

V Bruseli 6. decembra 2022
(OR. en)

15664/22

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

**TRANS 772
CODEC 1934**

VÝSLEDOK ROKOVANIA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Delegácie
Č. predch. dok.:	15058/22 + Addenda
Č. dok. Kom.:	ST 15109/21 + ADD 1 - 55
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 – všeobecné smerovanie

Delegáciám v prílohe zasielame znenie, ku ktorému Rada (doprava, telekomunikácie a energetika) dosiahla na zasadnutí 5. decembra 2022 všeobecné smerovanie.

Toto všeobecné smerovanie zahŕňa aj prílohy uvedené v dodatkoch k dokumentu ST 15058/22, ktoré zostávajú nezmenené.

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)

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 Ú. v. EÚ C [...].

² Ú. v. EÚ C [...].

- (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.
- (3) V oznámení Komisie o 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 vozidlami s nulovými emisiami takmer všetky osobné automobily, dodávky a autobusy a nové ťažké úžitkové vozidlá; 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.

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

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

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.

- (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) [...] zo 16. júna 2022 o zabezpečení spravodlivého prechodu ku klimatickej neutralite⁷.
- (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.

⁷ [ST 9107/22], (Ú. v. EÚ C 243, 27.6.2022, s. 35).

- (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) Projekty spoločného záujmu by mali prispievať k rozvoju transeurópskej dopravnej siete prostredníctvom vytvorenia novej dopravnej infraštruktúry, prostredníctvom údržby a modernizácie existujúcej infraštruktúry a prostredníctvom opatrení na podporu jej efektívneho využívania z hľadiska zdrojov. Projekty spoločného záujmu by mali prinášať európsku pridanú hodnotu. Takéto projekty by tiež mali byť ekonomicky životaschopné. Projekty v riedko osídlených oblastiach, v prípade ktorých by mohlo byť ťažké preukázať hospodársku životaschopnosť, keďže prínos na úrovni sociálnej a územnej súdržnosti by mohol mať vyššiu hodnotu, by mali mať aspoň pozitívny prínos k rozvoju siete na základe sociálno-ekonomickej analýzy nákladov a prínosov pri zohľadnení osobitných charakteristík a obmedzení príslušnej oblasti.
- (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) vypúšťa sa

- (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“ v zmysle článku 17 nariadenia o taxonómii⁸.
- (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“, by sa projekty spoločného záujmu mali posudzovať, 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 v prípade projektov, v súvislosti s ktorými sa do dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia nezačal postup verejného obstarávania týkajúci sa posudzovania vplyvov na životné prostredie, mali zahŕňať posúdenie týkajúce sa „nespôsobovania významnej škody“ na základe najnovších dostupných usmernení a najlepších postupov.

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 usmernení. 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. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia stanovené v iných aktoch EÚ, najmä vo vykonávacích aktoch týkajúcich sa podmienok pridelovania finančnej podpory Únie na projekty spoločného záujmu podľa nariadenia (EÚ) 2021/1153, by sa požiadavka na overenie zohľadnenia problematiky zmeny klímy mala uplatňovať len na projekty, v prípade ktorých sa k dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia ešte nezačal proces verejného obstarávania týkajúci sa posudzovania vplyvov na životné prostredie.
- (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 zmiernovať 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 klimatickej neutrality a životného prostredia: dokončenie základnej siete do roku 2030, rozšírenej základnej siete do roku 2040 a súhrnnej siete do roku 2050, pokiaľ sa v tomto nariadení nestanovuje inak.
- (19) Popri termínoch 2030 a 2050, ktoré už boli zavedené podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013⁹, 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. Vykonávanie požiadaviek, najmä tých, ktoré vyplývajú z novozavedených noriem pre železničnú infraštruktúru, si môže vyžadovať značné finančné investície.
- (20) Transeurópska dopravná 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 medzi nimi. Mali by sa stanoviť požiadavky na infraštruktúru transeurópskej dopravnej siete s cieľom podporiť rozvoj vysokokvalitnej siete v celej Únii.

⁹ 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).

- (21) Transeurópska dopravná sieť by mala byť dostatočne vybavená infraštruktúrou pre alternatívne palivá, aby sa zabezpečila účinná podpora prechodu na mobilitu s nulovými emisiami v súlade s lehotami stanovenými v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá]¹⁰.
- (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 prepoja železnicami a/alebo cestami s transeurópskou dopravnou sieťou, pokiaľ sú ekonomicky životaschopné a realizovateľné. 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, ak sa v tomto nariadení nestanovuje inak, 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.

¹⁰ 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 [...]).

- (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, v riedko osídlených územiach alebo v husto osídlených územiach.
- (26a) Izolovaná sieť by na účely tohto nariadenia mala znamenať železničnú sieť členského štátu alebo jej časť s rozchodom koľaje odlišným od európskeho štandardného menovitého rozchodu koľaje. Uloženie určitých noriem a požiadaviek tohto nariadenia na takéto siete alebo ich časti by nebolo odôvodnené z hľadiska ekonomických nákladov a prínosov z dôvodu osobitností takýchto sietí vyplývajúcich z ich oddelenia od iných sietí s odlišným rozchodom koľaje. Na tieto siete by sa preto nemali vzťahovať určité železničné normy a požiadavky.
- (27) Sieť pevninskej 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, ktorý by sa implementoval v úzkej spolupráci s európskymi makroregionálnymi stratégiami a stratégiami pre morské oblasti a do ktorého by mali patriť aj bývalé „námorné diaľnice“. Mal by zahŕňať všetky zložky námornej infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete.
- (28) vypúšťa sa

- (29) Koridory železničnej nákladnej dopravy zriadené na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010¹¹ a koridory základnej siete vymedzené 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.

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).

- (30) Ako sa uvádza v oznámení Komisie o 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. V súlade s týmto cieľom sa Komisia vyzýva, aby v náležitom prípade včas prijala návrh na revíziu pravidiel pridelovania kapacity železničnej nákladnej dopravy, ktoré sú v súčasnosti zakotvené v nariadení č. 913/2010, s cieľom zabezpečiť hladké fungovanie nákladnej dopravy v uvedených koridoroch. 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.
- (30a) V záujme zabezpečenia vysokej kvality služieb by sa na koridory železničnej nákladnej dopravy mali uplatňovať nové prevádzkové požiadavky. Členské štáty by mali predovšetkým vynaložiť maximálne úsilie na zabezpečenie toho, aby čas státia nákladných vlakov prekračujúcich hranicu medzi dvoma členskými štátmi neprekročil v priemere 25 minút a aby väčšina vlakov, ktoré prekračujú aspoň jednu hranicu v rámci koridoru nákladnej dopravy, prišla do svojho miesta určenia alebo na vonkajšiu hranicu Únie v plánovanom čase alebo s meškaním menej ako 30 minút. Toto časové obmedzenie zastavenia by sa nemalo uplatňovať v prípade zmeny rozchodu koľaje. Nemalo by sa uplatňovať ani na hraniciach medzi dvoma členskými štátmi, ak sa ešte nezrušili kontroly podľa nariadenia (EÚ) 2016/399, ktorým sa ukladá najmä vykonávanie kontrol cestujúcich vo vlaku a železničného personálu osobných a nákladných vlakov prekračujúcich vonkajšie hranice, a ak kontroly vykonávané vo vlakoch podľa uvedeného nariadenia neumožňujú dodržanie tohto časového obmedzenia. Tieto zmeny rozchodu koľaje a kontroly vlakov môžu viesť k preťaženiu a dlhšiemu čakaniu na hraniciach. Nemali by sa zohľadňovať ani meškania, ku ktorým došlo v tretích krajinách a ktorých príčinu možno pripísať tretím krajinám, cez ktoré nákladný vlaky prechádzajú.

- (30b) Podľa nariadenia (EÚ) č. 913/2010 v jeho pôvodnom znení členské štáty, ktoré majú železničnú sieť s iným rozchodom koľaje, než je rozchod koľaje hlavnej železničnej siete v Únii, neboli povinné zúčastniť sa na zriaďovaní koridorov nákladnej dopravy ani na predlžovaní existujúcich koridorov podľa uvedeného nariadenia. Týmto členským štátom by sa malo umožniť, aby na prechodné obdobie v trvaní najviac 10 rokov rozhodli, že manažéri infraštruktúry zodpovední za železničnú infraštruktúru na ich území sa nebudú zúčastňovať na činnosti správnej rady koridorov nákladnej dopravy na ich území.
- (30c) Nariadenie (EÚ) č. 913/2010 sa zameriava najmä na organizáciu a riadenie medzinárodných železničných koridorov pre konkurencieschopnú železničnú nákladnú dopravu. Vzhľadom na svoj ostrovný charakter nie je Írsko železnične prepojené s inými členskými štátmi. Okrem toho, členské štáty, ktoré majú železničnú sieť s iným rozchodom koľaje, než je rozchod koľaje hlavnej železničnej siete v Únii, neboli podľa uvedeného nariadenia v jeho pôvodnom znení povinné zúčastniť sa na zriaďovaní koridorov nákladnej dopravy ani na predlžovaní existujúcich koridorov podľa uvedeného nariadenia. Írsko túto možnosť využilo. V dôsledku toho nebol na území Írska zriadený žiadny koridor železničnej nákladnej dopravy podľa nariadenia (EÚ) č. 913/2010 v jeho pôvodnom znení. Za týchto okolností a vzhľadom na skutočnosť, že účasť na vedení koridorov nákladnej dopravy podľa nariadenia (EÚ) č. 913/2010 má pre írské orgány a manažérov infraštruktúry obmedzenú pridanú hodnotu, by sa Írsku malo umožniť rozhodnúť, že zástupcovia jeho orgánov a manažéri infraštruktúry zodpovední za železničnú infraštruktúru na jeho území sa nebudú zúčastňovať na činnosti výkonnej rady a/alebo správnej rady koridorov nákladnej dopravy na jeho území.
- (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 prekračovať hranice a mali by byť multimodálne a otvorené pre všetky druhy dopravy, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.

