

V Bruseli 17. decembra 2021
(OR. en)

15109/21

**Medziinštitucionálny spis:
2021/0420(COD)**

**TRANS 760
CODEC 1669
IA 210**

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	15. decembra 2021
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2021) 812 final
Predmet:	Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2021/1153 a nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 1315/2013

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2021) 812 final.

Príloha: COM(2021) 812 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Štrasburgu 14. 12. 2021
COM(2021) 812 final

2021/0420 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

**o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, ktorým sa mení
nariadenie (EÚ) 2021/1153 a nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušuje nariadenie (EÚ)
č. 1315/2013**

(Text s významom pre EHP)

{SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} -
{SWD(2021) 473 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Tento legislatívny návrh na revíziu nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 – Usmernenia Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) je kľúčovým opatrením Európskej zelenej dohody a Stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu. Cieľom nariadenia o TEN-T je vybudovať účinnú celoeurópsku multimodálnu sieť železníc, vnútrozemských vodných ciest, príbrežných námorných trás a ciest, ktoré sú prepojené s mestskými uzlami, námornými a vnútrozemskými prístavmi, letiskami a terminálmi v celej EÚ. Problémy, ktoré revízia rieši, sú nedostatočné a/alebo neúplné normy infraštruktúry siete TEN-T a nedostatočné začlenenie noriem infraštruktúry alternatívnych palív v rámci siete TEN-T s negatívnym vplyvom na klímu a životné prostredie. Po druhé, sieť TEN-T dopláca na kapacitné nedostatky a nedostatočnú prepojenosť siete so všetkými regiónmi, čo bráni multimodalite. Po tretie, je potrebné riešiť nedostatočnú bezpečnosť a spoľahlivosť infraštruktúry siete TEN-T. Napokon, nástroje riadenia sú v porovnaní s novými potrebami neprimerané a koncepcia siete TEN-T si vyžaduje revíziu s cieľom zvýšiť súdržnosť s ostatnými politikami.

Revízia siete TEN-T sa teda zameriava na dosiahnutie štyroch hlavných cieľov. Po prvé, je zameraná na zvýšenie ekologickosti dopravy poskytnutím vhodného infraštruktúrneho základu na zmiernenie preťaženia a zníženie emisií skleníkových plynov (GHG) a znečistenia ovzdušia a vody zefektívnosťou každého druhu dopravy a umožnením zvýšenia dopravnej aktivity prostredníctvom udržateľnejších foriem dopravy. Jej cieľom je najmä uľahčiť zvýšenie podielu železničnej dopravy, námornej príbrežnej dopravy a vnútrozemskej vodnej dopravy s cieľom dosiahnuť udržateľnejšie zloženie dopravného systému a následne znížiť jeho negatívne externality. Po druhé, jej cieľom je uľahčiť plynulú a efektívnu dopravu, podporiť multimodalitu a interoperabilitu medzi druhmi dopravy siete TEN-T a lepšie integrovať mestské uzly do siete. Odstránenie úzkych miest a chýbajúcich prepojení a zlepšenie multimodalita a interoperability v európskom dopravnom systéme prispeje k dobudovaniu vnútorného trhu. Po tretie, usiluje sa o zvýšenie odolnosti siete TEN-T voči zmene klímy a iným prírodným nebezpečenstvám alebo katastrofám spôsobeným človekom. Sieť TEN-T musí byť odolná voči potenciálnym nepriaznivým vplyvom zmeny klímy, aby sa ochránili verejné investície a zabezpečila ich ďalšia použiteľnosť v nových klimatických podmienkach, a mala by sa podporovať klimatická neutralita tým, že do analýzy nákladov a prínosov sa zahrnú náklady na emisie skleníkových plynov. V neposlednom rade poukazuje na zlepšenie efektívnosti nástrojov riadenia TEN-T, na zefektívnenie nástrojov podávania správ a monitorovania a na preskúmanie návrhu siete TEN-T.

Prostredníctvom tejto revidovanej politiky TEN-T by sme sa mali snažiť vybudovať spoľahlivú, plynulú a vysokokvalitnú transeurópsku dopravnú sieť, ktorá do roku 2050 zabezpečí udržateľnú prepojenosť v celej Európskej únii bez reálnych medzier, úzkych miest alebo chýbajúcich prepojení. Táto sieť prispeje k dobrému fungovaniu vnútorného trhu, hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti územia EÚ a k cieľom Európskej zelenej dohody. Mala by sa postupne rozvíjať v niekoľkých krokoch s priebežnými termínmi v rokoch 2030 a 2040.

Táto iniciatíva je súčasťou pracovného programu Komisie na rok 2021 v prílohe I (nové iniciatívy).

- **Súlád s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Nariadenie o TEN-T, ako hlavný pilier politiky EÚ v oblasti dopravnej infraštruktúry, pôsobí ako základný nástroj a závisí aj od doplnkových politík. Normy a požiadavky stanovené v nariadení o sieti TEN-T sú priamo prepojené s príslušnými cieľmi a potrebami v iných odvetviach/oblastiach dopravy, a teda aj s ďalšími právnymi predpismi, ktoré sú špecifickejšie pre daný sektor. To napríklad znamená, že železničná infraštruktúra siete TEN-T – na zabezpečenie plynulej cezhraničnej dopravy a mobility – musí byť v súlade s právnymi predpismi o interoperabilite stanovenými v železničnej politike. Podobne aj cestná infraštruktúra siete TEN-T musí prijať a dodržiavať právne predpisy EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. Vykonávanie sektorových politík si takisto vyžaduje silný rámec nariadenia o TEN-T, pretože sieť TEN-T poskytuje infraštruktúrnú sieť na vykonávanie iných sektorových opatrení alebo iných právnych predpisov, z ktorých však niektoré presahujú rámec siete TEN-T.

Výkonnosť nariadenia o TEN-T v oblasti ukazovateľov, ako sú napríklad podiely jednotlivých druhov dopravy, lepšia kvalita služieb, využívanie infraštruktúry na nabíjanie/čerpanie paliva, závisí od koordinovaného úsilia v súvisiacich oblastiach politiky. Týka sa to najmä synergií medzi sieťou TEN-T a zavádzaním infraštruktúry pre alternatívne palivá (návrh nariadenia AFIR), ako aj sieťou TEN-T a inteligentnými dopravnými systémami (IDS), keďže obe sú od seba neoddeliteľne závislé. Napríklad nariadenie AFIR upravuje poskytovanie nabíjajúcich/čerpacích miest v rámci siete TEN-T, zatiaľ čo nariadenie o TEN-T poskytuje infraštruktúrný základ pre ich široké zavedenie v rámci európskej siete. Podobne smernica o IDS upravuje poskytovanie inteligentných dopravných systémov v sieti TEN-T ako súčasť širšieho balíka opatrení. Na vykonávanie nariadenia AFIR aj smernice o IDS je potrebné vymedzenie siete TEN-T (t. j. geografický rozsah uplatňovania), ktoré poskytujú mapy obsiahnuté v nariadení o TEN-T. Tieto úvahy sa vzťahujú aj na ďalšie iniciatívy, ktoré sú súčasťou akčného plánu Stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, ako je revízia nariadenia o koridoroch železničnej nákladnej dopravy, revízia balíka opatrení v oblasti mestskej mobility alebo akčný plán NAIADES III. V nariadení o TEN-T sa vymedzí smerovanie európskych dopravných koridorov, ktoré nahradia koridory železničnej nákladnej dopravy a koridory základnej siete. Tým sa zabezpečí súdržnosť rozvoja siete a prispeje k budovaniu synergií medzi infraštruktúrou a prevádzkovými aspektmi siete.

- **Súlád s ostatnými politikami Únie**

Európska zelená dohoda, ktorú Európska komisia prijala v decembri 2019, kladie do centra pozornosti opatrenia v oblasti klímy tým, že stanovuje cieľ klimatickej neutrality EÚ do roku 2050. V oblasti dopravy sa v Európskej zelenej dohode požaduje zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy o 90 %, aby sa EÚ stala do roku 2050 klimaticky neutrálnym hospodárstvom, pričom sa usiluje aj o dosiahnutie cieľa nulového znečistenia.

Okrem toho je sieť TEN-T úzko prepojená s politikami transeurópskych sietí v oblasti energetiky a telekomunikácií a v právnych predpisoch sú zakotvené ustanovenia o využívaní synergií medzi týmito tromi politikami. Podobne je sieť TEN-T úzko prepojená aj s námornou politikou, t. j. s námornou dopravou, ktorá je jedným z kľúčových odvetví¹ udržateľného modrého hospodárstva.

Pokiaľ ide o finančné prostriedky a financovanie EÚ, nariadenie o TEN-T je priamo prepojené s nariadením o Nástroji na prepájanie Európy (NPE), keďže definuje projekty

¹ Oznámenie o novom prístupe k udržateľnému modrému hospodárstvu v EÚ, COM(2021) 240.

spoločného záujmu, ktoré sú oprávnené v rámci NPE. Infraštruktúra siete TEN-T je navyše z veľkej časti financovaná z európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF) a odnedávna aj prostredníctvom Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti. Napokon, sieť TEN-T je plne v súlade s politikami EÚ v oblasti životného prostredia a klímy, ako je stratégia biodiverzity a právne predpisy vrátane rámcovej smernice o vode, smernice o vtákoch a smernice o biotopoch a stratégie EÚ pre adaptáciu na zmenu klímy².

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

V Zmluve o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) (články 170 – 172) sa stanovuje zriadenie a rozvoj transeurópskych sietí v oblastiach dopravných, telekomunikačných a energetických infraštruktúr³. Cieľom Únie je podpora vzájomného prepojenia a súčinnosti národných sietí, ako aj prístupu do týchto sietí. Zváži sa najmä potreba prepojiť centrálné regióny Únie s ostrovmi a vo vnútrozemí uzavretými a okrajovými regiónmi (článok 170 ZFEÚ). Únia na tento účel stanoví usmernenia zahŕňajúce ciele, priority a trendy opatrení, ktoré sa predpokladajú v oblasti transeurópskych sietí. V týchto usmerneniach sa vymedzia projekty spoločného záujmu, uskutočnia všetky opatrenia, ktoré sú potrebné na zabezpečenie vzájomnej súčinnosti sietí, najmä v oblasti technických noriem, a môžu podporovať projekty spoločného záujmu podporované členskými štátmi. Únia môže navyše prispieť aj na financovanie špecifických projektov v členských štátoch v oblasti dopravnej infraštruktúry prostredníctvom kohézneho fondu zriadeného podľa článku 177. Na zabezpečenie vzájomnej súčinnosti sietí sa rovnako predpokladá spolupráca s tretími krajinami (článok 171 ZFEÚ).

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

V ZFEÚ sa definuje, že transeurópske siete umožnia občanom Únie, hospodárskym subjektom a regionálnym spoločenstvám plne zužitkovať priestor bez vnútorných hraníc. Zohľadnia aj potrebu posilniť hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť Únie a podporiť jej celkový harmonický rozvoj.

Politika TEN-T tak svojou povahou presahuje hranice členských štátov, keďže sa zameriava na systém jednotnej európskej siete naprieč hranicami. Takúto celoeurópsku sieť, samozrejme, nemôže vytvoriť len jeden členský štát. Ak by členské štáty rozvíjali infraštruktúru výlučne samostatne, vnútroštátne záujmy by často prevážili nad európskymi. Tým by sa stratili výhody európskej udržateľnej a vysokokvalitnej dopravnej siete. V takom prípade by sa pravdepodobne dostatočne neriešili ani problémy cezhraničného prepojenia a interoperability, keďže členské štáty väčšinou uprednostňujú vnútroštátne prepojenia, aj keď cezhraničné projekty sú nevyhnutné na využitie výhod celej siete a odstránenie úzkych miest, ktoré spôsobujú preťaženie. To by viedlo nielen k riziku nedostatočnej plynulej cestovnej prepojenosti v celej Európe, ale aj k novej nejednotnosti vnútroštátnych prístupov k plánovaniu. Rozdielne normy a požiadavky na interoperabilitu v rôznych členských štátoch EÚ by zasa bránili plynulým dopravným tokom v celej EÚ a dokonca by zvyšovali náklady pre používateľov dopravy. Bezproblémová sieť TEN-T bez reálnych medzier, ktorá integruje inteligentné a inovatívne riešenia, je kľúčom ku ľahčeniu vnútorného trhu, zvýšeniu súdržnosti a prispieva k cieľom Európskej zelenej dohody.

² Budovanie Európy odolnej proti zmene klímy – nová stratégia EÚ pre adaptáciu na zmenu klímy, COM(2021) 82 final.

³ Zmluva o fungovaní Európskej únie, hlava XVI, Transeurópske siete (články 170 – 172).

Od zavedenia politiky TEN-T ako politiky EÚ v roku 1993 členské štáty, regióny, mestá a priemyselné subjekty ju vždy dôrazne potvrdzovali. Pridaná hodnota TEN-T pre EÚ bola aj jedným z hlavných záverov hodnotenia súčasného nariadenia o TEN-T. Sústreďenie úsilia na vytvorenie spoločnej celoeurópskej dopravnej siete sa skutočne jasne uznáva ako vízia, ktorej prínosy presahujú izolované vnútroštátne opatrenia. Zabezpečenie spoločného a koherentného celoeurópskeho základu na identifikáciu „projektov spoločného záujmu“ a podobne aj na zosúladenie plánovacích a realizačných snáh širokého spektra aktérov je jasnou a všeobecne uznávanou pridanou hodnotou TEN-T.

To platí aj pre rozmer mestských uzlov, pretože je dôležité, aby bola mestská doprava dobre prepojená s medziregionálnou a medzinárodnou dopravou. Úloha mestských uzlov v TEN-T skutočne presahuje miestnu úroveň, keďže dopravné činnosti v rámci TEN-T sa začínajú a/alebo končia v týchto uzloch alebo nimi prechádzajú, čo si vyžaduje dobrú koordináciu medzi rôznymi úrovňami, aby sa predišlo úzkym miestam.

Mestská mobilita však je a zostane politikou, ktorá je predovšetkým v kompetencii členských štátov (miestnych orgánov). Činnosť EÚ by sa mala naďalej obmedzovať na aspektyestskej mobility, ktoré súvisia s medziregionálnou a medzinárodnou dopravou. Týka sa to aj údržby infraštruktúry: hoci údržba infraštruktúry je a zostane hlavnou zodpovednosťou členských štátov, je nevyhnutné zaručiť prostredníctvom minimálnych pravidiel v nariadení o TEN-T, aby TEN-T naďalej poskytovala občanom a podnikom vysokú kvalitu služieb.

- **Proporcionalita**

Ako sa podrobne uvádza v kapitole 7 posúdenia vplyvu, ktoré je pripojené k tomuto návrhu, žiadna z možností politiky nepresahuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie celkových cieľov politiky. Navrhovaná intervencia stimuluje presun objemu dopravy na udržateľnejšie druhy dopravy, ktoré sú potrebné na dosiahnutie zvýšených ambícií v oblasti klímy do roku 2030 a celkového cieľa dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050. Možnosti politiky sú navrhnuté tak, aby sa vytvoril súdržný politický rámec a súdržná dopravná sieť vysokého štandardu ako základ pre ostatné sektorové politiky na dosiahnutie ich cieľov. Sú navrhnuté tak, aby sa predišlo neprimeraným vplyvom na verejné orgány, prevádzkovateľov infraštruktúry a poskytovateľov služieb mobility, a to najmä tým, že vychádzajú z dobre zavedeného systému riadenia a ďalej ho rozvíjajú. To sa v plnej miere preukázalo v hodnotení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 a základnej analýze, z ktorej vychádza posúdenie vplyvu na účely revízie uvedeného nariadenia. Týmto spôsobom sa plne rešpektuje zásada proporcionality.

- **Výber nástroja**

Keďže ide o návrh na revíziu existujúceho nariadenia, zdá sa, že je legitímne zachovať súčasný stav nástroja.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

• Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov

V hodnotení nariadenia o TEN-T [SWD(2021) 117 final]⁴ sa dospelo k záveru, že TEN-T poskytuje všetkým príslušným aktérom (t. j. členským štátom, regiónom, mestám, dopravnému priemyslu, manažérom infraštruktúry všetkých druhov dopravy, používateľom) spoločný politický rámec, ktorý smeruje k postupnému dobudovaniu spoločnej a konzistentnej európskej siete dopravnej infraštruktúry. Táto sieť dodáva národnému plánovaniu infraštruktúry európsku perspektívu a rieši potreby a prínosy nad rámec jednotlivých národných prístupov. V hodnotení sa však takisto dospelo k záveru, že na dosiahnutie nových politických cieľov je potrebné zintenzívniť úsilie. Od ustanovenia nariadenia o TEN-T v roku 2013 sa totiž politický kontext výrazne zmenil, najmä prijatím Európskej zelenej dohody a Stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, ako aj akčného plánu nulového znečistenia. Súvislosti medzi závermi hodnotenia *ex post* vrátane zistených nedostatkov a návrhom sú uvedené nižšie:

Hlavné závery hodnotenia <i>ex post</i>	Návrh
Závery o relevantnosti	
Všetky štyri špecifické ciele nariadenia o TEN-T sú naďalej relevantné, rovnako dôležité a navzájom sa dopĺňajú.	V návrhu sa zachovávajú a ďalej rozvíjajú osobitné ciele nariadenia.
Štruktúra návrhu, ako aj termíny dokončenia do roku 2030 a 2050 preukázali svoju vhodnosť.	V návrhu sa vo všeobecnosti zachováva štruktúra siete a termíny dokončenia, ale pridáva sa nový priebežný termín (2040), aby sa zabezpečil postupný prístup do roku 2050.
V prípade špecifických cieľov „efektívnosť rozvoja infraštruktúry na uľahčenie fungovania vnútorného trhu“ a „sociálna, hospodárska a územná súdržnosť“ existuje výrazná potreba pokročiť v požiadavkách na zvýšenie kvality infraštruktúry siete TEN-T.	Cieľom návrhu je zvýšiť kvalitu siete TEN-T a zabezpečiť, aby sa táto kvalita zachovala počas celej životnosti infraštruktúry. Zavádzajú sa ďalšie opatrenia na zlepšenie interoperability a prístupnosti siete.
V prípade špecifického cieľa „udržateľnosť“ je potrebné v záujme dekarbonizácie v súlade s cieľom Európskej zelenej dohody prekonať nedostatočnú vhodnosť. Zníženie emisií z dopravy o 90 % do roku 2050 nie je možné dosiahnuť bez náležitej siete TEN-T umožňujúcej ekologickejšiu dopravu.	Návrh posilňuje požiadavky v súlade s potrebným príspevkom k cieľom Európskej zelenej dohody pre všetky druhy dopravy.
V prípade špecifického cieľa „zvýšenie prínosov pre používateľov“ by sa malo nariadenie o TEN-T zdokonaľiť tak, aby sa posilnila identifikácia, kombinácia a vykonávanie projektov z hľadiska integrovaných služieb „od dverí k dverám“ pre používateľov. Zdá sa, že tento súčasný nedostatok vhodnosti je obzvlášť zrejмый v sektore osobnej dopravy.	V návrhu sú definované opatrenia na posilnenie služieb a používateľského hľadiska siete TEN-T, najmä v súvislosti s osobnou dopravou.
Komplementárnosť medzi základnou a súhrnnou sieťou by sa mohla posilniť, aby sa pomohlo prekonať zostávajúce nedostatky v dostupnosti a prepojenosti a zabezpečiť čo najširšie a najefektívnejšie pokrytie nových kvalitatívnych	V návrhu sa vymedzujú opatrenia zamerané na zosúladienie noriem a požiadaviek medzi obidvomi úrovňami siete (súhrnná sieť a základná sieť) v oblastiach, ako sú

⁴ Evaluation of the Regulation (EU) N° 1315/2013 on Union Guidelines for the development of a trans-European transport network [Hodnotenie nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete], SWD (2021) 117 final z 26. mája 2021.

Hlavné závery hodnotenia <i>ex post</i>	Návrh
parametrov infraštruktúry.	železničná infraštruktúra, alternatívne palivá alebo mestské uzly.
Závery o účinnosti	
Nariadenie o TEN-T bolo celkovo veľmi účinné pri identifikácii tisícov projektov na základe jednotného celoeurópskeho politického rámca.	Rámec na identifikáciu projektov v sieti je v návrhu zachovaný.
Pretrvávajú však problémy s oneskorením viacerých projektov, ktoré sú spôsobené zložitými prípravnými postupmi, pretrvávajúcimi rozdielmi medzi dohodnutými európskymi cieľmi a vnútroštátnym plánovaním infraštruktúry a investícií alebo obmedzenými nástrojmi riadenia na úrovni EÚ.	V návrhu sa vymedzujú opatrenia na zabezpečenie zosúladenia vnútroštátnych záujmov a zodpovedností s cieľmi siete TEN-T pri súčasnom dodržiavaní subsidiarity. ⁵
Implementácia siete TEN-T by sa mohla ďalej zlepšiť, najmä vzhľadom na nové výzvy a ciele (dekarbonizácia, digitalizácia a rastúce riziká nepredvídaných krízových udalostí).	V návrhu sa definujú opatrenia, ktoré ďalej posilňujú existujúce nástroje EÚ (napr. koridory základnej siete, pracovné plány, vykonávacie rozhodnutia Komisie). Navyše sa v ňom definujú opatrenia zamerané na zvýšenie odolnosti siete.
Nástroj týkajúci sa koridorov základnej siete vrátane európskych koordinátorov sa ukázal ako veľmi relevantný a účinný.	V návrhu sa ďalej rozvíja a rozširuje koncepcia koridoru a posilňuje úloha európskych koordinátorov.
Závery o účinnosti	
V súvislosti s povinnosťami týkajúcimi sa podávania správ a monitorovania stanovenými v nariadení o TEN-T existuje určitý priestor na zefektívnenie a posilnenie týchto nástrojov.	V návrhu sa vymedzujú opatrenia na zefektívnenie monitorovacích nástrojov a uľahčenie podávania správ.
Koordinácia medzi koridormi základnej siete a koridormi železničnej nákladnej dopravy viedla k určitému zvýšeniu efektívnosti, ale existuje nevyužitý potenciál, pokiaľ ide o lepšie zosúladenie týchto dvoch nástrojov z hľadiska plánovania investícií a identifikácie projektov.	Návrh zabezpečuje geografické zosúladenie oboch nástrojov koridorov do európskych dopravných koridorov a ďalej posilňuje koordináciu medzi týmito dvoma nástrojmi.
Závery o súdržnosti a koordinácii	
Dosiahnutie cieľov Európskej zelenej dohody by si vyžadovalo, aby bola infraštruktúra TEN-T plne zosúladená s ustanoveniami vyplývajúcimi z ostatných politických iniciatív v oblasti alternatívnych palív (AFIR), námornej dopravy FuelEU Maritime a leteckej dopravy ReFuelEU.	Návrh zabezpečuje úplný súlad s ostatnými politickými iniciatívami v oblasti alternatívnych palív.
Potreba posilniť súdržnosť s výzvami digitálnej transformácie a ďalšími novými technológiami.	Návrh zabezpečuje úplný súlad s ostatnými politickými iniciatívami v oblasti inteligentných dopravných systémov.
Závery o pridanej hodnote EÚ	
Členské štáty, regióny, mestá a priemyselné subjekty vždy dôrazne potvrdzovali pridanú hodnotu politiky TEN-T. Politika TEN-T vzbudzuje čoraz väčší záujem aj mimo EÚ, najmä v susedných štátoch, ale aj v iných regiónoch sveta, napríklad v súvislosti s rozšírením pozemných dopravných spojení do Ázie.	Zachováva sa prístup k zapojeniu tretích a susedných krajín. Víziou EÚ o rozšírení siete TEN-T do tretích krajín sa zaoberá samostatné oznámenie Komisie.

⁵ Otázku zložitých a zdĺhavých prípravných postupov rieši aj smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1187 zo 7. júla 2021 o zefektívňujúcich opatreniach na dosiahnutie pokroku pri realizácii transeurópskej dopravnej siete (TEN-T).

Hlavné závery hodnotenia <i>ex post</i>	Návrh
Zabezpečenie spoločného a súdržného celoeurópskeho základu na identifikáciu „projektov spoločného záujmu“ a v súlade s tým aj na zosúladienie plánovacích a vykonávacích snáh širokého spektra aktérov je jasným a všeobecne uznávaným cieľom, ktorý by nebol možný bez nariadenia (EÚ) č. 1315/2013.	Rámec siete TEN-T pre harmonizované plánovanie a vykonávanie siete bol v návrhu zachovaný a ďalej rozvinutý.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Počas fázy hodnotenia sa uskutočnili tieto konzultácie so zainteresovanými stranami:

Verejná konzultácia: Komisia ako prvý krok formálneho procesu revízie uskutočnila v období od 24. apríla do 17. júla 2019 verejnú konzultáciu. Dotazník bol k dispozícii vo všetkých úradných jazykoch EÚ. Táto konzultácia priniesla viac ako 600 odpovedí od širokého spektra zainteresovaných strán vrátane verejných orgánov (od medzinárodných až po miestne), manažérov infraštruktúry, komerčných používateľov dopravy, občianskej spoločnosti a občanov. Dôležité je, že viac ako 150 zainteresovaných strán – vrátane viacerých členských štátov a kľúčových európskych združení – využilo už tento prvý krok na predloženie pozičných dokumentov, v ktorých sa zdôraznili silné a slabé stránky politiky, a najmä jej budúce možnosti a potreby. Výsledky verejnej konzultácie boli analyzované a zahrnuté do celkového procesu hodnotenia.

Cielené konzultácie so zainteresovanými stranami: prístup ku konzultáciám s odbornými zainteresovanými stranami, ktorý navrhol konzultant, pozostával z troch hlavných prvkov: online prieskumov, rozhovorov a prípadových štúdií o otázkach osobitného významu. Cieľom cielených konzultácií bolo zhromaždiť údaje od konkrétnych skupín zainteresovaných strán na miestnej a vnútroštátnej úrovni a úrovni EÚ. Názory zainteresovaných strán vo všeobecnosti ukázali veľmi koherentné vnímanie názorov a medzi jednotlivými skupinami zainteresovaných strán nebolo možné nájsť žiadne pozoruhodné rozdiely, pokiaľ sa v hodnotení neuvádza inak.

Online prieskumy: V období od 20. januára do 16. marca 2020 sa uskutočnil dotazníkový prieskum s cieľom zhromaždiť údaje o vnímaní a skúsenostiach zainteresovaných strán v súvislosti s nariadením o TEN-T, o jeho doterajšom vykonávaní a výsledkoch a o ich názoroch na odporúčania pre budúci vývoj politiky EÚ v tejto oblasti. Celkovo bolo v rámci online prieskumov oslovených viac ako 2 000 zainteresovaných strán s odbornými znalosťami v predmetných oblastiach. Celkovo bolo doručených 198 platných odpovedí.

Rozhovory: Celkovo sa uskutočnili rozhovory so 44 zainteresovanými stranami, pričom išlo o prierez respondentmi prieskumu a zástupcami príslušných skupín zainteresovaných strán. Hlavným cieľom týchto pološtruktúrovaných rozhovorov bolo získať hĺbkový pohľad na vykonávanie nariadenia o TEN-T, dosiahnutý pokrok a faktory úspechu/výzvy z pohľadu rôznych zainteresovaných strán. Globálne rozhovory dopĺňali sekundárny výskum, verejnú konzultáciu a globálny prieskum s cieľom vysvetliť získané kvantitatívne údaje a vyplniť prípadné medzery, podporiť tematické prípadové štúdie a rozpracovať kľúčové problémy, pri ktorých boli údaje z iných zdrojov nejasné alebo si vyžadovali ďalšie vysvetlenie.

Prípadové štúdie: Okrem všeobecného hodnotenia nariadenia o TEN-T bolo vykonaných deväť tematických prípadových štúdií o vybraných oblastiach politiky TEN-T. Realizovali sa v oblastiach, v ktorých práca Komisie počas fázy vykonávania nariadenia o TEN-T priniesla

dôkazy o možnom nedostatku relevantnosti, a to vzhľadom na vývoj v posledných rokoch, ako aj na predpokladaný budúci vývoj. Na overenie zistení a prediskutovanie záverov a odporúčaní prípadových štúdií, ktoré sa týkali mestskej mobility, (digitalizácie) a inovácií a nových technológií, boli pripravené a realizované tri online semináre so zainteresovanými stranami, ktoré zahŕňali úradníkov EÚ, zainteresované strany v oblasti dopravy a sociálnych partnerov.

Počas fázy posudzovania vplyvu sa uskutočnili tieto konzultácie so zainteresovanými stranami:

Počas fázy posudzovania vplyvu sa uskutočnila **d'alšia verejná konzultácia**. Uskutočnila sa v období od 10. februára do 5. mája 2021 na webovej stránke EU Survey. Konzultácia bola rozdelená do piatich častí, pričom sa začínalo všeobecnou otázkou o nariadení, po ktorej nasledovali otázky o dodatočných opatreniach, ktoré by sa mohli prijať v zmenenom nariadení, a o jeho možnom zameraní. V rámci konzultácie bolo doručených spolu 496 odpovedí. Hlavné riešené otázky boli:

- opatrenia umožňujúce dekarbonizáciu a zníženie emisií látok znečisťujúcich ovzdušie v dopravnom systéme,
- opatrenia týkajúce sa kvality a odolnosti infraštruktúry,
- opatrenia týkajúce sa inovácie, digitalizácie a automatizácie a
- potenciálne oblasti, na ktoré sa zameriavajú možnosti politiky.

Pri vypracúvaní návrhu sa využili všetky podnety zainteresovaných strán. Zatiaľ čo vstupy získané počas fázy hodnotenia sa použili najmä na vymedzenie a spresnenie rôznych opatrení, ktoré sa mali ďalej analyzovať v rámci posúdenia vplyvu, vstupy získané vo fáze posúdenia vplyvu boli dôležité na overenie vybraných opatrení a možností, a teda aj prístupu k revízii nariadenia.

• **Získavanie a využívanie expertízy**

Dvor audítorov

Dvor audítorov vykonal niekoľko auditov a preskúmaní politík týkajúcich sa dopravnej infraštruktúry a siete TEN-T, najmä európskej vysokorýchlostnej železničnej siete, námornej dopravy v EÚ, nákladnej železničnej dopravy v EÚ, ako aj dopravných infraštruktúr EÚ⁶. Komisia v prípade potreby a v súlade s odpoveďami, ktoré poskytla na príslušné správy, pri príprave tohto návrhu zohľadnila príslušné odporúčania.

Hodnotenie

Hodnotenie nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete sa začalo v septembri 2018 a vychádzalo najmä z podpornej štúdie k hodnoteniu siete TEN-T, ktorú vypracovala spoločnosť Coffey consultants⁷, a z podpornej štúdie k preskúmaniu politiky TEN-T, ktorú vypracovala spoločnosť Panteia⁸. Zatiaľ čo

⁶ Osobitná správa 19/2018, osobitná správa 23/2016, osobitná správa 08/2016, osobitná správa 10/2020, ale pozri aj preskúmanie 09/2018 a osobitnú správu 19/2019.

⁷ Podporná štúdia k hodnoteniu nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-243058839> (a súvisiace prípadové štúdie).

⁸ *Support study for the TEN-T policy review, concerning relevant national plans and programmes in member states* (Podporná štúdia k preskúmaniu politiky TEN-T týkajúca sa príslušných vnútroštátnych

v prvej spomenutej štúdii sa pozornosť zamerala na ustanovenie nariadenia o TEN-T v celom rozsahu a zhromaždenie informácií od všetkých zainteresovaných strán a druhov dopravy, druhá bola určená najmä orgánom členských štátov. Na riešenie hodnotiacich otázok sa použil štandardný triangulačný prístup prostredníctvom rôznych uhlov pohľadu: sekundárny výskum, rozhovory a prieskumy.

