek v globální síti Šakvice - Břeclav - v hlavní síti (požadavek na zprovoznění do 2030) (konvenční železnice)	Modřice - Břeclav - hlavní síť (požadavek na zprovoznění do 2030)
Brno - Přerov - hlavní síť (požadavek na zprovoznění do 2030) (konvenční železnice)	Brno - Přerov - hlavní síť (požadavek na zprovoznění do 2030) (konvenční železnice)
Přerov - Ostrava-Svinov - globální síť (požadavek na zprovoznění do 2050)	Přerov - Ostrava-Svinov - globální síť (požadavek na zprovoznění do 2040)
Ostrava-Svinov - Katovice - globální síť (požadavek na zprovoznění do 2050)	Ostrava-Svinov - Katovice - globální síť (požadavek na zprovoznění do 2040)
Praha - Vratislav - globální síť (požadavek na zprovoznění do 2050)	Praha - Vratislav - globální síť (požadavek na zprovoznění do 2050)
Praha - Beroun - globální síť (požadavek na zprovoznění do 2050) (konvenční železnice)	Praha - Beroun - globální síť (požadavek na zprovoznění do 2050) (konvenční železnice)

Struktura návrhu revidovaného nařízení je odchylna od struktury stávajícího nařízení. Není uspořádána podle úrovní sítě (hlavní a globální), ale podle druhů dopravy. Návrh obsahuje zvláštní

požadavky na evropské dopravní koridory a jejich mapy a stanoví nový průběžný termín pro dokončení rozšířené hlavní sítě do roku 2040. Návrh je členěn do šesti kapitol.

Kapitola 1 obsahuje ustanovení, která stanoví obecné zásady nařízení o TEN-T a vymezují předmět a oblast jeho působnosti. Ustanovení definují nové evropské dopravní koridory, které nahrazují současné koridory hlavní sítě TEN-T a koridory železniční nákladní dopravy (RFC), a projekty společného zájmu EU a propojení sítě TEN-T s třetími zeměmi a představují cíle nařízení (soudržnost, udržitelnost, účinnost a přínosy pro uživatele) a způsob jejich dosažení. Stanoví postupný rozvoj transevropské dopravní sítě ve třech etapách s cílem dokončení hlavní sítě do 31. prosince 2030, rozšířené hlavní sítě do 31. prosince 2040 a globální sítě do 31. prosince 2050.

Dále stanoví, že transevropská dopravní síť musí být plánována, rozvíjena a provozována způsobem účinně využívajícím zdroje a v souladu s platnými unijními a vnitrostátními požadavky na ochranu životního prostředí. Popisují zeměpisnou strukturu sítě a evropských dopravních koridorů a také zásady projektů společného zájmu a spolupráce se třetími zeměmi.

Kapitola 2 obsahuje obecná ustanovení, která vymezují jednotlivé vrstvy sítě (hlavní síť, rozšířená hlavní síť a globální síť) a evropské dopravní koridory, a dále stanoví prioritní opatření v jednotlivých sítích (vyšší využívání udržitelných druhů dopravy, konektivitu regionů, integraci a interoperabilitu jednotlivých druhů dopravy, budování chybějících spojení a odstraňování úzkých míst, rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva, údržba a bezpečnost současné infrastruktury či rozvoj informačních a komunikačních technologií v dopravě).

Kapitola 3 obsahuje ustanovení, která upravují standardy sítě pro jednotlivé druhy dopravy (železniční, vodní, námořní, silniční a letecká), na které se nařízení vztahuje s ohledem na: (i) vymezení prvků infrastruktury, (ii) požadavky na dopravní infrastrukturu globální sítě, (iii) požadavky na dopravní infrastrukturu hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě a (iv) další priority rozvoje.

Dále upravují standardy pro infrastrukturu terminálů multimodální nákladní přepravy a městské uzly.

V případě železniční dopravy rozšiřují dosavadní standardy infrastruktury a zavádí parametr převažující cestovní rychlosti 160 km/h pro osobní vlaky a průjezdný profil P400 pro nákladní vlaky na hlavní síti a rozšířené hlavní síti a dále zpřesňují některé standardy (např. pro vlaky délky alespoň 740 m).