- (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, ak sa v tomto nariadení nestanovuje inak. Na tento účel by členské štáty mali zabezpečiť súlad vnútroštátnych dopravných a investičných plánov s prioritami stanovenými v tomto nariadení. Členské štáty by mali okrem iného zohľadniť priority stanovené v pracovných plánoch európskych koordinátorov. Rozsah, metodika alebo časový rámec národných plánov a programov však zostáva výlučne v právomoci členských štátov.
- (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) vypúšťa sa
- (37) vypúšťa sa

(38) Na zabezpečenie prepojenia a interoperability medzi sieťami infraštruktúry Únie a tretích krajín vrátane susedných krajín je potrebná spolupráca s týmito krajinami. Únia by mala v náležitých prípadoch podporovať projekty spoločného záujmu s týmito krajinami a zabezpečiť dodržiavanie cieľov a požiadaviek na interoperabilitu transeurópskej dopravnej siete. Takéto projekty by tiež mali byť v súlade s cieľom dosiahnuť klimatickú neutralitu v EÚ do roku 2050 a zabezpečiť rovnaké podmienky v doprave, najmä predchádzaním úniku uhlíka.

(38a) Presunuté z odôvodnenia 39a:

Odolnosť európskej dopravnej siete sa spochybnila a podrobila skúške v dôsledku ničivého vplyvu útočnej vojny Ruska proti Ukrajine. Táto agresia predefinovala geopolitické prostredie a odhalila zraniteľnosť Únie voči nepredvídaným rušivým udalostiam za hranicami Únie. Jej hlavné vplyvy na svetové trhy, ako je napríklad globálna potravinová bezpečnosť, zdôraznili skutočnosť, že vnútorný trh Únie a jej dopravnú sieť nemožno posudzovať izolovane, pokiaľ ide o formovanie politiky Únie. Lepšie spojenia so susednými partnerskými krajinami Únie sú potrebné viac ako kedykoľvek predtým.

(38b) Presunuté z odôvodnenia 39b:

Vzhľadom na tento nový geopolitický kontext sa v oznámení Komisie z 12. mája 2022 o „koridoroch solidarity“¹² určilo niekoľko hlavných výziev v oblasti dopravnej infraštruktúry, ktoré EÚ a jej susedné krajiny musia vyriešiť, aby podporili hospodárstvo a obnovu Ukrajiny a umožnili poľnohospodárskemu a inému tovaru dostať sa na trhy EÚ a svetové trhy, a zabezpečiť, aby sa výrazne zlepšilo prepojenie s Úniou na účely tak vývozu, ako aj dovozu. S cieľom poskytnúť lepšie prepojenie s Úniou sa v tomto oznámení navrhlo posúdiť rozšírenie európskych dopravných koridorov na Ukrajinu a do Moldavskej republiky.

¹² COM(2022) 217 final.

(38c) Presunuté z odôvodnenia 39c:

Vzhľadom na útočnú vojnu Ruska proti Ukrajine a postavenie, ktoré Bielorusko zaujalo v tomto konflikte, nie je spolupráca medzi Úniou a Ruskom a Bieloruskom v oblasti politiky TEN-T ani vhodná, ani nie je v záujme Únie. Sieť TEN-T by sa preto mala v týchto dvoch tretích krajinách zrušiť. V dôsledku toho už nemá zlepšenie cezhraničných spojení s Ruskom a Bieloruskom na území členských štátov vysokú prioritu. Spojenia s uvedenými dvoma tretími krajinami existujú v súčasnosti medzi Fínskom, Estónskom, Lotyšskom, Litvou a Poľskom. Aby sa zohľadnila menšia priorita pri budovaní a modernizácii uvedených spojení, posledné kilometre všetkých cezhraničných spojení s Ruskom a Bieloruskom, ktoré sú v súčasnosti začlenené do základnej siete, by sa mali na mapách uvedených v tomto nariadení preradiť do nižšej kategórie zo základnej siete na súhrnnú sieť, pre ktorú je stanovená až neskoršia lehota realizácie do roku 2050. V prípade prechodu k demokracii v Bielorusku by však bolo vysokou prioritou budovanie a modernizácia cezhraničných spojení krajiny s EÚ v súlade s komplexným hospodárskym plánom pre demokratické Bielorusko, a to aj prostredníctvom opätovného začlenenia krajiny do nariadenia.

(38d) Presunuté z odôvodnenia 39a:

Nový geopolitický kontext, ktorý vznikol v dôsledku útočnej vojny Ruska proti Ukrajine, ukazuje, aké dôležité sú plynulé dopravné spojenia na území Únie a so susednými tretími krajinami. Rozchod koľaje, ktorý je odlišný od európskeho štandardného menovitého rozchodu koľaje 1 435 mm, vážne narúša interoperabilitu železničných sietí v celej Únii a dokonca ovplyvňuje konkurencieschopnosť týchto izolovaných železničných sietí. Nové železničné trate základnej alebo rozšírenej základnej siete by preto mali byť postavené s európskym štandardným menovitým rozchodom koľaje 1 435 mm. Okrem toho by členské štáty s odlišným rozchodom koľaje mali posúdiť prechod existujúcich tratí európskych dopravných koridorov. Táto povinnosť by sa nemala vzťahovať na ostrovné a najvzdialenejšie regióny, keďže ich sieť je vzhľadom na ich geografickú polohu úplne oddelená od všetkých pevninských spojení na území Únie.

- (39) Na transformáciu odvetvia dopravy na skutočne multimodálny systém udržateľných a inteligentných služieb mobility by Únia mala vybudovať vysokokvalitnú dopravnú sieť s traťami konštruovanými na rýchlosť najmenej 100 km/h. Konkurencieschopná osobná železničná doprava má vysoký potenciál pre dekarbonizáciu dopravy. Je potrebné vytvoriť ucelenú a interoperabilnú európsku vysokorýchlostnú železničnú sieť spájajúcu jej hlavné a veľké mestá. Doplnenie existujúcich vysokorýchlostných tratí o trate konštruované na rýchlosť najmenej 160 km/h by zasa malo viesť k sieťovým účinkom, ucelenejšej sieti a zvýšeniu počtu cestujúcich železnicou. Tieto konštrukčné požiadavky týkajúce sa rýchlosti by sa však mali obmedziť na určité percento dotknutých železničných úsekov, aby sa zohľadnila potreba flexibility na železničných úsekoch s osobitnými vlastnosťami v dôsledku topografických, reliéfnych alebo urbanistických obmedzení, ktorým sa musí rýchlosť v každom prípade prispôbiť; medzi tieto úseky patria okrem iného spojovacie trate, trate cez stanice, či prístupy k terminálom, servisným zariadeniam alebo depám. Komisia by mala na žiadosť členského štátu udeliť výnimky s cieľom umožniť ďalšiu flexibilitu nad rámec konkrétnych percentuálnych hodnôt stanovených v tomto nariadení, ak je to potrebné a odôvodnené. Členské štáty sa vyzývajú, aby pri modernizácii infraštruktúry preskúmali možnosti projektovania pre vyššiu rýchlosť podľa prílohy I k smernici 2016/797.
- (39a) Presunuté do odôvodnenia 38d.
- (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 príbrežnou námornou dopravou a že všetky počiatočné a/alebo konečné úseky realizované po ceste budú čo najkratšie.

- (40a) Intermodálna doprava predstavuje približne polovicu tonokilometrov železničnej nákladnej dopravy v Európe, pričom jej podiel rastie. V záujme dosiahnutia cieľov stanovených v oznámení Komisie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, ktorými je zdvojnásobiť podiel nákladu prepravovaného po železnici, by sa osobitná pozornosť mala venovať doprave, ktorá kombinuje železničnú dopravu na hlavnej časti cesty a prepravu nákladnými vozidlami na prvom a poslednom úseku. S cieľom prispieť k zvýšeniu intermodálnej dopravy by infraštruktúra mala umožňovať premávku nákladných vlakov prepravujúcich štandardné návesy vysoké až 4 metre na vozňoch s výškou najmenej 27 centimetrov. Splnenie tejto požiadavky si však vyžaduje početné a niekedy nákladné úpravy. Je preto dôležité nájsť vyvážený prístup k vykonávaniu tejto požiadavky a zabezpečiť, aby sa jej vykonávanie uskutočňovalo nákladovo efektívnym spôsobom. V tejto súvislosti by členské štáty mali zabezpečiť, aby sa táto požiadavka vykonávala tak, aby bola zabezpečená aspoň jedna vnútroštátna priama trať, jedno priame spojenie železničnej nákladnej dopravy so susednými členskými štátmi a jedno spojenie s aspoň jedným terminálom kombinovanej železničnej a cestnej dopravy alebo multimodálnym terminálom nákladnej dopravy nachádzajúcim sa v námornom prístave, ktorý je súčasťou európskeho dopravného koridoru na území členského štátu, alebo v blízkosti tohto prístavu. Okrem toho, ak sa jeden alebo viac koncových bodov koridoru nachádza na území členského štátu, túto požiadavku by mala spĺňať aspoň jedna priama trať k aspoň jednému z týchto koncových bodov. Pri výbere príslušných tratí by členské štáty mali zohľadniť súčasné a budúce toky železničnej nákladnej dopravy. Komisia by pri posudzovaní žiadostí o výnimky z požiadavky týkajúcej sa prepravy návesov podľa tohto nariadenia mala zohľadniť najmä výsledok sociálno-ekonomickej analýzy nákladov a prínosov, ako aj možné narušenie služieb spôsobené prácou potrebnou na splnenie tejto normy. Okrem toho by Komisia pri posudzovaní žiadostí o výnimky z požiadaviek uplatniteľných na železničnú infraštruktúru rozšírenej základnej siete mala osobitne zohľadniť akékoľvek významné investície uskutočnené dotknutým členským štátom na paralelnej trati v tesnej blízkosti nových tratí, ktoré sa majú vybudovať.
- (41) vypúšťa sa

- (42) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) zaviedol v súhrnnej sieti do roku 2050, v rozšírenej základnej sieti do roku 2040 a v základnej sieti do roku 2030. Pri zavádzaní ERTMS v komplexnej sieti by sa mali z časového hľadiska uprednostniť trate, ktoré môžu prispieť k bezpečnej a efektívnej cezhraničnej medzinárodnej železničnej doprave. Keďže zavedenie rádiového ERTMS ďalej prispieva k odstráneniu vnútroštátnych pravidiel ovplyvňujúcich prevádzku, členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa od roku 2030 na nových tratiach zavádzali len rádiové ERTMS a aby bola rádiovým ERTMS do roku 2050 vybavená celá transeurópska dopravná sieť.
- (43) Presunuté do odôvodnenia 42 (posledná veta).
- (44) Vyradenie systémov triedy B z prevádzky prináša manažérom infraštruktúry značné úspory na údržbe vzhľadom na náklady a zložitosť zavádzania ERTMS a udržiavanie dodatočných traťových systémov počas dlhšieho obdobia. Členské štáty by sa v náležitých prípadoch mali usilovať o vyradenie traťových systémov triedy B z prevádzky do roku 2050.
- (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. Na tento účel by sa mali pre každý európsky dopravný koridor, vodnú cestu alebo úsek vodnej cesty stanoviť referenčné hladiny vody. Komisia by pri určovaní referenčných hladín vody mala úzko spolupracovať s dotknutými členskými štátmi a dotknutými komisiami pre riečnu plavbu zriadenými medzinárodnými dohodami s cieľom zabezpečiť jednotný prístup, pokiaľ ide o požiadavky na infraštruktúru vnútrozemských vodných ciest, s cieľom podporiť tento druh dopravy.