Posúdenie vplyvu

Posúdenie vplyvu vychádza z výskumu a analýz, ktoré vykonala Komisia. Komisia takisto uzavrela zmluvu s externým, nezávislým poradenským tímom [Ricardo Nederland B.V. ako vedúci skupiny spolu s Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) a M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE)], aby podporil posúdenie vplyvu v konkrétnych úlohách, t. j. posúdenie možností politiky, porovnanie možností, posúdenie administratívnych nákladov, ako aj analýza verejnej konzultácie. Externá podporná štúdia bude uverejnená spolu s týmto návrhom. Okrem toho základný scenár vypracovala spoločnosť E3Modelling s modelom PRIMES-TREMOVE, pričom vychádzala zo scenára MIX, ktorý je základom posúdenia vplyvu balíka „Fit for 55“. Modely ASTRA a TRUST boli kalibrované na základe tohto základného scenára spoločnosťami M-FIVE (ASTRA) a TRT (TRUST).

• **Posúdenie vplyvu**

Aby sa primerane riešili ciele revízie siete TEN-T, posúdili sa tri možnosti politiky (MP) z hľadiska ich hospodárskych, sociálnych a environmentálnych vplyvov. Cieľom MP1 je aktualizovať existujúce požiadavky a normy v oblasti kvality infraštruktúry siete TEN-T a zabezpečiť primeraný infraštruktúrny základ na zavádzanie alternatívnych palív a inteligentných dopravných systémov. Okrem toho obsahuje opatrenia na harmonizáciu a zefektívnenie existujúcich nástrojov monitorovania a podávania správ o sieti TEN-T. Pokiaľ ide o sieť TEN-T, zahŕňa aj preskúvanie dopravnej siete a dopravných uzlov. MP2, ktorá vychádza z MP1, predstavuje zásadnú zmenu, pretože zavádza nové, ambicióznejšie normy pre všetky druhy dopravy s cieľom prispieť k dekarbonizácii, zníženiu znečistenia, digitalizácii, odolnosti a bezpečnosti systému dopravnej infraštruktúry. Navyše sa zabezpečuje lepšia integrácia mestských uzlov do siete TEN-T prostredníctvom osobitných požiadaviek na riadenie osobnej a nákladnej dopravy do/z miest. MP3, ktorá je uprednostňovanou možnosťou, urýchljuje dokončenie siete TEN-T tým, že posúva termín dokončenia určitých noriem a úsekov siete z roku 2050 na rok 2040, pričom zachováva ambiciózne normy a požiadavky zavedené možnosťou MP2. Zabezpečuje aj rozsiahly a koherentný rozvoj siete, čo sa premietne do zásadnej revízie návrhu siete TEN-T.

Z hľadiska výsledkov prináša MP3 významné hospodárske prínosy v porovnaní so základným scenárom, najmä zvýšenie HDP o 0,4 % v roku 2030, 1,3 % v roku 2040 a 2,4 % do roku 2050. To znamená zvýšenie HDP o 57 miliárd EUR v porovnaní so základným scenárom v roku 2030, 229 miliárd EUR v roku 2040 a 467 miliárd EUR v roku 2050. Vyššie investície do siete TEN-T vytvárajú aj zamestnanosť, čo vedie k odhadovanému zvýšeniu zamestnanosti o 0,1 % v roku 2030 v porovnaní so základným scenárom, o 0,3 % v roku 2040 a o 0,5 % do roku 2050, čo zodpovedá 200 000 dodatočných zamestnancov v roku 2030, 561 000 v roku 2040 a 840 000 do roku 2050. MP3 dosahuje dobré výsledky aj v oblasti prechodu z nákladnej a osobnej dopravy na udržateľnejšie druhy dopravy. Očakávané zavedenie nového štandardu pre osobnú železničnú dopravu (traťová rýchlosť 160 km/h), zavedenie obrysu vozidla P400 (umožňujúceho pohyb návesov na železničných vozňoch), ako aj rozšírenie niektorých železničných štandardov zo základnej siete na súhrnnú sieť spolu s jej rozšírením

predpokladá zvýšenie činnosti v železničnej doprave. To sa odráža aj vo vyššom podiele železničnej dopravy na rozdelení podľa druhov dopravy na úkor cestného sektora. Hoci podiel vnútrozemskej vodnej a námornej dopravy zostáva v podstate stabilný, zavedenie nových noriem umožňuje tomuto sektoru absorbovať predpokladaný rast objemu dopravy v EÚ27 a námornej dopravy v rámci EÚ. Okrem toho sa predpokladá, že prechod z cestnej dopravy na druhy dopravy s nižšími emisiami, ktorý umožňuje súbor opatrení zahrnutých v MP3, povedie k zníženiu emisií CO₂ a emisií látok znečisťujúcich ovzdušie. Zníženie externých nákladov na emisie CO₂ sa odhaduje približne na 387 miliónov EUR v porovnaní so základným scenárom za obdobie 2021 – 2050 (vyjadrené v súčasnej hodnote), pričom zníženie externých nákladov na znečistenie ovzdušia je vo výške približne 420 miliónov EUR. Zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky navyše prináša stanovenie noriem kvality a súvisiacich bezpečnostných prvkov pre všetky úseky siete nad určitým prahom dennej premávky, čím sa znižuje počet smrteľných nehôd a zranených osôb. Zníženie externých nákladov nehôd sa odhaduje približne na 3 930 miliónov EUR v porovnaní so základným scenárom za obdobie 2021 – 2050 (vyjadrené v súčasnej hodnote). Zníženie externých nákladov na preťaženie medzimestských ciest sa odhaduje približne na 2 891 miliónov EUR v porovnaní so základným scenárom na obdobie 2021 – 2050.

Pokiaľ ide o náklady, uprednostňovaná možnosť zabezpečuje najlepšiu rovnováhu medzi dosiahnutými cieľmi a celkovými nákladmi na vykonávanie. Investície na vykonávanie všetkých opatrení v rámci MP3 sa odhadujú na 247,5 miliardy EUR v porovnaní so základným scenárom (vyjadrené v súčasnej hodnote v období 2021 – 2050). Okrem toho sa administratívne náklady pre súkromný sektor odhadujú na 8,6 milióna EUR v porovnaní so základným scenárom (vyjadrené v súčasnej hodnote za obdobie 2021 – 2050) a náklady pre subjekty verejného sektora na 25,4 milióna EUR. Ďalšie vplyvy súvisiace s emisiami hluku a potenciálnou stratou biodiverzity bolo ťažké kvantifikovať, keďže vplyvy hluku značne závisia od miestnej (dopravnej) situácie a biodiverzity na konkrétnom mieste a vlastností infraštruktúry.

Modernizácia infraštruktúry pre kombinovanú železničnú dopravu a infraštruktúry terminálov je dôležitým prvkom na zabezpečenie toho, aby sa intermodálna doprava uskutočňovala predovšetkým po železnici, vnútrozemských vodných cestách alebo príbrežnou námornou dopravou a aby všetky počiatočné a/alebo konečné úseky po ceste boli čo najkratšie. Tieto modernizácie infraštruktúry vytvoria príležitosti pre malé a stredné podniky, aj keď v niektorých segmentoch existujú aj veľkí hráči. Hlavnými zainteresovanými stranami sú železničné podniky na trhu nákladnej dopravy, prevádzkovatelia terminálov železničnej nákladnej dopravy, spoločnosti cestnej nákladnej dopravy a prevádzkovatelia terminálov osobnej dopravy. V sektore cestnej dopravy bude zlepšenie situácie na odpočívadlách a parkoviskách pre regionálnu a diaľkovú nákladnú dopravu prínosom pre veľký počet malých nákladných dopravných spoločností vlastnených vodičmi, ktoré v skutočnosti patria medzi najmenšie podniky v oblasti dopravy, keďže sú závislé od hustej a kvalitnej siete parkovacích plôch.

MP3 pridáva dôležitý rozmer k cieľu súdržnosti siete TEN-T prostredníctvom identifikácie mestských uzlov a integrácie terminálov osobnej a nákladnej dopravy na celom území EÚ, ktoré zohrávajú kľúčovú úlohu z hľadiska regionálnej prepojenosti. MP3 takisto najlepšie stimuluje odolnosť infraštruktúry siete TEN-T a jej adaptáciu na zmenu klímy. MP3 napokon predstavuje dôležitú pridanú hodnotu na zabezpečenie súdržnosti s inými politikami prostredníctvom preskúmania návrhu siete TEN-T (napr. prostredníctvom vytvorenia európskych dopravných koridorov, ktoré nahradia dva existujúce typy koridorov – koridory základnej siete a koridory železničnej nákladnej dopravy).

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Táto iniciatíva je súčasťou pracovného programu Komisie na rok 2021 prílohy I (nové iniciatívy) a nie je súčasťou prílohy II (iniciatívy REFIT).

Zlepšuje fungovanie politiky TEN-T zvýšením efektívnosti regulačného rámca ako celku. Okrem toho sa v nej objasňujú určité požiadavky a pojmy. Napríklad koncepciu námorných diaľnic, ako je v súčasnosti definovaná v nariadení, uznalo veľké množstvo odborníkov a realizátorov projektov za príliš zložitú. V hodnotení nariadenia o TEN-T sa potvrdzuje, že by bolo vhodné jeho zjednodušenie a integrácia do zastrešujúcej a integrovanej koncepcie siete TEN-T, ktorá by zahŕňala prístavy, lodnú dopravu a všetky ostatné prvky námornej infraštruktúry v prospech celého „európskeho námorného priestoru“. Ďalším príkladom je zosúladenie koridorov železničnej nákladnej dopravy s koridormi základnej siete, čo umožní optimalizovať nástroje a zabrániť duplicite, napríklad požiadavke vypracovať investičné plány podľa nariadenia o koridoroch železničnej nákladnej dopravy, ktorá by sa mala jednoducho odstrániť, keďže takéto investičné plány sa prekrývajú s pracovnými plánmi, ktoré pravidelne pripravujú európski koordinátori siete TEN-T.

Zistili sa dve ďalšie zjednodušenia, ktoré povedú k potenciálnym úsporám nákladov:

- automatické vkladanie údajov do systému TENtec, ktoré umožňuje výmenu priamo zo zdroja údajov (členský štát, manažér infraštruktúry),
- nahradenie dvojročných pracovných plánov európskych koordinátorov a dvojročných správ o pokroku pri vykonávaní siete TEN-T členskými štátmi pracovným plánom vrátane priorít pre rozvoj príslušného koridoru každé štyri roky, stručnou výročnou správou o stave realizácie koridorov, námorných diaľnic (v budúcnosti európskeho námorného priestoru) a ERTMS.

Návrh siete zvyšuje celkové náklady na vykonávanie pre orgány, prináša však zlepšenia, najmä v oblasti hospodárstva a zamestnanosti, a umožňuje udržateľnejšie formy dopravy, ktoré viac ako kompenzujú zvýšenie regulačných nákladov.

- **Základné práva**

Stanovením príslušných požiadaviek na infraštruktúru návrh posilní prístupnosť pre všetkých používateľov, čím sa zlepši prístupnosť pre osoby so zdravotným postihnutím a so zníženou pohyblivosťou a prispeje k rodovej rovnosti.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Administratívne náklady v porovnaní so základným scenárom boli v posúdení vplyvu odhadnuté ako mierne, najmä v porovnaní s ambicióznymi plánmi revízie v rámci uprednostňovanej možnosti politiky. Administratívne náklady pre verejné orgány (vyjadrené v súčasnej hodnote v období 2021 – 2050) sa odhadli na 25,4 milióna EUR (t. j. 15,8 milióna EUR pre Európsku komisiu⁹ a 9,6 milióna EUR pre verejné orgány členských štátov). Okrem toho sa odhaduje, že najväčšia časť investícií bude pochádzať z verejného financovania (vnútroštátne verejné prostriedky, fondy EÚ) a v porovnaní so základným scenárom by predstavovala 244,2 miliardy EUR (vyjadrené v súčasnej hodnote za obdobie 2021 – 2050).

⁹ Tieto náklady sú odhadom vykonaným v rámci posúdenia vplyvu na základe minulých nákladov a skúseností. Nemajú sa chápať ako dodatočné náklady Komisie. Všetky rozpočtové prostriedky týkajúce sa siete TEN-T sú plne pokryté v rámci rozpočtu Nástroja na prepájanie Európy [nariadenie (EÚ) 2021/1153].

5. ĎALŠIE PRVKY

• Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ

Komisia bude sledovať pokrok, vplyv a výsledky tejto iniciatívy prostredníctvom súboru nástrojov riadenia založených na riadení siete TEN-T, ako sú posilnení európski koordinátori a ich pracovné plány. Monitorovanie sa v revidovanom nariadení ešte viac posilní.

Európski koordinátori sú v tomto smere veľmi dôležití, pretože pôsobia ako vyslanci politiky TEN-T a sprostredkovatelia pre všetky príslušné zainteresované strany, ktoré sa stretávajú na tzv. fórach o koridoroch. Táto práca sa bude ďalej posilňovať prostredníctvom posilnenej úlohy európskych koordinátorov. Každý európsky dopravný koridor a dve horizontálne priority sa navyše budú podporovať prostredníctvom špecializovaných štúdií, ktoré budú monitorovať pokrok dosiahnutý v súvislosti s plnením noriem, termínov a stanovením priorít. To sa odráža napríklad vo veľmi dôkladnom monitorovaní všetkých plánovaných alebo prebiehajúcich projektov v rámci siete TEN-T (tzv. analýza „súboru projektov“ a polročné „správy o vykonávaní projektov“). Projekty sa tak posudzujú z hľadiska ich finančnej vyspelosti, ako aj ich stavu z hľadiska povoľovania a verejného obstarávania, aby bolo možné ľahko odhaliť problémy, napr. v súvislosti s meškaním, a aby Komisia a/alebo európski koordinátori mohli plánovať intervencie. Nové nariadenie bude zahŕňať aj možnosť stavať na vykonávacích aktoch viac ako v minulosti. Tie nielenže podporia stanovenie priorít na vnútroštátnej úrovni, ale uľahčia aj monitorovanie pokroku dosiahnutého v oblasti siete TEN-T v porovnaní s vymedzenými a dohodnutými míľnikmi v týchto vykonávacích aktoch. Ako také sú aj veľmi pevným základom na monitorovanie daných projektov, keďže je možné pravidelne kontrolovať pokrok podľa jednotlivých míľnikov a v prípade oneskorenia prijať vhodné opatrenia. Pri prijímaní týchto vykonávacích aktov príslušné členské štáty súhlasia aj s pravidelným podávaním správ o dosiahnutom pokroku. Pokiaľ ide o monitorovanie, pokrok siete TEN-T sa bude monitorovať z hľadiska technického dokončenia infraštruktúry siete TEN-T pomocou definovaných noriem siete TEN-T a v porovnaní s definovanými termínmi 2030, 2040 a 2050. Normy a požiadavky tak budú predstavovať kľúčové ukazovatele výkonnosti, na základe ktorých sa bude monitorovať úspešnosť siete TEN-T (napr. percentuálny podiel dĺžky úsekov železničnej nákladnej dopravy, ktoré sú elektrifikované, vyhovujú zaťaženiu nápravy 22,5 a dĺžke vlaku 740 m; počet námorných prístavov so železničným prístupom atď.). Okrem toho sa neustále prebieha monitorovanie prostredníctvom takzvanej databázy TENtec, výkonného informačného systému, ktorý v budúcnosti umožní automatizovanú a včasnú výmenu údajov priamo zo zdroja údajov (členský štát, manažér infraštruktúry).

• Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu

Štruktúra revidovaného nariadenia sa bude líšiť od štruktúry súčasného nariadenia. Nebude už usporiadané podľa vrstiev siete (základná a súhrnná), ale podľa druhu dopravy, čo umožní lepšie pochopenie rôznych požiadaviek. Bude obsahovať osobitné požiadavky a mapy pre európske dopravné koridory a nový prechodný termín do roku 2040. V prvých kapitolách nariadenia sa vysvetľujú celkové ciele siete TEN-T a postupný prístup k dobudovaniu siete. Bude pozostávať z týchto hlavných kapitol:

Odôvodnenia

V odôvodneniach sa bude klásť dôraz najmä na príspevok siete TEN-T k Európskej zelenej dohode a k cieľom Stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu. Okrem toho sa v nich podrobne uvádzajú prepojenia revidovanej siete TEN-T s ostatnými dopravnými politikami v rôznych druhoch dopravy a s oblasťami politiky mimo odvetvia dopravy, napr. s politikou

v oblasti životného prostredia a klímy, so sociálnou politikou, s politikou súdržnosti, so zahraničnou politikou atď. V odôvodneniach sa ďalej zdôrazňujú aspekty plánovania infraštruktúry na úrovni EÚ a na vnútroštátnej úrovni, ako aj využívanie fondov a financovanie.

Kapitola I: Všeobecné zásady

V kapitole 1 sú stanovené všeobecné zásady nariadenia o TEN-T. Vymedzuje sa v nej predmet a rozsah pôsobnosti nariadenia. Obsahuje vymedzenia rôznych prvkov nariadenia a terminológie používanej v celom texte. Uvádzajú sa v nej aj ciele nariadenia (súdržnosť, udržateľnosť, efektívnosť a prínosy pre používateľov) a spôsob ich dosiahnutia. V tejto kapitole sa takisto stanovuje, že transeurópska dopravná sieť sa plánuje, rozvíja a prevádzkuje spôsobom, pri ktorom sa efektívne využívajú zdroje, pričom sa dodržiavajú platné environmentálne požiadavky EÚ a vnútroštátne požiadavky. V nasledujúcich článkoch sa opisuje geografický rozmer štruktúry siete a európske dopravné koridory. Napokon sa v kapitole 1 opisujú zásady projektov spoločného záujmu a spolupráce s tretími krajinami.

Kapitola II: Všeobecné ustanovenia

Kapitola 2 obsahuje všeobecné ustanovenia nariadenia, ktoré špecifikujú základnú, rozšírenú základnú a súhrnnú sieť, ako aj európske dopravné koridory, a stanovujú sa v nej priority opatrení v jednotlivých sieťach.

Kapitola III: Osobitné ustanovenia

Kapitola 3 obsahuje osobitné ustanovenia týkajúce sa požiadaviek na každý druh dopravy, ktorým sa nariadenie zaoberá, so zreteľom na:

- vymedzenie komponentov infraštruktúry,
- požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre súhrnnú sieť,
- požiadavky na základnú a rozšírenú základnú sieť,
- ďalšie priority.

Táto kapitola obsahuje aj ustanovenia týkajúce sa požiadaviek revízie uplatniteľných na multimodálne terminály nákladnej dopravy a mestské uzly.

Kapitola IV: Ustanovenia pre inteligentnú a odolnú dopravu

Kapitola 4 obsahuje dodatočné ustanovenia týkajúce sa požiadaviek nariadenia so zreteľom na systémy IKT pre dopravu, udržateľné služby, nové technológie a inovácie, bezpečnú a chránenú infraštruktúru, odolnosť, investície tretích krajín, údržbu a životný cyklus projektu, ako aj prístupnosť pre všetkých používateľov.

Kapitola V: Vykonávanie nástrojov európskych dopravných koridorov a horizontálnych priorít

Kapitola 5 sa týka vykonávania európskych dopravných koridorov a horizontálnych priorít (Európsky systém riadenia železničnej dopravy a európsky námorný priestor). Opisuje sa v nej nástroj európskych dopravných koridorov a horizontálne priority a obsahuje ustanovenia o spôsobe ich koordinácie a riadenia. Kapitola ďalej obsahuje ustanovenia o vykonávacích nástrojoch, napr. o pracovných plánoch koordinátorov a vykonávacích aktoch.

Kapitola VI: Spoločné ustanovenia

Kapitola 6 obsahuje spoločné ustanovenia nariadenia týkajúce sa povinností podávania správ a monitorovania, postupov modernizácie siete a zásad zapojenia verejných a súkromných zainteresovaných strán. Obsahuje ustanovenia týkajúce sa zosúladenia vnútroštátnych plánov s dopravnou politikou EÚ. Ďalej obsahuje ustanovenia týkajúce sa výkonu delegovania právomocí, postupu výboru, preskúmania nariadenia, postupov v prípade omeškania pri vykonávaní siete a možnosti výnimiek. Nakoniec sa v nej uvádza vplyv nariadenia na iné legislatívne akty s ohľadom na potrebu ich zmeny.

Prílohy:

Prílohy k nariadeniu obsahujú podrobné mapy základnej, rozšírenej základnej a súhrnnej siete, zoznamy dopravných a mestských uzlov v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, ako aj vymedzenie zosúladenia a mapy európskych dopravných koridorov. Ďalej obsahuje orientačné mapy pre susedné krajiny, ako aj špecifikácie požiadaviek na vypracovanie plánov udržateľnej mestskej mobility. Obsahuje aj článok, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2021/1153, a tabuľku zhody medzi nariadením (EÚ) 1315/2013 a týmto nariadením.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2021/1153 a nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 1315/2013

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,
so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 172,
so zreteľom na návrh Európskej komisie,
po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,
so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,
so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,
konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,
keďže:

- (1) V oznámení Komisie Európska zelená dohoda³ z decembra 2019 sa stanovuje cieľ klimateckej neutrality, ktorý má Únia dosiahnuť do roku 2050, ako aj jasný cieľ znížiť čisté emisie do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990. Tieto ciele sú stanovené ako cieľ v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119⁴.
- (2) Emisie z dopravy predstavujú približne 25 % celkových emisií skleníkových plynov v Únii a v posledných rokoch sa tieto emisie zvýšili. V Európskej zelenej dohode sa preto požaduje zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy o 90 %, aby sa Únia stala do roku 2050 klimaticky neutrálnym hospodárstvom, pričom sa usiluje o dosiahnutie cieľa nulového znečistenia⁵.

¹ Ú. v. EÚ C [...].

² Ú. v. EÚ C [...].

³ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Európska zelená dohoda, COM(2019) 640 final/2.

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimateckej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1).

⁵ Oznámenie Komisie Cesta k zdravej planéte pre všetkých, Akčný plán EÚ: „Dosahovanie nulového znečisťovania ovzdušia, vody a pôdy“ z 12. mája 2021, COM(2021) 400 final.

- (3) V Stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu⁶ sa stanovujú míľniky, ktoré ukazujú cestu európskeho dopravného systému k dosiahnutiu cieľov udržateľnej, inteligentnej a odolnej mobility. Predpokladá sa v nej, že trhový podiel železničnej nákladnej dopravy by sa mal do roku 2030 zvýšiť o 50 % a do roku 2050 zdvojnásobiť; podiel vnútrozemskej vodnej dopravy a príbrežnej námornej dopravy na trhu by sa mal do roku 2030 zvýšiť o 25 % a do roku 2050 o 50 %; podiel vysokorýchlostnej železničnej dopravy by sa mal do roku 2030 zdvojnásobiť a do roku 2050 strojnásobiť; do roku 2030 by malo byť na cestách Únie v prevádzke najmenej 30 miliónov osobných automobilov s nulovými emisiami a 80 000 nákladných automobilov s nulovými emisiami a do roku 2050 by mali byť takmer všetky osobné automobily, dodávky a autobusy a nové ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami; do roku 2030 by mala byť pravidelná hromadná doprava na vzdialenosť kratšiu ako 500 km v rámci Únie uhlíkovo neutrálna; do roku 2030 by v Európe malo byť klimaticky neutrálnych aspoň 100 miest.
- (4) Realizáciou transeurópskej dopravnej siete sa vytvoria priaznivé podmienky, pokiaľ ide o infraštruktúrnú základňu, ktoré umožnia, aby sa všetky druhy dopravy stali udržateľnejšími, cenovo dostupnejšími a inkluzívnejšími, aby boli v multimodálnom dopravnom systéme široko dostupné udržateľné alternatívy a aby sa zaviedli správne stimuly na podporu prechodu, najmä zabezpečením spravodlivého prechodu v súlade s cieľmi uvedenými v odporúčaní Rady (EÚ) [...] z [...] o zabezpečení spravodlivého prechodu ku klimatickej neutralite.
- (5) Plánovanie, rozvoj a prevádzka transeurópskej dopravnej siete by mali umožniť udržateľné formy dopravy, zabezpečiť lepšie multimodálne a interoperabilné dopravné riešenia a lepšiu intermodálnu integráciu celého logistického reťazca, čím by sa prispelo k hladkému fungovaniu vnútorného trhu vytvorením tepien, ktoré sú potrebné pre plynulé toky osobnej a nákladnej dopravy v celej Únii. Sieť by sa navyše mala zamerať na posilnenie hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti zabezpečením prístupnosti a prepojenosti všetkých regiónov Únie vrátane lepšej prepojenosti najvzdialenejších regiónov a ostatných odľahlých, vidieckych, ostrovných, okrajových a horských regiónov, ako aj riedko osídlených území. Rozvoj transeurópskej dopravnej siete by mal umožniť aj bezproblémovú, bezpečnú a udržateľnú mobilitu tovaru a osôb v celej ich rozmanitosti a mal by prispieť k ďalšiemu hospodárskemu rastu a konkurencieschopnosti v globálnej perspektíve, a to vytvorením prepojení a interoperability medzi vnútroštátnymi dopravnými sieťami spôsobom, pri ktorom sa efektívne využívajú zdroje a ktorý je udržateľný.
- (6) Nárast dopravy spôsobuje zvýšené preťaženie medzinárodnej dopravy. S cieľom zabezpečiť medzinárodnú mobilitu osôb a tovaru by sa mala kapacita transeurópskej dopravnej siete a využívanie uvedenej kapacity optimalizovať a v prípade potreby rozšíriť odstránením úzkych miest infraštruktúry a premostením chýbajúcich infraštruktúrnych prepojení v rámci členských štátov a medzi nimi, a v prípade potreby v rámci susedných krajín, a so zreteľom na prebiehajúce rokovania s kandidátskymi krajinami a potenciálnymi kandidátskymi krajinami.

⁶ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti, COM(2020) 789 final.

- (7) Transeurópska dopravná sieť pozostáva do veľkej miery z existujúcej infraštruktúry. Na úplné dosiahnutie cieľov novej politiky transeurópskej dopravnej siete by sa mali stanoviť jednotné požiadavky týkajúce sa infraštruktúry.
- (8) Transeurópska dopravná sieť by sa mala rozvíjať a udržiavať vytvorením novej dopravnej infraštruktúry, údržbou a modernizáciou existujúcej infraštruktúry a prostredníctvom opatrení na podporu jej efektívneho využívania zdrojov.
- (9) Pri vykonávaní projektov spoločného záujmu by sa mala náležitá pozornosť venovať osobitným okolnostiam príslušných jednotlivých projektov. V prípade, že je to možné, by sa mali využiť synergie s inými politikami, napríklad s aspektmi cestovného ruchu, a to prostredníctvom začleňovania cyklistickej infraštruktúry pre diaľkové cyklotrasy, ako sú trasy EuroVelo, do stavebných inžinierskych štruktúr, ako sú mosty alebo tunely, alebo s aspektmi bezpečnosti začlenením nových technológií, ako sú senzory, do mostov.
- (10) V záujme dosiahnutia vysokokvalitnej a efektívnej dopravnej infraštruktúry v rámci všetkých druhov dopravy by sa pri rozvoji transeurópskej dopravnej siete mala zohľadniť bezpečnostná ochrana a bezpečnosť pohybu cestujúcich a nákladu, podiel na zmene klímy a vplyv zmeny klímy a potenciálnych prírodných nebezpečenstiev a katastrof spôsobených ľudskou činnosťou na infraštruktúru a prístupnosť pre všetkých používateľov dopravy, najmä v regiónoch, ktoré sú obzvlášť zasiahnuté negatívnymi vplyvmi zmeny klímy.
- (11) Pri plánovaní, obstarávaní a vykonávaní projektov spoločného záujmu by členské štáty a ostatní realizátori projektov mali náležite zohľadniť smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1187⁷.
- (12) Počas plánovania infraštruktúry by členské štáty a iní realizátori projektov mali náležite zohľadniť posúdenia rizík a adaptačné opatrenia, ktorých cieľom je zvýšiť odolnosť, napríklad voči zmene klímy, prírodným nebezpečenstvám a katastrofám spôsobeným človekom. Poskytnutím ďalších stimulov na rozvoj udržateľných foriem dopravy a zavedením noriem na vysokej úrovni pre zelenú dopravnú infraštruktúru sa pri realizácii transeurópskej dopravnej siete podporí zásada „nespôsobovať významnú škodu“.
- (13) Vzhľadom na vývoj potrieb infraštruktúry v Únii a dekarbonizačné ciele, závery Európskej rady z júla 2020, podľa ktorých by výdavky Únie mali byť v súlade s cieľmi Parížskej dohody a zásadou „nespôsobovať významnú škodu“ v zmysle článku 17 nariadenia o taxonómii⁸, by sa projekty spoločného záujmu mali posúdiť, aby sa zabezpečil súlad politiky TEN-T s cieľmi dopravnej, environmentálnej a klimatickej politiky Únie. Členské štáty a iní realizátori projektov by mali vykonávať environmentálne posúdenia plánov a projektov, ktoré by mali zahŕňať posúdenie „nespôsobovania významnej škody“ na základe najnovších dostupných usmernení a najlepších postupov. V prípadoch, keď vykonávanie projektu spoločného záujmu spôsobuje významnú škodu na environmentálnom alebo klimatickom ciele, by sa mali zvážiť primerané alternatívy.

⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1187 zo 7. júla 2021 o zefektívňujúcich opatreniach na dosiahnutie pokroku pri realizácii transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) [Ú. v. EÚ L 258, 20.7.2021, s. 1].

⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/852 z 18. júna 2020 o vytvorení rámca na uľahčenie udržateľných investícií a o zmene nariadenia (EÚ) 2019/2088 (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 198, 22.6.2020, s. 13).

- (14) Projekty infraštruktúry podľa nariadenia o TEN-T by mali byť odolné voči potenciálnym nepriaznivým vplyvom zmeny klímy prostredníctvom posúdenia zraniteľnosti a rizík súvisiacich s klímou vrátane príslušných adaptačných opatrení. Projekty, pri ktorých sa musí vykonať posúdenie vplyvu na životné prostredie, by mali podliehať overeniu zohľadnenia problematiky zmeny klímy a do analýzy nákladov a prínosov by mali byť zahrnuté náklady na emisie skleníkových plynov a pozitívne účinky opatrení na zmiernenie zmeny klímy. Overenie zohľadnenia problematiky zmeny klímy by sa malo vykonávať na základe najnovších dostupných najlepších postupov a usmernení⁹. Prispieva to k začleneniu rizík súvisiacich so zmenou klímy, ako aj posúdenia zraniteľnosti voči zmene klímy a adaptácie na ňu do investičných a plánovacích rozhodnutí v rámci rozpočtu Únie.
- (15) Členské štáty a iní realizátori projektov by mali vykonávať environmentálne posúdenia plánov a projektov podľa príslušných právnych predpisov s cieľom vyhnúť sa negatívnym vplyvom na životné prostredie, ako je fragmentácia krajiny, strata priepustnosti pôdy a znečistenie ovzdušia a vody, ako aj hluk, alebo ich zmierňovať či kompenzovať, ak sa im nemožno vyhnúť, a účinne chrániť biodiverzitu.
- (16) Vo fáze plánovania a budovania projektov by sa mali primerane zohľadňovať záujmy regionálnych a miestnych orgánov, ako aj záujmy dotknutej verejnosti, na ktorú bude mať projekt spoločného záujmu dosah.
- (17) Vymedzenie transeurópskej dopravnej siete by malo byť založené na spoločnej a transparentnej metodike a malo by predstavovať najvyššiu úroveň plánovania infraštruktúry v rámci Únie. Mala by byť multimodálna, to znamená, že by mala zahŕňať všetky druhy dopravy a ich prepojenia, ako aj príslušné riadiace systémy dopravy a cestovných informácií.
- (18) Transeurópska dopravná sieť by sa mala postupne rozvíjať v troch krokoch s celkovým cieľom vytvoriť multimodálnu a interoperabilnú celoeurópsku sieť s vysokými štandardmi kvality, pričom by sa mali dodržiavať celkové ciele Únie v oblasti klimateckej neutrality a životného prostredia: dokončenie základnej siete do roku 2030, rozšírenie základnej siete do roku 2040 a súhrnnej siete do roku 2050.
- (19) Popri termínoch 2030 a 2050, ktoré už boli zavedené podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013¹⁰, by sa mal pre rozšírenú základnú sieť, ktorá je súčasťou európskych dopravných koridorov, doplniť prechodný termín 2040 na dosiahnutie súladu siete s týmto nariadením. Rovnaký prechodný termín by sa mal vzťahovať aj na nové normy základnej siete, ktoré boli zavedené nad rámec požiadaviek nariadenia (EÚ) č. 1315/2013, aby sa umožnili potrebné investície v primeranom čase.
- (20) Súhrnná sieť by mala byť celoeurópskou dopravnou sieťou, ktorá zabezpečí prístupnosť a prepojenosť všetkých regiónov Únie vrátane najvzdialenejších regiónov a ostatných odľahlých, vidieckych, ostrovných, okrajových a horských regiónov, ako aj riedko osídlených území, a posilní sociálnu, hospodársku a územnú súdržnosť

⁹ Oznámenie Komisie – Technické usmernenie k zabezpečeniu odolnosti infraštruktúry proti zmene klímy v období 2021 – 2027 (Ú. v. EÚ C 373, 16.9.2021, s. 1).