Shrnutí nároků na vrstvy sítě železniční dopravní infrastruktury v jednotlivých časových horizontech je uvedeno v tabulce.

	<i>Hlavní síť</i>	<i>Rozšířená hlavní síť</i>	<i>Globální síť</i>
Plná elektrizace železničních tratí	2030	2040	2050
Provozování vlaků s hmotností 22,5 t na nápravu	2030	2040	2050
Zajištění průjezdného profilu P400	2040	2040	2050
Umožnění provozu vlaků délky alespoň 740 m	2030	2040	2050
Minimální provozní rychlost 100 km/h pro nákladní vlaky	2030	2040	Není stanoven

Minimální traťová rychlost 160 km/h pro osobní vlaky	2040	2040	Není stanoven
Implementace rádiového systému ERTMS	2030	2040	2040
Vybavení rádiovým systémem ERTMS	2050	2050	2050
Odstranění národních zabezpečovacích systémů třídy B	2040	2040	2040

V případě rádiového systému ERTMS se navrhuje, aby v železniční infrastruktuře hlavní sítě, rozšířené hlavní sítě a globální sítě, včetně spojení, byl od 31. prosince 2025 v případě výstavby nové tratě nebo modernizace zabezpečovacího systému povinně zaveden rádiový systém ERTMS.

Dále při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s železniční infrastrukturou a vedle obecných priorit se upřednostní tyto činnosti: (a) zmírňování dopadu hluku a vibrací způsobených železniční dopravou, zejména opatřeními pro kolejová vozidla a infrastrukturu, včetně protihlukových bariér, (b) zvýšení bezpečnosti úroňových křížení a případné propojení železniční dopravní infrastruktury s infrastrukturou vnitrozemských přístavů.

U vnitrozemské vodní dopravy se navrhuje, aby členské státy pro hlavní síť vnitrozemských vodních cest zajistily hloubku vodní cesty nejméně 2,5 m a minimální výšku pod neotevřenými mosty nejméně 5,25 m při vymezených referenčních hladinách vod. Kromě toho mají členské státy zajistit otevřený přístup do multimodálních terminálů v přístavech.

V případě námořní dopravy jsou stanoveny požadavky na námořní dopravní infrastrukturu (pro alternativní paliva, pro příjem odpadu z lodí) v námořních přístavech globální sítě. Dále se navrhuje, aby členské státy zajistily propojení námořních přístavů s železniční a silniční infrastrukturou a pokud možno i s vnitrozemskými vodními cestami s výjimkou případů, kdy takovému propojení brání zvláštní zeměpisná nebo značná fyzická omezení, do konce roku 2050 (přístavy globální sítě) a do konce roku 2030 (přístavy hlavní sítě).

V případě silniční dopravy by mělo být standardů dosaženo v letech 2030, 2040 a 2050 dle vrstvy TEN-T. Mezi požadavky patří směrově rozdělená komunikace s výhradním provozem motorových vozidel, mimoúrovňovými křižovatkami a odpočívkami. V případě globální sítě může být při hustotě provozu pod 10 000 vozidel denně udělena výjimka. V dodatečných prioritách je kladen důraz na zlepšování bezpečnosti silničního provozu, využití technologií či dynamického zpoplatnění pro snížení dopravních zácp či využití moderních technologií včetně sítí 5G pro automatizaci silniční dopravy.

V případě letecké dopravní infrastruktury se navrhuje napojení na síť dálkové železniční dopravy, včetně sítě vysokorychlostní železnice a na silniční dopravní infrastrukturu transevropské dopravní sítě pro letiště hlavní sítě do konce roku 2030 a pro letiště v globální síti s celkovým ročním objemem přepravy více než čtyři miliony cestujících do konce roku 2050.

V případě infrastruktury terminálů multimodální nákladní přepravy se navrhuje, aby členské státy do konce roku 2030 zajistily vybavení těchto terminálů alespoň jednou dobíjecí stanicí pro těžká nákladní vozidla a digitálními nástroji pro (i) účinný provoz terminálů prostřednictvím např. fotobran, operačního systému terminálu, digitálního přihlášení a odhlášení řidičů, kamer nebo jiných senzorů na překládkovém zařízení, jakož i kamerových systémů podél trati a (ii) poskytování informačních toků v rámci terminálu a mezi různými druhy dopravy v celém logistickém řetězci a terminálu. Dále se navrhuje, aby členské státy zajistily, aby všechny terminály multimodální nákladní přepravy, které jsou připojeny k železniční síti, byly schopny bez manipulace do konce roku 2040 přijmout vlaky o délce 740 m a do konce roku 2050 odbavit veškeré vlaky dlouhé 740 m.