- (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 môžu byť aj bránami pre obchod, priemyselné klastre a energetické uzly. Ako sa zdôrazňuje v pláne RePowerEU prijatom Komisiou, je potrebná diverzifikácia dodávok energie a urýchlené zavádzanie energie z obnoviteľných zdrojov. Námorné prístavy môžu k tomuto cieľu prispieť zavádzaním veterných zariadení na mori, výrobou čistého vodíka a prepravou a skladovaním skvapalneného zemného plynu. S cieľom posilniť synergie medzi odvetvím dopravy a energetiky v úsilí o dekarbonizáciu hospodárstva Únie by námorné prístavy mohli zohrávať úlohu aj pri preprave oxidu uhličitého potrubím alebo inými druhmi dopravy.
- (47) Príbrežná námorná doprava môže významne prispieť k dekarbonizácii dopravy prepravou väčšieho objemu nákladu a cestujúcich po mori, okrem iného s cieľom znížiť preťaženie ciest na území Únie a zlepšiť prístup k okrajovým a ostrovným regiónom a štátom. Je však potrebné lepšie integrovať linky príbrežnej námornej dopravy, ktoré predstavujú námorný rozmer transeurópskej dopravnej siete, s pevninskou sieťou a klásť väčší dôraz na celý dopravný a logistický reťazec na mori aj vo vnútrozemí. Novovytvorená zastrešujúca koncepcia európskeho námorného priestoru by sa mala podporovať vytváraním alebo modernizáciou príbrežných námorných trás a rozvojom námorných prístavov a ich spojení s vnútrozemím, aby sa zabezpečila účinná a udržateľná integrácia s inými druhmi dopravy. Okrem toho by táto nová koncepcia mala podporovať udržateľné spojenia príbrežnej námornej dopravy s cieľom sústrediť toky nákladnej dopravy na námorné logistické trasy tak, aby sa zlepšili existujúce námorné spojenia alebo vytvorili nové životaschopné, pravidelné a časté námorné spojenia.
- (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 uvedeným v oznámení Komisie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu je potrebné zlepšiť cestnú infraštruktúru z hľadiska bezpečnosti.

- (48a) Členské štáty by mali zabezpečiť spojenie letísk základnej siete s určitým objemom dopravy s mestskými uzlami, a to železnicou, metrom, ľahkým železničným systémom alebo električkami, s cieľom zlepšiť prepojenosť a zabezpečiť primeranú kapacitu a jednoduchosť používania s výnimkou prípadov, keď takýmto spojeniam bránia osobitné geografické alebo významné fyzické obmedzenia. Pokiaľ ide o letiská, ktoré sú globálnymi uzlami, členské štáty sa vyzývajú, aby rozvíjali alebo zlepšovali spojenia s diaľkovými železnicami alebo vysokorýchlostnými železnicami s cieľom poskytnúť alternatívy k letom na krátke vzdialenosti.
- (48b) S cieľom podporiť inovácie v oblasti leteckej dopravy by sa do zoznamu zložiek infraštruktúry leteckej dopravy mali zahrnúť kozmodrómy. Nemala by tým však byť dotknutá právomoc Únie v oblasti kozmického priestoru podľa článku 4 ods. 3 ZFEÚ a článku 189 ZFEÚ, ktorá vylučuje akúkoľvek harmonizáciu zákonov a iných právnych predpisov členských štátov. Zahrnutie kozmodrómov do zoznamu zložiek infraštruktúry leteckej dopravy podľa tohto nariadenia by taktiež nemalo viesť k uplatňovaniu existujúcich alebo budúcich právnych predpisov EÚ týkajúcich sa infraštruktúry leteckej dopravy na kozmodrómy, pokiaľ sa to v takýchto právnych predpisoch výslovne nestanovuje.
- (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.
- (49a) Členské štáty by mali vykonať analýzu trhu a výhľadovú analýzu, pokiaľ ide o multimodálne terminály nákladnej dopravy na ich území, a vypracovať akčný plán rozvoja siete multimodálnych terminálov nákladnej dopravy. Na tento účel môžu vychádzať z existujúcich štúdií a plánov. Akčný plán vypracovaný členskými štátmi by mal podporovať rozvoj multimodálnych terminálov nákladnej dopravy. Členské štáty by však nemali byť povinné akčný plán vykonávať. Akčný plán by navyše nemal viesť k uloženiu povinnosti súkromnému sektoru investovať do terminálov. Tento plán by nemal byť predmetom strategického environmentálneho hodnotenia.

- (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 úzke miesta na úrovni kapacity a nedostatočná prepojenosť siete v rámci mestských uzlov prestali brániť multimodalite v transeurópskej dopravnej sieti. Politika transeurópskej dopravnej siete by sa mala zamerať na podporu plynulých dopravných tokov z mestských uzlov siete, do nich a v nich. Miestnu prepojenosť v mestských uzloch by mali riešiť príslušné miestne, regionálne alebo celoštátne orgány, najmä prostredníctvom príslušných opatrení plánov udržateľnej mestskej mobility.
- (51) Ako účinný jednotný rámec riešenia výziev v oblasti mestskej mobility by sa mal pre každý mestský uzol prijať plán udržateľnej mestskej mobility, ktorý je dlhodobým a komplexným plánom integrovanej mobility nákladnej a osobnej dopravy pre celú funkčnú mestskú oblasť. Tento plán by mohol obsahovať ciele, cieľové hodnoty a ukazovatele, ktoré sú základom súčasnej a budúcej výkonnosti systému mestskej dopravy.
- (52) Členské štáty by mali podporovať zavádzanie plánov udržateľnej mestskej mobility s cieľom zlepšiť koordináciu medzi regiónmi, veľkomestami a mestami. Na tento účel môžu členské štáty podporovať miestne orgány pri vypracúvaní vysokokvalitných plánov udržateľnej mestskej mobility a posilniť monitorovanie a hodnotenie vykonávania plánov udržateľnej mestskej mobility prostredníctvom akýchkoľvek vhodných opatrení, usmernení, budovania kapacít, pomoci a prípadne finančnej podpory.
- (52a) Plány udržateľnej mestskej mobility môžu byť zahrnuté do existujúcich plánov, ktoré sa môžu ďalej rozvíjať tak, aby spĺňali usmernenia plánov udržateľnej mestskej mobility, a/alebo do širších plánov, ktoré zahŕňajú aj plány využívania pôdy, napríklad vzhľadom na prepojenia medzi využívaním pôdy a mobilitou. V prípade husto osídlených mestských uzlov by sa malo povoliť viacero plánov udržateľnej mestskej mobility.
- (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) Digitálne služby multimodálnej 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 najudržateľnejším druhom 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 (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá]¹³. 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, ktoré môžu pomôcť zvýšiť celkovú efektívnosť európskeho dopravného sektora a kapacitu, aby sa umožnil bezpečný tok cestujúcich efektívnymi prostriedkami, aby sa verejné alebo ekologickejšie 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.

¹³ 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 [...]).

- (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.
- (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 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 subjektov¹⁴.

¹⁴ Táto smernica odkazuje na návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o odolnosti kritických subjektov (COM(2020) 829 final), ktorý predložila Komisia.

- (62) Vzhľadom na skúsenosti s krízovým riadením počas pandémie Covid-19¹⁵ 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) 2019/452¹⁶, 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 príspevkov mohli ovplyvniť bezpečnosť alebo verejný poriadok v Únii a zapojenie alebo príspevkov nespádajú do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2019/452¹⁷.

¹⁵ 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.

¹⁶ 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).

¹⁷ Toto odôvodnenie by sa mohlo ďalej upraviť tak, aby odrážalo zmeny v článku 47.

- (64) Hoci hlavnú zodpovednosť za údržbu majú a naďalej budú mať členské štáty, je bez toho, aby boli dotknuté právomoci členských štátov, najmä pokiaľ ide o financovanie a riadenie údržby, dôležité, aby sa transeurópska dopravná sieť po jej vybudovaní riadne udržiavala s cieľom zabezpečiť vysokú kvalitu služieb, pričom by sa pri plánovaní a obstarávaní projektov infraštruktúry uplatňoval prístup založený na životnom cykle. Členské štáty by mali predovšetkým vynaložiť maximálne úsilie na zabezpečenie toho, aby sa zaviedlo dlhodobé plánovanie údržby ciest a prípadne infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest.
- (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.
- (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) Komisia by s cieľom uľahčiť koordinované vykonávanie európskych dopravných koridorov a dvoch horizontálnych priorít, ERTMS a európskeho námorného priestoru, mala po dohode s dotknutými členskými štátmi určiť európskych koordinátorov. Európski koordinátori by uľahčili opatrenia na navrhnutie správnej štruktúry vedenia a zabezpečiť ucelené stanovovanie priorít infraštruktúry a plánovania investícií pozdĺž európskych dopravných koridorov a stanovenie 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 orientačných míľnikov pre realizáciu hlavných chýbajúcich prepojení a cezhraničných úsekov a odstránenie úzkych miest.
- (70) Technický základ máp špecifikujúcich transeurópsku dopravnú sieť poskytuje interaktívny geografický a technický informačný systém pre transeurópsku dopravnú sieť (TENtec).
- (71) S prihliadnutím na oznámenie Komisie o akčnom pláne Únie v oblasti vojenskej mobility z marca 2018¹⁸ Komisia posúdila potrebu prispôsobiť transeurópsku dopravnú sieť tak, aby zohľadňovala vojenské využitie infraštruktúry. Na základe diferenčnej analýzy medzi transeurópskou dopravnou sieťou a vojenskými požiadavkami¹⁹ sa do transeurópskej siete zahrnuli ďalšie cesty a železnice s cieľom posilniť synergie medzi civilnými a vojenskými dopravnými sieťami.