¹⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

medzi nimi. Mali by sa stanoviť požiadavky na infraštruktúru súhrnnej siete s cieľom podporiť rozvoj vysokokvalitnej siete v celej Únii.

- (21) Súhrnná sieť by mala byť dostatočne vybavená infraštruktúrou pre alternatívne palivá, aby sa zabezpečila účinná podpora prechodu na mobilitu s nulovými emisiami v súlade s míľnikmi stanovenými v Stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu.
- (22) Okrem základnej siete by sa mala vymedziť aj rozšírená základná sieť na základe prioritných úsekov súhrnnej siete, ktoré sú súčasťou európskych dopravných koridorov.
- (23) Základná sieť sa určila na základe objektívnej plánovacej metodiky. Uvedenou metodikou sa určili najdôležitejšie mestské uzly, prístavy a letiská, ako aj hraničné priechody. Tieto uzly sa podľa možnosti spoja multimodálnymi prepojeniami, ak sú ekonomicky životaschopné a realizovateľné do roku 2030. Uvedenou metodikou sa zabezpečilo prepojenie všetkých členských štátov a integrácia hlavných ostrovov do základnej siete.
- (24) Základná sieť s termínom realizácie do roku 2030 a rozšírená základná sieť s termínom realizácie do roku 2040 by mali tvoriť základ udržateľnej multimodálnej dopravnej siete a podľa dopravných potrieb predstavovať strategicky najdôležitejšie uzly a prepojenia transeurópskej dopravnej siete. Mali by stimulovať rozvoj celej súhrnnej siete a umožniť, aby sa činnosť Únie sústredila na tie zložky transeurópskej dopravnej siete, ktoré majú najvyššiu európsku pridanú hodnotu, najmä na cezhraničné úseky, chýbajúce prepojenia, multimodálne prepojenia a hlavné úzke miesta.
- (25) Niektoré existujúce normy základnej siete by sa mali rozšíriť na rozšírenú základnú a súhrnnú sieť s cieľom využiť všetky výhody siete, zvýšiť interoperabilitu medzi jednotlivými typmi sietí a umožniť väčšiu aktivitu udržateľnejších foriem dopravy, a to aj prostredníctvom väčšej digitalizácie a iných technologických riešení.
- (26) Výnimky z požiadaviek na infraštruktúru, ktoré sa vzťahujú na základnú, rozšírenú základnú a súhrnnú sieť, by mali byť možné len v riadne odôvodnených prípadoch a za určitých podmienok. Malo by to zahŕňať prípady, keď nie je možné odôvodniť investície alebo keď existujú osobitné geografické alebo významné fyzické obmedzenia, napríklad v najvzdialenejších regiónoch a ostatných odľahlých, ostrovných, okrajových a horských regiónoch alebo v riedko osídlených územiach, alebo v prípade izolovaných alebo čiastočne izolovaných sietí.
- (27) Sieť pozemnej infraštruktúry vytvorená prostredníctvom základnej siete, rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete by sa mala integrovať s námorným rozmerom transeurópskej dopravnej siete. Na tento účel by sa mal vytvoriť skutočne udržateľný, inteligentný, plynulý a odolný európsky námorný priestor. Mal by zahŕňať všetky zložky námornej infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete.
- (28) Európsky námorný priestor by sa mal vykonávať v úzkej spolupráci s európskymi makroregionálnymi stratégiami a stratégiami pre morské oblasti, ktoré poskytujú vhodný rámec európskej územnej spolupráce na nadnárodnej úrovni Únie, ako aj na cezhraničnej úrovni s tretími krajinami.
- (29) Koridory železničnej nákladnej dopravy zriadené na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010¹¹ a koridory základnej siete vymedzené

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu (Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22).

v nariadení (EÚ) č. 1315/2013 sú doplnkové politické nástroje, ktorými sa sledujú úzko súvisiace ciele, najmä posilnenie udržateľných, efektívnych a bezpečných dopravných služieb. Hoci spolupráca bola v mnohých aspektoch plodná, v niektorých prípadoch sa zistilo prekrývanie činností a potreba lepšej výmeny informácií. Koridory železničnej nákladnej dopravy a koridory základnej siete navyše nie sú úplne geograficky zosúladené, čo obmedzuje možnosť koordinácie, napríklad v otázkach, ako je zavádzanie požiadaviek na infraštruktúru transeurópskej dopravnej siete alebo zlepšovanie kvality železničných služieb. Existuje preto významný nevyužitý potenciál na zefektívnenie, zvýšenie účinnosti a synergie.

- (30) Ako sa uvádza v Stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, je potrebné integrovať koridory základnej siete a koridory železničnej nákladnej dopravy do „európskych dopravných koridorov“ s cieľom zvýšiť synergie medzi plánovaním infraštruktúry a prevádzkou dopravy. Európske dopravné koridory by sa mali stať nástrojom rozvoja udržateľných a multimodálnych tokov nákladnej a osobnej dopravy v Európe a rozvoja interoperabilnej vysokokvalitnej infraštruktúry a prevádzkovej výkonnosti. Ako také by mali byť aj nástrojom na realizáciu vízie o vytvorení vysoko konkurencieschopnej železničnej siete v celej únii.
- (31) Európske dopravné koridory by mali pokrývať najdôležitejšie diaľkové dopravné toky a mali by pozostávať z kľúčových multimodálnych európskych dopravných osí, ktoré sú založené na častiach transeurópskej dopravnej siete, mali by byť multimodálne a otvorené pre všetky druhy dopravy, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, a mali by prechádzať aspoň dvoma hranicami a zahŕňať aspoň tri druhy dopravy.
- (32) V záujme toho, aby sa transeurópska dopravná sieť vytvorila koordinovane a včas, čo by umožnilo maximalizovať sieťový účinok, by dotknuté členské štáty mali zabezpečiť, aby sa prijali vhodné opatrenia na dokončenie projektov spoločného záujmu základnej siete, rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete do stanovených termínov v rokoch 2030, 2040 a 2050. Na tento účel by členské štáty mali zabezpečiť súlad vnútroštátnych dopravných a investičných plánov s prioritami stanovenými v tomto nariadení a v pracovných plánoch európskych koordinátorov.
- (33) Je potrebné identifikovať projekty spoločného záujmu, ktoré prispievajú k vytvoreniu transeurópskej dopravnej siete a k dosiahnutiu cieľov a ktoré zodpovedajú prioritám stanoveným v tomto nariadení. Ich realizácia by mala závisieť od štádia ich pripravenosti, ich súladu s právnymi postupmi Únie a vnútroštátnymi právnymi postupmi a od dostupnosti finančných zdrojov, a to bez toho, aby bol ovplyvnený finančný záväzok jednotlivých členských štátov alebo Únie.
- (34) Projekty spoločného záujmu na rozvoj transeurópskej dopravnej siete v súlade s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení majú európsku pridanú hodnotu, keďže prispievajú k vysokokvalitnej, interoperabilnej a multimodálnej európskej sieti, zvyšujú udržateľnosť, súdržnosť, efektívnosť alebo prínosy pre používateľov. Európska pridaná hodnota je vyššia, ak okrem potenciálnej hodnoty pre samotný príslušný členský štát vedie k významnému zlepšeniu dopravných spojení alebo dopravných tokov medzi členskými štátmi alebo medzi členským štátom a treťou krajinou. Takéto cezhraničné projekty by mali byť predmetom prioritného zásahu zo strany Únie, aby sa zabezpečilo, že sa vykonajú.
- (35) Členské štáty a ďalší realizátori projektov by mali zaistiť, aby sa posúdenia projektov spoločného záujmu vykonali efektívne a bez zbytočných odkladov.

- (36) Projekty spoločného záujmu, pre ktoré sa žiada financovanie zo strany Únie, by mali byť predmetom analýzy socioekonomických nákladov a prínosov na základe uznanej metodiky, pričom by sa zohľadnili príslušné sociálne, ekonomické, klimatické a environmentálne náklady a prínosy, ako aj prístup založený na životnom cykle. Analýza klimatických a environmentálnych nákladov a prínosov by mala vychádzať z posúdenia vplyvu na životné prostredie vypracovaného podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ¹².
- (37) S cieľom prispieť k plneniu cieľov v oblasti znižovania vplyvu na klímu stanovených v Európskej zelenej dohode, menovite k zníženiu emisií skleníkových plynov do roku 2050 o 90 %, by sa mali analyzovať opatrenia na zmiernenie vplyvu projektov spoločného záujmu vo forme nových, rozšírených alebo skvalitnených dopravných infraštruktúr na emisie skleníkových plynov.
- (38) Na zabezpečenie prepojenia a interoperability medzi sieťami infraštruktúry Únie a tretích krajín vrátane susedných krajín je potrebná spolupráca s týmito krajinami. Vzhľadom na to by Únia mala v prípade potreby podporovať projekty spoločného záujmu s týmito krajinami, pričom by mala posúdiť a zabezpečiť, aby boli splnené ciele a požiadavky transeurópskej dopravnej siete s cieľom zabezpečiť interoperabilitu siete Únie.
- (39) Na dosiahnutie transformácie odvetvia dopravy na skutočne multimodálny systém udržateľných a inteligentných služieb mobility by Únia mala vybudovať vysokokvalitnú dopravnú sieť so železničnými službami, ktoré spĺňajú minimálnu traťovú rýchlosť. Konkurencieschopná osobná železničná doprava má vysoký potenciál pre dekarbonizáciu dopravy. Je potrebné vytvoriť koherentnú a interoperabilnú európsku vysokorýchlostnú železničnú sieť spájajúcu jej hlavné a veľké mestá. Doplnenie existujúcich vysokorýchlostných tratí o trate na prepravu cestujúcich s minimálnou traťovou rýchlosťou 160 km/h by zasa malo viesť k sieťovým účinkom, koherentnejšej sieti a zvýšeniu počtu cestujúcich železnicou. Dobudovanie vysokovýkonnej siete uľahčí aj vývoj a zavedenie nových alebo odlišných modelov pridelovania kapacity, napríklad intervalových cestovných poriadkov, ktoré umožňujú iniciatíva prepracovania cestovných poriadkov.
- (40) Mala by sa vytvoriť udržateľnejšia, odolnejšia a spoľahlivejšia sieť železničnej nákladnej dopravy v celej Európe, ktorá by prispela ku konkurencieschopnosti kombinovanej dopravy. Infraštruktúra kombinovanej železničnej dopravy a terminálov by sa mala modernizovať, aby sa zabezpečilo, že intermodálna doprava sa bude realizovať predovšetkým po železnici, vnútrozemskými vodnými cestami alebo pobrežnou námornou dopravou a že všetky počiatočné a/alebo konečné úseky realizované po ceste budú čo najkratšie.
- (41) Vzhľadom na skutočnosť, že zavádzanie Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) v Európe sa zrýchľuje a niekoľko členských štátov už prijalo plány na zavedenie ERTMS na celých svojich vnútroštátnych železničných sieťach do roku 2040, je potrebné zohľadniť túto zmenu paradigmy a stanoviť ambicióznejší termín zavedenia ERTMS pre súhrnnú sieť.
- (42) ERTMS by sa mal priebežne zavádzať nielen na základnej sieti, rozšírenej základnej sieti a súhrnnej sieti vrátane mestských uzlov, ale aj na prístupových trasách

¹²

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ z 13. decembra 2011 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie (Ú. v. EÚ L 26, 28.1.2012, s. 1).

k multimodálnym terminálom. Umožní to prevádzku len s ERTMS a zvýši podnikateľský potenciál železničných podnikov.

- (43) Keďže zavedenie rádiového ERTMS ďalej prispieva k odstráneniu vnútroštátnych pravidiel ovplyvňujúcich prevádzku, členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa od roku 2025 zavádzali len rádiové ERTMS a aby bola celá transeurópska dopravná sieť do roku 2050 vybavená rádiovým ERTMS.
- (44) Zavedenie ERTMS by malo byť spojené s regulačným termínom na vyradenie traťových systémov triedy B z prevádzky, čím by sa ERTMS stal jediným systémom návestenia používaným v členských štátoch. Vyradenie traťových systémov triedy B z prevádzky prinesie manažérom infraštruktúry významné úspory na údržbe, keďže zavedenie ERTMS a udržiavanie ďalších traťových systémov počas dlhšieho obdobia je veľmi nákladné a komplikované. Systémy triedy B by sa mali odstraňovať koordinovaným spôsobom s dostatočným prechodným obdobím do roku 2040, pričom by sa železničným podnikom malo umožniť predvídať zmenu a prijať najvhodnejšiu stratégiu prechodu. ERTMS ako systém si vyžaduje synchronizované zavádzanie na trati aj vo vlaku a plný prínos systému sa prejaví len vtedy, keď sú ním vybavené vlaky aj trať.
- (45) Vnútrozemské vodné cesty v Európe sa vyznačujú heterogénnou hydromorfológiou, ktorá bráni koherentnému výkonu na všetkých úsekoch vodných ciest. Vnútrozemské vodné cesty, najmä voľne tečúce úseky, môžu byť silne ovplyvnené klimatickými a poveternostnými podmienkami. S cieľom zabezpečiť spoľahlivú medzinárodnú dopravu a zároveň rešpektovať hydromorfológiu a platné právne predpisy v oblasti životného prostredia by požiadavky siete TEN-T mali zohľadňovať špecifickú hydromorfológiu každej vodnej cesty (napríklad voľne tečúce alebo regulované rieky), ako aj ciele politik v oblasti životného prostredia a biodiverzity. Takýto prístup by sa mal zväžiť na úrovni povodia.
- (46) Námorné prístavy, ktoré sú vstupnými a výstupnými bodmi pozemnej infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete, zohrávajú dôležitú úlohu ako cezhraničné multimodálne uzly, ktoré slúžia nielen ako dopravné uzly, ale aj ako brány pre obchod, priemyselné klastre a energetické uzly, napríklad v súvislosti so zavádzaním zariadení na výrobu energie z vetra na mori.
- (47) Príbrežná námorná doprava môže významne prispieť k dekarbonizácii dopravy tým, že bude prepravovať viac nákladu a cestujúcich. Európsky námorný priestor by sa mal podporovať vytváraním alebo modernizáciou príbrežných námorných trás a rozvojom námorných prístavov a ich spojením s vnútrozemím, aby sa zabezpečila účinná a udržateľná integrácia s inými druhmi dopravy.
- (48) Cestná doprava v Únii predstavuje tri štvrtiny celkovej vnútrozemskej nákladnej dopravy (na základe uskutočnených tonokilometrov) a približne 90 % celkovej vnútrozemskej osobnej dopravy (na základe celkového počtu osobokilometrov). Vzhľadom na význam cestnej dopravy a záväzok zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky v súlade s míľnikom Stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu je potrebné zlepšiť cestnú infraštruktúru z hľadiska bezpečnosti.
- (49) Transeurópska dopravná sieť by mala zabezpečovať efektívnu multimodalitu, aby sa umožnil lepší a udržateľnejší výber príslušného spôsobu osobnej a nákladnej dopravy a s cieľom umožniť konsolidáciu veľkých objemov pri diaľkovej doprave. Pri plnení tohto cieľa by mali zohrávať kľúčovú úlohu multimodálne terminály.

- (50) Mestské uzly zohrávajú dôležitú úlohu v transeurópskej dopravnej sieti ako východiskový bod alebo konečný cieľ („posledný úsek“) pre cestujúcich a náklad pohybujúcich sa v transeurópskej dopravnej sieti a sú miestami prestupu v rámci rôznych druhov dopravy alebo medzi nimi. Malo by sa zabezpečiť, aby kapacitné nedostatky a nedostatočné prepojenie siete v rámci mestských uzlov prestali brániť multimodalite v transeurópskej dopravnej sieti.
- (51) Ako účinný jednotný rámec riešenia výziev v oblasti mestskej mobility by mali mestské uzly vypracovať plán udržateľnej mestskej mobility, ktorý je dlhodobým, komplexným integrovaným plánom mobility nákladnej a osobnej dopravy pre celú funkčnú mestskú oblasť¹³. Mal by obsahovať ciele, cieľové hodnoty a ukazovatele, ktoré sú základom súčasnej a budúcej výkonnosti systému mestskej dopravy, minimálne pokiaľ ide o emisie skleníkových plynov, preťaženie dopravy, nehody a zranenia, podiel jednotlivých druhov dopravy a prístup k službám mobility, ako aj údaje o znečistení ovzdušia a hlukom v mestách.
- (52) Členské štáty by mali zaviesť vnútroštátny program podpory plánu udržateľnej mestskej mobility zameraný na podporu zavádzania plánov udržateľnej mestskej mobility a zlepšenie koordinácie medzi regiónmi, mestami a obcami. Mal by podporovať regióny a mestské oblasti pri vypracúvaní vysokokvalitných plánov udržateľnej mestskej mobility a posilniť monitorovanie a hodnotenie vykonávania plánu udržateľnej mestskej mobility prostredníctvom legislatívnych opatrení, usmernení, budovania kapacít, pomoci a prípadne finančnej podpory.
- (53) Cieľom misie zameranej na klimaticky neutrálne a inteligentné mestá, ktorá vznikla v rámci rámcového programu Horizont Európa, je vytvoriť v Únii do roku 2030 100 klimaticky neutrálnych miest. Mestá zapojené do misie budú pôsobiť ako experimentálne a inovačné centrá, ktoré budú do roku 2050 nasledovať ostatné.
- (54) Multimodálne digitálne služby mobility pomáhajú zlepšiť integráciu rôznych druhov dopravy tým, že spájajú niekoľko dopravných ponúk do jednej. Ich ďalší rozvoj by mal prispieť k tomu, aby sa správanie presunulo k najudržateľnejšiemu druhu dopravy, verejnej doprave a aktívnym druhom dopravy, ako je chôdza a bicyklovanie.
- (55) Systémy informačných a komunikačných technológií (IKT) pre dopravu sú potrebné ako základ pre optimalizáciu dopravných a prepravných činností, bezpečnosť dopravy a pre zlepšenie súvisiacich služieb. Mali by sa uľahčiť informačné toky v sieti dopravy a mobility, a to aj prostredníctvom zavedenia dátového priestoru Únie pre mobilitu. Mali by byť k dispozícii informácie pre cestujúcich vrátane informácií o systémoch predaja cestovných lístkov a rezervácií.
- (56) Inteligentné dopravné systémy a služby, ako aj nové vznikajúce technológie by mali slúžiť ako katalyzátor zavádzania inteligentných dopravných systémov a služieb na všetkých cestách transeurópskej dopravnej siete.
- (57) Vyžaduje sa adekvátne plánovanie transeurópskej dopravnej siete. To zahŕňa aj vykonávanie osobitných požiadaviek v celej sieti, pokiaľ ide o infraštruktúru, systémy, zariadenia a služby IKT, vrátane požiadaviek na zavedenie infraštruktúry pre alternatívne palivá, ako sa vymedzuje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady

¹³ Koncepcia plánu udržateľnej mestskej mobility bola prvýkrát navrhnutá v balíku EÚ o mestskej mobilite z roku 2013 [COM(2013) 913 final, príloha I].

(EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá]¹⁴. Je preto potrebné, aby sa pre všetky druhy dopravy a ich prepojenie v transeurópskej dopravnej sieti a mimo nej zabezpečilo primerané a harmonizované zavádzanie takýchto požiadaviek v celej Európe, aby sa dosiahli výhody sieťového účinku a aby sa umožnila efektívna transeurópska diaľková doprava. S cieľom zabezpečiť zavedenie alternatívnych palív v celej cestnej sieti transeurópskej dopravnej siete v súlade s cieľmi stanovenými v nariadení (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá] by sa odkazy na „základnú sieť“ v nariadení (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá] mali chápať ako odkazy na „základnú sieť“, ako je vymedzená v tomto nariadení. Odkazy na „súhrnnú sieť“ v nariadení (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá] by sa mali chápať ako odkazy na „rozšírenú základnú sieť“ a „súhrnnú sieť“, ako sú vymedzené v tomto nariadení.

- (58) Transeurópska dopravná sieť by mala byť základom pre rozsiahle zavádzanie nových technológií a inovácií, ako je napríklad infraštruktúra 5G, ktoré môžu pomôcť zvýšiť celkovú efektívnosť európskeho dopravného sektora a kapacitu, aby sa umožnil bezpečný tok cestujúcich efektívnymi prostriedkami, aby sa verejné alebo ekologickjšie dopravné prostriedky stali pre cestujúcich atraktívnejšími a aby sa znížila ich uhlíková stopa. Tým sa prispeje k dosiahnutiu cieľov Európskej zelenej dohody a zároveň k cieľu zvýšiť energetickú bezpečnosť Únie. V záujme dosiahnutia uvedených cieľov by sa v celej transeurópskej dopravnej sieti mala zlepšiť dostupnosť alternatívnych palív a súvisiacej infraštruktúry.
- (59) V celej transeurópskej dopravnej sieti by sa mal rozmiestniť a verejnosti sprístupniť dostatočný počet staníc s možnosťou rýchleho nabíjania pre ľahké a ťažké úžitkové vozidlá. Týmto cieľom by sa mala zabezpečiť úplná cezhraničná prepojenosť a umožniť pohyb elektrických vozidiel po celej únii. Ciele transeurópskej dopravnej siete založené na vzdialenosti, ako sú vymedzené v nariadení (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá], majú zabezpečiť minimálne dostatočné pokrytie elektrickými nabíjacími stanicami pozdĺž hlavných cestných sietí Únie.
- (60) Verejne prístupná nabíjacia infraštruktúra pozdĺž transeurópskej dopravnej siete, ako je vymedzená v nariadení (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá], by sa mala doplniť o požiadavky na zavádzanie nabíjacej infraštruktúry v multimodálnych termináloch a pre multimodálne uzly osobnej dopravy, aby sa zabezpečili možnosti nabíjania pre diaľkové nákladné vozidlá počas ich nakladania alebo vykladania, alebo počas odpočinku vodiča, alebo pre autobusy v multimodálnych uzloch osobnej dopravy. S cieľom zabezpečiť voľný pohyb v prípade, že terminály alebo uzly osobnej dopravy dostávajú podporu z verejných alebo úniových zdrojov, prístup na účely nabíjania by sa mal poskytovať na spravodlivom, transparentnom a nediskriminačnom základe, aby sa zabránilo zablokovaniu trhu pre určité podniky alebo možnému narušeniu hospodárskej súťaže. Stanovenie cien by sa malo uskutočňovať na transparentnom a nediskriminačnom základe pre všetky oprávnené podniky alebo osoby, ak sa nabíjacia infraštruktúra buduje s využitím finančných prostriedkov Únie alebo verejných prostriedkov.
- (61) Hlavným problémom pre efektívnosť a fungovanie transeurópskej dopravnej siete je nedostatočná bezpečnosť, ochrana a spoľahlivosť infraštruktúry spôsobená prírodnými nebezpečenstvami vrátane udalostí súvisiacich s klímou a iných výnimočných

¹⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z [...] o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a ktorým sa zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ (Ú. v. EÚ L [...]).

udalostí, ako sú pandémie, katastrofami spôsobenými ľudskou činnosťou, ako sú nehody, alebo narušeniami spôsobenými úmyselnými činmi, ako sú terorizmus a kybernetické útoky. Napríklad nehody spôsobené viacerými prírodnými katastrofami v dôsledku extrémnych poveternostných udalostí výrazne prerušili dopravné toky v posledných rokoch. Odolnosť dopravnej siete voči zmene klímy, prírodným nebezpečenstvám, katastrofám spôsobeným ľudskou činnosťou a iným narušeniam by sa preto mala zlepšiť, pričom by sa malo vychádzať z posúdenia rizík a opatrení na zvýšenie odolnosti prijatých pre odvetvie dopravy kritickými subjektmi podľa smernice [...] o odolnosti kritických subjektov¹⁵.

- (62) Vzhľadom na skúsenosti s krízovým riadením počas pandémie Covid-19¹⁶ a s cieľom predchádzať narušeniam dopravy a nepredvídaným udalostiam v budúcnosti by členské štáty mali pri plánovaní infraštruktúry zohľadniť bezpečnosť a odolnosť dopravnej infraštruktúry voči zmene klímy, prírodným rizikám, katastrofám spôsobeným ľudskou činnosťou a iným narušeniam fungovania dopravného systému Únie. Na tento účel by európske dopravné koridory mali zahŕňať aj dôležité obchádzkové trasy, ktoré možno využiť v prípade preťaženia alebo iných problémov na hlavných trasách. Okrem toho, vzhľadom na ich multimodálny charakter môže jeden druh dopravy v prípade mimoriadnych udalostí nahradiť druhý.
- (63) Realizáciu transeurópskej dopravnej siete môže urýchliť zapojenie podnikov vrátane tých, ktoré vlastní alebo kontroluje fyzická osoba z tretej krajiny alebo podnik z tretej krajiny, vrátane podnikov, ktoré majú sídlo v tretej krajine. Za určitých okolností by však zapojenie podnikov, ktoré vlastní alebo kontroluje fyzická osoba z tretej krajiny alebo podnik z tretej krajiny, do projektov spoločného záujmu alebo príspevkov týchto podnikov k projektom spoločného záujmu mohli ohroziť bezpečnosť a verejný poriadok v EÚ. Bez toho, aby bol dotknutý mechanizmus spolupráce podľa nariadenia (EÚ) 2019/452¹⁷, a okrem tohto mechanizmu spolupráce je potrebná väčšia informovanosť o takomto zapojení alebo príspevku, aby orgány verejnej moci mohli zasiahnuť, ak sa zdá, že by uvedené zapojenie alebo príspevok mohli ovplyvniť bezpečnosť alebo verejný poriadok v Únii a zapojenie alebo príspevok nespadájú do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2019/452.
- (64) Hoci údržba je a zostane hlavnou zodpovednosťou členských štátov, je dôležité, aby sa transeurópska dopravná sieť – po jej vybudovaní – riadne udržiavala s cieľom zabezpečiť vysokú kvalitu služieb. Pri plánovaní a obstarávaní projektov infraštruktúry by sa mal dodržiavať prístup založený na životnom cykle.
- (65) Aby sa časti transeurópskej dopravnej siete najvyššieho strategického významu realizovali v rámci daného časového rámca, mal by sa ako nástroj na koordináciu rôznych projektov na nadnárodnej úrovni a synchronizáciu rozvoja koridoru použiť koridorový prístup, čím by sa maximalizoval prínos siete.

¹⁵ Táto smernica odkazuje na návrh Komisie na smernicu Európskeho parlamentu a Rady o odolnosti kritických subjektov, COM/2020/829 final.

¹⁶ Oznámenie o uplatňovaní „zelených jazdných pruhov“ v rámci usmernení pre opatrenia v oblasti riadenia hraníc na ochranu zdravia a zabezpečenie dostupnosti tovaru a základných služieb, C(2020) 1897 final (Ú. v. EÚ C 96 I, 24.3.2020, s. 1) a oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade a Rade z 28. októbra 2020 o „posilnení zelených jazdných pruhov s cieľom udržať chod ekonomiky počas druhej vlny pandémie COVID-19“, COM(2020) 685 final.

¹⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/452 z 19. marca 2019, ktorým sa ustanovuje rámec na preverovanie priamych zahraničných investícií do Únie (Ú. v. EÚ L 79I, 21.3.2019, s. 1).

- (66) Európske dopravné koridory by mali pomôcť vybudovať infraštruktúru transeurópskej dopravnej siete takým spôsobom, aby sa odstránili úzke miesta, zvýšili cezhraničné prepojenia a zlepšila efektívnosť a udržateľnosť. Mali by prispieť k súdržnosti prostredníctvom zlepšenej územnej spolupráce. Koridory by mali sledovať aj širšie ciele dopravnej politiky a mali by uľahčovať interoperabilitu, modálnu integráciu a multimodálnu dopravu. Prístup spočívajúci v budovaní koridorov by mal byť transparentný a jednoznačný a riadenie takýchto koridorov by nemalo vytvárať ďalšie administratívne zaťaženie alebo ďalšie administratívne náklady.
- (67) Európski koordinátori by mali po dohode s príslušným členským štátom uľahčiť koordinované vykonávanie európskych dopravných koridorov a dvoch horizontálnych priorít, ERTMS a európskeho námorného priestoru. Mali by uľahčiť opatrenia na navrhnutie správnej štruktúry riadenia a určenie prioritných investícií pozdĺž európskych dopravných koridorov a dvoch horizontálnych priorít.
- (68) Európske a vnútroštátne rámce pre plánovanie a realizáciu dopravnej infraštruktúry, ako aj pracovné plány vypracované európskymi koordinátormi by mali prispieť k včasnému harmonogramu a plánovaniu investícií potrebných na dosiahnutie cieľov tohto nariadenia.
- (69) Pracovné plány európskych koordinátorov by sa mali využívať na podporu spolupráce medzi všetkými príslušnými zainteresovanými stranami, na posilnenie komplementarity s opatreniami členských štátov a manažérov infraštruktúry, a najmä na stanovenie míľnikov a priorít pre investície. Na základe pracovných plánov by Komisia mala prijať vykonávacie akty, v ktorých stanoví priority pre plánovanie infraštruktúry a financovanie.
- (70) Technický základ máp špecifikujúcich transeurópsku dopravnú sieť poskytuje interaktívny geografický a technický informačný systém pre transeurópsku dopravnú sieť (TENtec).
- (71) S prihliadnutím na akčný plán Únie v oblasti vojenskej mobility z marca 2018¹⁸ by Komisia mala posúdiť potrebu prispôbiť transeurópsku dopravnú sieť tak, aby zohľadňovala vojenské využitie infraštruktúry. Na základe diferenčnej analýzy medzi transeurópskou dopravnou sieťou a vojenskými požiadavkami¹⁹ by sa do transeurópskej siete mali zahrnúť ďalšie cesty a železnice s cieľom posilniť synergie medzi civilnými a vojenskými dopravnými sieťami.
- (72) Poskytovanie finančných prostriedkov pre transeurópsku dopravnú sieť by v záujme dosiahnutia čo najväčšieho súladu medzi usmerneniami a plánovaním v rámci príslušných finančných nástrojov dostupných na úrovni Únie malo byť v súlade s týmto nariadením a vychádzať z nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1153²⁰. Okrem toho by na financovanie siete mali použiť aj finančné prostriedky a nástroje poskytované na základe iných právnych predpisov Únie vrátane Programu

¹⁸ Spoločné oznámenie Európskemu parlamentu a Rade o akčnom pláne vojenskej mobility [JOIN(2018) 5 final].

¹⁹ *Joint Staff Working Document on the updated Gap Analysis between the military requirements and the trans-European transport network requirements* (Spoločný pracovný dokument útvarov o aktualizovanej diferenčnej analýze medzi vojenskými požiadavkami a požiadavkami transeurópskej dopravnej siete), 17. júl 2020 [SWD(2020) 144 final].

²⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1153 zo 7. júla 2021, ktorým sa zriaďuje Nástroj na prepájanie Európy a zrušujú nariadenia (EÚ) č. 1316/2013 a (EÚ) č. 283/2014 (Ú. v. EÚ L 249, 14.7.2021, s. 38).