V městských uzlech transevropské dopravní sítě se požaduje, aby členské státy zajistily dostupnost infrastruktury pro dobíjení a doplňování alternativního paliva a (i) do konce roku 2025 přijetí plánu udržitelné městské mobility a provádění sběru údajů na roční bázi ohledně emisí skleníkových plynů, dopravních zácp, nehod, podílu jednotlivých druhů dopravy či znečištění, (ii) do konce roku 2030 bylo u osobní dopravy propojení mezi železniční, silniční a leteckou dopravou, aktivními druhy dopravy a případně vnitrozemskou vodní a námořní infrastrukturou a cestující měli přístup k informacím a možnost rezervovat, platit cesty a získávat jízdenky prostřednictvím multimodálních služeb digitální mobility a u nákladní motorové silniční dopravy bylo propojení železniční, silniční a případně vnitrozemské vodní, letecké a námořní infrastruktury, jakož i vhodné spojení s logistickými platformami a zařízeními, (iii) do konce roku 2040 rozvoj alespoň jednoho terminálu multimodální nákladní přepravy umožňujícího dostatečnou překládkovou kapacitu v rámci městského uzlu nebo v jeho okolí.

Do transevropské dopravní sítě je zařazeno 424 městských uzlů (jejich seznam je uveden v příloze II návrhu). Pokud jde o Českou republiku, tak na jejím území je 7 městských uzlů transevropské dopravní sítě:

NÁZEV UZLU	MĚSTSKÝ UZEL	LETIŠTĚ	VNITROZEMSKÝ PŘÍSTAV	KOMBINOVANÝ TERMINÁL ŽELEZNIČNÍ A SILNIČNÍ DOPRAVY
Brno	X	globální		globální
Česká Třebová				
Děčín			hlavní	hlavní
Liberec	X			hlavní
Lovosice			globální	globální
Mělník			hlavní	hlavní
Olomouc	X			
Ostrava	X	hlavní		hlavní
Pardubice			hlavní	hlavní
Plzeň	X			hlavní
Praha	X	hlavní (Václava Havla)	hlavní (Holešovice), globální (Libeň), (Radotín), (Smíchov)	hlavní (Praha-Uhřetěves)
Přerov				hlavní
Ústí nad Labem	X		globální	globální

Kapitola 4 obsahuje dodatečná ustanovení o požadavcích uvedených v tomto návrhu s ohledem na systémy informačních a komunikačních technologií pro jednotlivé druhy dopravy, udržitelné služby, nové technologie a inovace, bezpečnou a zabezpečenou infrastrukturu, odolnost, investice třetích zemí, údržbu a životní cyklus projektů, jakož i přístupnost pro všechny uživatele. Ustanovení požadují,

aby členské státy i) podporovaly projekty společného zájmu, které využívají infrastrukturu transevropské dopravní sítě a přispívají ke snižování emisí oxidu uhličitého a dalších negativních dopadů, ii) podporovaly a prosazovaly 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, iii) umožnily 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, iv) při plánování infrastruktury zlepšovaly bezpečnost a odolnost dopravní infrastruktury vůči změně klimatu, přírodním rizikům a katastrofám způsobeným člověkem, v) oznámily Komisi každý projekt společného zájmu na svém území, na němž se podílí nebo k němuž jakýmkoli způsobem přispívá fyzická osoba nebo podnik ze třetí země, aby bylo možné posoudit jeho dopad na bezpečnost nebo veřejný pořádek v Unii, vi) zajistily udržování infrastruktury transevropské dopravní sítě tak, aby po celou dobu své životnosti poskytovala stejnou úroveň služeb a bezpečnosti.