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).

- (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 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.

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).

- (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 predovšetkým zo skutočného využívania určitých prvkov dopravnej infraštruktúry analyzovaných na základe vopred stanovených kvantitatívnych prahov, a zmeniť usporiadanie európskych dopravných koridorov v prílohe III 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 expertov, 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 expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov 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.

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.

- (77) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o udeľovanie výnimiek z určitých požiadaviek tohto nariadenia, ako aj pokiaľ ide o prijímanie vykonávacích aktov, v ktorých sa určia referenčné hladiny vody a ktorými sa stanoví metodika zberu údajov o mestskej mobilite členskými štátmi, a prijímanie vykonávacích aktov pre realizáciu cezhraničných úsekov európskych dopravných koridorov a pre dve horizontálne priority. Vykonávacie akty možno prijímať, aj pokiaľ ide o konkrétne úseky európskych dopravných koridorov, a to na žiadosť dotknutých členských štátov. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011²³.
- (77a) Ustanovenia týkajúce sa železníc, a najmä akákoľvek požiadavka prepojiť letiská a prístavy so železnicami, ako aj ustanovenia týkajúce sa multimodálnych terminálov nákladnej dopravy by sa nemali vzťahovať na Cyprus, Maltu a najvzdialenejšie regióny, kým na ich území nie je zriadený žiadny železničný systém. Na tieto členské štáty a regióny by sa nemali vzťahovať ani ustanovenia týkajúce sa bezpečného a chráneného parkovania, pretože takéto parkovacie miesta nie sú nevyhnutné v prípade neexistencie tranzitnej cestnej nákladnej dopravy na ich území.
- (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.

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).

- (79) Je potrebné zmeniť nariadenie (EÚ) 2021/1153 s cieľom prispôsobiť jeho ustanovenia integrácii koridorov základnej siete do európskych dopravných koridorov. Vymedzenie a usporiadanie 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 prispôsobiť jeho ustanovenia integrácii koridorov železničnej nákladnej dopravy do európskych dopravných koridorov.
- (81) Nariadenie (EÚ) č. 1315/2013 by sa malo zrušiť.

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;
 - 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, ako sa uvádza v mapách v prílohe I a na zoznamoch v prílohe II. 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 a multimodálnu, a to aj 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 tretia 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 podľa klasifikácie v nariadení (ES) č. 1059/2003 o zostavení spoločnej nomenklatury 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 premávky v prípade 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 vrátane infraštruktúry týkajúcej sa aktívnych druhov dopravy;
- g) „izolovaná sieť“ je železničná sieť členského štátu alebo jej časť s rozchodom koľaje, ktorý sa odlišuje od európskeho štandardného nominálneho rozchodu koľaje (1 435 mm);
- h) vypúšťa sa;
- i) „multimodálna doprava“ je preprava cestujúcich alebo nákladu, alebo oboch, použitím dvoch alebo viacerých druhov dopravy;
- j) „digitálne služby multimodálnej mobility“ sú služby vymedzené v článku [...] smernice (EÚ) 2010/40 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov²⁴;

²⁴ Smernica XXX (EÚ)/..., 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 [...]).

- 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 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;
- 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 udržateľnej mestskej mobility“ (SUMP) je dokument na strategické plánovanie mobility, ktorého cieľom je udržateľným spôsobom zlepšiť prístup ľudí, podnikov a tovaru do funkčnej mestskej oblasti a ich mobilitu v nej, najmä so zreteľom na lepšiu kvalitu života;
- p) „aktívne druhy dopravy“ je preprava osôb alebo tovaru nemotorovými prostriedkami založená na ľudskej fyzickej aktivite vrátane prostriedkov s pomocným elektrickým pohonom, ako sa uvádza v článku 2 ods. 2 písm. h) nariadenia (EÚ) č. 168/2013;

- 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 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 alebo digitálnymi komponentmi;
- 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 zriadené smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES²⁶;
- 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;

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).

- u) „európske prostredie jednotnej námornej platformy“ (EMSWe) je právny a technický rámec vymedzený v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1239²⁸;
- v) „systém manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb“ (systém ATM/ANS) je systém ATM/ANS v zmysle článku 3 bodu 7 nariadenia (EÚ) 2018/1139;
- w) „Európsky systém riadenia železničnej dopravy“ (ERTMS) je systém uvedený v smernici (EÚ) 2016/797 a 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;
- 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 námorný prístav v zmysle článku 2 bodu 16 nariadenia (EÚ) 2017/352;
- aa) „príbrežná námorná doprava“ je premiestňovanie nákladu a cestujúcich po mori medzi prístavmi nachádzajúcimi sa v geografických vodách jedného alebo viacerých členských štátov alebo medzi prístavom nachádzajúcim sa vo vodách členských štátov a prístavom nachádzajúcim sa vo vodách priľahlej tretej krajiny, ktorej pobrežie sa nachádza v moriach hraničiacich s vodami jedného alebo viacerých členských štátov;

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).

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).

- 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 systémy 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 v Európe;
- ad) „vertiport“ je plocha používaná na vzlet a pristávanie lietadiel s vertikálnym vzletom a pristátím (VTOL);
- ae) „kontaktné stojisko lietadla“ je stojisko vo vymedzenej oblasti na odbavovacej ploche letiska, ktoré je vybavené nástupným mostom pre cestujúcich;

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).

- af) „projekt SESAR“ je projekt modernizácie manažmentu letovej prevádzky v Európe, ktorého cieľom je zabezpečiť v Únii vysokovýkonnú, štandardizovanú a interoperabilnú infraštruktúru manažmentu letovej prevádzky a ktorý pozostáva z inovačného cyklu, ktorý zahŕňa fázu definovania projektu SESAR, fázu vývoja projektu SESAR a fázu zavádzania projektu SESAR;
- af2) „kozmodróm“ je zariadenie na testovanie a vypúšťanie kozmických lodí;
- ag) „európsky železničný projekt“ je projekt Spoločného podniku pre európske železnice alebo jeho predchodcu Shift2Rail;
- ah) „európsky riadiaci plán ATM“ je plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES³⁶ a v znení následných zmien³⁷;
- ai) „vedenie nákladnej železničnej dopravy“ sú riadiace orgány uvedené v článku 8 nariadenia (EÚ) 913/2010;
- aj) „údržba“ sú práce určené na zachovanie stavu a spôsobilosti existujúcej infraštruktúry počas jej životnosti;
- ak) „analýza sociálno-ekonomických nákladov a prínosov“ je kvantifikované ex ante hodnotenie hodnoty projektu založené na uznanej metodike, v rámci ktorého sa zohľadňujú všetky relevantné sociálne, ekonomické, zdravotné, 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/EÚ³⁸.
- al) „alternatívne palivá“ sú alternatívne palivá vymedzené v článku 2 ods. 3 nariadenia (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá];

³⁶ Ú. v. EÚ L 95, 9.4.2009, s. 41.

³⁷ 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).

³⁸ 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).

- 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. 561/2006³⁹ 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/ES⁴⁰;
- ao) „rozhodnutie o schválení projektu“ je rozhodnutie alebo súbor rozhodnutí, ktoré môžu mať administratívnu povahu, ktoré bez toho, aby tým bolo dotknuté akékoľvek rozhodnutie prijaté v súvislosti so správnym alebo súdnym odvolacím konaním, prijal súbežne alebo postupne orgán alebo orgány členského štátu – okrem správnych a súdnych odvolacích orgánov – podľa vnútroštátneho právneho systému a správneho práva a v ktorých sa stanovuje, či je realizátor projektu oprávnený daný projekt realizovať v dotknutej geografickej oblasti v rámci základnej, rozšírenej základnej alebo súhrnnej siete.

Článok 4

Ciele transeurópskej dopravnej siete

1. Celkovým cieľom rozvoja transeurópskej dopravnej siete je vytvoriť jednu multimodálnu, vysokokvalitnú celoúijnú sieť.

³⁹ 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).

⁴⁰ 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).

2. Transeurópska dopravná sieť posilňuje sociálnu, hospodársku a územnú súdržnosť Únie a prispieva k vytvoreniu jednotného európskeho dopravného priestoru, ktorý je udržateľný, bezpečný, 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:

a) udržateľnosť prostredníctvom:

- i) podpory mobility s nulovými a nízkymi emisiami v súlade s príslušnými cieľmi Únie v oblasti znižovania emisií CO₂;
- ii) umožnenia väčšieho využívania udržateľnejších spôsobov dopravy, najmä prostredníctvom ďalšieho rozvoja siete diaľkovej osobnej železničnej dopravy, a to aj vysokorýchlostnej, a interoperabilnej siete nákladnej železničnej dopravy, spoľahlivej siete vnútrozemskej vodnej dopravy a príbrežnej námornej dopravy v celej Únii, ako aj podporovaním aktívnych druhov dopravy;
- iii) lepšej ochrany životného prostredia;
- iv) zníženia negatívnych externalít vrátane tých, ktoré súvisia 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 regiónmi a 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 úzkych miest na úrovni 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 prevádzkovej infraštruktúry;
 - vii) nákladovo efektívneho uplatňovania inovačných technologických a operačných koncepcií;
- d) zvyšovanie prínosov pre všetkých používateľov prostredníctvom:
- i) zabezpečenia prístupnosti pre používateľov a uspokojovania ich potrieb 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) podpory kvality, efektívnosti a udržateľnosti dopravných služieb, ktoré sú prístupné a cenovo dostupné;
- iv) podpory mobility, ktorá je prispôsobená meniacej sa klíme a odolná voči prírodným nebezpečenstvám a katastrofám spôsobeným človekom a ktorá uľahčuje efektívne a rýchle nasadenie záchranných a pohotovostných služieb, a to aj pre osoby 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;
- vii) podpory aktívnych druhov mobility zlepšením prístupnosti a kvality súvisiacej infraštruktúry, čím sa zlepši bezpečnosť a ochrana zdravia aktívnych používateľov infraštruktúry a podporí environmentálny prínos týchto 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, a 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, ak je takéto zavádzanie ekonomicky odôvodnené alebo je potrebné na zvýšenie bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany;
- e) optimalizácie využívania infraštruktúry, najmä prostredníctvom efektívneho riadenia kapacity a dopravy a prechodu na udržateľnejšie modely mobility vrátane rozvoja udržateľných, atraktívnych a efektívnych multimodálnych dopravných služieb;
- f) zohľadnenia možných synergií s inými sieťami, najmä s transeurópskymi energetickými alebo telekomunikačnými sieťami alebo sieťou s dvojakým použitím uvedenou vo vojenských požiadavkách na vojenskú mobilitu v rámci EÚ aj mimo nej;
- g) rozvoja zelenej, udržateľnej a klimaticky odolnej infraštruktúry navrhutej tak, aby sa čo najviac znížil negatívny vplyv na zdravie občanov žijúcich v okolí siete, na životné prostredie a degradáciu ekosystémov;
- h) primeraného zohľadnenia odolnosti dopravnej siete a jej infraštruktúry, najmä na cezhraničných úsekoch, s ohľadom na zmenu klímy a prírodné nebezpečenstvá alebo katastrofy spôsobené ľudskou činnosťou, ako aj na úmyselné či neúmyselné narušenia, ktoré sa týkajú aj premávky, s cieľom riešiť uvedené výzvy;
- i) vypúšťa sa.

2. Pri plánovaní a rozvoji transeurópskej dopravnej siete môžu členské štáty prispôbiť podrobné usporiadanie trás úsekov, pričom zohľadnia osobitné okolnosti v rôznych častiach Únie, ako sú topografické vlastnosti príslušných regiónov a environmentálne aspekty, a zároveň zabezpečia súlad s týmto nariadením. Takéto prispôsobenie nesmie ísť nad rámec toho, čo je povolené v príslušnom rozhodnutí o schválení projektu.

3. Environmentálne posúdenie plánov a projektov sa vykonáva v súlade so smernicou Rady 92/43/EHS⁴¹, smernicami Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES⁴², 2001/42/ES⁴³, 2002/49/ES⁴⁴, 2009/147/ES⁴⁵ a 2011/92/EÚ⁴⁶. V prípade projektov spoločného záujmu, v súvislosti s ktorými sa do dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia ešte nezačal proces verejného obstarávania pre environmentálne posúdenie, by sa malo posúdiť aj dodržiavanie zásady „nespôsobovať významnú škodu“.

Článok 6

Postupný rozvoj transeurópskej dopravnej siete

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 8 ods. 4a, sa transeurópska dopravná sieť postupne rozvíja v troch krokoch: dokončenie základnej siete do 31. decembra 2030, rozšírenej základnej siete do 31. decembra 2040 a súhrnnej siete do 31. decembra 2050, pokiaľ sa v tomto nariadení nestanovuje inak. To sa dosiahne najmä zavedením štruktúry uvedenej siete na základe uceleného a transparentného metodického prístupu, ktorá bude zahŕňať súhrnnú sieť a základnú a rozšírenú základnú sieť s dopravnými a mestskými uzlami ako multimodálnymi prepojovacími bodmi medzi diaľkovou dopravou a regionálnymi a miestnymi dopravnými sieťami.

⁴¹ 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).

⁴² 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).

⁴³ 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).

⁴⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku (Ú. v. ES L 189, 18.7.2002, s. 12).

⁴⁵ 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).

⁴⁶ 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).

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.

Článok 7

Európske dopravné koridory

Európske dopravné koridory pozostávajú z častí základnej alebo rozšírenej základnej 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) preukazuje európsku pridanú hodnotu tým, že prispieva k cieľom, ktoré patria aspoň do dvoch zo štyroch kategórií uvedených v článku 4, a

- b) je ekonomicky uskutočniteľný na základe analýzy sociálno-ekonomických nákladov a prínosov alebo v prípade riedko osídlených oblastí pozitívne prispieva k rozvoju siete na základe sociálno-ekonomickej analýzy nákladov a prínosov.
 - c) vypúšťa sa.
- 3. Projekt spoločného záujmu zahŕňa celý cyklus vrátane štúdií realizovateľnosti a povoľovacích 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.
 - 4a. Realizácia projektov spoločného záujmu závisí od štádia ich pripravenosti, 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.
 - 5. Komisia môže členským štátom odporučiť, aby zriadili samostatné subjekty pre koordináciu, výstavbu a/alebo riadenie projektov spoločného záujmu v oblasti cezhraničnej infraštruktúry, najmä v prípade rozsiahlych a zložitých projektov. Príslušný európsky koordinátor má štatút pozorovateľa v dozornej rade alebo podobnom riadiacom orgáne týchto samostatných subjektov.

Článok 9

Spolupráca s tretími krajinami

- 1. Únia môže spolupracovať s tretími krajinami s cieľom prepojiť transeurópsku dopravnú sieť s ich infraštruktúrnymi sieťami prostredníctvom projektov spoločného záujmu, ak je to relevantné z hľadiska posilnenia udržateľného hospodárskeho rastu a konkurencieschopnosti, a najmä:

- a) podporiť rozšírenie politiky transeurópskej dopravnej siete do tretích krajín spolu s ostatnými súvisiacimi politikami Únie, najmä v oblasti životného prostredia a ochrany klímy;
- b) zabezpečiť prepojenie medzi transeurópskou dopravnou sieťou a dopravnými sieťami tretích krajín na hraničných priechodoch, a to aj na území tretích krajín, s cieľom zaručiť plynulé dopravné toky, hraničné kontroly, hraničný dozor a iné postupy hraničnej kontroly;
- ba) zabezpečiť na území tretích krajín spojenie medzi transeurópskou dopravnou sieťou a dopravnými sieťami tretích krajín;
- 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 za predpokladu, že neprispievajú k úniku uhlíka;
- 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.
- i) podporovať dekarbonizáciu dopravy, najmä zavádzaním infraštruktúry pre alternatívne palivá v tretích krajinách s cieľom vytvoriť súvislú sieť prepojenú s transeurópskou dopravnou sieťou.

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.
3. Týmto článkom nie je dotknutý žiadny druh finančného príspevku Únie na projekty v tretích krajinách podľa iných právnych aktov EÚ.

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 a dopravné uzly (letiská, námorné prístavy, vnútrozemské prístavy, terminály kombinovanej železničnej a cestnej dopravy a terminály pozdĺž vnútrozemských vodných ciest).
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. Deväť európskych dopravných koridorov, konkrétne:
 - i. Atlantický koridor;
 - ii. Baltské more – Čierne more – Egejské more;
 - iii. Baltské more – Jadranské more;
 - iv. Stredomorský koridor;
 - v. Koridor Severné more – Rýn – Stredomorie;
 - vi. Koridor Severné more – Baltské more;
 - vii. Koridor Rýn – Dunaj;
 - viii. Škandinávsko-stredomorský koridor;
 - ix. Koridor západný Balkán – východné Stredomorie,

je špecifikovaných 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, a do 31. decembra 2040 pre svoju infraštruktúru, ktorá je súčasťou rozšírenej základnej siete, pokiaľ sa v tomto nariadení uvádza inak.
3. S výhradou článku 172 ods. 2 ZFEÚ je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 60 tohto nariadenia s cieľom zmeniť v rámci limitov stanovených v článku 7 usporiadanie európskych dopravných koridorov v prílohe III k tomuto nariadeniu, aby sa zohľadnil vývoj hlavných obchodných tokov a dopravy alebo podstatné zmeny siete. Pokiaľ ide o zmeny týkajúce sa usporiadania koridorov, ktoré majú vplyv na tie časti, ktoré sa nachádzajú na území susedných krajín, takéto delegované akty sa zakladajú na dohodách na vysokej úrovni o sieťach dopravnej infraštruktúry medzi Úniou a dotknutými susednými krajinami.

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 podielu udržateľnejších druhov nákladnej a osobnej dopravy, najmä pokiaľ ide o zníženie emisií skleníkových plynov a znečistenia a zvýšenie sociálnych a hospodárskych prínosov 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 druhov dopravy a interoperability medzi jednotlivými druhmi dopravy vrátane aktívnych druhov mobility v mestských oblastiach;

- d) premostenie chýbajúcich prepojení a odstránenie úzkych miest, predovšetkým na úrovni interoperability a na cezhraničných úsekoch;
- e) zavádzanie potrebnej infraštruktúry, ktorá zabezpečí plynulú premávku vozidiel, plavidiel a lietadiel s nulovými a nízkymi 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) zlepšenie digitalizácie a rozvoj automatizácie, najmä implementáciou a zavádzaním systémov IKT v doprave.

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

- a) prispieť k zmierneniu vystavenia mestských oblastí negatívnym účinkom tranzitnej železničnej a cestnej dopravy a
- b) presunuté do písmena a)
- c) vypúšťa sa;⁴⁷

⁴⁷ Tento odsek, ktorý sa týka odstránenia úzkych miest, najmä pokiaľ ide o interoperabilitu, sa zlúčil s odsekom 1 písm. d).

- d) optimalizáciu využívania infraštruktúry, najmä prostredníctvom efektívneho riadenia kapacít, riadenia dopravy a zvýšenia prevádzkovej výkonnosti.
- e) prispievanie k pozitívnym účinkom na zdravie a životné prostredie podporou využívania aktívnych druhov mobility prostredníctvom rozvoja zodpovedajúcej infraštruktúry pre cyklistiku a chôdzu.