InvestEU, Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti, politiky súdržnosti, programu Horizont Európa a iných finančných nástrojov zriadených Európskou investičnou bankou. S cieľom umožniť financovanie projektov spoločného záujmu by sa odkazy na „multimodálne logistické platformy“, „námorné diaľnice“ a „telematické aplikácie“ v nariadení (EÚ) 2021/1153 mali v uvedenom poradí chápať ako odkazy na „multimodálne terminály nákladnej dopravy“, „európsky námorný priestor“ a „systémy IKT pre dopravu“, ako sú vymedzené v tomto nariadení. Na ten istý účel by sa odkazy na „základnú sieť“ v nariadení (EÚ) 2021/1153 mali vykladať ako odkazy na „rozšírenú základnú sieť“, ako je vymedzená v tomto nariadení.

- (73) Dosiahnutie cieľov transeurópskej dopravnej siete, najmä pokiaľ ide o dekarbonizáciu a digitalizáciu dopravného systému v Únii, si vyžaduje pevný regulačný rámec. Členské štáty by mali zrealizovať ambiciózne reformy s cieľom riešiť výzvy v oblasti udržateľnej dopravy, ako sa uvádza v európskom semestri. Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti podporuje reformy aj investície s cieľom zvýšiť udržateľnosť dopravy, znížiť emisie, zlepšiť bezpečnosť a efektívnosť. Príslušné opatrenia na daný účel sú zahrnuté v schválených plánoch obnovy a odolnosti.
- (74) S cieľom aktualizovať mapy a zoznam prístavov, letísk, terminálov a mestských uzlov uvedených v prílohách I a II, aby sa zohľadnili možné zmeny vyplývajúce zo skutočného využívania určitých prvkov dopravnej infraštruktúry analyzovaných na základe vopred stanovených kvantitatívnych prahov, by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmeny príloh I a II. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva²¹. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (75) Niektoré časti siete spravujú iní aktéri než členské štáty. Členské štáty sú však zodpovedné za zabezpečenie správneho uplatňovania pravidiel riadenia siete na svojom území.
- (76) S cieľom zabezpečiť hladké a účinné vykonávanie povinností stanovených v tomto nariadení Komisia podporuje členské štáty prostredníctvom Nástroja technickej podpory²², ktorý poskytuje na mieru šité technické odborné znalosti na navrhovanie a vykonávanie reforiem vrátane tých, ktoré podporujú rozvoj transeurópskej dopravnej siete.
- (77) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o vykonávacie akty, v ktorých sa určia referenčné hladiny vody a minimálne požiadavky na jednotlivé povodia (dobrý plavebný stav), v ktorých sa vymedzí jeden subjekt na výstavbu a riadenie cezhraničných infraštruktúrnych projektov spoločného záujmu, ktorými sa

²¹ Medziinštitucionálna dohoda medzi Európskym parlamentom, Radou Európskej únie a Európskou komisiou o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016 (Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1).

²² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/240 z 10. februára 2021, ktorým sa zriaďuje Nástroj technickej podpory.

stanovuje metodika zberu údajov o mestskej mobilitě členskými štátmi a vykonávacie akty pre každý pracovný plán európskych dopravných koridorov a dve horizontálne priority, ako aj pre realizáciu konkrétnych úsekov európskeho dopravného koridoru alebo pre realizáciu konkrétnych požiadaviek na dopravnú infraštruktúru európskeho dopravného koridoru, alebo horizontálnych priorit. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011²³.

- (78) Keďže ciele tohto nariadenia, najmä koordinované zavedenie a rozvoj transeurópskej dopravnej siete, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodu nutnosti koordinovať uvedené ciele ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (79) Je potrebné zmeniť nariadenie (EÚ) 2021/1153 s cieľom prispôbiť jeho ustanovenia integrácii koridorov základnej siete do európskych dopravných koridorov. Vymedzenie a smerovanie európskych dopravných koridorov sa vymedzí v tomto nariadení a nahradí koridory základnej siete vymedzené v uvedenom nariadení.
- (80) Je potrebné zmeniť nariadenie (EÚ) č. 913/2010 s cieľom prispôbiť jeho ustanovenia integrácii koridorov železničnej nákladnej dopravy do európskych dopravných koridorov.
- (81) Nariadenie (EÚ) č. 1315/2013 by sa malo zrušiť.

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ ZÁSADY

Článok 1

Predmet úpravy

- 1. V tomto nariadení sa stanovujú usmernenia pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, ktorá pozostáva zo súhrnnej siete a základnej a rozšírenej základnej siete, pričom základná sieť a rozšírená základná sieť sú vytvorené na základe súhrnnej siete.
- 2. V tomto nariadení sa určujú:
 - a) európske dopravné koridory najvyššieho strategického významu na základe prioritných úsekov transeurópskej dopravnej siete;

²³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- b) projekty spoločného záujmu a špecifikujú požiadavky, ktoré sa majú dodržiavať v rámci rozvoja a realizácie infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete dodržiavať.
3. V tomto nariadení sa stanovujú priority rozvoja transeurópskej dopravnej siete a opatrenia na realizáciu transeurópskej dopravnej siete.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na transeurópsku dopravnú sieť zobrazenú na mapách uvedených v prílohe I. Transeurópska dopravná sieť zahŕňa dopravnú infraštruktúru vrátane infraštruktúry na zavádzanie alternatívnych palív, systémov IKT pre dopravu, ako aj opatrení na podporu efektívnej správy a používania takejto infraštruktúry a na umožnenie zriadenia a prevádzky udržateľných a efektívnych dopravných služieb.
2. Infraštruktúra transeurópskej dopravnej siete pozostáva z infraštruktúry pre železničnú dopravu, vnútrozemskú vodnú dopravu, námornú dopravu, cestnú dopravu, leteckú dopravu, multimodálnu dopravu a dopravu v mestských uzloch, ako sa stanovuje v príslušných oddieloch kapitol II, III a IV.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- a) „projekt spoločného záujmu“ je akýkoľvek projekt realizovaný podľa tohto nariadenia;
- b) „susedná krajina“ je krajina, ktorá patrí do rozsahu pôsobnosti európskej susedskej politiky, politiky rozširovania a Európskeho hospodárskeho priestoru, Európskeho združenia voľného obchodu alebo Dohody o obchode a spolupráci medzi EÚ a Spojeným kráľovstvom;
- c) „región NUTS“ je región vymedzený v nomenklatúre územných jednotiek pre štatistické účely;
- d) „cezhraničný úsek“ je úsek, ktorým sa zabezpečuje kontinuita projektu spoločného záujmu na oboch stranách hranice, medzi najbližšími mestskými uzlami k hranici dvoch členských štátov alebo medzi členským štátom a susednou krajinou;
- e) „úzke miesto“ je fyzická, technická, funkčná, prevádzková alebo administratívna prekážka, ktorá vedie k prerušeniu systému s dôsledkami pre plynulosť diaľkových alebo cezhraničných tokov;
- f) „mestský uzol“ je mestská oblasť, kde sú prvky dopravnej infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete, ako sú prístavy vrátane terminálov osobnej dopravy, letísk, železničných staníc, autobusových staníc, logistických platforiem a zariadení a terminálov nákladnej dopravy umiestnených v mestskej oblasti a v jej okolí, spojené s ostatnými prvkami tejto infraštruktúry a s infraštruktúrou pre regionálnu a miestnu dopravu;
- g) „izolovaná sieť“ je železničná sieť členského štátu alebo jej časť s rozchodom koľají, ktorý sa odlišuje od európskeho štandardného nominálneho rozchodu koľají

(1435 mm), v prípade ktorej sa niektoré veľké investície do infraštruktúry nemôžu odôvodniť z hľadiska hospodárskych nákladov a prínosov, a to z dôvodu osobitných vlastností tejto siete, ktoré vyplývajú z jej geografického oddelenia alebo okrajového umiestnenia;

- h) „manažér infraštruktúry“ je akýkoľvek orgán alebo podnik zodpovedný najmä za zriadenie alebo udržiavanie dopravnej infraštruktúry vrátane riadenia systémov kontroly a bezpečnosti infraštruktúry;
- i) „multimodálna doprava“ je preprava cestujúcich alebo nákladu, alebo oboch, použitím dvoch alebo viacerých druhov dopravy;
- j) „multimodálne digitálne služby mobility“ sú služby vymedzené v článku 4 smernice (EÚ) [...] o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov²⁴;
- k) „interoperabilita“ je schopnosť infraštruktúry, a to aj digitálnej infraštruktúry v rámci druhu dopravy alebo segmentu – vrátane všetkých regulačných, technických a operačných podmienok – umožniť bezpečné a neprerušované dopravné a informačné toky, ktoré dosahujú požadované úrovne výkonnosti pre daný druh infraštruktúry alebo segment;
- l) „multimodálny uzol osobnej dopravy“ je miesto prepojenia najmenej dvoch druhov osobnej dopravy, kde sú zabezpečené cestovné informácie, prístup k verejnej doprave a prestupy medzi rôznymi druhmi dopravy vrátane záchytných parkovísk P+R a aktívnych druhov dopravy a ktoré slúži ako rozhranie medzi mestskými uzlami a sieťami diaľkovej dopravy;
- m) „multimodálny terminál nákladnej dopravy“ je štruktúra vybavená na účely prekládky nákladu medzi minimálne dvoma druhmi dopravy alebo medzi dvoma rôznymi železničnými systémami a na účely dočasného uskladnenia nákladu, ako sú terminály vo vnútrozemských alebo námorných prístavoch, pozdĺž vnútrozemských vodných ciest, na letiskách, ako aj terminály kombinovanej železničnej a cestnej dopravy vrátane multimodálnych logistických platforiem, ako sa uvádza v nariadení (EÚ) 2021/1153;
- n) „logistická platforma“ je oblasť, ktorá je priamo spojená s dopravnou infraštruktúrou transeurópskej dopravnej siete, ktorá zahŕňa minimálne jeden terminál nákladnej dopravy a ktorá umožňuje vykonávať logistické činnosti;
- o) „plán udržiateľnej mestskej mobility“ (SUMP) je dokument na strategické plánovanie mobility, ktorého cieľom je zlepšiť prístupnosť a mobilitu v rámci funkčnej mestskej oblasti (vrátane zón dochádzky do práce) pre ľudí, podniky a tovar;
- p) „aktívne druhy dopravy“ sú preprava osôb alebo tovaru nemotorovými prostriedkami založená na fyzickej aktivite človeka;
- q) „systémy IKT pre dopravu“ sú systémy a aplikácie informačných a komunikačných technológií využívajúce informačné, komunikačné, navigačné technológie alebo technológie na určovanie polohy/lokalizačné technológie, ktoré umožňujú spracúvať, uchovávať a vymieňať si údaje a informácie potrebné na účinné riadenie infraštruktúry, mobility a dopravy v transeurópskej dopravnej sieti, oznamovať

²⁴

Smernica 2021/..., ktorou sa reviduje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy (Ú. v. EÚ L [...]).

príslušné informácie orgánom a poskytovať služby s pridanou hodnotou občanom, odosielateľom a prevádzkovateľom vrátane systémov na odolné, bezpečné, ekologické a kapacitne efektívne využívanie siete. Zahŕňajú systémy, technológie a služby uvedené v písmenách r) až x) a môžu zahŕňať aj palubné zariadenia s príslušnými komponentmi infraštruktúry;

- r) „inteligentný dopravný systém“ (IDS) je systém vymedzený v článku 4 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy²⁵;
- s) „monitorovacie a informačné systémy pre lodnú dopravu“ (VTMIS) sú systémy zavedené na monitorovanie a riadenie lodnej a námornej dopravy pomocou informácií z automatických identifikačných systémov lodí (AIS), systému identifikácie a sledovania lodí na veľkú vzdialenosť (LRIT), a pobrežných radarových systémov a rádiovkej komunikácie podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES²⁶, a zahŕňa začlenenie vnútroštátnych námorných informačných systémov prostredníctvom SafeSeaNet;
- t) „riečne informačné služby“ (RIS) sú informačné a komunikačné technológie na vnútrozemských vodných cestách vymedzené v článku 3 písmene a) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES²⁷;
- u) „európske prostredie jednotnej námornej platformy“ (EMSWe) je právny a technický rámec pre elektronický prenos informácií v súvislosti s ohlasovacími povinnosťami týkajúcimi sa zastavení v prístavoch v Únii, ktorý pozostáva zo siete vnútroštátnych námorných jednotných kontaktných miest a z ďalších harmonizovaných zložiek, ako sa stanovuje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1239²⁸;
- v) „systém manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb“ (systém ATM/ANS) sú systémy a komponenty používané na poskytovanie manažmentu letovej prevádzky alebo leteckých navigačných služieb, alebo oboch;
- w) „Európsky systém riadenia železničnej dopravy“ (ERTMS) je systém vymedzený v bode 2.2 prílohy k nariadeniu Komisie (EÚ) 2016/919²⁹;
- x) „rádiový systém ERTMS“ je ERTMS úrovne 2 alebo úrovne 3, ktorý využíva rádiové vysielanie, aby vlaku odovzdal povolenia na jazdu podľa nariadenia Komisie (EÚ) 2016/919³⁰;

²⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy (Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, s. 1).

²⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu a ktorou sa zrušuje smernica Rady 93/75/EHS (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10).

²⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES zo 7. septembra 2005 o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 255, 30.9.2005, s. 152).

²⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1239 z 20. júna 2019, ktorým sa zriaďuje európske prostredie jednotnej námornej platformy a ktorým sa zrušuje smernica 2010/65/EÚ (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 64).

²⁹ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 z 27. mája 2016 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návštenie“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 158, 15.6.2016, s. 1).

- y) „systémy triedy B“ sú pôvodné vlakové zabezpečovače a systémy hlasovej rádiokomunikácie, ako sú vymedzené v bode 2.2 prílohy k nariadeniu Komisie (EÚ) 2016/919;
- z) „námorný prístav“ je oblasť pevniny a vody pozostávajúca z takej infraštruktúry a zariadení, ktoré v zásade umožňujú prijímanie plavidiel, ich nakladanie a vykladanie, skladovanie tovaru, prevzatie a dodanie tohto tovaru a nalodenie a vylodenie cestujúcich, posádky a iných osôb, ako aj iná infraštruktúra, ktorá je potrebná pre prevádzkovateľov dopravy v prístave;
- aa) „príbrežná námorná doprava“ je premiestňovanie nákladu a cestujúcich po mori medzi prístavmi nachádzajúcimi sa v geografických vodách členských štátov alebo medzi prístavom nachádzajúcim sa vo vodách členských štátov a prístavom nachádzajúcim sa vo vodách susednej tretej krajiny, ktorej pobrežie sa nachádza v uzavretých moriach hraničiacich s vodami Únie;
- ab) „elektronické údaje o nákladnej doprave“ (eFTI) je elektronické oznamovanie regulačných informácií medzi hospodárskymi subjektmi a príslušnými orgánmi v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056³¹;
- ac) „jednotné európske nebo“ sú postupy zavedené podľa nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004³², (ES) č. 550/2004³³, (ES) č. 551/2004³⁴ a (EÚ) 2018/1139³⁵ s cieľom posilniť bezpečnostné normy letovej prevádzky, prispieť k udržateľnému rozvoju systému leteckej dopravy a zlepšiť celkovú výkonnosť manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb pre všeobecnú letovú prevádzku;
- ad) „vertiport“ je plocha používaná na pristávanie a vzlet lietadiel s vertikálnym vzletom a pristátím (VTOL);
- ae) „kozmodróm“ je zariadenie na testovanie a vypúšťanie kozmických lodí;
- af) „projekt SESAR“ je projekt v rámci programu Výskumu manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba, ktorý je technologickým pilierom európskeho rámca jednotného európskeho neba;
- ag) „európsky železničný projekt“ je projekt Spoločného podniku pre európske železnice alebo jeho predchodcu Shift2Rail;
- ah) „európsky riadiaci plán ATM“ je hlavný plánovací nástroj na modernizáciu ATM (manažmentu letovej prevádzky), v ktorom sa vymedzujú priority vývoja

³⁰ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 z 27. mája 2016 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návštenie“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 158, 15.6.2016, s. 1).

³¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056 z 15. júla 2020 o elektronických údajoch o nákladnej doprave (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 33).

³² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1).

³³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10).

³⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20).

³⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1).

a zavádzania potrebné na realizáciu SESAR, ako sa schválilo rozhodnutím Rady 2009/320/ES³⁶;

- ai) „riadenie nákladnej železničnej dopravy“ sú riadiace orgány uvedené v článku 8 nariadenia (EÚ) 913/2010;
- aj) „údržba“ sú činnosti, ktoré sa musia vykonávať opakovane, pravidelne alebo v núdzových situáciách, aby bolo možné majetok používať počas jeho očakávanej životnosti pri rovnakej úrovni služieb a bezpečnosti v súlade s týmto nariadením;
- ak) „analýza socioekonomických nákladov a prínosov“ je kvantifikované hodnotenie *ex ante* hodnoty projektu, založené na uznanej metodike, pričom sa zohľadnia všetky relevantné sociálne, ekonomické, klimatické a environmentálne prínosy a náklady. Analýza klimatických a environmentálnych nákladov a prínosov vychádza z posúdenia vplyvu na životné prostredie vypracovaného podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ³⁷.
- al) „alternatívne palivá“ sú alternatívne palivá vymedzené v článku 2 ods. 3 nariadenia (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá];
- am) „bezpečná a chránená parkovacia plocha“ je parkovacia plocha prístupná vodičom vykonávajúcim prepravu tovaru alebo cestujúcich, ktorá spĺňa požiadavky článku 8a ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006³⁸ a ktorá bola certifikovaná v súlade s normami a postupmi Únie podľa článku 8a ods. 2 uvedeného nariadenia;
- an) „systém váženia za jazdy“ je automatický systém zriadený na cestnej infraštruktúre s cieľom identifikovať vozidlá alebo jazdné súpravy v premávke, ktoré pravdepodobne prekročili príslušné hmotnostné limity, v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 96/53/ES³⁹.

Článok 4

Ciele transeurópskej dopravnej siete

1. Celkovým cieľom rozvoja transeurópskej siete je vytvoriť jednu multimodálnu sieť v celej Únii, ktorá bude spĺňať normy vysokej kvality.
2. Transeurópska dopravná sieť posilňuje sociálnu, hospodársku a územnú súdržnosť Únie a prispieva k vytvoreniu jednotného európskeho dopravného priestoru, ktorý je udržateľný, efektívny a odolný a ktorý zvyšuje prínosy pre svojich používateľov a podporuje inkluzívny rast. Preukazuje európsku pridanú hodnotu tým, že prispieva k cieľom stanoveným v týchto štyroch kategóriách:

³⁶ Rozhodnutie Rady 2009/320/ES z 30. marca 2009, ktorým sa schvaľuje európsky akčný plán riadenia letovej prevádzky výskumného projektu RLP jednotného európskeho neba, plán (SESAR) (Ú. v. EÚ L 95, 9.4.2009, s. 41).

³⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ z 13. decembra 2011 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie (Ú. v. ES L 26, 28.1.2002, s. 1).

³⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

³⁹ Smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59).

- a) udržateľnosť prostredníctvom:
 - i) podpory mobility s nulovými emisiami v súlade s príslušnými cieľmi Únie v oblasti znižovania emisií CO₂;
 - ii) umožnenia väčšieho využívania udržateľnejších spôsobov dopravy vrátane ďalšieho rozvoja vysokorýchlostnej siete diaľkovej osobnej železničnej dopravy a plne interoperabilnej siete nákladnej železničnej dopravy, spoľahlivej siete vnútrozemskej vodnej dopravy a príbrežnej námornej dopravy v celej únii;
 - iii) lepšej ochrany životného prostredia;
 - iv) zníženia externých nákladov vrátane nákladov súvisiacich so životným prostredím, zdravím, preťažením a nehodami;
 - v) vyššej energetickej bezpečnosti;
- b) súdržnosť prostredníctvom:
 - i) prístupnosti a prepojenosti všetkých regiónov Únie vrátane najvzdialenejších regiónov a ostatných odľahlých, ostrovných, okrajových a horských regiónov, ako aj riedko osídlených území;
 - ii) zmenšovania rozdielov v kvalite infraštruktúry medzi členskými štátmi;
 - iii) efektívnej koordinácie a prepojenia medzi dopravnou infraštruktúrou diaľkovej dopravy na jednej strane a regionálnou dopravou, miestnou dopravou a dopravnými službami v mestských uzloch na druhej strane v prípade osobnej, ako aj nákladnej dopravy;
 - iv) dopravnej infraštruktúry, ktorá zohľadňuje špecifické situácie v rôznych častiach Únie a zabezpečuje vyvážené pokrytie všetkých európskych regiónov;
- c) účinnosť prostredníctvom:
 - i) odstránenia úzkych miest infraštruktúry a premostenia chýbajúcich prepojení v rámci dopravných infraštruktúr, ako aj v miestach ich prepojenia na území členských štátov a medzi nimi;
 - ii) odstránenia funkčných, administratívnych, technických a prevádzkových prekážok interoperability vrátane nedostatkov v digitalizácii;
 - iii) interoperability vnútroštátnych, regionálnych a miestnych dopravných sietí;
 - iv) optimálnej integrácie a prepojenia všetkých druhov dopravy, a to aj v mestských uzloch;
 - v) podpory ekonomicky efektívnej a vysokokvalitnej dopravy, ktorá prispieva k ďalšiemu hospodárskemu rastu a ku konkurencieschopnosti;
 - vi) efektívnejšieho využívania novej a existujúcej prevádzkovanvej infraštruktúry;
 - vii) nákladovo efektívneho uplatňovania inovačných technologických a operačných koncepcií;
- d) zvyšovanie prínosov pre všetkých používateľov prostredníctvom:

- i) zabezpečenia prístupnosti pre používateľov a uspokojovania potrieb používateľov týkajúcich sa mobility a dopravy, pričom sa zohľadňujú najmä potreby ľudí v zraniteľných situáciách vrátane osôb so zdravotným postihnutím alebo so zníženou pohyblivosťou a ľudí žijúcich v odľahlých regiónoch vrátane najvzdialenejších regiónov a ostrovov;
- ii) zaistenia noriem bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany vysokej kvality vrátane kvality služieb pre používateľov tak v prípade osobnej, ako aj nákladnej dopravy;
- iii) stanovenia požiadaviek na infraštruktúru, najmä v oblasti interoperability, bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany, ktorými sa zabezpečuje kvalita, efektívnosť a udržateľnosť dopravných služieb, ktoré sú prístupné a cenovo dostupné;
- iv) podpory mobility, ktorá je prispôbená meniacej sa klíme a odolná voči prírodným nebezpečenstvám a katastrofám spôsobeným človekom a zabezpečuje efektívne a rýchle nasadenie záchranných a pohotovostných služieb, a to aj v prípade osôb so zdravotným postihnutím alebo so zníženou pohyblivosťou;
- v) zabezpečenia odolnosti infraštruktúry, najmä na cezhraničných úsekoch;
- vi) v prípade narušení siete ponúkaním alternatívnych dopravných riešení vrátane iných druhov dopravy.

Článok 5

Sieť efektívne využívajúca zdroje a ochrana životného prostredia

1. Transeurópska dopravná sieť sa plánuje, rozvíja a prevádzkuje spôsobom, pri ktorom sa efektívne využívajú zdroje v súlade s platnými environmentálnymi požiadavkami Únie a jednotlivých štátov, a to prostredníctvom:
 - a) rozvoja novej infraštruktúry, zlepšenia a údržby existujúcej dopravnej infraštruktúry, najmä zahrnutím údržby počas životnosti infraštruktúry do fázy plánovania výstavby alebo zlepšenia infraštruktúry a udržiavaním infraštruktúry v prevádzke;
 - b) optimalizácie integrácie a vzájomného prepojenia infraštruktúry;
 - c) zavádzania infraštruktúry na nabíjanie a čerpanie alternatívnych palív;
 - d) zavádzania nových technológií a systémov IKT pre dopravu s cieľom zachovať alebo zlepšiť výkonnosť infraštruktúry;
 - e) optimalizácie využívania infraštruktúry, najmä prostredníctvom efektívneho riadenia kapacity a dopravy;
 - f) zohľadnenia možných synergií s ostatnými sieťami, najmä s transeurópskymi energetickými alebo telekomunikačnými sieťami;
 - g) rozvoja zelenej, udržateľnej a klimaticky odolnej infraštruktúry navrhutej tak, aby sa minimalizoval negatívny vplyv na zdravie občanov žijúcich v okolí siete, na životné prostredie a degradáciu ekosystémov;

- h) primeraného zohľadnenia odolnosti dopravnej siete a jej infraštruktúry s ohľadom na zmenu klímy, ako aj prírodné nebezpečenstvá alebo katastrofy spôsobené ľudskou činnosťou a zámerné narušenia s cieľom riešiť uvedené výzvy;
 - i) odolnosti infraštruktúry, najmä na cezhraničných úsekoch, pričom sa v prípade narušenia dopravy zabezpečí rýchla reakcia a obnova.
2. Pri plánovaní a rozvoji transeurópskej dopravnej siete môžu členské štáty prispôbiť podrobné usporiadanie trás úsekov v rámci limitov uvedených v článku 56 ods. 1 písm. e), pričom zohľadnia osobitné okolnosti v rôznych častiach Únie, ako sú topografické vlastnosti príslušných regiónov a environmentálne aspekty, a zároveň zabezpečia súlad s týmto nariadením.
3. Environmentálne posúdenie plánov a projektov sa vykonáva v súlade so smernicou Rady 92/43/EHS⁴⁰, smernicami Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES⁴¹, 2001/42/ES⁴², 2002/49/ES⁴³, 2009/147/ES⁴⁴ a 2011/92/EÚ⁴⁵. V prípade projektov spoločného záujmu, pre ktoré sa environmentálne posúdenie ku dňu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia ešte nevykonalo, by malo zahŕňať aj posúdenie súladu so zásadou „nespôsobovať významnú škodu“.

Článok 6

Postupný rozvoj transeurópskej dopravnej siete

1. Transeurópska dopravná sieť sa bude rozvíjať postupne v troch krokoch: dokončenie základnej siete do 31. decembra 2030, rozšírenej základnej siete do 31. decembra 2040 a súhrnnej siete do 31. decembra 2050. To sa dosiahne najmä zavedením štruktúry uvedenej siete na základe koherentného a transparentného metodického prístupu, ktorá bude zahŕňať súhrnnú sieť a základnú a rozšírenú základnú sieť, s dopravnými a mestskými uzlami ako prepojovacími bodmi medzi diaľkovou dopravou a regionálnymi a miestnymi dopravnými sieťami.
2. Súhrnná sieť sa skladá zo všetkých existujúcich a plánovaných dopravných infraštruktúr transeurópskej dopravnej siete, ako aj z opatrení podporujúcich efektívne a sociálne a environmentálne udržateľné využívanie takýchto infraštruktúr.
3. Základnú a rozšírenú základnú sieť tvoria tie časti transeurópskej dopravnej siete, ktoré sa rozvíjajú prioritne na dosiahnutie cieľov rozvoja transeurópskej dopravnej siete.

⁴⁰ Smernica Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín (Ú. v. ES L 206, 22.7.1992, s. 7).

⁴¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia Spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (Ú. v. ES L 327, 22.12.2000, s. 1).

⁴² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/42/ES z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie (Ú. v. ES L 197, 21.7.2001, s. 30).

⁴³ Smernica 2002/49/ES Európskeho parlamentu a Rady z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku (Ú. v. ES L 189, 18.7.2002, s. 12).

⁴⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/147/ES z 30. novembra 2009 o ochrane voľne žijúceho vtáctva (Ú. v. EÚ L 20, 26.1.2010, s. 7).

⁴⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ z 13. decembra 2011 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie (Ú. v. EÚ L 26, 28.1.2012, s. 1).

Článok 7

Európske dopravné koridory

Európske dopravné koridory pozostávajú z častí transeurópskej dopravnej siete, ktoré majú najväčší strategický význam pre rozvoj udržateľnej a multimodálnej nákladnej a osobnej dopravy v Európe a pre rozvoj interoperabilnej vysokokvalitnej infraštruktúry a prevádzkovej výkonnosti.

Článok 8

Projekty spoločného záujmu

1. Projekty spoločného záujmu prispievajú k rozvoju transeurópskej dopravnej siete vytváraním novej dopravnej infraštruktúry, modernizáciou existujúcej dopravnej infraštruktúry alebo prostredníctvom opatrení na podporu zdrojovo efektívneho využívania siete.
2. Projekt spoločného záujmu:
 - a) prispieva k cieľom, ktoré patria aspoň do dvoch zo štyroch kategórií uvedených v článku 4;
 - b) je ekonomicky uskutočniteľný na základe analýzy socioekonomických nákladov a prínosov;
 - c) preukazuje európsku pridanú hodnotu.
3. Projekt spoločného záujmu zahŕňa celý cyklus vrátane štúdií realizovateľnosti a povolovacích postupov, výstavby, prevádzky a hodnotenia.
4. Členské štáty prijímú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby sa projekty vykonávali v súlade s právom Únie a vnútroštátnym právom, najmä v súlade s právnymi aktmi Únie týkajúcimi sa životného prostredia, ochrany klímy, bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, hospodárskej súťaže, štátnej pomoci, verejného obstarávania, verejného zdravia a prístupnosti, ako aj s právnymi predpismi o nediskriminácii.
5. Komisia môže prostredníctvom vykonávacieho aktu požiadať členské štáty, aby zriadili jeden subjekt pre projekty spoločného záujmu v oblasti výstavby a riadenia cezhraničnej infraštruktúry. Príslušný európsky koordinátor má štatút pozorovateľa v riadiacej alebo dozornej rade alebo v oboch týchto subjektoch.

Článok 9

Spolupráca s tretími krajinami

1. Únia môže spolupracovať so susednými krajinami s cieľom prepojiť transeurópsku dopravnú sieť s ich infraštruktúrnymi sieťami a posilniť tak hospodársky rast a konkurencieschopnosť, a najmä:
 - a) podporovať rozšírenie politiky transeurópskej dopravnej siete do tretích krajín;
 - b) zabezpečiť prepojenie medzi transeurópskou dopravnou sieťou a dopravnými sieťami tretích krajín na hraničných priechodoch s cieľom zaručiť plynulé dopravné toky, hraničné kontroly, hraničný dozor a iné postupy hraničnej kontroly;

- c) dokončiť dopravnú infraštruktúru v tretích krajinách, ktorá slúži ako prepojenie medzi časťami transeurópskej dopravnej siete v Únii;
 - d) podporovať interoperabilitu medzi transeurópskou dopravnou sieťou a sieťami tretích krajín;
 - e) uľahčiť námornú dopravu a podporovať trasy príbrežnej námornej dopravy s tretími krajinami;
 - f) uľahčiť dopravu s tretími krajinami po vnútrozemských vodných cestách;
 - g) uľahčiť leteckú dopravu s tretími krajinami s cieľom podporovať efektívny a udržateľný hospodársky rast a konkurencieschopnosť vrátane rozšírenia jednotného európskeho neba a zlepšenej spolupráce pri riadení letovej prevádzky;
 - h) prepojiť a zaviesť systémy IKT pre dopravu v daných krajinách.
2. V prílohe IV sa uvádzajú orientačné mapy transeurópskej dopravnej siete rozšírenej do konkrétnych susedných krajín, pričom sa v prípade potreby špecifikuje základná a súhrnná sieť podľa kritérií tohto nariadenia.