Kapitola 5 se týká provádění evropských dopravních koridorů a horizontálních priorit (evropský systém řízení železničního provozu a evropský námořní prostor). Popisuje nástroj evropských dopravních koridorů a horizontální priority a obsahuje ustanovení o tom, jak mají být koordinovány a řízeny. Kapitola dále obsahuje ustanovení o prováděcích nástrojích, např. o pracovních plánech koordinátorů a prováděcích aktech.

Kapitola 6 obsahuje obecná ustanovení o povinnostech týkajících se podávání zpráv a monitorování, o postupech pro modernizaci sítě a zásadách spolupráce se zúčastněnými stranami z veřejného a soukromého sektoru. Obsahuje ustanovení týkající se sladění vnitrostátních plánů s dopravní politikou EU, které ukládá členským státům zajistit, aby vnitrostátní dopravní a investiční plány byly v souladu s dopravní politikou Unie, s prioritami a lhůtami stanovenými v tomto návrhu nařízení a s prioritami stanovenými v pracovních plánech pro příslušné koridory a horizontálními prioritami pro dotčené členské státy. Dále obsahuje ustanovení týkající se výkonu přenesené pravomoci, postupu projednávání ve výborech, přezkumu nařízení, postupů týkajících se zpoždění při provádění sítě a možnosti výjimek. V neposlední řadě nastiňuje dopad nařízení na jiné legislativní akty s ohledem na nutnost jejich změny.

Přílohy návrhu obsahují podrobné mapy hlavní sítě, rozšířené hlavní sítě a globální sítě, seznamy dopravních a městských uzlů v oblasti působnosti tohoto nařízení, jakož i vytyčení tras a mapy evropských dopravních koridorů. Dále obsahují orientační mapy sousedních zemí a specifikace požadavků na vypracování plánů udržitelné městské mobility.

(Poznámka: Území České republiky se po reformě koridorů nyní nachází na dvou koridorech: Baltsko-jaderském a Rýnsko-dunajském.)

Dopad na státní rozpočet a právní řád ČR:

Většina ustanovení předmětného nařízení nebude vyžadovat legislativní zakotvení uvedených povinností na vnitrostátní úrovni. K zajištění splnění některých povinností obsažených v návrhu nařízení (čl. 21 přístavy, čl. 37 multimodální terminály a čl. 40 městské uzly) nicméně bude třeba na úrovni zákona uložit určitým subjektům (např. majitelům přístavů či terminálů multimodální dopravy) příslušné povinnosti.

Dobudování jednotlivých projektů společného zájmu v rámci sítě TEN-T v požadovaných parametrech bude vyžadovat financování ze státního rozpočtu, a to minimálně v míře nutné k zajištění spolufinancování z fondů EU (Nástroj pro propojení Evropy + strukturální fondy EU).

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy

Návrh na revizi směrnice řeší problémy související: i) s nedostatečnou interoperabilitou a nedostatečnou návazností aplikací, systémů a služeb; ii) s nedostatkem shody a účinné spolupráce mezi zúčastněnými stranami a iii) s nevyřešenými otázkami, které se týkají dostupnosti a sdílení dat podporujících služby inteligentních dopravních systémů (ITS). Dosahuje toho zejména rozšířením stávající oblasti působnosti směrnice tak, aby obsáhla nové a nově vznikající výzvy, a tím, že umožňuje, aby základní služby ITS byly v celé EU povinné. Zavádění služeb ITS bude podpořeno dostupností dat nezbytných k poskytování spolehlivých informací, čímž se zajistí, že v odvětví silniční dopravy budou moci být využity přínosy digitalizace. Výše uvedené problémy budou řešeny také dalšími pravidly s cílem zlepšit sladění se stávajícími postupy a normami.

Hlavní prvky návrhu jsou:

- doplnění dostupnosti dat a zavedení služeb do předmětu a oblasti působnosti stávající směrnice;
- aktualizace čtyř prioritních oblastí stávající směrnice (I. služby ITS v oblasti informací a mobility, II. služby ITS v oblasti cestování, dopravy a řízení dopravy, III. služby ITS v oblasti bezpečnosti silničního provozu a jeho ochrany před vnějšími hrozbami, IV. služby v oblasti kooperativní, propojené a automatizované mobility) podle druhů služeb ITS;
- rozšíření seznamu definic stávající směrnice, je-li to nezbytné a vhodné, vzhledem k celkovým změnám v oblasti působnosti a ustanoveních pozměněné směrnice;
- stanovení podmínek, za nichž mohou členské státy po oznámení Komisi stanovit dodatečná pravidla pro poskytování služeb ITS na celém svém území či na jeho části, za předpokladu, že tato pravidla nenarušují interoperabilitu;
- stanovení požadavku na členské státy, aby zajistily i) dostupnost dat pro druhy dat uvedené v příloze III návrhu a jejich přístupnost ve vnitrostátních přístupových bodech a ii) zavedení služeb ITS uvedených v příloze IV návrhu;
- svěření pravomoci Komisi přijímat akty v přenesené pravomoci, pokud jde o aktualizaci přílohy III Seznam druhů dat a přílohy IV Seznam služeb ITS návrhu;
- zmocnění Komise k přijetí prozatímních opatření v případě mimořádné situace, která má závažný přímý dopad na bezpečnost silničního provozu, kybernetickou bezpečnost nebo dostupnost a integritu služeb ITS;
- aktualizace pravidel pro ochranu údajů a soukromí;
- zajištění dostupnosti stanovených údajů a zavedení stanovených služeb;
- nahrazení dvou příloh stávající směrnice čtyřmi novými přílohami (I Prioritní oblasti, II Zásady pro specifikace a zavádění ITS, III Seznam druhů dat a IV Seznam služeb ITS).

Komise navrhla transpoziční lhůtu směrnice v délce 18 měsíců od vstupu revidované směrnice v platnost.

Dopad na státní rozpočet a právní řád ČR:

Schválená revize směrnice o ITS bude mít dopad na právní řád ČR, zejména bude vyžadovat úpravu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Realizace investičních akcí, které budou uskutečňovány na základě delegovaných aktů navazujících na tuto revizi směrnice o ITS a na práce související s vytvořením mechanismu výměny dopravních

informací a distribucí dat z národního (vnitrostátního) přístupového bodu budou mít dopad na státní rozpočet.

- **Stanovisko vlády ČR:**

Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě - Rozšíření transevropské dopravní sítě (TEN-T) do sousedících třetích zemí

Vláda ČR souhlasí, pokud jde o další rozvoj TEN-T, se závěry Komise uvedené v tomto sdělení. Zejména souhlasí s názorem Komise na upřednostňování projektů týkající se sítě TEN-T, které mají strategický význam pro země západního Balkánu a Východního partnerství a pro Unii.

Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě – Akční plán na podporu dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravy

V obecné rovině vláda ČR vítá Akční plán na podporu dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravy. Zejména podporuje rozšiřování interoperability prostřednictvím zavádění systému ERTMS a interoperabilitu při prodeji jízdních dokladů.

Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů - Nový rámec EU pro městskou mobilitu

V obecné rovině vláda ČR vítá Nový rámec EU pro městskou mobilitu. Vláda ČR hodnotí uvedené aspekty v tomto rámci jako poměrně ambiciózní a upozorňuje na to, že splnění některých požadavků (zejména požadavek na vznik terminálů multimodální nákladní dopravy v každém uzlu v navrhovaných parametrech) nebude jednoduché naplnit.

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

V obecné rovině vláda ČR návrh vítá.

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy

Vláda ČR podporuje základní myšlenku technické i organizační harmonizace prostředí inteligentních dopravních systémů (ITS) v EU a považuje ji za přínosnou. Při projednávání tohoto návrhu v Radě bude usilovat o větší propracovanost v oblasti stanovení nezbytných technických požadavků pro posouzení shody prvků interoperability, jež mají být použity v rámci poskytování ITS a pro posouzení vhodnosti použití.

Vláda ČR požaduje prodloužení navržené transpoziční lhůty směrnice z 18 na 36 měsíců.

- **Předpokládaný harmonogram projednávání v orgánech EU:**

V Evropském parlamentu se balíček pro udržitelnou mobilitu nachází v tzv. přípravné fázi, byl přidělen Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) jako gesčně příslušnému výboru, který požádal několik výborů o stanovisko.

V Radě je balíček pro udržitelnou mobilitu projednáván v Pracovní skupině pro horizontální otázky a sítě (H04).

Zpracoval Ing. Josef Palán, odborný konzultant Parlamentního institutu Kanceláře PS PČR.