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 interoperabilnej vysokovýkonnej siete železničnej osobnej dopravy, a to aj vysokorýchlostnej, spájajúcej mestské uzly v celej Únii;
- c) rozvoj efektívnej leteckej a vnútrozemskej vodnej dopravnej infraštruktúry a infraštruktúry námornej dopravy, ktorá je dobre integrovaná do európskeho námorného priestoru;
- d) rozvoj bezpečnej a chránenej cestnej siete s dostatočnou infraštruktúrou pre alternatívne palivá;
- e) rozvoj zlepšených multimodálnych a interoperabilných dopravných riešení;

- f) presadzovanie intermodálnej integrácie celého logistického reťazca s efektívnym prepojením v dopravných a mestských uzloch;
- g) zavádzanie potrebnej infraštruktúry, ktorá zabezpečí plynulú premávku vozidiel, plavidiel a lietadiel s nulovými a nízkymi 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 zmiernujúcej 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 na tratiach uvedených v prílohe I iné ako osobné stanice, ako sú vymedzené v článku 3 ods. 11 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ⁴⁸, najmä zriaďovacie stanice, zariadenia na zoraďovanie 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;

⁴⁸ 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).

- d) spojenia železničných prístupových tratí až po multimodálne terminály nákladnej dopravy prepojené železnicou vrátane železničných prístupových tratí až po multimodálne terminály nákladnej dopravy vo vnútrozemských a námorných prístavoch a na letiskách, a železničné prístupové trate až po zriaďovacie stanice v zmysle bodu 2 písm. c) prílohy II k smernici 2012/34/EÚ;
 - e) traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia;
 - f) traťová energetická infraštruktúra;
 - g) súvisiace vybavenie;
 - h) systémy IKT pre dopravu.
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) 2016/797⁴⁹ 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 bez toho, aby boli dotknuté výnimky ustanovené v článku 7 ods. 1 uvedenej smernice;
 - c) vypúšťa sa.

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).

2. Členské štáty do 31. decembra 2050 zabezpečia, aby železničná infraštruktúra súhrnnej siete, okrem spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d):

- a) bola plne elektrifikovaná, pokiaľ ide o trate a, v miere potrebnej na prevádzku elektrických vlakov, aj pokiaľ ide o vlečky;
- b) vypúšťa sa.
- c) umožňovala bez osobitného povolenia zaťaženie nápravy najmenej 22,5 tony;
- d) umožňovala bez osobitného povolenia prevádzku nákladných vlakov s dĺžkou najmenej 740 m (vrátane rušňa (rušnov)). Táto požiadavka je splnená, ak sa na žiadosť železničného podniku môže nákladným vlakom s dĺžkou najmenej 740 metrov denne prideliť na dvojkoľajových tratiach v priemere aspoň jedna vlaková trasa za hodinu v každom smere.
- e) vypúšťa sa.

Požiadavky stanovené v písmenách c) a d) sa uplatňujú len na tie trate súhrnnej siete:

- ktoré spájajú multimodálny terminál nákladnej dopravy alebo námorný či vnútrozemský prístav s najbližším miestom, v ktorom križujú základnú alebo rozšírenú základnú nákladnú sieť, alebo
- ktoré predstavujú presmerovanie trate, ktorá je súčasťou základnej alebo rozšírenej základnej siete pre nákladnú dopravu, alebo
- na ktorých podľa údajov za predchádzajúci rok pred oznámením premáva v priemere viac ako desať nákladných vlakov denne v oboch smeroch.

Členské štáty oznámia Komisii príslušné trate najneskôr do troch rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia. V prípade cezhraničných úsekov sa takéto oznámenie vykoná po dohode s ostatnými dotknutými členskými štátmi.

- 2a. Členské štáty do 31. decembra 2050 zabezpečia, aby železničná infraštruktúra súhrnnej siete na spojeniach uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d), ktorá je napojená na železničné trate používané na nákladnú dopravu v zmysle článku 15 ods. 2, spĺňala požiadavky stanovené v odseku 2 písm. c) a d), pokiaľ Komisia s ohľadom na požiadavky stanovené v odseku 2 písm. d) neudelila podľa článku 37 ods. 5 výnimku z uplatňovania článku 37 ods. 3.
3. Požiadavky stanovené v odseku 2 a odseku 2a sa neuplatňujú na izolované siete.
- b) vypúšťa sa.
4. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, Komisia v riadne odôvodnených prípadoch udelí na žiadosť členského štátu výnimky prostredníctvom vykonávacích aktov v súvislosti s požiadavkami uvedenými v tomto článku, a to na základe osobitných geografických alebo významných fyzických obmedzení, negatívneho výsledku sociálno-ekonomickej analýzy nákladov a prínosov alebo potenciálnych negatívnych vplyvov na životné prostredie alebo biodiverzitu. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená. V prípade cezhraničných úsekov sa žiadosť o výnimky koordinuje s príslušnými susednými členskými štátmi. Tieto susedné členské štáty môžu členskému štátu, ktorý žiada o výnimku, poskytnúť stanovisko. Členský štát pripojí stanoviská susedných členských štátov k svojej žiadosti. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

Komisia žiadosť posúdi z hľadiska poskytnutého odôvodnenia, ako aj z hľadiska významu jej vplyvu na interoperabilitu a kontinuitu železničnej siete, ak je to relevantné. Komisia stanoviská dotknutých susedných členských štátov náležite zohľadní.

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do tridsiatich kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do tridsiatich kalendárnych dní od ich doručenia požiadať členský štát o doplnenie týchto informácií.

Komisia prijme rozhodnutie o požadovanej výnimke najneskôr do šiestich mesiacov od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku alebo v prípade, že dotknuté členské štáty poskytnú ďalšie informácie podľa tretieho pododseku, najneskôr do štyroch mesiacov od posledného doručenia takýchto informácií podľa toho, ktorý dátum je neskorší. Ak Komisia v týchto lehotách neprijme výslovné rozhodnutie, výnimka sa považuje za udelenú.

Komisia o výnimkách udelených podľa tohto článku informuje ostatné členské štáty.

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 do 31. decembra 2040 zabezpečia, aby železničná infraštruktúra rozšírenej základnej siete s výnimkou spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) pre trate, ktoré sú súčasťou siete nákladnej dopravy:
 - a) spĺňala požiadavky stanovené v článku 15 ods. 2 písm. a) a c);
 - b) umožňovala bez osobitného povolenia prevádzku nákladných vlakov s dĺžkou najmenej 740 m (vrátane rušňa (rušňov)). Táto požiadavka je splnená, ak sú splnené aspoň tieto podmienky:
 - i) na žiadosť železničného podniku sa nákladným vlakom s dĺžkou najmenej 740 metrov môže prideliť na dvojkoľajových tratiach aspoň jedna vlaková trasa za dve hodiny v každom smere a denne minimálne 24 vlakových trás;

- ii) na žiadosť železničného podniku sa nákladným vlakom s dĺžkou najmenej 740 metrov môže prideliť na jednokoľajových tratiach aspoň jedna vlaková trasa za tri hodiny v každom smere a denne minimálne 12 vlakových trás;
 - c) na železničných úsekoch, ktoré spájajú multimodálne nákladné terminály dvoch mestských uzlov alebo multimodálny nákladný terminál mestského uzla a hraničného priechodu, viac ako 75 % dĺžky každého železničného úseku je projektovaných pre rýchlosť aspoň 100 km/h pre nákladné vlaky na tratiach nákladnej dopravy rozšírenej základnej siete.
- 2a. Členské štáty do 31. decembra 2040 zabezpečia, aby železničná infraštruktúra rozšírenej základnej siete s výnimkou spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) pre trate, ktoré sú súčasťou siete osobnej dopravy:
 - a) spĺňala požiadavky stanovené v článku 15 ods. 2 písm. a) na tratiach osobnej dopravy rozšírenej základnej siete;
 - b) na železničných úsekoch, ktoré spájajú multimodálne uzly osobnej dopravy dvoch mestských uzlov alebo multimodálny uzol osobnej dopravy mestského uzla a hraničného priechodu, viac ako 75 % dĺžky každého železničného úseku bolo projektovaných pre rýchlosť aspoň 160 km/h pre osobné vlaky na tratiach osobnej dopravy rozšírenej základnej siete.
- 2b. Členské štáty do 31. decembra 2040 zabezpečia, aby železničná infraštruktúra rozšírenej základnej siete na spojeniach uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) spĺňala požiadavky stanovené v článku 15 ods. 2 písm. c) a článku 16 ods. 2 písm. b), pokiaľ Komisia s ohľadom na požiadavky stanovené v článku 16 ods. 2 písm. b) neudelila podľa článku 37 ods. 5 výnimku z uplatňovania článku 37 ods. 3.
- 3. Členské štáty do 31. decembra 2030 zabezpečia, aby železničná infraštruktúra základnej siete okrem spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d):
 - a) pokiaľ ide o trate, ktoré sú súčasťou siete nákladnej dopravy: spĺňala požiadavky stanovené v článku 16 ods. 2 písm. a), b) a c);
 - b) pokiaľ ide o trate, ktoré sú súčasťou siete osobnej dopravy: spĺňala požiadavky stanovené v článku 15 ods. 2 písm. a).

- 3a. Členské štáty do 31. decembra 2040 zabezpečia, aby železničná infraštruktúra, ktorá je súčasťou základnej siete pre osobnú dopravu, okrem spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d), spĺňala požiadavku stanovenú v článku 16 ods. 2a písm. b).
- 3ab. Členské štáty zabezpečia, aby trate nákladnej dopravy, ktoré sú súčasťou železničnej infraštruktúry základnej alebo rozšírenej siete vrátane spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d), umožňovali najneskôr od 31. decembra 2040 premávku nákladných vlakov prepravujúcich štandardné návesy vysoké až 4 metre na vozňoch s výškou najmenej 27 centimetrov v európskych dopravných koridoroch na ich území.

Táto požiadavka sa považuje za splnenú, ak sú v každom európskom dopravnom koridore na území členského štátu splnené aspoň tieto podmienky:

- existuje aspoň jedna priama trať spĺňajúca túto požiadavku, ktorá umožňuje neprerušenú prevádzku vlakov na území členského štátu, ako aj na cezhraničných tratiach s každým susediacim členským štátom,
- existuje aspoň jedna priama trať spĺňajúca túto požiadavku k aspoň jednému terminálu kombinovanej železničnej a cestnej dopravy alebo jednému multimodálnemu terminálu nákladnej dopravy nachádzajúcemu sa v námornom prístave alebo v blízkosti takéhoto prístavu, ktorá je súčasťou európskeho dopravného koridoru na území členského štátu,
- ak sa jeden alebo viac koncových bodov koridoru nachádza na území členského štátu, túto požiadavku spĺňa aspoň jedna priama trať k aspoň jednému z týchto koncových bodov.