KAPITOLA II

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 10

Všeobecné ustanovenia pre základnú sieť, rozšírenú základnú sieť a súhrnnú sieť

1. Základná sieť, rozšírená základná sieť a súhrnná sieť:
 - a) zodpovedajú mapám uvedeným v prílohe I a zoznamom v prílohe II;
 - b) sú podrobnejšie špecifikované prostredníctvom opisu zložiek infraštruktúry;
 - c) spĺňajú požiadavky na dopravné infraštruktúry stanovené v tejto kapitole a kapitolách III a IV;
 - d) predstavujú základ pre určenie projektov spoločného záujmu.
2. Základná sieť a rozšírená základná sieť pozostávajú z tých častí súhrnnej siete, ktoré sa rozvíjajú prioritne s cieľom dosiahnuť ciele politiky transeurópskej dopravnej siete. Odkazy na „základnú sieť“ v nariadení (EÚ) 2021/1153 sa považujú za odkazy zahrňujúce „rozšírenú základnú sieť“ podľa vymedzenia v tomto nariadení. Odkazy na „základnú sieť“ v nariadení (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá] sa považujú za odkazy na „základnú sieť“ podľa vymedzenia v tomto nariadení. Odkazy na „súhrnnú sieť“ v nariadení (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá] sa považujú za odkazy na „rozšírenú základnú sieť“ a „súhrnnú sieť“, ako sú vymedzené v tomto nariadení.
3. Uzly siete sú uvedené v prílohe II a zahŕňajú mestské uzly, letiská, námorné prístavy a vnútrozemské prístavy a terminály kombinovanej železničnej a cestnej dopravy.
4. Členské štáty prijímajú vhodné opatrenia na rozvoj základnej siete, rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete s cieľom dosiahnuť súlad s príslušnými

ustanoveniami tohto nariadenia do dátumov uvedených v článku 6 ods. 1, pokiaľ nie je v tomto nariadení uvedené inak.

Článok 11

Všeobecné ustanovenia pre európske dopravné koridory

1. Európske dopravné koridory sú špecifikované na mapách v prílohe III.
2. Členské štáty prijímú vhodné opatrenia na rozvoj európskych dopravných koridorov s cieľom dosiahnuť súlad s ustanoveniami tohto nariadenia, a to do 31. decembra 2030 pre svoju infraštruktúru, ktorá je súčasťou základnej siete, pokiaľ nie je uvedené inak, a do 31. decembra 2040 pre svoju infraštruktúru, ktorá je súčasťou rozšírenej základnej siete, pokiaľ nie je uvedené inak.
3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 60 tohto nariadenia s cieľom zmeniť smerovanie európskych dopravných koridorov v prílohe III k tomuto nariadeniu, aby sa zohľadnil najmä vývoj hlavných obchodných tokov a dopravy alebo podstatné zmeny siete.

Článok 12

Všeobecné priority pre základnú, rozšírenú základnú a súhrnnú sieť

1. Pri rozvoji základnej, rozšírenej základnej a súhrnnej siete sa všeobecná priorita prikladá opatreniam, ktoré sú potrebné na:
 - a) zvýšenie využívania udržateľnejších spôsobov dopravy v oblasti nákladnej a osobnej dopravy s cieľom znížiť emisie skleníkových plynov z dopravy;
 - b) zabezpečenie lepšej prístupnosti a prepojenosti všetkých regiónov v Únii, pričom sa zohľadní územná a sociálna súdržnosť, ako aj osobitný prípad najvzdialenejších regiónov a iných vzdialených, ostrovných, okrajových a horských regiónov, ako aj riedko osídlených oblastí;
 - c) zabezpečenie optimálnej integrácie jednotlivých druhov dopravy a interoperability medzi nimi;
 - d) premostenie chýbajúcich prepojení a odstránenie úzkych miest, predovšetkým na cezhraničných úsekoch;
 - e) zavádzanie potrebnej infraštruktúry, ktorá zabezpečí plynulú premávku vozidiel s nulovými emisiami;
 - f) podporu efektívneho a udržateľného využívania infraštruktúry a v prípade potreby zvýšenie kapacity;
 - g) udržanie prevádzkyschopnosti existujúcej infraštruktúry a zlepšenie alebo zachovanie jej kvality z hľadiska bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, efektívnosti dopravného systému a dopravných operácií, odolnosti voči zmene klímy a katastrofám, environmentálneho správania a plynulosti dopravných tokov;
 - h) zvýšenie kvality služieb a sociálnych podmienok pre pracovníkov v doprave, prístupnosť pre všetkých používateľov vrátane osôb so zdravotným

postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou a iných ľudí v situáciách zraniteľnosti;

i) vykonávanie a zavádzanie systémov IKT pre dopravu.

2. Na doplnenie opatrení stanovených v odseku 1 treba venovať osobitnú pozornosť opatreniam, ktoré sú potrebné na:

- a) prispievanie k znižovaniu emisií z dopravy a zvýšenej energetickej bezpečnosti podporovaním používania vozidiel a plavidiel s nulovými emisiami a obnoviteľných a nízkouhlíkových palív prostredníctvom zavádzania zodpovedajúcej infraštruktúry pre alternatívne palivá;
- b) zmiernenie vystavenia mestských oblastí negatívnym účinkom tranzitnej železničnej a cestnej dopravy;
- c) odstránenie administratívnych, technických a prevádzkových prekážok, najmä tých, ktoré bránia interoperabilite transeurópskej dopravnej siete;
- d) optimalizáciu využívania infraštruktúry, najmä prostredníctvom efektívneho riadenia kapacít, riadenia dopravy a zvýšenia prevádzkovej výkonnosti.

Článok 13

Všeobecné priority pre európske dopravné koridory

Pri rozvoji európskych dopravných koridorov sa všeobecná priorita prikladá opatreniam, ktoré sú potrebné na:

- a) rozvoj vysokovýkonnej a plne interoperabilnej siete železničnej nákladnej dopravy v celej Únii;
- b) rozvoj vysokovýkonnej, plne interoperabilnej a vysokorýchlostnej siete železničnej osobnej dopravy spájajúcej mestské uzly v celej Únii;
- c) rozvoj plynulého systému infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest, leteckej a námornej dopravy;
- d) rozvoj bezpečnej a chránenej cestnej siete s dostatočnou infraštruktúrou pre alternatívne palivá;
- e) rozvoj vylepšených multimodálnych a interoperabilných dopravných riešení;
- f) intermodálnu integráciu celého logistického reťazca s efektívnym prepojením v dopravných a mestských uzloch;
- g) rozvoj potrebnej infraštruktúry, ktorá zabezpečí plynulú premávku vozidiel s nulovými emisiami.

KAPITOLA III

OSOBITNÉ USTANOVENIA

ODDIEL 1

Infraštruktúra železničnej dopravy

Článok 14

Zložky infraštruktúry

1. Infraštruktúra železničnej dopravy zahŕňa najmä:
 - a) železničné trate vrátane:
 - i) koľají;
 - ii) výhybiek;
 - iii) priecestí;
 - iv) vlečiek;
 - v) tunelov;
 - vi) mostov;
 - vii) infraštruktúry zmierňujúcej vplyv na životné prostredie;
 - b) stanice na tratiach uvedených v prílohe I na prestupovanie cestujúcich v rámci železničnej dopravy a medzi železničnou dopravou a inými druhmi dopravy;
 - c) železničné servisné zariadenia iné ako osobné stanice, ako sú vymedzené v článku 3 ods. 11 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ⁴⁶, najmä zriaďovacie stanice, zariadenia na zorad'ovanie vlakov, zariadenia na posunovanie, odstavné koľaje, údržbárske zariadenia, iné technické zariadenia, ako napríklad zariadenia na čistenie a umývanie, pomocné zariadenia a zariadenia na doplnenie paliva, zahŕňa aj automatické zariadenia na zmenu rozchodu koľají;
 - d) železničné prístupové trate a železničné spojenia posledného úseku s multimodálnymi terminálmi nákladnej dopravy prepojenými železnicou, a to aj vo vnútrozemských a námorných prístavoch a na letiskách, a zariadenia železničných služieb;
 - e) traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návštenia;
 - f) traťová energetická infraštruktúra;
 - g) súvisiace vybavenie;
 - h) systémy IKT pre dopravu.

⁴⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343 14.12.2012, s. 32).

2. Technické vybavenie súvisiace so železničnými traťami môže zahŕňať elektrifikačné systémy, zariadenia pre nastupovanie a vystupovanie cestujúcich a nakladanie a vykladanie nákladu v staniciach a termináloch, ako aj inovatívne technológie vo fáze ich zavádzania.

Článok 15

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre súhrnnú sieť

1. Členské štáty zabezpečia, aby železničná infraštruktúra súhrnnej siete:
 - a) bola v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797⁴⁷ a jej vykonávacími opatreniami v záujme dosiahnutia interoperability súhrnnej siete;
 - b) bola v súlade s požiadavkami technických špecifikácií interoperability (ďalej len „TSI“) prijatými podľa článkov 4 a 5 smernice (EÚ) 2016/797 na základe postupu stanoveného v článku 7 ods. 1 písm. b), c), d) a e) uvedenej smernice;
 - c) bola v súlade s požiadavkami stanovenými v nariadení (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá].
2. Členské štáty zabezpečia, aby železničná infraštruktúra súhrnnej siete vrátane spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) do 31. decembra 2050:
 - a) bola plne elektrifikovaná, pokiaľ ide o trate a, v miere potrebnej na prevádzku elektrických vlakov, aj pokiaľ ide o vlečky;
 - b) poskytovala menovitý rozchod koľaje pre nové železničné trate 1 435 mm okrem prípadov, keď nová trať je predĺžením siete, ktorej rozchod koľají je odlišný a ktorá je oddelená od hlavných železničných tratí Únie;
 - c) umožňovala bez osobitného povolenia zaťaženie nápravy najmenej 22,5 tony;
 - d) umožňovala bez osobitného povolenia prevádzku nákladných vlakov s dĺžkou vlaku najmenej 740 m [vrátane rušňa (rušňov)]. Táto požiadavka je splnená, ak sú splnené aspoň tieto podmienky:
 - i) na dvojkoľajných tratiach možno nákladným vlakom s dĺžkou najmenej 740 metrov prideliť najmenej 50 % vlakových trás pre nákladné vlaky a najmenej dve vlakové trasy za hodinu a smer;
 - ii) na jednokkoľajných tratiach možno nákladným vlakom s dĺžkou najmenej 740 metrov prideliť najmenej jednu vlakovú trasu za dve hodiny a smer;
 - e) poskytovala štandard aspoň P400 v súlade s položkou 1.1.1.1.3.5 tabuľky 1 v prílohe k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/777⁴⁸ bez akejkoľvek ďalšej požiadavky na osobitné povolenie na prevádzkovanie služieb.
3. Uplatňujú sa tieto výnimky:
 - a) izolované siete sú vyňaté z požiadaviek podľa odseku 2 písm. a), c), d) a e);

⁴⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44).

⁴⁸ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/777 zo 16. mája 2019 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry a o zrušení vykonávacieho rozhodnutia 2014/880/EÚ (Ú. v. EÚ L 139I, 27.5.2019, s. 312).

- b) Komisia môže na žiadosť členského štátu, v riadne odôvodnených prípadoch, prostredníctvom vykonávacích aktov udeliť iné výnimky v súvislosti s požiadavkami uvedenými v odseku 2. Každá žiadosť o výnimku je založená na analýze socioekonomických nákladov a prínosov a posúdení vplyvu na interoperabilitu. Výnimka musí byť v súlade s požiadavkami smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797⁴⁹ a v prípade potreby musí byť koordinovaná a dohodnutá so susednými členskými štátmi.

Článok 16

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre základnú sieť a rozšírenú základnú sieť

1. Členské štáty zabezpečia, aby železničná infraštruktúra základnej siete a rozšírenej základnej siete bola v súlade s článkom 15 ods. 1.
2. Členské štáty zabezpečia, aby železničná infraštruktúra rozšírenej základnej siete vrátane spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) do 31. decembra 2040:
 - a) spĺňala požiadavky stanovené v článku 15 ods. 2 písm. a) až e) a požiadavku na prevládajúcu minimálnu prevádzkovú traťovú rýchlosť 100 km/h pre nákladné vlaky na tratiach nákladnej dopravy rozšírenej základnej siete;
 - b) spĺňala požiadavky stanovené v článku 15 ods. 2 písm. a) a b) na tratiach osobnej dopravy rozšírenej základnej siete;
 - c) umožňovala prevládajúcu minimálnu traťovú rýchlosť 160 km/h pre osobné vlaky na tratiach osobnej dopravy rozšírenej základnej siete.

Pri výstavbe alebo modernizácii trate osobnej dopravy v rozšírenej základnej sieti alebo na jej úsekoch členské štáty vykonávajú štúdiu s cieľom analyzovať uskutočniteľnosť a ekonomický význam vyšších rýchlostí a vybudovať alebo zmodernizovať trať na takúto vyššiu rýchlosť, ak sa preukáže jej uskutočniteľnosť a ekonomický význam.
3. Členské štáty zabezpečia, aby železničná infraštruktúra základnej siete vrátane spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) do 31. decembra 2030:
 - a) spĺňala požiadavky stanovené v článku 15 ods. 2 písm. a) až d) a požiadavku na prevládajúcu minimálnu prevádzkovú traťovú rýchlosť 100 km/h pre nákladné vlaky na tratiach nákladnej dopravy základnej siete;
 - b) spĺňala požiadavky stanovené v článku 15 ods. 2 písm. a) a b) na tratiach osobnej dopravy základnej siete.
4. Členské štáty zabezpečia, aby železničná infraštruktúra základnej siete vrátane spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) do 31. decembra 2040:
 - a) spĺňala požiadavku článku 15 ods. 2 písm. e) na tratiach nákladnej dopravy základnej siete;
 - b) spĺňala požiadavku odseku 2 písm. c) na tratiach osobnej dopravy základnej siete.

⁴⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44).

5. Uplatňujú sa tieto výnimky:
- a) izolované siete sú vyňaté z požiadaviek podľa odsekov 2, 3 a 4;
 - b) Komisia môže na žiadosť členského štátu, v riadne odôvodnených prípadoch, prostredníctvom vykonávacích aktov udeliť iné výnimky v súvislosti s požiadavkami uvedenými v odsekoch 2 až 4. Každá výnimka je založená na analýze socioekonomických nákladov a prínosov a posúdení vplyvu na interoperabilitu. Výnimka musí byť v súlade s požiadavkami smernice (EÚ) 2016/797 a v prípade potreby musí byť koordinovaná a dohodnutá so susednými členskými štátmi.

Článok 17

Európsky systém riadenia železničnej dopravy

1. Členské štáty zabezpečia, aby železničná infraštruktúra rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete vrátane spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) do 31. decembra 2040:
 - a) bola vybavená ERTMS;
 - b) mala vyradené z prevádzky systémy triedy B.
2. Členské štáty zabezpečia, aby železničná infraštruktúra základnej siete vrátane spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) spĺňala požiadavky odseku 1 písm. a) do 31. decembra 2030.
3. Členské štáty zabezpečia, aby železničná infraštruktúra základnej siete vrátane spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) spĺňala požiadavku odseku 1 písm. b) do 31. decembra 2040.
4. Členské štáty zabezpečia, aby železničná infraštruktúra základnej siete, rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete vrátane spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) bola vybavená rádiovým ERTMS do 31. decembra 2050.
5. Členské štáty zabezpečia, aby na železničnej infraštruktúre základnej siete, rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete vrátane spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) bol k 31. decembru 2025 v prípade výstavby novej trate alebo modernizácie systému návestenia zavedený rádiový ERTMS.
6. Komisia môže na žiadosť členského štátu, v riadne odôvodnených prípadoch, prostredníctvom vykonávacích aktov udeliť výnimky v súvislosti s požiadavkami uvedenými v odsekoch 1 až 5. Každá žiadosť o výnimku je založená na analýze socioekonomických nákladov a prínosov a posúdení vplyvu na interoperabilitu. Výnimka musí byť v súlade s požiadavkami smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797⁵⁰ a v prípade potreby musí byť koordinovaná a dohodnutá so susednými členskými štátmi.

Článok 18

Prevádzkové požiadavky na európske dopravné koridory

⁵⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44).

1. Členské štáty zabezpečia, aby do 31. decembra 2030 kvalita služieb poskytovaných manažermi infraštruktúry železničným podnikom, technické a prevádzkové požiadavky na používanie infraštruktúry a postupy súvisiace s hraničnými kontrolami nebránili tomu, aby prevádzková výkonnosť služieb železničnej nákladnej dopravy na tratiach železničnej nákladnej dopravy európskych dopravných koridorov spĺňala tieto cieľové hodnoty:
 - a) na každom cezhraničnom úseku vo vnútri Únie neprekročí čas zastavenia všetkých nákladných vlakov prekračujúcich hranicu v priemere 15 minút. Čas zastavenia vlaku na cezhraničnom úseku znamená celkový dodatočný čas tranzitu, ktorý možno pripísať existencii hraničného priechodu, bez ohľadu na základné príčiny, ako sú policajné hraničné kontroly a postupy alebo úvahy infraštruktúrnej, prevádzkovej, technickej a administratívnej povahy, bez zohľadnenia času, ktorý nemožno pripísať prekročeniu hranice, ako sú prevádzkové postupy vykonávané v zariadeniach, ktoré sa nachádzajú v blízkosti hraničného priechodu, ale vnútorne s ním nesúvisia;
 - b) aspoň 90 % nákladných vlakov, ktoré prekračujú aspoň jednu hranicu európskeho dopravného koridoru, príde do svojho miesta určenia alebo na vonkajšiu hranicu Únie, ak je ich miesto určenia mimo Únie, v plánovanom čase alebo s meškaním menej ako 30 minút.
2. Členské štáty podľa potreby upravujú zmluvné dohody uvedené v článku 30 smernice 2012/34/EÚ a prijímajú primerané opatrenia v súlade s nariadením (EÚ) č. 913/2010 na splnenie cieľových hodnôt stanovených v prvom odseku písm. a) a b).

Článok 19

Ďalšie priority rozvoja železničnej infraštruktúry

Pri podpore projektov spoločného záujmu, ktoré súvisia so železničnou infraštruktúrou, sa okrem všeobecných priorít stanovených v článkoch 12 a 13 venuje pozornosť aj týmto aspektom:

- a) zmierňovanie vplyvu hluku a vibrácií spôsobených železničnou dopravou, najmä prostredníctvom opatrení týkajúcich sa železničných koľajových vozidiel a infraštruktúry vrátane protihlukových bariér;
- b) zvyšovanie bezpečnosti priecestí;
- c) podľa potreby prepojenie infraštruktúry železničnej dopravy s infraštruktúrou prístavov vnútrozemských vodných ciest;
- d) na základe analýzy socioekonomických nákladov a prínosov rozvoj infraštruktúry pre vlaky s dĺžkou nad 740 m a do 1 500 m a zaťažením náprav 25,0 t pri výstavbe a modernizácii železničných tratí relevantných pre nákladnú dopravu;
- e) vývoj a zavádzanie inovatívnych technológií pre železnice najmä na základe práce spoločného podniku Shift2Rail a spoločného podniku pre európske železnice, konkrétne automatickej prevádzky vlakov, pokročilého riadenia dopravy a digitálnej pripojiteľnosti pre cestujúcich na základe ERTMS a digitálnych automatických prepojení, ako aj pripojenia 5G;

- f) pri výstavbe alebo modernizácii železničnej infraštruktúry zabezpečiť kontinuitu a prístupnosť chodníkov a cyklistických trás s cieľom podporiť aktívne druhy dopravy;
- g) vývoj inovatívnych technológií alternatívnych palív pre železnice, ako je vodík pre úseky, ktoré sú vyňaté z požiadavky na elektrifikáciu.

ODDIEL 2

INFRAŠTRUKTÚRA VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVY

Článok 20

Zložky infraštruktúry

1. Infraštruktúra vnútrozemskej vodnej dopravy zahŕňa najmä:
 - a) rieky;
 - b) kanály;
 - c) jazerá;
 - d) súvisiacu infraštruktúru, ako sú plavebné komory, zdvíhadlá, mosty, vodné nádrže, a súvisiace opatrenia na predchádzanie povodňam a suchu a na ich zmierňovanie, ktoré môžu mať pozitívny vplyv na splavnosť vnútrozemských vodných ciest;
 - e) prístupové vodné cesty a spojenia posledného úseku s multimodálnymi terminálmi nákladnej dopravy prepojenými vnútrozemskými vodnými cestami, najmä vo vnútrozemských a námorných prístavoch;
 - f) miesta na kotvenie a odpočinok;
 - g) vnútrozemské prístavy vrátane základnej prístavnej infraštruktúry vo forme prístavných bazénov, prístavných hrádzí, kotvísk, mól, dokov, hrádží, zásypov, rekultivácie pôdy a infraštruktúry potrebnej na dopravné činnosti v rámci prístavu a mimo neho;
 - h) súvisiace vybavenie;
 - i) systémy IKT pre dopravu vrátane RIS;
 - j) prepojenia vnútrozemských prístavov s ostatnými druhmi dopravy v transeurópskej dopravnej sieti;
 - k) infraštruktúru súvisiacu so zariadeniami pre alternatívne palivá, ako sa vymedzuje v nariadení (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá];
 - l) infraštruktúru potrebnú na operácie s nulovým odpadom a opatrenia obehového hospodárstva.
2. Vybavenie súvisiace s vnútrozemskou vodnou dopravou môže zahŕňať zariadenie na nakladanie a vykladanie nákladu a skladovanie tovaru vo vnútrozemských prístavoch. Súvisiace vybavenie môže zahŕňať najmä pohonné a prevádzkové

systémy, ktoré znižujú znečistenie, napr. vody a vzduchu, spotrebu energie a uhlíkovú náročnosť. Môže zahŕňať aj zberné zariadenia na odpad, pobrežné zásobovanie elektrickou energiou a infraštruktúru pre iné alternatívne palivá na účely zásobovania a výroby a zariadenia na zber opotrebovaného oleja, ako aj zariadenia na lámanie ľadu, hydrologické služby a zariadenia na bagrovanie plavebnej dráhy, prístavu a vstupu do prístavu na zaistenie celoročnej splavnosti.

3. Vnútrozemský prístav je súčasťou súhrnnej siete, ak spĺňa tieto podmienky:
 - a) jeho ročný objem prekládky nákladu presahuje 500 000 ton. Celkový ročný objem prekládky nákladu sa opiera o najnovší dostupný trojročný priemer podľa štatistických údajov uverejnených Eurostatom;
 - b) nachádza sa na sieti vnútrozemských vodných ciest transeurópskej dopravnej siete.

Článok 21

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre súhrnnú sieť

1. Členské štáty zabezpečia, aby vnútrozemské prístavy v súhrnnej sieti do 31. decembra 2050:
 - a) boli prepojené s cestnou alebo so železničnou infraštruktúrou;
 - b) poskytovali aspoň jeden multimodálny terminál nákladnej dopravy otvorený pre všetkých prevádzkovateľov a používateľov nediskriminačným spôsobom, ktorý bude uplatňovať transparentné a nediskriminačné poplatky;
 - c) boli vybavené zariadeniami na zlepšenie environmentálnych správania plavidiel v prístavoch vrátane zberných zariadení, odplynovacích zariadení, opatrení na zníženie hluku, opatrení na zníženie znečistenia ovzdušia a vody.
2. Členské štáty zabezpečia, aby sa infraštruktúra pre alternatívne palivá zaviedla vo vnútrozemských prístavoch v súlade s požiadavkami nariadenia (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá].

Článok 22

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre základnú sieť

1. Členské štáty zabezpečia, aby vnútrozemské prístavy základnej siete spĺňali požiadavky stanovené v článku 21 ods. 1 písm. a) a b) do 31. decembra 2030 a v článku 21 ods. 1 písm. c) do 31. decembra 2040.
2. Členské štáty zabezpečia, aby sa sieť vnútrozemských vodných ciest vrátane spojení uvedených v článku 20 ods. 1 písm. e) udržiavala s cieľom umožniť používateľom efektívnu, spoľahlivú a bezpečnú plavbu zabezpečením minimálnych požiadaviek na vodné cesty a úrovni služieb a predchádzaním zhoršovaniu týchto minimálnych požiadaviek alebo ktoréhokoľvek z vymedzených základných kritérií (dobrá splavnosť).
3. Členské štáty najmä zabezpečia, aby:
 - a) rieky, kanály, jazerá, vnútrozemské prístavy a ich prístupové cesty poskytovali hĺbku splavného kanála najmenej 2,5 m a minimálnu výšku pod neotvárateľnými mostami najmenej 5,25 m pri vymedzených referenčných

hladinách vody, ktoré sú v štatistickom priemere prekročené vo vymedzenom počte dní v roku.

Referenčné hladiny vody sa stanovujú na základe počtu dní v roku, počas ktorých skutočná hladina vody prekročila stanovenú referenčnú hladinu vody. Komisia prijme vykonávacie akty stanovujúce referenčné hladiny vody uvedené v predchádzajúcom pododseku pre jednotlivé povodia. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 59 ods. 3.

Komisia pri stanovovaní referenčných hladín vody zohľadňuje požiadavky, ktoré sú stanovené v medzinárodných dohovoroch a dohodách uzavretých medzi členskými štátmi;

- b) členské štáty uverejňovali na webovom sídle prístupnom verejnosti počet dní v roku, ako je uvedené v písmene a), počas ktorých skutočná hladina vody prekračuje alebo nedosahuje stanovenú referenčnú hladinu vody pre hĺbku plavebného kanála, ako aj priemerný čas čakania pri každej plavebnej komore;
- c) prevádzkovatelia plavebných komôr zabezpečovali prevádzku a údržbu plavebných komôr tak, aby sa minimalizoval čas čakania;
- d) rieky, kanály a jazerá boli vybavené RIS pre všetky služby podľa smernice 2005/44/ES⁵¹ s cieľom zaručiť informácie pre cezhraničných používateľov v reálnom čase.

4. Komisia môže na žiadosť členského štátu, v riadne odôvodnených prípadoch, prostredníctvom vykonávacích aktov udeliť výnimky z minimálnych požiadaviek uvedených v odseku 3 písm. a). Každá žiadosť o výnimku vychádza z analýzy socioekonomických nákladov a prínosov, posúdenia konkrétnych geografických alebo významných fyzických prekážok a/alebo potenciálnych negatívnych vplyvov na životné prostredie a biodiverzitu.

Zhoršenie minimálnych požiadaviek spôsobené priamym ľudským zásahom alebo nedostatočnou starostlivosťou pri údržbe siete vnútrozemských vodných ciest sa nepovažuje za prípad oprávňujúci na udelenie výnimky.

Členským štátom môže byť udelená výnimka v prípade vyššej moci. Členské štáty obnovia podmienky splavnosti do predchádzajúceho stavu hneď, ako to situácia umožní.

Akákoľvek žiadosť o výnimku sa v prípade potreby skoorodnuje a dohodne so susednými členskými štátmi.

5. Komisia prijme vykonávacie akty stanovujúce požiadavky, ktoré dopĺňajú minimálne požiadavky stanovené v súlade s odsekom 3 písm. a) druhým pododsekom pre jednotlivé povodia. Tieto požiadavky môžu súvisieť najmä:
- a) s doplnkovými parametrami pre vodné cesty špecifickými pre voľne tečúce rieky;
 - b) so špecifikáciami vnútrozemskej vodnej infraštruktúry;
 - c) so špecifikáciami infraštruktúry vnútrozemských prístavov;
 - d) s vhodnými miestami na kotvenie a so službami pre komerčných používateľov;

⁵¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES zo 7. septembra 2005 o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 255, 30.9.2005, s. 152).

- e) so zavádzaním infraštruktúry pre alternatívnu energiu na zabezpečenie prístupu k alternatívnym palivám v celom koridore;
- f) s požiadavkami na digitálne aplikácie siete a procesy automatizácie;
- g) s odolnosťou infraštruktúry voči zmene klímy, prírodným rizikám a katastrofám spôsobeným ľudskou činnosťou alebo úmyselným narušeniami;
- h) zavádzaním a podporou nových technológií a inovácií pre palivá a pohonné systémy s nulovými emisiami uhlíka.

Vykonávací akt uvedený v prvom pododseku sa prijíma v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 59 ods. 3.

6. Komisia zabezpečí jednotný prístup k uplatňovaniu dobrej splavnosti v Únii a môže k tomu prijať usmernenia. Komisia pri stanovovaní minimálnych požiadaviek pre písmená e) a f) zabezpečí, aby nebola ohrozená interoperabilita medzi povodiami.

Článok 23

Ďalšie priority rozvoja vnútrozemskej vodnej infraštruktúry

Pri podpore projektov spoločného záujmu, ktoré súvisia s vnútrozemskými vodnými infraštruktúrami, sa okrem všeobecných priorít ustanovených v článkoch 12 a 13 venuje pozornosť aj týmto aspektom:

- a) podľa potreby dosiahnutie vyšších noriem modernizácie existujúcich vodných ciest a vytvárania nových vodných ciest s cieľom vyhovieť požiadavkám trhu;
- b) opatrenia na predchádzanie a zmiernenie záplav a sucha;
- c) podpora udržateľnej, bezpečnej a chránenej vnútrozemskej vodnej dopravy, a to aj v rámci mestských uzlov;
- d) modernizácia a rozširovanie kapacity infraštruktúry potrebnej pre dopravné operácie v oblasti prístavu aj mimo nej;
- e) podpora a rozvoj opatrení na zlepšenie environmentálnych vlastností vnútrozemskej vodnej dopravy a dopravnej infraštruktúry vrátane plavidiel s nulovými a nízkymi emisiami a opatrení na zmiernenie vplyvov na vodné útvary a biodiverzitu závislú od vody, v súlade s platnými požiadavkami podľa práva Únie alebo príslušných medzinárodných dohôd.

ODDIEL 3

INFRAŠTRUKTÚRA NÁMORNEJ DOPRAVY A EURÓPSKY NÁMORNÝ PRIESTOR

Článok 24

Zložky infraštruktúry

1. Európsky námorný priestor spája a integruje námorné zložky opísané v odseku 2 s pozemnou sieťou prostredníctvom vytvárania alebo modernizácie ciest pobrežnej námornej dopravy medzi dvoma alebo viacerými námornými prístavmi na území Únie alebo medzi jedným prístavom alebo viacerými prístavmi na území Únie

a prístavom na území susednej tretej krajiny, ktorej pobrežie sa nachádza v uzavretých moriach hraničiacich s vodami Únie, a prostredníctvom rozvoja námorných prístavov na území Únie a ich spojení s okolitým územím s cieľom zabezpečiť efektívnu, životaschopnú a udržateľnú integráciu s inými druhmi dopravy.

2. Európsky námorný priestor tvorí:

- a) infraštruktúra námornej dopravy v rámci oblasti prístavu základnej a súhrnnej siete;
- b) akcie so širším prínosom, ktoré nie sú spojené s konkrétnymi prístavmi a ktoré majú veľký prínos pre európsky námorný priestor a námorný priemysel, ako napríklad podpora činností zabezpečujúcich celoročnú splavnosť (lámanie ľadu), systémy IKT pre dopravu a hydrografické prieskumy.

3. Infraštruktúra námornej dopravy uvedená v odseku 2 písm. a) zahŕňa najmä:

- a) námorné prístavy vrátane infraštruktúry potrebnej pre dopravné operácie v oblasti prístavu;
- b) základnú prístavnú infraštruktúru, ako sú prístavné bazény, prístavné hrádze, kotviská, móla, doky, hrádze, zásypy a rekultivácia pôdy;
- c) morské prieplavy;
- d) navigačné zariadenia;
- e) vstupy do prístavov, prístavné plavebné dráhy a plavebné komory;
- f) vlnolamy;
- g) spojenia prístavov s transeurópskou dopravnou sieťou iných druhov dopravy;
- h) systémy IKT pre dopravu vrátane EMSWe a VTMS;
- i) infraštruktúru súvisiacu so zariadeniami pre alternatívne palivá, ako sa vymedzuje v nariadení (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá];
- j) súvisiace vybavenie, ku ktorému môžu patriť najmä zariadenia na riadenie dopravy a nákladu, znižovanie negatívnych účinkov na životné prostredie, zvyšovanie energetickej efektívnosti, znižovanie hluku a používanie alternatívnych palív, ako aj zariadenia na zabezpečenie celoročnej splavnosti vrátane lámania ľadu a hydrologických prieskumov a zariadenia na primárne bagrovanie a ochranu prístavu a vstupu do prístavu;
- k) infraštruktúru potrebnú na operácie s nulovým odpadom a opatrenia obehového hospodárstva.

4. Námorný prístav je súčasťou súhrnnej siete, ak je splnená aspoň jedna z týchto podmienok:

- a) celkový ročný objem osobnej dopravy presahuje 0,1 % celkového ročného objemu osobnej dopravy vo všetkých námorných prístavoch Únie. Referenčnou hodnotou pre tento celkový objem je najnovší dostupný trojročný priemer podľa štatistických údajov uverejnených Eurostatom;
- b) celkový ročný objem nákladu – pri nakladaní s hromadným alebo kusovým nákladom – presahuje 0,1 % zodpovedajúceho celkového ročného objemu nákladu, s ktorým sa nakladá vo všetkých námorných prístavoch Únie.

Referenčnou hodnotou pre tento celkový objem je najnovší dostupný trojročný priemer podľa štatistických údajov uverejnených Eurostatom;

- c) nachádza sa na ostrove a poskytuje jediný prístupový bod do regiónu NUTS 3 v súhrnnej sieti;
- d) nachádza sa v najvzdialenejšom regióne alebo v okrajovej oblasti, mimo okruhu 200 km od ďalšieho najbližšieho prístavu v súhrnnej sieti.

Článok 25

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre súhrnnú sieť

1. Členské štáty zabezpečia, aby:
 - a) infraštruktúra pre alternatívne palivá bola zavedená v námorných prístavoch súhrnnej siete v plnom súlade s požiadavkami nariadenia (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá],
 - b) námorné prístavy súhrnnej siete boli vybavené potrebnou infraštruktúrou na zlepšenie environmentálnych vlastností lodí v prístavoch, okrem iného zbernými zariadeniami na vykladanie odpadu z lodí v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/883⁵²;
 - c) VTMISS a SafeSeaNet boli zavedené v súlade so smernicou 2002/59/ES;
 - d) vnútroštátne námorné jednotné kontaktné miesta boli zavedené v súlade s nariadením (EÚ) 2019/1239.
2. Členské štáty zabezpečia, aby do 31. decembra 2050:
 - a) námorné prístavy súhrnnej siete boli prepojené so železničnou a s cestnou infraštruktúrou, a – pokiaľ je to možné – s vnútrozemskými vodnými cestami s výnimkou prípadov, keď takémuto prepojeniu bránia osobitné geografické alebo významné fyzické obmedzenia;
 - b) každý námorný prístav súhrnnej siete, ktorý slúži pre nákladnú dopravu, poskytoval aspoň jeden multimodálny terminál nákladnej dopravy, ktorý je otvorený pre všetkých prevádzkovateľov a používateľov nediskriminačným spôsobom a ktorý uplatňuje transparentné a nediskriminačné poplatky;
 - c) morské prielavy, prístavné plavebné dráhy a ústia riek prepájali dve moria alebo poskytovali prístup z mora do námorných prístavov a aby zodpovedali minimálne vnútrozemským vodným cestám, ktoré spĺňajú požiadavky článku 22;
 - d) námorné prístavy súhrnnej siete prepojené s vnútrozemskými vodnými cestami boli vybavené vyhradenou manipulačnou kapacitou pre lode vnútrozemskej vodnej dopravy.
3. Komisia môže na žiadosť členského štátu, v riadne odôvodnených prípadoch, prostredníctvom vykonávacích aktov udeliť výnimky z minimálnych požiadaviek

⁵²

Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/883 zo 17. apríla 2019 o prístavných zberných zariadeniach na vykladanie odpadu z lodí, ktorou sa mení smernica 2010/65/EÚ a zrušuje smernica 2000/59/ES (Ú. v. EÚ L 151, 7.6.2019, s. 116).

uvedených v odseku 2. Každá žiadosť o výnimku vychádza z analýzy socioekonomických nákladov a prínosov, posúdenia konkrétnych geografických alebo významných fyzických prekážok a/alebo potenciálnych negatívnych vplyvov na životné prostredie a biodiverzitu.

Článok 26

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre základnú sieť

1. Členské štáty zabezpečia, aby infraštruktúra námornej dopravy základnej siete bola v súlade s článkom 25 ods. 1.
2. Členské štáty zabezpečia, aby infraštruktúra námornej dopravy základnej siete spĺňala požiadavky stanovené v článku 25 ods. 2 do 31. decembra 2030.
3. Komisia môže na žiadosť členského štátu, v riadne odôvodnených prípadoch, prostredníctvom vykonávacích aktov udeliť výnimky z minimálnych požiadaviek uvedených v odseku 2. Každá žiadosť o výnimku vychádza z analýzy socioekonomických nákladov a prínosov, posúdenia konkrétnych geografických alebo významných fyzických prekážok a/alebo potenciálnych negatívnych vplyvov na životné prostredie a biodiverzitu.

Článok 27

Ďalšie priority rozvoja námornej infraštruktúry

Pri podpore projektov spoločného záujmu, ktoré súvisia s námornou infraštruktúrou, sa okrem priorít ustanovených v článkoch 12 a 13 venuje pozornosť aj týmto aspektom:

- a) modernizácia námorného prístupu, ako sú vlnolamy, morské prieplavy, plavebné dráhy, plavebné komory, primárne bagrovanie a navigačné zariadenia;
- b) výstavba a modernizácia základnej prístavnej infraštruktúry, ako sú prístavné bazény, prístavné hrádze, kotviská, móla, doky, hrádze, zásypy a rekultivácia pôdy;
- c) zlepšenie procesov digitalizácie a automatizácie, najmä z hľadiska vyššej bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany a udržateľnosti;
- d) zavádzanie a podpora nových technológií a inovácií pre palivá a pohonné systémy s nulovými a nízkymi emisiami uhlíka;
- e) zlepšenie odolnosti logistických reťazcov a medzinárodného námorného obchodu, a to aj v súvislosti s adaptáciou na zmenu klímy;
- f) opatrenia na zníženie hluku a energetickej efektívnosti;
- g) podpora plavidiel s nulovými a nízkymi emisiami, ktoré obsluhujú a prevádzkujú spojenia pobrežnej námornej dopravy, a vývoj opatrení na zlepšenie environmentálnych vlastností námornej dopravy na účely optimalizácie zastavení v prístave alebo dodávateľského reťazca v súlade s platnými požiadavkami podľa práva Únie alebo príslušných medzinárodných dohôd.

ODDIEL 4

INFRAŠTRUKTÚRA CESTNEJ DOPRAVY

Článok 28

Zložky infraštruktúry

1. Infraštruktúra cestnej dopravy zahŕňa najmä:
 - a) cesty vrátane:
 - i) mostov;
 - ii) tunelov;
 - iii) križovatiek;
 - iv) priechodov;
 - v) mimoúrovňových križovatiek;
 - vi) spevnených krajníc;
 - vii) parkovacích plôch a odpočívadiel vrátane bezpečných a chránených parkovacích plôch pre úžitkové vozidlá;
 - viii) systémov váženía za jazdy;
 - ix) infraštruktúry súvisiacej so zariadeniami pre alternatívne palivá v plnom súlade s požiadavkami nariadenia (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá];
 - x) infraštruktúry zmiernujúcej vplyv na životné prostredie;
 - b) súvisiace vybavenie;
 - c) systémy IKT pre dopravu;
 - d) prístupové trasy a spojenie posledného úseku s multimodálnymi terminálmi nákladnej dopravy;
 - e) prepojenia terminálov nákladnej dopravy a logistických platforiem s ostatnými druhmi dopravy v transeurópskej dopravnej sieti;
 - f) autobusové terminály.
2. Cesty uvedené v odseku 1 písm. a) sú cesty, ktoré zohrávajú významnú úlohu v diaľkovej nákladnej a osobnej doprave, integrujú hlavné mestské a hospodárske centrá a vzájomne sa prepájajú s ostatnými druhmi dopravy.
3. Vybavenie súvisiace s cestami môže zahŕňať najmä vybavenie na riadenie dopravy, dopravné informácie a navigáciu, ako aj na vyberanie mýta alebo poplatkov od používateľov, pre bezpečnosť, na znižovanie negatívnych vplyvov na životné prostredie, dopĺňanie paliva alebo nabíjanie vozidiel s alternatívnym pohonom a zaistenie bezpečných a chránených parkovacích plôch pre úžitkové vozidlá.

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre súhrnnú sieť

1. Členské štáty zabezpečia, aby:

- a) bezpečnosť infraštruktúry cestnej dopravy bola zabezpečená, monitorovaná a v prípade potreby zlepšovaná v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES⁵³;
- b) cesty boli navrhované, budované alebo modernizované a udržiavané s ohľadom na najvyššiu úroveň bezpečnosti premávky, najmä zavádzaním najnovších technológií;
- c) cesty boli navrhované, budované alebo modernizované a udržiavané s ohľadom na najvyššiu úroveň ochrany životného prostredia, v prípade potreby aj prostredníctvom nízkohlukových povrchov vozoviek a zberu, úpravy a vypúšťania odtokovej vody;
- d) cestné tunely s dĺžkou viac ako 500 m spĺňali požiadavky smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/54/ES⁵⁴;
- e) ak je to uplatniteľné, interoperabilita systémov výberu mýta bola zabezpečená v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/520⁵⁵ a s vykonávacím nariadením Komisie C/2019/9080⁵⁶ a delegovaným nariadením Komisie C/2019/8369⁵⁷;
- f) ak je to uplatniteľné, mýto alebo používateľské poplatky sa vyberali v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES⁵⁸;
- g) akýkoľvek inteligentný dopravný systém infraštruktúry cestnej dopravy bol v súlade so smernicou (EÚ) [...] o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov a zavádzal sa spôsobom, ktorý je v súlade s delegovanými aktmi prijatými podľa uvedenej smernice⁵⁹;
- h) infraštruktúra pre alternatívne palivá bola zavedená na cestnej sieti v plnom súlade s požiadavkami nariadenia (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá].

⁵³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. novembra 2008 o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 319, 29.11.2008, s. 59).

⁵⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/54/ES z 29. apríla 2004 o minimálnych bezpečnostných požiadavkách na tunely v transeurópskej cestnej sieti (Ú. v. EÚ L 167, 30.4.2004, s. 39).

⁵⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/520 z 19. marca 2019 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov a uľahčení cezhraničnej výmeny informácií o neuhradenom cestnom mýte v Únii (Ú. v. EÚ L 91, 29.3.2019, s. 45).

⁵⁶ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/204 z 28. novembra 2019 o podrobných povinnostiach poskytovateľov Európskej služby elektronického výberu mýta, minimálnom obsahu prehľadu o oblasti Európskej služby elektronického výberu mýta, elektronických rozhraniach, požiadavkách na zložky interoperability a o zrušení rozhodnutia 2009/750/ES (Ú. v. EÚ L 43, 17.2.2020, s. 49).

⁵⁷ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2020/203 z 28. novembra 2019 o klasifikácii vozidiel, povinnostiach používateľov Európskej služby elektronického výberu mýta, požiadavkách na zložky interoperability a minimálnych kritériách oprávnenosti pre notifikované orgány (Ú. v. EÚ L 43, 17.2.2020, s. 41).

⁵⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42).

⁵⁹ Smernica 2021/..., ktorou sa reviduje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy (Ú. v. EÚ L [...]).

2. Členské štáty zabezpečia, aby cestná infraštruktúra súhrnnej siete do 31. decembra 2050 spĺňala tieto požiadavky:
- a) cesta je osobitne navrhnutá, vybudovaná alebo modernizovaná na premávku motorových vozidiel a:
 - i) má, s výnimkou osobitných miest alebo dočasného riešenia, samostatné jazdné pásy pre premávku v oboch smeroch vzájomne oddelené buď deliacim pásom, ktorý nie je určený na premávku, alebo výnimočne iným spôsobom;
 - ii) úrovňovo nekrižuje žiadnu cestu, železničnú trať alebo trať električky, cestu pre cyklistov alebo chodcov a
 - iii) neslúži nehnuteľnostiam s ňou hraničiacim;
 - b) odpočívadlá sú od seba vzdialené najviac 60 km a poskytujú dostatočný priestor na parkovanie, bezpečnostné zariadenia a zariadenia bezpečnostnej ochrany a vhodné zariadenia vrátane hygienických zariadení, ktoré spĺňajú potreby rôznej pracovnej sily;
 - c) bezpečné a chránené parkovacie plochy sú od seba vzdialené najviac 100 km, poskytujú dostatočný priestor na parkovanie pre úžitkové vozidlá a spĺňajú požiadavky stanovené v článku 8 ods. 1 písm. a) nariadenia (EÚ) 2020/1054⁶⁰;
 - d) systémy vážená za jazdy sú inštalované vo vzdialenosti najviac 300 km od seba. Systémy vážená za jazdy umožnia identifikáciu vozidiel a kombinácií vozidiel, ktoré pravdepodobne prekročili maximálnu povolenú hmotnosť stanovenú v smernici 96/53/ES.
3. Členské štáty do 31. decembra 2030 zabezpečia zavedenie alebo používanie prostriedkov na zisťovanie udalostí alebo podmienok súvisiacich s bezpečnosťou a zber príslušných prevádzkových údajov o cestnej premávke na účely poskytovania minimálnych univerzálnych dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky, ako sú vymedzené v delegovanom nariadení Komisie 886/2013⁶¹.
4. Komisia môže na žiadosť členského štátu, v riadne odôvodnených prípadoch, prostredníctvom vykonávacích aktov udeliť výnimky z požiadavky uvedenej v odseku 2 písm. a), najmä ak hustota premávky nepresahuje 10 000 vozidiel za deň v oboch smeroch, alebo ak existujú osobitné geografické alebo významné fyzické obmedzenia, pokiaľ je zabezpečená primeraná úroveň bezpečnosti. Každá žiadosť o výnimku vychádza z analýzy socioekonomických nákladov a prínosov, posúdenia konkrétnych geografických alebo významných fyzických obmedzení a/alebo potenciálnych negatívnych vplyvov investícií na životné prostredie a biodiverzitu.

⁶⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. júla 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 1).

⁶¹ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 886/2013 z 15. mája 2013, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o údaje a postupy, ak je to možné, na poskytovanie bezplatných minimálnych univerzálnych dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky užívateľom (Ú. v. EÚ L 247, 18.9.2013, s. 6).

Článok 30

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre základnú sieť a rozšírenú základnú sieť

1. Členské štáty zabezpečia, aby cestná infraštruktúra základnej siete a rozšírenej základnej siete bola v súlade s článkom 29 ods. 1.
2. Členské štáty zabezpečia, aby cestná infraštruktúra základnej siete a rozšírenej základnej siete spĺňala požiadavky stanovené v článku 29 ods. 2 písm. a), c) a d) do 31. decembra 2040.
3. Členské štáty zabezpečia, aby cestná infraštruktúra základnej siete a rozšírenej základnej siete spĺňala požiadavky stanovené v článku 29 ods. 2 písm. b) do 31. decembra 2030.
4. Členské štáty zabezpečia, aby cestná infraštruktúra základnej siete spĺňala požiadavky stanovené v článku 29 ods. 3 do 31. decembra 2025.
5. Komisia môže na žiadosť členského štátu, v riadne odôvodnených prípadoch, prostredníctvom vykonávacích aktov udeliť výnimky z požiadavky uvedenej v článku 29 ods. 2 písm. a), najmä ak hustota premávky nepresahuje 10 000 vozidiel za deň v oboch smeroch, alebo ak existujú osobitné geografické alebo významné fyzické obmedzenia, pokiaľ je zabezpečená primeraná úroveň bezpečnosti. Každá žiadosť o výnimku vychádza z analýzy socioekonomických nákladov a prínosov, posúdenia konkrétnych geografických alebo významných fyzických obmedzení a/alebo potenciálnych negatívnych vplyvov investícií na životné prostredie a biodiverzitu.

Článok 31

Ďalšie priority rozvoja cestnej infraštruktúry

Pri podpore projektov spoločného záujmu, ktoré súvisia s cestnou infraštruktúrou, sa okrem všeobecných priorít ustanovených v článkoch 12 a 13 venuje pozornosť týmto aspektom:

- a) zvyšovanie a podpora bezpečnosti cestnej premávky, pričom sa zohľadňujú potreby zraniteľných používateľov a účastníkov cestnej premávky v celej ich rozmanitosti, najmä osôb so zníženou pohyblivosťou;
- b) zmiernenie dopravného zaťaženia na existujúcich cestách, najmä inteligentným riadením dopravy vrátane dynamických poplatkov za dopravné preťaženie alebo mýta, ktoré sa líšia v závislosti od denného času, týždňa alebo sezóny;
- c) zavedenie inovatívnych technológií na zlepšenie kontroly dodržiavania právneho rámca Únie v oblasti cestnej dopravy vrátane inteligentných a automatizovaných nástrojov na presadzovanie a komunikačnej infraštruktúry 5G;
- d) pri výstavbe alebo modernizácii cestnej infraštruktúry zabezpečiť kontinuitu a prístupnosť chodníkov a cyklistických trás s cieľom podporovať aktívne druhy dopravy.

ODDIEL 5

INFRAŠTRUKTÚRA LETECKEJ DOPRAVY

Článok 32

Zložky infraštruktúry

1. Infraštruktúra leteckej dopravy zahŕňa najmä:
 - a) vzdušný priestor, letové trasy a letové cesty;
 - b) letiská vrátane infraštruktúry a vybavenia potrebných na pozemnú a dopravnú prevádzku v rámci letiskovej plochy, vertiportov a kozmodrómov;
 - c) prepojenia letísk s inými druhmi dopravy v transeurópskej dopravnej sieti;
 - d) systémy ATM/ANS a súvisiace vybavenie vrátane vesmírneho vybavenia;
 - e) infraštruktúru súvisiacu s alternatívnymi palivami a elektrickým napájaním lietadiel na stojisku v súlade s nariadením (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá];
 - f) infraštruktúru na výrobu alternatívnych palív na mieste a zvyšovanie energetickej efektívnosti a znižovanie emisií súvisiacich s klímou, so životným prostredím a s hlukom z letísk alebo s pridruženou prevádzkou letiska, ako sú služby pozemnej obsluhy, prevádzka lietadiel a pozemná doprava cestujúcich;
 - g) infraštruktúru využívanú na triedený zber odpadu, predchádzanie vzniku odpadu a činnosti v oblasti obehového hospodárstva.
2. Letisko je súčasťou súhrnnej siete, ak spĺňa aspoň jednu z týchto podmienok:
 - a) pokiaľ ide o letiská pre nákladnú dopravu, celkový ročný objem nákladu predstavuje minimálne 0,2 % celkového ročného objemu nákladu na všetkých letiskách Únie;
 - b) pokiaľ ide o letiská pre osobnú dopravu, celkový ročný objem osobnej dopravy je minimálne 0,1 % celkového ročného objemu osobnej dopravy na všetkých letiskách Únie, okrem prípadu, keď sa príslušné letisko nachádza mimo okruhu 100 km od najbližšieho letiska v súhrnnej sieti alebo mimo okruhu 200 km, ak je región, v ktorom sa nachádza, vybavený vysokorýchlostnou železničnou traťou.

Celkový ročný objem osobnej dopravy a celkový ročný objem prepraveného nákladu sa opierajú o najnovší dostupný trojročný priemer podľa štatistických údajov uverejnených Eurostatom.

Článok 33

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre základnú a súhrnnú sieť

1. Členské štáty zabezpečia, aby:
 - a) letiská základnej siete boli do 31. decembra 2030 prepojené s diaľkovou železničnou sieťou vrátane vysokorýchlostnej železničnej siete a cestnou dopravnou infraštruktúrou transeurópskej dopravnej siete, okrem prípadov, keď

takýmto spojeniam bránia konkrétne geografické alebo významné fyzické obmedzenia;

- b) letiská súhrnnej siete s celkovým ročným objemom osobnej dopravy viac ako štyri milióny cestujúcich boli do 31. decembra 2050 prepojené s diaľkovou železničnou sieťou vrátane vysokorýchlostnej železničnej siete a cestnou dopravnou infraštruktúrou transeurópskej dopravnej siete, okrem prípadov, keď takýmto spojeniam bránia konkrétne geografické alebo významné fyzické obmedzenia;
 - c) každé letisko na ich území poskytovalo aspoň jeden terminál otvorený pre všetkých prevádzkovateľov a používateľov nediskriminačným spôsobom, ktorý bude uplatňovať transparentné a nediskriminačné poplatky;
 - d) sa na infraštruktúru leteckej dopravy uplatňovali spoločné základné normy ochrany civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania prijaté Úniou v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008⁶².
 - e) infraštruktúra riadenia letovej prevádzky umožňovala implementáciu jednotného európskeho neba v súlade s nariadením (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (EÚ) 2018/1139 a prevádzku leteckej dopravy s cieľom zlepšiť výkonnosť a udržateľnosť európskeho systému leteckej dopravy, ako aj vykonávacích predpisov a špecifikácií Únie;
 - f) sa infraštruktúra pre alternatívne palivá zaviedla na letiskách v plnom súlade s požiadavkami nariadenia (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá];
 - g) infraštruktúra leteckej dopravy zabezpečovala zásobovanie lietadiel na stojisku vopred upraveným vzduchom.
2. Komisia môže na žiadosť členského štátu v riadne odôvodnených prípadoch udeliť prostredníctvom vykonávacích aktov výnimky v súvislosti s požiadavkami uvedenými v odseku 1 písm. a), b), c) a g). Každá žiadosť o výnimku vychádza z analýzy socioekonomických nákladov a prínosov alebo súvisí s posúdením konkrétnych geografických alebo významných fyzických obmedzení vrátane absencie železničného systému na danom území.

Článok 34

Ďalšie priority rozvoja infraštruktúry leteckej dopravy

Pri podpore projektov spoločného záujmu, ktoré súvisia s infraštruktúrou leteckej dopravy, sa okrem priorít ustanovených v článkoch 12 a 13 venuje pozornosť týmto aspektom:

- a) zvýšenie energetickej a prevádzkovej efektívnosti letísk;
- b) podpora implementácie jednotného európskeho neba a interoperabilných systémov, najmä tých, ktoré boli vyvinuté v rámci projektu SESAR v súlade s európskym riadiacim plánom ATM;
- c) zlepšenie procesov digitalizácie a automatizácie najmä z hľadiska vyššej bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany;

⁶²

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002 (Ú. v. EÚ L 97, 9.4.2008, s. 72).

- d) zlepšenie multimodálnych prepojení medzi letiskami a infraštruktúrou iných druhov dopravy a prípadne medzi letiskami a mestskými uzlami;
- e) zlepšenie udržateľnosti a zmiernenie vplyvov na klímu, životné prostredie a hluk, najmä zavádzaním nových technológií a inovácií, alternatívnych palív, lietadiel s nulovými a nízkymi emisiami a infraštruktúry s nulovými a nízkymi emisiami uhlíka.

ODDIEL 6

INFRAŠTRUKTÚRA MULTIMODÁLNYCH TERMINÁLOV NÁKLADNEJ DOPRAVY

Článok 35

Identifikácia multimodálnych terminálov nákladnej dopravy

1. Multimodálne terminály nákladnej dopravy transeurópskej dopravnej siete sú terminály, ktoré:
 - a) sa nachádzajú v námorných prístavoch transeurópskej dopravnej siete, ako je uvedené v prílohe II;
 - b) sa nachádzajú vo vnútrozemských prístavoch transeurópskej dopravnej siete, ako je uvedené v prílohe II;
 - c) sa nachádzajú v mestskom uzle alebo v jeho blízkosti;
 - d) sú klasifikované ako terminály kombinovanej železničnej a cestnej dopravy transeurópskej dopravnej siete, ako je uvedené v prílohe II.
 2. Členské štáty zabezpečia, aby bola k dispozícii dostatočná kapacita multimodálnych terminálov nákladnej dopravy na obsluhu transeurópskej dopravnej siete, ktorá vyhovuje súčasným a budúcim dopravným tokom, najmä tokom obsluhujúcim mestské uzly, priemyselné centrá, prístavy a logistické uzly.
 3. Do dvoch rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia členské štáty vykonajú analýzu trhu a perspektívnu analýzu multimodálnych terminálov nákladnej dopravy na svojom území. V tejto analýze prinajmenšom:
 - a) preskúmajú súčasné a budúce dopravné toky nákladu vrátane dopravných tokov nákladu prepravovaného po ceste;
 - b) identifikujú existujúce multimodálne terminály nákladnej dopravy transeurópskej dopravnej siete na svojom území a posúdia potrebu nových multimodálnych terminálov nákladnej dopravy alebo dodatočnej prekládkovej kapacity v existujúcich termináloch;
 - c) zanalyzujú, ako zabezpečiť primerané rozloženie multimodálnych terminálov nákladnej dopravy s primeranou prekládkovou kapacitou s cieľom uspokojiť potreby uvedené v písmene b). Zohľadnia sa pritom terminály, ktoré sa nachádzajú v pohraničných oblastiach susedných členských štátov.
- Členské štáty budú konzultovať s prepravcami, prevádzkovateľmi dopravy a logistiky, ktorí pôsobia na ich území. Vo svojej analýze zohľadnia výsledky konzultácií.
4. Na základe analýzy podľa odseku 3 členské štáty vypracujú akčný plán rozvoja siete multimodálnych terminálov nákladnej dopravy. Výsledky analýzy a akčný plán sa

predložia Komisii najneskôr šesť mesiacov po dokončení analýzy spolu so zoznamom terminálov kombinovanej železničnej a cestnej dopravy, ktoré členský štát navrhuje pridať do príloh I a II.

5. Terminál kombinovanej železničnej a cestnej dopravy je súčasťou transeurópskej dopravnej siete a je uvedený v prílohách I a II, ak je splnená aspoň jedna z týchto podmienok:
- a) jeho ročný objem prekládky nákladu presahuje v prípade kusového nákladu 800 000 ton alebo v prípade hromadného nákladu 0,1 % zodpovedajúceho celkového ročného objemu nákladu, s ktorým sa manipuluje vo všetkých námorných prístavoch Únie;
 - b) ide o hlavný terminál kombinovanej železničnej a cestnej dopravy určený členským štátom pre región NUTS 2, ak v tomto regióne NUTS 2 neexistuje žiadny terminál kombinovanej železničnej a cestnej dopravy, ktorý by spĺňal požiadavky písmena a);
 - c) je navrhnutý členským štátom v súlade s odsekom 4.

Článok 36

Zložky infraštruktúry

Multimodálne terminály nákladnej dopravy zahŕňajú najmä:

- a) infraštruktúru prepájajúcu rôzne druhy dopravy v oblasti terminálu a jeho blízkosti;
- b) vybavenie, ako sú žeriavy, dopravníky alebo iné prekládkové zariadenia na premiestňovanie nákladu medzi rôznymi druhmi dopravy a na umiestnenie a skladovanie nákladu;
- c) vyhradené oblasti, ako je oblasť brány, medziľahlá nárazníková a čakacia oblasť, prekládková oblasť a jazdné alebo nakladacie pruhy;
- d) systémy IKT dôležité pre efektívnu prevádzku terminálov, ako sú tie, ktoré uľahčujú plánovanie kapacity infraštruktúry, dopravné operácie, spojenia medzi druhmi dopravy a prekládku;
- e) infraštruktúru súvisiacu so zariadeniami na alternatívne palivá.

Článok 37

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

1. Členské štáty zabezpečia spravodlivým a nediskriminačným spôsobom, aby multimodálne terminály nákladnej dopravy uvedené v článku 35 ods. 1:
- a) boli spojené s druhmi dopravy, ktoré sú dostupné v danej oblasti, ak je to možné, s výnimkou situácie, keď to nie je odôvodnené z hľadiska socioekonomických nákladov a prínosov;
 - b) boli do 31. decembra 2030 vybavené aspoň jednou nabíjacou stanicou podľa vymedzenia v článku 2 bode 43 nariadenia (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá] určenej na obsluhu ťažkých úžitkových vozidiel;
 - c) boli do 31. decembra 2030 vybavené digitálnymi nástrojmi na zabezpečenie:

- i) efektívnych terminálových operácií, ako sú fotobrány, terminálový operačný systém, digitálne prihlásenie/odhlásenie vodiča, kamery alebo iné snímače na prekládkových zariadeniach, ako aj kamerové systémy pozdĺž železničných tratí;
 - ii) poskytovania informačných tokov v rámci terminálu a medzi druhmi dopravy v logistickom reťazci a terminálom.
- 2. Členské štáty zabezpečia spravodlivým a nediskriminačným spôsobom, aby multimodálne terminály nákladnej dopravy uvedené v článku 35 ods. 1, ktoré sú spojené so železničnou sieťou, boli schopné do 31. decembra 2030 nakladať so všetkými druhmi intermodálnych nákladných jednotiek, pokiaľ sú klasifikované ako intermodálne terminály a pokiaľ vykonávajú vertikálnu prekládku.
- 3. Členské štáty spravodlivým a nediskriminačným spôsobom zabezpečia, aby multimodálne terminály nákladnej dopravy uvedené v článku 35 ods. 1, ktoré sú spojené so železničnou sieťou, boli schopné do 31. decembra 2040 pojať vlaky s dĺžkou 740 m bez manipulácie alebo, ak to nie je ekonomicky uskutočniteľné, aby sa prijali primerané opatrenia na zlepšenie prevádzkovej efektívnosti pojatia vlakov s dĺžkou 740 m, ako je rozšírenie a elektrifikácia odchodových a príjazdových vlečiek, úpravy systémov návštenia a vylepšenia konfigurácie koľají.
- 4. Členské štáty zabezpečia spravodlivým a nediskriminačným spôsobom, aby všetky multimodálne terminály nákladnej dopravy uvedené v článku 35 ods. 1, ktoré sú spojené so železničnou sieťou, boli schopné do 31. decembra 2050 nakladať s akýmkoľvek vlakom dlhým 740 m bez manipulácie.
- 5. Komisia môže na žiadosť členského štátu v riadne odôvodnených prípadoch udeliť výnimky z povinností podľa odsekov 1 až 4 prostredníctvom vykonávacích aktov, ak investície do infraštruktúry nemožno odôvodniť z hľadiska socioekonomických nákladov a prínosov, najmä ak sa terminál nachádza v priestorovo obmedzenom priestore.

Článok 38

Ďalšie priority rozvoja infraštruktúry multimodálnej dopravy

Pri podpore projektov spoločného záujmu, ktoré súvisia s infraštruktúrou multimodálnej dopravy, sa okrem všeobecných priorít ustanovených v článkoch 12 a 13 venuje pozornosť týmto aspektom:

- a) zjednodušenie prepojení medzi rôznymi druhmi dopravy;
- b) odstránenie hlavných technických a administratívnych prekážok multimodálnej dopravy vrátane zavedenia eFTI;
- c) rozvoj bezproblémového toku informácií umožňujúcich dopravné služby v rámci transeurópskeho dopravného systému;
- d) zjednodušenie interoperability na zdieľanie údajov, prístup k údajom a opätovné použitie údajov v rámci jednotlivých druhov dopravy a medzi nimi;
- e) v prípade potreby presadzovanie toho, aby súkromné vlečky na transeurópskej dopravnej sieti umožňovali nakladanie s vlakmi s dĺžkou 740 m bez manipulácie.

ODDIEL 7

MESTSKÉ UZLY

Článok 39

Zložky mestských uzlov

1. Mestský uzol zahŕňa najmä:
 - a) dopravnú infraštruktúru v mestskom uzle, ktorá je súčasťou transeurópskej dopravnej siete vrátane obchvatov a ktorá zvyšuje výkonnosť transeurópskej dopravnej siete;
 - b) prístupové miesta k transeurópskej dopravnej sieti, najmä multimodálne železničné stanice, multimodálne terminály nákladnej dopravy, prístavy alebo letiská;
 - c) spojenia prvého a posledného úseku medzi týmito prístupovými miestami a s nimi.
2. Mestské uzly transeurópskej dopravnej siete sú uvedené v prílohe II.

Článok 40

Požiadavky na mestské uzly

Pri rozvoji transeurópskej dopravnej siete v mestských uzloch s cieľom zabezpečiť efektívne fungovanie celej siete bez úzkych miest členské štáty zabezpečia:

- a) dostupnosť infraštruktúry na nabíjanie a čerpanie alternatívnych palív vrátane logistických platforiem a verejnej dopravy v plnom súlade s požiadavkami nariadenia (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá];
- b) do 31. decembra 2025:
 - i) prijatie plánu udržateľnej mestskej mobility v súlade s prílohou V, ktorý zahŕňa najmä opatrenia na integráciu rôznych druhov dopravy, na podporu efektívnej mobility s nulovými emisiami vrátane udržateľnej mestskej logistiky s nulovými emisiami, na zníženie znečistenia ovzdušia a hlukom a ktorý zohľadňuje toky diaľkovej transeurópskej dopravy;
 - ii) zber údajov o mestskej mobilite za mestský uzol a ich predkladanie Komisii týkajúcich sa prinajmenšom emisií skleníkových plynov, dopravného preťaženia, nehôd a zranení, podielu jednotlivých druhov dopravy a prístupu k službám mobility, ako aj údaje o znečistení ovzdušia a hlukom v mestách. Následne sa tieto údaje predkladajú každý rok;
- c) do 31. decembra 2030:
 - i) v prípade osobnej dopravy: udržateľné, plynulé a bezpečné prepojenie medzi železničnou, cestnou a leteckou infraštruktúrou, aktívnymi druhmi dopravy a prípadne vnútrozemskou vodnou a námornou infraštruktúrou;
 - ii) v prípade osobnej dopravy: možnosť cestujúcich získať prístup k informáciám, rezervovať si lístky, zaplatiť za ne a získať ich prostredníctvom multimodálnych digitálnych služieb mobility;

- iii) v prípade nákladnej dopravy: udržateľné, plynulé a bezpečné prepojenie medzi železničnou, cestnou a prípadne vnútrozemskou vodnou, leteckou a námornou infraštruktúrou, ako aj vhodné prepojenia s logistickými platformami a zariadeniami;
- iv) rozvoj multimodálnych uzlov osobnej dopravy na uľahčenie spojení prvého a posledného úseku, ktoré sú vybavené aspoň jednou nabíjacou stanicou podľa vymedzenia v článku 2 bode 43 nariadenia (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá] určenej na obsluhu ťažkých úžitkových vozidiel;
- d) do 31. decembra 2040: rozvoj aspoň jedného multimodálneho terminálu nákladnej dopravy, ktorý umožňuje dostatočnú prekládkovú kapacitu v rámci mestského uzla alebo v jeho blízkosti.

Komisia prijme najneskôr do jedného roka po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia vykonávací akt, ktorým sa stanoví metodika zberu údajov členskými štátmi uvedených v písmene b) bode ii). Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 59 ods. 3.

Článok 41

Ďalšie priority mestských uzlov

Pri podpore projektov spoločného záujmu, ktoré súvisia mestskými uzlami, sa okrem všeobecných priorít stanovených v článkoch 12 a 13 venuje pozornosť týmto aspektom:

- a) plynulé prepojenie medzi infraštruktúrou transeurópskej dopravnej siete a infraštruktúrou pre regionálnu a miestnu dopravu;
- b) zmiernenie vystavenia mestských oblastí negatívnym účinkom tranzitnej železničnej a cestnej dopravy, ktoré môže zahŕňať obchvaty;
- c) podpora efektívnej dopravy a mobility s nízkou hlučnosťou a s nulovými emisiami vrátane ekologizácie mestských vozidlových parkov;
- d) zvýšenie podielu verejnej dopravy a aktívnych druhov dopravy;
- e) digitálna výmena informácií o doprave a premávke medzi centrami riadeniaestskej a mimomestskej dopravy a so subjektmi poskytujúcimi informačné služby v súlade s normami ISO/CEN.

KAPITOLA IV

USTANOVENIA O INTELIGENTNEJ A ODOLNEJ DOPRAVE

Článok 42

Systémy IKT pre dopravu

1. Systémy IKT pre dopravu musia umožňovať riadenie kapacít a dopravy a výmenu informácií v rámci jednotlivých druhov dopravy a medzi nimi v prípade

multimodálnych dopravných operácií a služieb s pridanou hodnotou týkajúcich sa dopravy, zlepšenie odolnosti, bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, dopravného preťaženia, prevádzkovej výkonnosti a ochrany životného prostredia a zjednodušenie administratívnych postupov. Systémy IKT pre dopravu takisto uľahčia plynulé prepojenie medzi infraštruktúrou a mobilnými prostriedkami.

2. Systémy IKT pre dopravu sa zavedú v celej Únii, aby sa zabezpečila prítomnosť súboru interoperabilných základných funkcií vo všetkých členských štátoch.
3. Systémy IKT pre dopravu uvedené v tomto článku zahŕňajú:
 - a) v prípade železníc: ERTMS, telematické aplikácie pre nákladnú a osobnú dopravu, ako sa uvádza v technickej špecifikácii pre interoperabilitu, a ďalšie zlepšenia digitalizácie, najmä výstupy zo spoločného podniku Shift2Rail a spoločného podniku pre európske železnice;
 - b) v prípade vnútrozemských vodných ciest: RIS;
 - c) v prípade cestnej dopravy: IDS;
 - d) v prípade námornej dopravy: na riadenie lodnej dopravy služby VTMS a na výmenu informácií európske prostredie jednotnej námornej platformy (EMSWe);
 - e) v prípade leteckej dopravy: systémy ATM/ANS, a to najmä tie, ktoré sa opierajú o projekt SESAR;
 - f) v prípade multimodálnej dopravy: eFTI, dátový priestor EÚ pre mobilitu a rámce, ktoré uľahčujú výmenu údajov medzi podnikmi s cieľom zabezpečiť transparentnosť a optimalizáciu dodávateľského reťazca.

Článok 43

Udržateľné služby nákladnej dopravy

1. Členské štáty podporujú projekty spoločného záujmu, ktorými sa zabezpečujú efektívne služby nákladnej dopravy využívajúce infraštruktúru transeurópskej dopravnej siete a ktoré prispievajú k zníženiu emisií oxidu uhličitého a iných negatívnych vplyvov na životné prostredie a ktoré sa zameriavajú na:
 - a) zlepšenie udržateľného využívania dopravnej infraštruktúry vrátane jej efektívneho riadenia;
 - b) podporu zavádzania inovatívnych dopravných služieb, okrem iného aj spojení príbrežnej námornej dopravy, systémov IKT pre dopravu a vývoj doplnkovej infraštruktúry potrebnej na dosiahnutie hlavných environmentálnych a bezpečnostných cieľov týchto služieb, ako aj vytvorenie príslušných štruktúr riadenia;
 - c) uľahčenie prevádzky multimodálnych dopravných služieb vrátane potrebných sprievodných informačných tokov a zlepšenie spolupráce účastníkov logistického reťazca vrátane prepravcov, prevádzkovateľov, poskytovateľov služieb a ich zákazníkov;
 - d) stimulovanie efektívneho využívania zdrojov a prevádzky s nulovými a nízkymi emisiami, najmä v oblasti technológií, operácií, pohonu vozidiel, riadenia vozidiel a plavidiel, plánovania systémov a činností;

- e) zlepšenie prepojenia s najzraniteľnejšími a najizolovanejšími časťami Únie, najmä s najvzdialenejšími regiónmi a inými odľahlými, ostrovnými, okrajovými a horskými regiónmi, ako aj s riedko osídlenými oblasťami.
2. Členské štáty podporujú zavádzanie inovatívnych dopravných služieb, okrem iného aj prostredníctvom európskeho námorného priestoru, systémov IKT a vývoja doplnkovej infraštruktúry potrebnej na dosiahnutie environmentálnych a bezpečnostných cieľov týchto služieb, ako aj vytvorenie príslušných štruktúr riadenia.

Článok 44

Nové technológie a inovácia

V záujme toho, aby transeurópska dopravná sieť držala krok s inovačným technologickým rozvojom a zavádzaním, členské štáty sa zamerajú najmä na:

- a) podporu a presadzovanie dekarbonizácie dopravy prostredníctvom prechodu na vozidlá, plavidlá a lietadlá s nulovými a nízkymi emisiami a na iné inovatívne a udržateľné dopravné a sieťové technológie, ako je tzv. hyperloop;
- b) umožnenie dekarbonizácie všetkých druhov dopravy stimuláciou energetickej efektívnosti, na zavádzanie riešení s nulovými a nízkymi emisiami vrátane systémov na dodávku vodíka a elektrickej energie, ako aj iné nové riešenia, ako sú udržateľné palivá, a na poskytovanie zodpovedajúcej infraštruktúry. Takáto infraštruktúra môže zahŕňať prístup do siete a iné zariadenia potrebné na dodávky energie, môže sa v nej zohľadňovať rozhranie infraštruktúra – vozidlo a môže zahŕňať systémy IKT pre dopravu. Dopravná infraštruktúra môže slúžiť ako energetické centrum pre rôzne druhy dopravy;
- c) podporu využívania a zavádzania nových digitálnych technológií, najmä na podporu infraštruktúry pripojiteľnosti s neprerušovaným pokrytím všetkých európskych dopravných koridorov s cieľom zabezpečiť najvyššiu úroveň a výkonnosť digitálnej infraštruktúry a dosiahnuť vyššie úrovne automatizácie;
- d) zlepšenie bezpečnosti a udržateľnosti pohybu osôb a prepravy tovaru;
- e) zlepšenie prevádzky, riadenia, dostupnosti, interoperability, multimodálnosti a efektívnosti siete, a to aj prostredníctvom rozvoja multimodálnych digitálnych služieb mobility a rozvoja infraštruktúry, ktorá umožňuje plynulú multimodálnosť, ako je spojenie na letiskách prostredníctvom vysokorýchlostnej železnice a mestských vlakov/električiek;
- f) podporu efektívnych spôsobov poskytovania prístupných a zrozumiteľných informácií všetkým používateľom a poskytovateľom dopravných služieb týkajúcich sa prepojení, interoperability a multimodálnosti;
- g) podporu efektívnych spôsobov poskytovania prístupných a komplexných informácií všetkým používateľom a poskytovateľom dopravných služieb týkajúcich sa vplyvov ich výberu dopravy na životné prostredie;
- h) podporu opatrení na zníženie externých nákladov, akými sú dopravné zaťaženie, poškodenie zdravia a akékoľvek znečistenie vrátane hluku a emisií;
- i) zavádzanie bezpečnostnej technológie a kompatibilných noriem pre identifikáciu v sieťach;

- j) zvýšenie odolnosti dopravnej infraštruktúry proti narušeniam a zmene klímy prostredníctvom modernizácie a návrhu infraštruktúry a digitálnych, kyberneticky bezpečných riešení zameraných na ochranu siete v kontexte prírodných katastrof a katastrof spôsobených ľudskou činnosťou;
- k) napredovanie v rozvoji a zavádzaní systémov IKT a nových technológií pre dopravu v rámci jednotlivých druhov dopravy a medzi nimi.

Článok 45

Bezpečná a zabezpečená infraštruktúra

Členské štáty zabezpečia, aby dopravná infraštruktúra poskytovala bezpečný a zabezpečený pohyb cestujúcich a nákladu.

Článok 46

Odolnosť infraštruktúry

1. Pri plánovaní infraštruktúry členské štáty zvyšujú bezpečnosť a odolnosť dopravnej infraštruktúry voči zmene klímy, prírodným nebezpečenstvám, katastrofám spôsobeným ľudskou činnosťou, ako aj proti úmyselným narušeniam, ktoré ovplyvňujú fungovanie dopravného systému Únie. Pri realizácii projektov spoločného záujmu členské štáty zohľadňujú:
 - a) vzájomné závislosti, spojenia a kaskádové účinky s inými sieťami, ako sú telekomunikačné a elektrické siete;
 - b) bezpečnosť, zabezpečenie a výkonnosť za prítomnosti viacerých nebezpečenstiev;
 - c) kvalitu štrukturálnej infraštruktúry počas celého jej životného cyklu, s osobitnou pozornosťou venovanou budúcim predpokladaným klimatickým podmienkam;
 - d) skutočnosť, že civilná ochrana musí reagovať na narušenie;
 - e) kybernetickú bezpečnosť a odolnosť infraštruktúry s osobitným dôrazom na cezhraničnú infraštruktúru.
2. Projekty spoločného záujmu, v prípade ktorých sa musí vykonať posúdenie vplyvu na životné prostredie v súlade so smernicou 2011/92/EÚ, podliehajú overeniu zohľadnenia problematiky zmeny klímy. Overenie zohľadnenia problematiky zmeny klímy sa vykonáva na základe najnovších dostupných najlepších postupov a usmernení, aby sa zabezpečilo, že dopravné infraštruktúry sú odolné voči nepriaznivým vplyvom zmeny klímy, a to prostredníctvom posúdenia klimatickej zraniteľnosti a rizika, ako aj prostredníctvom príslušných adaptačných opatrení a začlenenia nákladov na emisie skleníkových plynov do analýzy nákladov a prínosov. Takáto požiadavka sa nevzťahuje na projekty, v prípade ktorých bolo posúdenie vplyvov na životné prostredie ukončené pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia.

Článok 47

Riziká pre bezpečnosť alebo verejný poriadok

1. Členské štáty oznamujú Komisii každý projekt spoločného záujmu na svojom území s účasťou alebo príspevkom akéhokoľvek druhu zo strany fyzickej osoby z tretej

krajiny alebo podniku z tretej krajiny s cieľom umožniť posúdenie vplyvu tejto osoby alebo podniku na bezpečnosť alebo verejný poriadok v Únii. Táto povinnosť sa nevzťahuje na priame zahraničné investície oznámené Komisii a iným členským štátom podľa článku 6 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/452.

2. Členské štáty zabezpečia, aby informácie oznámené podľa odseku 1 boli dostupné prinajmenšom dvanásť mesiacov pred konečným rozhodnutím o realizácii projektu spoločného záujmu. Tieto informácie zahŕňajú najmä:
 - a) vlastnícku štruktúru podniku z tretej krajiny a prípadne podniku, v ktorom sa plánuje účasť alebo príspevok, vrátane informácií o konečnom užívateľovi výhod a o kapitálovej účasti;
 - b) približnú hodnotu účasti alebo príspevku fyzickej osoby z tretej krajiny alebo podniku z tretej krajiny v projekte spoločného záujmu a opis formy a podmienok takejto účasti alebo príspevku;
 - c) produkty, služby a obchodné činnosti fyzickej osoby z tretej krajiny alebo podniku z tretej krajiny a prípadne podniku, v ktorom sa plánuje účasť alebo príspevok, ktoré majú vplyv na transeurópsku sieť;
 - d) členské štáty, v ktorých fyzická osoba z tretej krajiny alebo podnik z tretej krajiny a prípadne podnik, v ktorom sa plánuje účasť alebo príspevok, vykonávajú príslušné obchodné činnosti, ktoré majú vplyv na transeurópsku dopravnú sieť;
 - e) financovanie príspevku alebo účasti a jeho zdroj na základe najlepších informácií, ktoré má členský štát k dispozícii;
 - f) dátum, keď má účasť nadobudnúť účinnosť alebo keď sa plánuje realizácia príspevku.

Okrem toho sa členské štáty usilujú poskytnúť akékoľvek informácie relevantné pre posúdenie vykonané Komisiou podľa odseku 5 druhého pododseku písm. a), b) a c), ak sú takéto informácie k dispozícii.

3. Najneskôr do tridsiatich kalendárnych dní od prijatia informácií podľa odseku 1 Komisia môže požiadať členský štát, v ktorom sa plánuje projekt spoločného záujmu, o dodatočné informácie. Akákoľvek žiadosť o dodatočné informácie musí byť náležite odôvodnená, týkať sa len informácií, ktoré sú nevyhnutné na vykonanie posúdenia podľa odseku 5, musí byť primeraná účelu žiadosti a pre členský štát, v ktorom sa projekt spoločného záujmu plánuje, nesmie predstavovať zbytočnú administratívnu záťaž.

Členský štát, v ktorom sa plánuje projekt spoločného záujmu, zabezpečí, aby sa dodatočné informácie požadované Komisiou sprístupnili Komisii bez zbytočného odkladu.

Členský štát, v ktorom sa plánuje projekt spoločného záujmu, môže požiadať fyzickú osobu z tretej krajiny alebo podnik z tretej krajiny o poskytnutie informácií uvedených v odsekoch 2 a 3. Dotknutá fyzická osoba z tretej krajiny alebo dotknutý podnik z tretej krajiny poskytne požadované informácie bez zbytočného odkladu.

4. Ak sa Komisia domnieva, že účasť alebo príspevok akéhokoľvek druhu zo strany fyzickej osoby z tretej krajiny alebo podniku z tretej krajiny môžu ovplyvniť kritickú infraštruktúru transeurópskej dopravnej siete z dôvodu bezpečnosti alebo verejného poriadku, alebo má relevantné informácie v súvislosti s touto účasťou alebo

príspevkom alebo dotknutým projektom spoločného záujmu, môže vydať stanovisko určené členskému štátu, v ktorom sa projekt spoločného záujmu plánuje.

Kritická infraštruktúra je zložka, systém alebo ich časť používaná na účely dopravy nachádzajúca sa v členských štátoch, ktorá je nevyhnutná na zachovanie základných funkcií spoločnosti, zdravia, ochrany, bezpečnosti, kvality života obyvateľov z ekonomického a sociálneho hľadiska, a ktorej narušenie alebo zničenie by malo závažné dôsledky v členskom štáte z dôvodu nemožnosti zachovať tieto funkcie.

5. Pri určovaní, či účasť fyzickej osoby z tretej krajiny alebo podniku z tretej krajiny môže ovplyvniť kritickú infraštruktúru z dôvodov bezpečnosti alebo verejného poriadku, Komisia môže zväžiť jej potenciálne účinky okrem iného na:

- a) kritickú infraštruktúru a zariadenia rozhodujúce pre prevádzku takejto infraštruktúry, ako aj pozemky a nehnuteľnosti, ktoré sú kľúčové pre používanie takejto infraštruktúry;
- b) technológie a položky s dvojakým použitím vymedzené v článku 2 bode 1 nariadenia (EÚ) 2021/821⁶³, ktoré sú nevyhnutné na fungovanie kritickej infraštruktúry;
- c) dodávku vstupov nevyhnutných na vybudovanie, prevádzku a údržbu kritickej infraštruktúry;
- d) prístup k citlivým informáciám vrátane osobných údajov alebo na schopnosť kontrolovať takéto informácie v spojení s výstavbou, prevádzkou a údržbou kritickej infraštruktúry.

Pri určovaní toho, či zahraničná účasť alebo príspevok pravdepodobne ovplyvní bezpečnosť alebo verejný poriadok, Komisia takisto môže zohľadniť najmä to:

- a) či je podnik z tretej krajiny pod priamou alebo nepriamou kontrolou vlády tretej krajiny vrátane štátnych orgánov alebo ozbrojených síl, a to aj prostredníctvom vlastníckej štruktúry alebo významného financovania;
- b) či fyzická osoba z tretej krajiny alebo podnik z tretej krajiny už bol zapojený do činností ovplyvňujúcich bezpečnosť alebo verejný poriadok v niektorom členskom štáte; alebo
- c) či existuje závažné riziko, že fyzická osoba z tretej krajiny alebo podnik z tretej krajiny je zapojený do nelegálnej alebo trestnej činnosti.

6. Komisia môže poskytnúť stanovisko podľa odseku 4 najneskôr do troch mesiacov od prijatia informácie podľa odseku 3. Stanovisko Komisie je určené členskému štátu, v ktorom sa projekt spoločného záujmu plánuje, a zasiela sa ostatným členským štátom. Ak účasť alebo príspevok akéhokoľvek druhu zo strany fyzickej osoby z tretej krajiny alebo podniku z tretej krajiny je priamou zahraničnou investíciou podľa vymedzenia v článku 2 bode 1 nariadenia (EÚ) 2019/452, ktorá nepodlieha preverovaniu členským štátom, v ktorom sa priama zahraničná investícia plánuje alebo sa uskutočnila, Komisia v odôvodnených prípadoch vydá takéto stanovisko podľa článku 8 nariadenia (EÚ) 2019/452.

⁶³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/821 z 20. mája 2021, ktorým sa stanovuje režim Únie na kontrolu vývozov, sprostredkovania, technickej pomoci, tranzitu a transferu položiek s dvojakým použitím (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 206, 11.6.2021, s. 1).

7. Členský štát, v ktorom sa plánuje realizácia projektu spoločného záujmu fyzickou osobou z tretej krajiny alebo podnikom z tretej krajiny, alebo s ich účasťou alebo príspevkom akéhokoľvek druhu, v čo najväčšej miere zohľadní stanovisko Komisie, a ak sa stanoviskom Komisie neriadi, poskytne jej vysvetlenie najneskôr do troch mesiacov od vydania stanoviska.
8. Každý členský štát a Komisia zriadia kontaktné miesto pre vykonávanie tohto článku. Členské štáty a Komisia zapoja uvedené kontaktné miesta do všetkých záležitostí súvisiacich s vykonávaním tohto článku.
9. Komisia na podporu priamej spolupráce a výmeny informácií medzi kontaktnými miestami vytvorí bezpečný a šifrovaný systém.
10. Členské štáty a Komisia zabezpečia ochranu dôverných informácií získaných pri uplatňovaní tohto článku v súlade s právom Únie a príslušným vnútroštátnym právom.
11. Členské štáty a Komisia zabezpečia, aby sa stupeň utajenia utajovaných skutočností poskytovaných alebo vymieňaných podľa tohto článku neznižoval a aby sa takéto utajované skutočnosti neodtajňovali bez predchádzajúceho písomného súhlasu pôvodcu.
12. Akékoľvek spracúvanie osobných údajov podľa tohto článku sa vykonáva v súlade s nariadením (EÚ) 2016/679⁶⁴ a nariadením (EÚ) 2018/1725⁶⁵ a len v rozsahu, ktorý je nevyhnutný na preverovanie účasti na príslušnom projekte spoločného záujmu alebo príspevku k nemu a na zaistenie účinnosti spolupráce podľa tohto článku. Osobné údaje súvisiace s vykonávaním tohto článku sa uchovávajú len na čas potrebný na splnenie účelu, na ktorý boli získané.

Článok 48

Údržba a životný cyklus projektu

Členské štáty zabezpečia, aby:

- a) infraštruktúra transeurópskej dopravnej siete bola udržiavaná tak, aby počas svojej životnosti poskytovala rovnakú úroveň služieb a bezpečnosti;
- b) sa vytvorili dlhodobé plány údržby zahrňujúce informácie o finančných zdrojoch potrebných na pokrytie nákladov na dlhodobú údržbu existujúcej a plánovanej infraštruktúry;
- c) potreby údržby a náklady počas životnosti infraštruktúry boli zohľadnené vo fáze plánovania výstavby alebo modernizácie;
- d) bol v prípade železničnej infraštruktúry zabezpečený súlad medzi potrebami údržby a obnovy súvisiacimi s rozvojom transeurópskej dopravnej siete a aby

⁶⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁶⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 z 23. októbra 2018 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov inštitúciami, orgánmi, úradmi a agentúrami Únie a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 45/2001 a rozhodnutie č. 1247/2002/ES (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 39).

sa odrážal v orientačnej stratégii rozvoja železničnej infraštruktúry uvedenej v článku 8 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ, v podnikateľskom pláne dotknutých manažerov infraštruktúry uvedenom v článku 8 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ a v zmluvnej dohode medzi príslušným orgánom a manažerom infraštruktúry uvedenej v článku 30 smernice 2012/34/EÚ.

Článok 49

Prístup pre všetkých používateľov

Dopravná infraštruktúra umožní plynulú mobilitu a prístupnosť pre všetkých používateľov, najmä ľudí v zraniteľných situáciách vrátane osôb so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou, ako aj osôb žijúcich v najvzdialenejších regiónoch a iných odľahlých, vidieckych, ostrovných, okrajových a horských regiónoch, ako aj v riedko osídlených oblastiach.

KAPITOLA V

REALIZÁCIA NÁSTROJOV EURÓPSKÝCH DOPRAVNÝCH KORIDOROV A HORIZONTÁLNYCH PRIORÍT

Článok 50

Nástroj európskych dopravných koridorov a horizontálnych priorít

1. Európske dopravné koridory sú nástrojom na uľahčenie koordinovanej realizácie častí transeurópskej dopravnej siete a ich cieľom je najmä zlepšiť cezhraničné prepojenia a odstrániť úzke miesta v rámci Únie.
2. Na to, aby európske dopravné koridory viedli k multimodálnej doprave efektívne využívajúcej zdroje a prispievali k súdržnosti prostredníctvom lepšej územnej spolupráce, musia byť zamerané na:
 - a) modálnu integráciu s osobitným zreteľom na posilnenie spôsobov dopravy, ktoré sú najviac šetrné k životnému prostrediu, najmä železničnej dopravy, vnútrozemskej vodnej dopravy a príbrežnej námornej dopravy;
 - b) interoperabilitu;
 - c) koordinovaný rozvoj infraštruktúry, najmä v cezhraničných úsekoch, a to najmä s ohľadom na rozvoj plne interoperabilného systému železničnej nákladnej dopravy, ako aj siete pre vysokorýchlostnú diaľkovú osobnú železničnú dopravu v celej Únii;
 - d) podporu koordinovaného a integrovaného rozvoja a zavádzania inovatívnych riešení pre digitalizáciu dopravy.
3. Európske dopravné koridory umožňujú členským štátom dosiahnuť koordinovaný a synchronizovaný prístup, pokiaľ ide o investície do infraštruktúry.
4. Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) a európsky námorný priestor sú horizontálne priority realizácie transeurópskej dopravnej siete. Zabezpečia

včasné zavedenie systému ERTMS v celej sieti a integráciu námorných spojení do transeurópskej dopravnej siete.

Článok 51

Koordinácia európskych dopravných koridorov a horizontálnych priorít

1. Komisia v záujme uľahčenia koordinovanej realizácie európskych dopravných koridorov, systému ERTMS a európskeho námorného priestoru na základe dohody s dotknutými členskými štátmi a po porade s Európskym parlamentom a Radou vymenuje jedného európskeho koordinátora pre každý koridor a pre každú horizontálnu prioritu.
2. Výber do funkcie európskeho koordinátora sa uskutočňuje najmä na základe znalosti záležitostí týkajúcich sa dopravy a/alebo financovania a/alebo sociálno-ekonomického a environmentálneho posudzovania veľkých projektov, ako aj na základe skúseností s tvorbou politík Únie. Európsky koordinátor sa vyberie na funkčné obdobie maximálne štyroch rokov s možnosťou predĺženia. Právomoci európskeho koordinátora sa týkajú realizácie jedného koridoru alebo jednej horizontálnej priority.
3. Komisia v rozhodnutí o vymenovaní európskeho koordinátora konkretizuje spôsoby plnenia úloh uvedených v odsekoch 5, 6 a 7.
4. Európsky koordinátor koná v mene a z poverenia Komisie, ktorá mu poskytuje potrebnú administratívnu výpomoc.
5. Európski koordinátori:
 - a) podporujú koordinovanú realizáciu dotknutého európskeho dopravného koridoru alebo dotknutej horizontálnej priority;
 - b) spolu s dotknutými členskými štátmi vypracúvajú pracovný plán a monitorujú jeho vykonávanie v súlade s článkom 53;
 - c) radia sa s fórom pre koridor alebo konzultačným fórom pre horizontálne priority v súvislosti s uvedeným pracovným plánom a jeho vykonávaním a pravidelne fórum informujú o plnení pracovného plánu;
 - d) oznamujú členským štátom, Komisii a podľa potreby všetkým ostatným subjektom priamo zapojeným do rozvoja európskeho dopravného koridoru alebo horizontálnej priority všetky ťažkosti, s ktorými sa stretnú, najmä keď sa rozvoj koridoru alebo horizontálnej priority brzdí, s cieľom pomôcť nájsť vhodné riešenia;
 - e) vypracúvajú výročnú správu o stave pokroku dosiahnutého pri realizácii európskych dopravných koridorov a horizontálnych priorít. Táto výročná správa o stave je zameraná na pokrok dosiahnutý v kľúčových prioritách a investíciách, obsahuje opis povahy problémov, ktoré sa vyskytli pri ich realizácii, a návrhy riešení.
6. Európski koordinátori európskych dopravných koridorov:
 - a) úzko spolupracujú s riadením nákladnej železničnej dopravy s cieľom identifikovať a uprednostniť investičné potreby pre nákladnú železničnú dopravu na železničných nákladných tratiach európskych dopravných koridorov;

- b) monitorujú administratívne, prevádzkové a interoperabilné aspekty nákladnej dopravy na železničných tratiach nákladnej dopravy európskych dopravných koridorov vrátane monitorovania výkonnosti služieb železničnej nákladnej dopravy v úzkej spolupráci s riadením nákladnej železničnej dopravy.
7. Európski koordinátori európskych dopravných koridorov:
- a) identifikujú investičné potreby pre železničné trate osobnej dopravy európskych dopravných koridorov a stanovujú ich priority;
 - b) monitorujú administratívne, prevádzkové a interoperabilné aspekty osobnej dopravy na železničných tratiach osobnej dopravy európskych dopravných koridorov vrátane monitorovania výkonnosti služieb železničnej osobnej dopravy.
8. Podľa článku 14 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2021/1153 si Komisia vyžiada stanovisko európskeho koordinátora pri skúmaní žiadostí o financovanie Únie v rámci Nástroja na prepájanie Európy (NPE) pre európske dopravné koridory alebo horizontálne priority v rámci mandátu európskeho koordinátora, aby sa zabezpečil súlad a pokrok každého koridoru alebo horizontálnej priority. Európsky koordinátor overí, či sú projekty navrhované členskými štátmi na spolufinancovanie z NPE v súlade s prioritami pracovného plánu.
9. Ak európsky koordinátor nie je schopný vykonávať svoj mandát uspokojivo a v súlade s požiadavkami uvedenými v tomto článku, Komisia môže kedykoľvek ukončiť uvedený mandát a vymenovať nového európskeho koordinátora v súlade s postupom stanoveným v odseku 1.

Článok 52

Riadenie európskych dopravných koridorov a horizontálnych priorít

1. Pri každom európskom dopravnom koridore a každej horizontálnej prioritě pomáha príslušnému európskemu koordinátorovi pri plnení jeho úloh, ktoré sa týkajú pracovného plánu a jeho plnenia, sekretariát a konzultačné fórum, respektíve „fórum pre koridor“ a „konzultačné fórum pre horizontálne priority“.
2. „Fórum pre koridor“ formálne zriadi európsky koordinátor, ktorý mu predsedá. Dotknuté členské štáty sa dohodnú na členstve vo fóre pre koridor, pokiaľ ide o ich časť európskeho dopravného koridoru, a zabezpečia zastúpenie riadenia nákladnej železničnej dopravy.
3. Európsky koordinátor môže so súhlasom dotknutých členských štátov zriadiť pracovné skupiny pre daný koridor a predsedáť im, pričom tieto skupiny sa zameriavajú na:
 - a) interoperabilitu a zavádzanie nových digitálnych technológií a infraštruktúry;
 - b) koordinovaný rozvoj a realizáciu projektov infraštruktúry v cezhraničných úsekoch;
 - c) cezhraničné služby osobnej železničnej dopravy;
 - d) prevádzkové úzke miesta;
 - e) mestské uzly;
 - f) spoluprácu s tretími krajinami;

g) iné pracovné skupiny *ad hoc*, ktoré sa považujú za potrebné.

Európsky koordinátor v prípade potreby spolupracuje s riadením nákladnej železničnej dopravy a koordinuje s ňou činnosti pracovných skupín, aby sa predišlo duplicite práce.

4. Konzultačné fórum pre horizontálne priority zriaďuje a predsedá mu európsky koordinátor. Dotknuté členské štáty a prípadne zástupcovia príslušných sektorov majú možnosť zúčastniť sa. Členské štáty vymenujú národného koordinátora pre systém ERTMS, ktorý sa zúčastní na konzultačnom fóre pre systém ERTMS. Európsky koordinátor môže zriaďovať aj pracovné skupiny *ad hoc*.
5. Dotknuté členské štáty spolupracujú s európskym koordinátorom, zúčastňujú sa na fóre pre koridor a konzultačnom fóre pre horizontálne priority a poskytujú európskemu koordinátorovi informácie potrebné na plnenie úloh predpísaných v tomto článku vrátane informácií o rozvoji koridorov v príslušných vnútroštátnych plánoch pre infraštruktúru.
6. Európsky koordinátor sa môže v súvislosti s pracovným plánom a jeho vykonávaním radiť s regionálnymi a miestnymi orgánmi, manažermi infraštruktúry, prevádzkovateľmi dopravy, najmä s tými, ktorí sú členmi riadenia nákladnej železničnej dopravy, dodávateľským priemyslom, používateľmi dopravy a zástupcami občianskej spoločnosti. Európsky koordinátor zodpovedný za systém ERTMS okrem toho úzko spolupracuje so Železničnou agentúrou Európskej únie a so spoločným podnikom pre európske železnice a európsky koordinátor pre európsky námorný priestor úzko spolupracuje s Európskou námornou bezpečnostnou agentúrou.

Článok 53

Pracovný plán európskeho koordinátora

1. Každý európsky koordinátor európskych dopravných koridorov a dvoch horizontálnych priorít najneskôr dva roky po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia a potom každé štyri roky vypracuje pracovný plán, v ktorom bude uvedená podrobná analýza stavu realizácie koridoru alebo horizontálnej priority v rámci jeho právomoci a ich súladu s požiadavkami tohto nariadenia, ako aj priorít ich budúceho rozvoja.
2. Pracovný plán sa vypracuje v úzkej spolupráci s dotknutými členskými štátmi a po porade s fórom pre koridor a riadením nákladnej železničnej dopravy alebo konzultačným fórom pre horizontálne priority. Pracovný plán európskych dopravných koridorov schvália dotknuté členské štáty. Komisia pre informáciu predloží pracovný plán Európskemu parlamentu a Rade.
Európsky koordinátor pri vypracúvaní pracovného plánu zohľadní realizačný plán uvedený v článku 9 nariadenia (EÚ) č. 913/2010.
3. Pracovný plán pre európsky dopravný koridor obsahuje podrobnú analýzu stavu realizácie príslušného koridoru, ktorá zahŕňa najmä:
 - a) opis charakteristík koridoru;
 - b) analýzu stavu súladu koridoru s požiadavkami tohto nariadenia na dopravnú infraštruktúru a analýzu súvisiaceho dosiahnutého pokroku;
 - c) identifikáciu chýbajúcich prepojení a úzkych miest, ktoré bránia rozvoju koridoru;

- d) analýzu požadovaných investícií vrátane rôznych zdrojov financovania a finančných prostriedkov viazaných a/alebo plánovaných na realizáciu projektov potrebných na rozvoj a dokončenie koridoru;
- e) opis možných riešení na vyriešenie investičných potrieb a úzkych miest, najmä v prípade tratí pre osobnú a nákladnú dopravu koridoru;
- f) plán priebežných cieľov na odstránenie fyzických, technických, digitálnych, prevádzkových a administratívnych prekážok medzi jednotlivými druhmi dopravy a v rámci nich, ako aj na zlepšenie efektívnej multimodálnej dopravy s osobitnou pozornosťou venovanou cezhraničným úsekom a vnútroštátnym chýbajúcim prepojeniam.

Pri analýze investícií a príprave plánu s priebežnými cieľmi týkajúcimi sa železničnej nákladnej dopravy spolupracuje európsky koordinátor s výkonnou radou a správnu radou koridoru podľa článku 11 nariadenia (EÚ) č. 913/2010.

Pri analýze investícií a príprave plánu s priebežnými cieľmi týkajúcimi sa multimodálnych terminálov nákladnej dopravy európsky koordinátor zohľadní prvky analýzy súvisiace s koridorom, akčné plány vypracované členskými štátmi podľa článku 35 ods. 4 a zoznam uvedený v článku 19 písm. b) nariadenia (EÚ) č. 913/2010.

Pri analýze investícií a príprave plánu s priebežnými cieľmi týkajúcimi sa osobnej dopravy európsky koordinátor zohľadní výsledky monitorovania vykonaného v súlade s článkom 51 ods. 7 písm. b).

- g) výsledky monitorovania výkonnosti železničnej nákladnej dopravy vykonaného riadením nákladnej železničnej dopravy v súlade s článkom 19 nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a zoznam cieľov, zámerov a opatrení koridoru vymedzených v súlade s článkom 9 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 913/2010 ako prostriedkov na dosiahnutie prevádzkových požiadaviek podľa článku 18 tohto nariadenia;
- h) určenie opatrení v mestských uzloch, ktoré sú relevantné pre efektívne fungovanie koridoru a dosiahnutie cieľov transeurópskej dopravnej siete;
- i) určenie priorít pre rozvoj koridoru;
- j) analýzu možných vplyvov zmeny klímy na infraštruktúru a v prípade potreby aj navrhovaných opatrení na podporu odolnosti proti zmene klímy;
- k) opatrenia, ktoré sa majú prijať na zmiernenie emisií skleníkových plynov, hluku a podľa potreby ďalších negatívnych vplyvov na životné prostredie.

4. Európsky koordinátor členským štátom poskytuje podporu pri vykonávaní pracovného plánu, najmä pokiaľ ide o:

- a) stanovenie priorít v národnom plánovaní prostredníctvom určenia problémov a prekážok realizácie, vrátane prevádzkových problémov, na každom koridore alebo pre každú horizontálnu prioritu;
- b) plánovanie projektu a investícií, súvisiace náklady a harmonogram realizácie odhadovaný na realizáciu európskych dopravných koridorov alebo horizontálnej priority;
- c) zriadenie jedného subjektu na výstavbu a riadenie projektov cezhraničnej infraštruktúry.

Článok 54

Vykonávacie akty

1. Komisia na základe prvého pracovného plánu európskych koordinátorov prijme vykonávací akt pre každý pracovný plán európskych dopravných koridorov a dve horizontálne priority. V tomto vykonávacom akte sa stanovujú priority pre plánovanie infraštruktúry a investícií a pre financovanie.
2. Komisia môže prijať vykonávacie akty na realizáciu konkrétnych úsekov európskeho dopravného koridoru, najmä na realizáciu zložitých cezhraničných úsekov alebo osobitných požiadaviek na dopravnú infraštruktúru európskeho dopravného koridoru alebo horizontálnych priorít.
3. Vykonávacie akty uvedené v odsekoch 1 a 2 sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 59 ods. 3. Komisia zmení vykonávacie akty v súlade s rovnakým postupom vždy, keď európsky koordinátor upraví pracovný plán, alebo s cieľom zohľadniť dosiahnutý pokrok, zaznamenané oneskorenia alebo aktualizované národné programy.
4. Dotknuté členské štáty až do úplnej realizácie opatrení stanovených vo vykonávacom akte Komisii predkladajú výročnú správu o dosiahnutom pokroku, v ktorej uvedú najmä finančné záväzky prijaté v pláne štátneho rozpočtu.

KAPITOLA VI

SPOLOČNÉ USTANOVENIA

Článok 55

Podávanie správ a monitorovanie

1. Členské štáty pravidelne, súhrnne a transparentne informujú Komisiu o pokroku, ktorý sa dosiahol pri vykonávaní projektov spoločného záujmu a investíciách uskutočnených na uvedený účel. Tieto informácie zahŕňajú ročné zasielanie údajov prostredníctvom interaktívneho geografického a technického informačného systému pre transeurópsku dopravnú sieť (TENtec). Zahŕňajú technické a finančné údaje týkajúce sa projektov spoločného záujmu na transeurópskej dopravnej sieti, ako aj údaje o dokončení transeurópskej dopravnej siete.
2. Komisia zabezpečí, aby bol systém TENtec verejný a ľahko dostupný a aby umožňoval automatizovanú výmenu údajov s vnútroštátnymi systémami a inými príslušnými aplikáciami a zdrojmi údajov Únie. Systém TENtec obsahuje informácie o jednotlivých projektoch a aktualizované informácie o formách spolufinancovania Únie a príslušných sumách, ako aj o pokroku v jednotlivých projektoch.

Komisia takisto zabezpečí, aby systém TENtec nezverejňoval žiadne informácie, ktoré sú predmetom obchodného tajomstva alebo ktoré by sa mohli dotknúť akéhokoľvek postupu verejného obstarávania v členskom štáte alebo ho nenáležite ovplyvniť.
3. Členské štáty zabezpečia kvalitu, úplnosť a konzistentnosť údajov v informačnom systéme TENtec. Vnútroštátne systémy a zdroje údajov umožňujú automatizovanú výmenu údajov so systémom TENtec.

Článok 56

Aktualizácia siete

1. Komisia je s výhradou článku 172 druhého odseku ZFEÚ splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 60 s cieľom zmeniť prílohy I a II, a najmä zohľadniť možné zmeny vyplývajúce z kvantitatívnych hraničných hodnôt stanovených v článkoch 20, 24 a 32. Pri tejto úprave uvedených príloh Komisia:
 - a) zahrnie do súhrnnej siete vnútrozemské prístavy, námorné prístavy a letiská, ak sa preukáže, že ich priemerný objem dopravy za posledné tri roky presahuje príslušnú hraničnú hodnotu;
 - b) vylúči zo súhrnnej siete námorné prístavy a letiská, ak sa preukáže, že ich priemerný objem dopravy za posledných šesť rokov nedosahuje 85 % príslušnej hraničnej hodnoty;
 - c) zahrnie mestské uzly do transeurópskej dopravnej siete, ak sa preukáže, že počet obyvateľov presahuje 100 000;
 - d) zahrnie multimodálne terminály nákladnej dopravy určené členskými štátmi podľa článku 35 ods. 4 do transeurópskej dopravnej siete;
 - e) prispôbi mapy cestnej a železničnej infraštruktúry a infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest tak, aby odzrkadľovali výlučne pokrok v realizácii siete. Pri úprave týchto máp Komisia nepovolí žiadne úpravy smerovania trás nad rámec tých, ktoré sú povolené v príslušnom postupe schvaľovania projektov.

Úpravy uvedené v prvom pododseku písm. a) až c) sa opierajú o najnovšie dostupné štatistické údaje uverejnené Eurostatom, alebo ak uvedené štatistické údaje nie sú dostupné, národnými štatistickými úradmi členských štátov. Úpravy uvedené v prvom pododseku písm. d) sa opierajú o akčný plán uvedený v článku 35 ods. 4. Úpravy uvedené v prvom pododseku písm. e) sa opierajú o informácie poskytnuté dotknutými členskými štátmi v súlade s článkom 55 ods. 1.
2. Projekt spoločného záujmu týkajúci sa infraštruktúry, ktorý je prostredníctvom delegovaného aktu prijatého podľa odseku 1 novo začlenený do transeurópskej dopravnej siete, je oprávnený na finančnú pomoc Únie v rámci nástrojov dostupných pre transeurópsku dopravnú sieť odo dňa nadobudnutia účinnosti týchto delegovaných aktov.

Projekty spoločného záujmu týkajúce sa infraštruktúry, ktoré boli vylúčené z transeurópskej dopravnej siete, prestávajú byť oprávnené na pomoc od dátumu nadobudnutia účinnosti delegovaných aktov prijatých podľa odseku 1 tohto článku. Ukončenie oprávnenosti na pomoc nemá vplyv na financovanie alebo na rozhodnutia o grante prijaté Komisiou pred uvedeným dátumom.
3. S výhradou článku 172 druhého odseku ZFEÚ je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 60 na účely zmeny prílohy IV s cieľom začleniť alebo upraviť predbežné mapy sietí dopravnej infraštruktúry susedných krajín.

Článok 57

Zapojenie verejných a súkromných zainteresovaných strán

Vo fáze plánovania a budovania projektu sa podľa potreby musia dodržiavať vnútroštátne postupy týkajúce sa zapojenia regionálnych a miestnych orgánov, ako aj občianskej spoločnosti, ktorých sa týka projekt spoločného záujmu, a konzultácie s nimi. Komisia v tejto súvislosti podporí výmenu osvedčených postupov, najmä pokiaľ ide o konzultáciu a začlenenie osôb v zraniteľných situáciách.

Článok 58

Zosúladenie vnútroštátnych plánov s dopravnou politikou Únie

1. Členské štáty zabezpečia, aby vnútroštátne dopravné a investičné plány boli v súlade s dopravnou politikou Únie, s prioritami a termínmi stanovenými v tomto nariadení a s prioritami stanovenými v pracovných plánoch pre príslušné koridory a horizontálne priority pre dotknuté členské štáty a s vykonávacími aktmi prijatými v súlade s článkom 54 ods. 1.
2. Vnútroštátne investičné plány zahŕňajú všetky projekty spoločného záujmu a súvisiace investície potrebné na včasné dokončenie siete.
3. Členské štáty oznámia Komisii návrhy vnútroštátnych plánov a programov alebo ich akékoľvek úpravy s cieľom rozvoja transeurópskej dopravnej siete, a to najmenej dvanásť mesiacov pred ich prijatím. Komisia môže vydať stanovisko najneskôr do šiestich mesiacov od oznámenia členského štátu o súlade návrhov vnútroštátnych plánov a programov s prioritami stanovenými v tomto nariadení a s prioritami stanovenými v pracovných plánoch pre príslušné koridory a pracovných plánoch horizontálnych priorít a vo vykonávacích aktoch prijatých v súlade s článkom 54 ods. 1. Členské štáty najneskôr do dvoch mesiacov od oznámenia stanoviska informujú Komisiu o opatreniach prijatých na splnenie odporúčaní uvedených v stanovisku.

Článok 59

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Komisii na účely článku 22 ods. 3 a 5 pomáha výbor zriadený podľa článku 7 smernice Rady 91/672/EHS⁶⁶.
3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor nezaujme stanovisko, Komisia návrh vykonávacieho aktu neprijme a uplatní sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

⁶⁶ Smernica Rady 91/672/EHS zo 16. decembra 1991 o vzájomnom uznávaní kapitánskych osvedčení pre prepravu tovaru a cestujúcich vnútrozemskou vodnou dopravou, vydávaných jednotlivými štátmi (Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 29).

Článok 60

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 11 ods. 3 a v článku 56 ods. 1 a 3 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [...]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevzniesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 11 ods. 3 a v článku 56 ods. 1 a 3 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 11 ods. 3 a článku 56 ods. 1 a 3 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 61

Preskúmanie

1. Komisia do 31. decembra 2033 s pomocou európskych koordinátorov a po prípadných konzultáciách s členskými štátmi vykoná posúdenie realizácie základnej siete, pričom vyhodnotí najmä súlad s požiadavkami tohto nariadenia.
V posúdení sa zohľadní výročná správa o stave vypracovaná európskymi koordinátormi podľa článku 51 ods. 5 písm. e) a pracovné plány vypracované európskymi koordinátormi podľa článku 53 ods. 1.
2. Komisia do 31. decembra 2033 s pomocou európskych koordinátorov a po prípadných konzultáciách s členskými štátmi vykoná preskúmanie realizácie rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete, pričom vyhodnotí:
 - a) súlad s týmto nariadením;
 - b) pokrok vo vykonávaní tohto nariadenia;
 - c) zmeny tokov cestujúcich a nákladnej dopravy;
 - d) vývoj v oblasti investícií do vnútroštátnej dopravnej infraštruktúry;
 - e) potrebu zmeny tohto nariadenia.V hodnotení sa zväží aj vplyv vyvíjajúcich sa dopravných vzorcov a relevantný vývoj v oblasti plánov investícií do infraštruktúry.

3. Komisia pri vykonávaní uvedeného preskúmania posudzuje, či je pravdepodobné, že sa vzhľadom na hospodársku a rozpočtovú situáciu Únie a jednotlivých členských štátov v prípade rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete, ako sa stanovuje v tomto nariadení, dosiahne súlad s ustanoveniami kapitoly II, III a IV v lehotách do 31. decembra 2040, prípadne do 31. decembra 2050. Komisia po konzultácii s členskými štátmi takisto vyhodnotí, či by sa rozšírená základná sieť a súhrnná sieť mala upraviť vzhľadom na vývoj dopravných tokov a na vnútroštátne plánovanie investícií.

Článok 62

Oneskorenie dokončenia základnej siete, rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete

1. V prípade výrazného oneskorenia pri začatí alebo dokončení prác na základnej sieti, rozšírenej základnej sieti a na súhrnnej sieti v porovnaní s pôvodným harmonogramom stanoveným vo vykonávacích aktoch v súlade s článkom 54 alebo vymedzeným vo vnútroštátnych dopravných a investičných plánoch alebo inej relevantnej projektovej dokumentácii Komisia môže požiadať dotknutý členský štát alebo dotknuté členské štáty, aby poskytli dôvody oneskorenia. Členský štát alebo členské štáty o týchto dôvodoch informujú do troch mesiacov od žiadosti. Komisia na základe poskytnutej odpovede uskutoční konzultácie s dotknutým členským štátom alebo dotknutými členskými štátmi s cieľom vyriešiť problém, ktorý spôsobil omeškanie.
2. Ak sa oneskorený úsek týka európskeho dopravného koridoru, do vyriešenia problému sa zapojí európsky koordinátor.
3. Komisia po zvážení dôvodov poskytnutých dotknutým členským štátom alebo dotknutými členskými štátmi podľa prvého pododseku môže prijať rozhodnutie určené dotknutému členskému štátu alebo dotknutým členským štátom, v ktorom konštatuje, že značné oneskorenie pri začatí alebo dokončení práce na základnej sieti, rozšírenej základnej sieti alebo súhrnnej sieti možno pripísať členskému štátu alebo členským štátom bez objektívneho odôvodnenia. Komisia dotknutému členskému štátu alebo dotknutým členským štátom poskytne šesť mesiacov na odstránenie výrazného oneskorenia.

Ak sa oneskorený úsek týka projektu podporeného z prostriedkov Únie v rámci priameho riadenia, možno v súlade s platnými pravidlami iniciovať zníženie výšky grantu a/alebo zmenu či vypovedanie dohody o grante.

Článok 63

Výnimky

Ustanovenia týkajúce sa železníc, a najmä akákoľvek požiadavka prepojiť letiská a prístavy so železnicami, ako aj ustanovenia týkajúce sa bezpečného a zabezpečeného parkovania a multimodálnych terminálov nákladnej dopravy sa nevzťahujú na Cyprus, Maltu a najvzdialenejšie regióny, kým na ich území nie je zriadený žiadny železničný systém.

Článok 64

Zmeny nariadenia (EÚ) 2021/1153

Príloha k nariadeniu (EÚ) 2021/1153 sa mení v súlade s prílohou VI k tomuto nariadeniu.

Zmeny nariadenia (EÚ) č. 913/2010

Nariadenie (EÚ) č. 913/2010 sa mení takto:

1. V článku 1 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Týmto nariadením sa stanovujú pravidlá organizácie a riadenia medzinárodných železničných koridorov pre konkurencieschopnú nákladnú železničnú dopravu v záujme rozvoja európskej železničnej siete pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu. Stanovujú sa ním pravidlá organizácie, riadenia a orientačného investičného plánovania koridorov nákladnej dopravy.“

2. V článku 2 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Okrem vymedzenia pojmov uvedeného v odseku 1:

- a) „koridor nákladnej dopravy“ sú železničné trate nákladnej dopravy európskeho dopravného koridoru, ako sú vymedzené v článku 11 ods. 1 nariadenia [... nové nariadenie o TEN-T]* a v prílohe III k uvedenému nariadeniu, vrátane železničnej infraštruktúry a jej vybavenia a príslušných železničných služieb v súlade s článkom 5 smernice 2001/14/ES;
- b) „realizačný plán“ je dokument, ktorý prezentuje prostriedky, stratégiu a opatrenia, ktoré dotknuté strany zamýšľajú vykonávať a ktoré sú potrebné a dostatočné na organizáciu a riadenie koridoru nákladnej dopravy;
- c) „terminál“ je zariadenie, ktoré sa nachádza pozdĺž koridoru nákladnej dopravy a ktoré je špeciálne upravené tak, aby umožňovalo nakládku tovaru na nákladné vlaky a/alebo vykládku tovaru z nákladných vlakov, a integráciu služieb železničnej nákladnej dopravy s cestnou, námornou, riečnou a leteckou dopravou a zostavovanie alebo úpravu zostavy nákladných vlakov, a v prípade potreby vykonávať hraničné konania na hraniciach s európskymi tretími krajinami;
- d) „európsky koordinátor“ je koordinátor uvedený v článku 51 nariadenia [... nové nariadenie o TEN-T].

* Nariadenie [...].“

3. Názov kapitoly II sa nahrádza takto:

„ORGANIZÁCIA A RIADENIE KORIDOROV NÁKLADNEJ DOPRAVY“.

4. Článok 3 sa nahrádza takto:

„Článok 3

Organizácia a riadenie koridorov nákladnej dopravy

- 1. Organizácia a riadenie koridorov nákladnej dopravy podlieha pravidlám riadenia, investičného plánovania, pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry a riadenia premávky v súlade s týmto nariadením.
- 2. Odo dňa nadobudnutia účinnosti nariadenia [... nové nariadenie o TEN-T] alebo v prípade zmeny smerovania európskeho dopravného koridoru podľa článku 11 ods. 3 uvedeného nariadenia členské štáty a manažéri infraštruktúry zodpovední

za časť koridoru nákladnej dopravy daného európskeho dopravného koridoru upravia organizáciu a riadenie koridoru nákladnej dopravy do 12 mesiacov od dátumu zmeny.“

5. Články 4 až 7 sa vypúšťajú.

6. Článok 8 sa mení takto:

a) V odseku 1 sa dopĺňa táto veta:

„Výkonná rada pravidelne posudzuje súlad medzi všeobecnými cieľmi a cieľmi stanovenými správnou radou v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. c).“;

b) Odsek 7 sa nahrádza takto:

„7. Správna rada zriaďuje poradnú skupinu, ktorú tvoria manažéri a vlastníci terminálov koridorov nákladnej dopravy vrátane v prípade potreby námorných a riečnych prístavov. Táto poradná skupina môže vydávať stanoviská ku každému návrhu správnej rady, ktorý má priame dôsledky na investície a riadenie terminálov. Poradná skupina môže tiež vydávať stanoviská z vlastného podnetu. Správna rada zohľadňuje všetky tieto stanoviská. V prípade odlišných názorov medzi správnou radou a poradnou skupinou sa poradná skupina môže obrátiť na výkonnú radu a európskeho koordinátora, ktorého sa koridor nákladnej dopravy týka. Výkonná rada a európsky koordinátor, ktorého sa koridor nákladnej dopravy týka, konajú ako sprostredkovateľ a včas poskytnú svoje stanovisko. Konečné rozhodnutie však prijíma správna rada.“;

c) V odseku 8 sa dopĺňa táto veta:

„V prípade odlišných názorov medzi správnou radou a poradnou skupinou sa poradná skupina môže obrátiť na výkonnú radu a európskeho koordinátora, ktorého sa koridor nákladnej dopravy týka. Výkonná rada alebo európsky koordinátor, ktorého sa koridor nákladnej dopravy týka, konajú ako sprostredkovateľ a včas poskytnú svoje stanovisko. Konečné rozhodnutie prijíma správna rada.“;

d) Dopĺňa sa tento odsek 10:

„10. Výkonná rada a správna rada spolupracujú s európskym koordinátorom, ktorého sa koridor nákladnej dopravy týka, s cieľom podporiť rozvoj železničnej nákladnej dopravy pozdĺž daného koridoru.“

7. Článok 9 sa nahrádza takto:

„Článok 9

Opatrenia na rozvoj koridoru nákladnej dopravy

1. Správna rada vypracúva a uverejňuje realizačný plán najneskôr šesť mesiacov pred sprevádzkovaním koridoru nákladnej dopravy. Správna rada konzultuje návrh realizačného plánu s poradnými skupinami uvedenými v článku 8 ods. 7 a 8. Správna rada predkladá realizačný plán výkonnej rade na schválenie.

Tento plán zahŕňa:

- a) opis vlastností koridoru nákladnej dopravy vrátane úzkych miest, ako aj program opatrení potrebných na zlepšenie jeho organizácie a riadenia;
- b) základné prvky prieskumu uvedeného v odseku 3;
- c) ciele pre koridory nákladnej dopravy, najmä z hľadiska výkonnosti koridoru nákladnej dopravy vyjadrenej ako kvalita služby a kapacita koridoru nákladnej

dopravy v súlade s ustanoveniami článku 19 tohto nariadenia, a prípadne kvantitatívne a kvalitatívne cieľové hodnoty súvisiace s týmito cieľmi. V cieľoch a cieľových hodnotách sa zohľadňujú požiadavky stanovené v článku 18 nariadenia [... nové nariadenie o TEN-T];

- d) opatrenia na vykonávanie ustanovení článkov 12 až 19 a opatrenia na zlepšenie výkonnosti koridoru nákladnej dopravy na základe výsledkov posúdenia uvedeného v článku 19 ods. 3 s cieľom dosiahnuť ciele a cieľové hodnoty uvedené v písmene c);
- e) názory a posúdenie poradných skupín uvedených v článku 8 ods. 7 a 8, pokiaľ ide o rozvoj koridoru;
- f) zhrnutie spolupráce a výsledkov konzultácií uvedených v článku 11 vrátane stanovísk poradných skupín uvedených v článku 8 ods. 7 a 8 a zhrnutie odpovedí ostatných zainteresovaných strán.

Pri vypracúvaní realizačného plánu správna rada zohľadňuje ciele a opatrenia uvedené v pracovnom pláne európskeho koordinátora, ako sa uvádza v článku 53 nariadenia [... nové nariadenie o TEN-T]. Realizačný plán obsahuje odkaz na prvky pracovného plánu, ktoré sú relevantné pre železničnú nákladnú dopravu pozdĺž koridoru.

Správna rada po konzultácii s poradnými skupinami podľa článku 8 ods. 7 a 8 a s európskym koordinátorom pravidelne prehodnocuje a upravuje cieľové hodnoty uvedené v písmene c) a opatrenia uvedené v písmene d) na základe posúdenia uvedeného v článku 19 ods. 3.

- 2. Správna rada pravidelne, najmenej každé štyri roky, prehodnocuje realizačný plán, pričom zohľadňuje pokrok dosiahnutý pri jeho plnení, trh železničnej nákladnej dopravy na koridore nákladnej dopravy a výkonnosť meraní v súlade s cieľmi uvedenými v odseku 1 písm. c).
- 3. Správna rada uskutočňuje a pravidelne aktualizuje prieskum dopravného trhu, ktorý sa týka pozorovaných a očakávaných zmien dopravy na koridore nákladnej dopravy a ktorý sa vzťahuje na jednotlivé typy dopravy, či už v súvislosti s nákladnou dopravou alebo osobnou dopravou. Táto štúdia v prípade potreby hodnotí aj sociálno-ekonomické náklady a prínosy vyplývajúce z rozvoja koridoru nákladnej dopravy.
- 4. V realizačnom pláne sa zohľadňuje rozvoj terminálov vrátane analýzy trhu a perspektívnej analýzy multimodálnych terminálov nákladnej dopravy, ako aj akčné plány členských štátov týkajúce sa koridoru nákladnej dopravy podľa článku 35 ods. 3 a 4 nariadenia [... nové nariadenie o TEN-T].
- 5. Správna rada podľa potreby prijme opatrenia na spoluprácu s regionálnymi a/alebo miestnymi správami, pokiaľ ide o realizačný plán.“
- 8. Článok 11 sa nahrádza takto:

„Článok 11

Plánovanie investícií

- 1. Výkonná rada a správna rada koridoru nákladnej dopravy spolupracujú s európskym koordinátorom, ktorého sa koridor nákladnej dopravy týka, pokiaľ ide o infraštruktúru a investičné potreby vyplývajúce zo železničnej nákladnej dopravy s cieľom podporiť vypracovanie pracovného plánu uvedeného v článku 53 nariadenia (EÚ) [... nové nariadenie o TEN-T].

2. Správna rada konzultuje o rozvoji infraštruktúry a investičných potrebách s poradnými skupinami uvedenými v článku 8 ods. 7 a 8. Konzultácie vychádzajú z primeranej a aktuálnej dokumentácie plánovania infraštruktúry na úrovni koridoru a na vnútroštátnej úrovni. Výkonná rada zabezpečí primeranú koordináciu medzi týmito konzultačnými činnosťami a koordinačnými mechanizmami na vnútroštátnej úrovni, ako je vymedzené v článku 7e smernice 2012/34/EÚ.
3. Spolupráca a konzultácie sa zamerajú najmä na:
 - a) kapacitné potreby železničnej nákladnej dopravy relevantné pre plánovanie infraštruktúry a investícií s prihliadnutím na potrebu kapacít podľa článku 14 ods. 2 a akúkoľvek infraštruktúru vyhlásenú za preťaženú podľa článku 47 smernice 2012/34/EÚ;
 - b) požiadavky na infraštruktúru TEN-T relevantné pre železničnú nákladnú dopravu, ako sú vymedzené v kapitolách II a III nariadenia (EÚ) [... nové nariadenie o TEN-T], najmä pokiaľ ide o potreby kapacity pre nákladné vlaky s dĺžkou najmenej 740 m;
 - c) potrebu cielených investícií na odstránenie miestnych úzkych miest, ako sú prepojovacie slučky, zlepšenia uzlov a infraštruktúry posledného úseku alebo technické vybavenie zvyšujúce prevádzkovú výkonnosť.“
9. Článok 19 sa nahrádza takto:

„Článok 19

Kvalita služieb na koridore nákladnej dopravy

1. Správna rada koridoru nákladnej dopravy podporuje kompatibilitu systémov spoplatnenia závislých od výkonnosti pozdĺž koridoru nákladnej dopravy uvedených v článku 35 smernice 2012/34/EÚ.
2. Správna rada monitoruje výkonnosť služieb poskytovaných manažérmi infraštruktúry žiadateľom pri plnení ich základných funkcií v rozsahu článkov 12 až 18 a služieb železničnej nákladnej dopravy na koridore nákladnej dopravy. Monitorovanie výkonnosti sa vykonáva z kvalitatívneho a kvantitatívneho hľadiska, v prípade potreby na základe ukazovateľov výkonnosti týkajúcich sa cieľov a cieľových hodnôt koridoru nákladnej dopravy vymedzených v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. c). Správna rada konzultuje o príslušných ukazovateľoch výkonnosti s poradnými skupinami uvedenými v článku 8 ods. 7 a 8 a s európskym koordinátorom.
3. Správna rada posudzuje výsledky monitorovania výkonnosti vzhľadom na ciele a cieľové hodnoty vymedzené v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. c) a prevádzkové požiadavky uvedené v článku 18 nariadenia [... nové nariadenie o TEN-T].
4. Správna rada pripraví a uverejní výročnú správu s výsledkami činností vykonaných podľa tohto článku. Vo vyhradenom oddiele správy predstaví názory a posúdenie výkonnosti poradných skupín uvedených v článku 8 ods. 7 a 8. Správna rada predkladá výročnú správu výkonnej rade na schválenie.“
10. Články 22 a 23 sa nahrádzajú takto:

„Článok 22

Monitorovanie realizácie

Po zriadení koridoru nákladnej dopravy výkonná rada uvedená v článku 8 ods. 1 každé štyri roky predkladá Komisii výsledky plnenia realizačného plánu uvedeného koridoru. Komisia tieto výsledky analyzuje a oboznamuje výbor uvedený v článku 21 so svojou analýzou.

Článok 23

Správa

Komisia pravidelne skúma uplatňovanie tohto nariadenia. Európskemu parlamentu a Rade predloží správu najneskôr dva roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia a následne ju predkladá každé štyri roky.“

11. Príloha k tomuto nariadeniu sa vypúšťa.

Článok 66

Zrušenie

Nariadenie (EÚ) č. 1315/2013 sa zrušuje s účinnosťou od [dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Odkazy na zrušené nariadenie (EÚ) č. 1315/2013 sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe VII.

Článok 67

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu

*Za Európsky parlament
predsedníčka*

*Za Radu
predseda*