V prípade cezhraničných úsekov sa trate určia po dohode s dotknutými susednými členskými štátmi.

Členské štáty oznámia Komisii príslušné trate najneskôr do troch rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

- 3b. Členské štáty do 31. decembra 2030 zabezpečia, aby železničná infraštruktúra základnej siete na spojeniach uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) spĺňala požiadavky stanovené v článku 15 ods. 2 písm. c) a článku 16 ods. 2 písm. b), pokiaľ Komisia s ohľadom na požiadavky stanovené v článku 16 ods. 2 písm. b) neudelila podľa článku 37 ods. 5 výnimku z uplatňovania článku 37 ods. 3.
4. Požiadavky stanovené v odsekoch 2 až 3b sa neuplatňujú na izolované siete.
5. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 4, Komisia v riadne odôvodnených prípadoch udelí na žiadosť členského štátu výnimky prostredníctvom vykonávacích aktov v súvislosti s požiadavkami uvedenými v tomto článku, a to na základe osobitných geografických alebo významných fyzických obmedzení, negatívneho výsledku sociálno-ekonomickej analýzy nákladov a prínosov alebo potenciálnych negatívnych vplyvov na životné prostredie alebo biodiverzitu. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená. V prípade cezhraničných úsekov sa žiadosť o výnimky koordinuje s príslušnými susednými členskými štátmi. Tieto susedné členské štáty môžu členskému štátu, ktorý žiada o výnimku, poskytnúť stanovisko. Členský štát pripojí stanoviská susedných členských štátov k svojej žiadosti. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

Komisia žiadosť posúdi z hľadiska poskytnutého odôvodnenia, ako aj z hľadiska významu jej vplyvu na interoperabilitu a kontinuitu železničnej siete, ak je to relevantné. Komisia stanoviská dotknutých susedných členských štátov náležite zohľadní.

Komisia pri posudzovaní žiadostí o výnimky z požiadavky, ktorá sa týka prepravy návesov a ktorá je stanovená v odseku 3ab tohto článku, zohľadňuje najmä výsledky sociálno-ekonomickej analýzy nákladov a prínosov, ako aj možné narušenie služieb spôsobené prácami potrebnými na splnenie danej požiadavky

Komisia pri posudzovaní žiadostí o výnimky z požiadaviek na rozšírenú základnú sieť, ktoré sa stanovujú v tomto článku, osobitne zohľadňuje akékoľvek významné investície uskutočnené dotknutým členským štátom na paralelnej trati v tesnej blízkosti nových tratí, ktoré sa majú vybudovať.

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do tridsiatich kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do tridsiatich kalendárnych dní od ich doručenia požiadať členský štát o doplnenie týchto informácií.

Komisia prijme rozhodnutie o požadovanej výnimke najneskôr do šiestich mesiacov od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku alebo v prípade, že dotknuté členské štáty poskytnú ďalšie informácie podľa tretieho pododseku, najneskôr do štyroch mesiacov od posledného doručenia takýchto informácií podľa toho, ktorý dátum je neskorší. Ak Komisia v týchto lehotách neprijme výslovné rozhodnutie, výnimka sa považuje za udelenú.

Komisia o výnimkách udelených podľa tohto článku informuje ostatné členské štáty.

Článok 16a

Európsky štandardný menovitý rozchod koľaje pre železnicu

1. Členské štáty zabezpečia, aby každá nová železničná trať rozšírenej základnej siete a základnej siete vrátane spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) mala európsky štandardný menovitý rozchod koľaje 1 435 mm. Táto požiadavka sa považuje za splnenú, keď vlaky s rozchodom koľaje 1 435 mm budú môcť začať premávať po infraštruktúre najneskôr do roku 2030 v prípade základnej siete a do roku 2040 v prípade rozšírenej základnej siete. Na účely tohto článku je novou železničnou traťou každá trať, na ktorej sa do dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia ešte nezačali stavebné práce.

2. Odchyľne od odseku 1, členské štáty, na ktorých území sa v deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia neplánuje prepojenie žiadnej novej železničnej trate s pozemnou hranicou iného členského štátu podľa prílohy I k tomuto nariadeniu, vypracujú plán určujúci novú železničnú trať, ktorá sa vybuduje podľa európskeho štandardného menovitého rozchodu koľaje 1 435 mm. V tomto pláne sa zohľadní vplyv na interoperabilitu so susednými členskými štátmi, pričom sa zohľadní najmä možný prechod existujúcich železničných tratí podľa odseku 3. Plán obsahuje analýzu sociálno-ekonomických nákladov a prínosov, ktorá v relevantných prípadoch odôvodňuje rozhodnutie členského štátu nevybudovať novú železničnú infraštruktúru s európskym štandardným menovitým rozchodom koľaje 1 435 mm, a posúdenie vplyvu na interoperabilitu. Tento plán sa predloží Komisii najneskôr do dvoch rokov od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.
3. Členské štáty, ktorých existujúca železničná sieť alebo jej časť má rozchod koľaje odlišný od európskeho štandardného menovitého rozchodu koľaje 1 435 mm, vykonajú najneskôr do dvoch rokov od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia posúdenie, v ktorom určia existujúce železničné trate nachádzajúce sa v európskych dopravných koridoroch na účely ich možného prechodu na európsky štandardný menovitý rozchod koľaje 1 435 mm. Posúdenie sa v prípade cezhraničných úsekov koordinuje so susednými členskými štátmi. Toto posúdenie zahŕňa analýzu sociálno-ekonomických nákladov a prínosov, pokiaľ ide o životaschopnosť tohto možného prechodu, a posúdenie vplyvu na interoperabilitu.

Na základe posúdenia podľa prvého pododseku členské štáty v relevantných prípadoch vypracujú, najneskôr do jedného roka po ukončení posúdenia, plán prechodu, v ktorom určia existujúce železničné trate nachádzajúce sa v európskych dopravných koridoroch, ktoré budú prechádzať na európsky štandardný menovitý rozchod koľaje 1 435 mm, a uvedú harmonogram tohto prechodu.

Pododseky 1 a 2 sa uplatňujú mutatis mutandis na železničné trate, na ktorých sa stavebné práce začali už pred dátumom nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

4. Priority pre plánovanie infraštruktúry a investícií vyplývajúce z plánov uvedených v odsekoch 2 a 3 sa začlenia do prvého pracovného plánu európskeho koordinátora pre európsky dopravný koridor, ktorého súčasťou sú v súlade s článkom 53 železničné trate pre nákladnú dopravu s iným rozchodom koľaje, ako je európsky štandardný menovitý rozchod koľaje.
5. Komisia na žiadosť členského štátu v riadne odôvodnených prípadoch udelí prostredníctvom vykonávacích aktov dočasnú výnimku z požiadaviek uvedených v odseku 1, ktorá sa týka nových železničných tratí základnej a rozšírenej základnej siete alebo časti z nich, a to na základe negatívnych výsledkov analýzy sociálno-ekonomických nákladov a prínosov. Každá žiadosť o výnimku musí byť dostatočne odôvodnená. V prípade cezhraničných úsekov sa žiadosti o výnimku koordinujú so susednými členskými štátmi. Susedné členské štáty môžu členskému štátu, ktorý žiada o výnimku, poskytnúť stanovisko. Členský štát pripojí stanoviská susedných členských štátov k svojej žiadosti. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

Komisia žiadosť posúdi z hľadiska poskytnutého odôvodnenia, ako aj z hľadiska významu jej vplyvu na interoperabilitu a kontinuitu železničnej siete, ak je to relevantné. Komisia stanoviská dotknutých susedných členských štátov náležite zohľadní.

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do tridsiatich kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do tridsiatich kalendárnych dní od ich doručenia požiadať členský štát o doplnenie týchto informácií.

Komisia prijme rozhodnutie o požadovanej výnimke najneskôr do šiestich mesiacov od doručenia žiadosti podľa druhého pododseku alebo v prípade, že dotknuté členské štáty poskytnú ďalšie informácie podľa tretieho pododseku, najneskôr do štyroch mesiacov od posledného doručenia takýchto informácií podľa toho, ktorý dátum je neskorší.

V rozhodnutí sa uvedie obdobie, na ktoré sa výnimka udeľuje.

Komisia o výnimkách udelených podľa štvrtého pododseku informuje ostatné členské štáty.

Článok 17

Európsky systém riadenia železničnej dopravy

1. Členské štáty zabezpečia:

- aby sa systémom ERTMS vybavila železničná infraštruktúra rozšírenej základnej siete do 31. decembra 2040 a súhrnnej siete do 31. decembra 2050 s výnimkou spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d), pričom sa zabezpečí synchronizované a harmonizované zavedenie ERTMS na trati a vo vlakoch,
- aby sa ERTMS zaviedol na spojeniach uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) rozšírenej základnej siete do 31. decembra 2040 a súhrnnej siete do 31. decembra 2050, ak dotknutý členský štát v koordinácii s príslušnými zainteresovanými stranami, najmä manažérom infraštruktúry, považuje takéto vybavenie za potrebné.

a) vypúšťa sa.

- b) vypúšťa sa.
2. Členské štáty do 31. decembra 2030 zabezpečia, aby:
- železničná infraštruktúra základnej siete okrem spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) spĺňala požiadavky odseku 1,
 - sa ERTMS zaviedol na spojeniach uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) základnej siete, ak dotknutý členský štát v koordinácii s príslušnými zainteresovanými stranami, najmä manažérom infraštruktúry, považuje takéto vybavenie za potrebné.
- 2a. Členské štáty sa v náležitých prípadoch usilujú o vyradenie systémov triedy B z prevádzky do 31. decembra 2050.
3. vypúšťa sa.
4. Členské štáty do 31. decembra 2050 zabezpečia, aby bola železničná infraštruktúra základnej siete, rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete vybavená rádiovým systémom ERTMS.
5. Členské štáty zabezpečia, aby na železničnej infraštruktúre základnej siete, rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete bol k 31. decembru 2030 v prípade výstavby novej trate zavedený rádiový systém ERTMS.
- 5a. Členské štáty do 31. decembra 2050 zabezpečia, aby sa rádiový systém ERTMS zaviedol na spojeniach uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) základnej siete, rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete, ak dotknutý členský štát v koordinácii s príslušnými zainteresovanými stranami, najmä manažérom infraštruktúry, považuje takéto vybavenie za potrebné. V prípade výstavby novej trate sa zavedenie tohto systému zabezpečí k 31. decembru 2030.
- 5b. Požiadavky stanovené v odsekoch 1 až 5a sa neuplatňujú na izolované siete.

6. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 5b, Komisia na žiadosť členského štátu a v riadne odôvodnených prípadoch udelí prostredníctvom vykonávacích aktov výnimky v súvislosti s požiadavkami uvedenými v odsekoch 1 až 5a. Každá žiadosť o výnimku sa musí zakladať na negatívnom výsledku analýzy sociálno-ekonomických nákladov a prínosov a posúdení vplyvu na interoperabilitu. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená. V prípade cezhraničných úsekov sa žiadosť o výnimky koordinuje so susednými členskými štátmi. Susedné členské štáty môžu členskému štátu, ktorý žiada o výnimku, poskytnúť stanovisko. Členský štát pripojí stanoviská susedných členských štátov k svojej žiadosti. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek. Požadované výnimky musia spĺňať požiadavky podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797⁵⁰.

Komisia posúdi žiadosť z hľadiska odôvodnenia poskytnutého podľa prvého pododseku, ako aj z hľadiska významu jej vplyvu na interoperabilitu. Komisia stanoviská dotknutých susedných členských štátov náležite zohľadní.

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do tridsiatich kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do tridsiatich kalendárnych dní od ich doručenia požiadať členský štát o doplnenie týchto informácií.

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).

Komisia prijme rozhodnutie o požadovanej výnimke najneskôr do šiestich mesiacov od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku alebo v prípade, že dotknuté členské štáty poskytnú ďalšie informácie podľa tretieho pododseku, najneskôr do štyroch mesiacov od posledného doručenia takýchto informácií podľa toho, ktorý dátum je neskorší. Ak Komisia v týchto lehotách neprijme výslovné rozhodnutie, výnimka sa považuje za udelenú.

Komisia o výnimkách udelených podľa tohto článku informuje ostatné členské štáty.

Článok 18

[Presunuté do článku 65]

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) prechod na európsky štandardný menovitý rozchod koľaje (1 435 mm), ak je relevantný;
- b) zmierňovanie vplyvu hluku a vibrácií spôsobených železničnou dopravou, najmä prostredníctvom opatrení týkajúcich sa železničných koľajových vozidiel a infraštruktúry vrátane protihlukových bariér;
- c) zvyšovanie bezpečnosti priecestí;
- d) podľa potreby prepojenie infraštruktúry železničnej dopravy s infraštruktúrou prístavov vnútrozemských vodných ciest;
- e) na základe analýzy sociálno-ekonomických nákladov a prínosov rozvoj infraštruktúry pre vlaky s dĺžkou nad 740 m a do 1 500 m a zaťaženie náprav 25,0 t pri výstavbe a modernizácii železničných tratí relevantných pre nákladnú dopravu;

- f) 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;
- g) pri výstavbe alebo modernizácii železničnej infraštruktúry zabezpečiť kontinuitu a prístupnosť chodníkov a cyklistických trás a tiež vytvoriť parkovacie miesta pre bicykle v blízkosti staníc s cieľom podporiť aktívne druhy dopravy;
- h) vývoj inovatívnych technológií alternatívnych palív pre železnice, ako je vodík pre úseky, ktoré sú vyňaté z požiadavky na elektrifikáciu, a pre železničné prístupové trate;
- i) poskytovanie, na účely rozvoja transeurópskej dopravnej siete, štandardu na zabezpečenie premávky nákladných vlakov prepravujúcich štandardné návesy vysoké až 4 metre na štandardných vozňoch s výškou 33 centimetrov bez akejkoľvek dodatočnej požiadavky na osobitné povolenie na prevádzkovanie služieb.

ODDIEL 2

INFRAŠTRUKTÚRA VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVY

Článok 20

Zložky infraštruktúry

1. Infraštruktúra vnútrozemskej vodnej dopravy zahŕňa najmä:
 - a) rieky;
 - b) kanály;
 - c) jazerá a lagúny;

- d) súvisiacu infraštruktúru, ako sú plavebné komory, zdvíhadlá, mosty, vodné nádrže, a súvisiace opatrenia na predchádzanie povodniam 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, hrádzí, zásypov, plošín, rekultivácie pôdy a infraštruktúry potrebnej na dopravné činnosti v rámci prístavu a mimo neho;
- h) súvisiace vybavenie uvedené v odseku 2;
- i) systémy IKT pre dopravu vrátane RIS;
- j) prepojenia vnútrozemských prístavov s ostatnými druhmi dopravy v transeurópskej dopravnej sieti;
- k) infraštruktúru súvisiacu so zariadeniami na 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, ako aj zariadenia na lámanie ľadu, hydrologické služby a zariadenia na bagrovanie plavebnej dráhy, prístavu a vstupu do prístavu na zaistenie celoročnej splavnosti.

3. Aby bol vnútrozemský prístav súčasťou súhrnnej siete, musí spĺňať 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 do 31. decembra 2050 zabezpečia, aby vnútrozemské prístavy v súhrnnej sieti:
 - 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 environmentálneho správania plavidiel v prístavoch, medzi ktoré môžu patriť zberné zariadenia, odplyňovacie zariadenia, opatrenia na zníženie hluku, opatrenia 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].

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) najneskôr od 31. decembra 2030 a požiadavky stanovené v článku 21 ods. 1 písm. c) najneskôr od 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 stanovených v odseku 3 písm. a) a minimálnych úrovní požiadaviek na služby stanovených v odseku 3 písm. b), c) a d) (dobrý plavebný stav).

Členské štáty zabránia zhoršovaniu týchto minimálnych požiadaviek alebo ktoréhokoľvek z ich vymedzených základných kritérií. V prípade, že sieť vnútrozemských vodných ciest prekročí tieto minimálne požiadavky k dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, členské štáty vynaložia maximálne úsilie, aby zabránili zhoršeniu jej stavu.

3. Členské štáty do 31. decembra 2030 najmä zabezpečia, aby:
 - a) rieky, kanály, jazerá, lagúny, 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. S výhradou schválenia dotknutými členskými štátmi v súlade s článkom 172 ZFEÚ Komisia prijme vykonávacie akty, ktoré sa vypracujú v úzkej spolupráci s takýmito členskými štátmi a v prípade potreby po porade s komisiami pre riečnu plavbu zriadenými medzinárodnými dohodami a v ktorých sa bližšie určujú referenčné hladiny vody uvedené v predchádzajúcom pododseku pre každý koridor, vodnú cestu alebo úsek vodnej cesty. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 59 ods. 3. Musia byť v súlade s požiadavkami stanovenými v medzinárodných dohovoroch a dohodách uzavretých medzi členskými štátmi vrátane predpisov, ktoré prijali komisie pre riečnu plavbu zriadené takýmito dohovormi a dohodami;

- b) členské štáty uverejňovali na webovom sídle prístupnom verejnosti počet dní v roku, ako sa uvádza 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, jazerá a lagúny boli vybavené RIS pre všetky služby podľa smernice 2005/44/ES⁵¹ s cieľom zaručiť informácie pre cezhraničných používateľov v reálnom čase.

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).

4. Na žiadosť členského štátu Komisia v riadne odôvodnených prípadoch udelí výnimky z minimálnych požiadaviek uvedených v odseku 3 písm. a) pre jednotlivé vodné cesty a v náležitom prípade pre jednotlivé úseky vodnej cesty prostredníctvom vykonávacích aktov, a to na základe osobitných geografických alebo významných fyzických obmedzení, negatívneho výsledku sociálno-ekonomickej analýzy nákladov a prínosov alebo potenciálnych negatívnych vplyvov na životné prostredie alebo biodiverzitu alebo na kultúrne dedičstvo. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená. Žiadosť o výnimku sa v prípade potreby koordinuje so susednými členskými štátmi. Susedné členské štáty môžu členskému štátu, ktorý žiada o výnimku, poskytnúť stanovisko. Členský štát pripojí stanoviská susedných členských štátov k svojej žiadosti. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

Komisia posúdi žiadosť z hľadiska odôvodnenia poskytnutého podľa prvého pododseku. Komisia stanoviská dotknutých susedných členských štátov náležite zohľadní.

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do tridsiatich kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do tridsiatich kalendárnych dní od ich doručenia požiadať členský štát o doplnenie týchto informácií.

Komisia prijme rozhodnutie o požadovanej výnimke najneskôr do šiestich mesiacov od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku alebo v prípade, že dotknuté členské štáty poskytnú ďalšie informácie podľa tretieho pododseku, najneskôr do štyroch mesiacov od posledného doručenia takýchto informácií podľa toho, ktorý dátum je neskorší. Ak Komisia v týchto lehotách neprijme výslovné rozhodnutie, výnimka sa považuje za udelenú.

Komisia o výnimkách udelených podľa tohto článku informuje ostatné členské štáty.

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

- 4a. V prípade vyššej moci členské štáty obnovia podmienky splavnosti do predchádzajúceho stavu hneď, ako to situácia umožní.
5. Komisia môže prijať usmernenia, ktorými sa zabezpečí jednotný prístup k uplatňovaniu dobrého plavebného stavu v Únii. Tieto usmernenia sa môžu vzťahovať najmä na:
- a) doplnkové parametre pre vodné cesty špecifické pre voľne tečúce rieky;
 - aa) doplnkové parametre pre splavnú šírku kanála;
 - b) vypúšťa sa.
 - c) vypúšťa sa.
 - d) vypúšťa sa.
 - e) zavádzanie infraštruktúry pre alternatívnu energiu na zabezpečenie prístupu k alternatívnym palivám v celom koridore;
 - f) používanie digitálnych aplikácií siete a procesov automatizácie;
 - g) odolnosť infraštruktúry voči zmene klímy, prírodným rizikám a katastrofám spôsobeným ľudskou činnosťou alebo úmyselným narušeniam;
 - h) zavádzanie a podporu nových technológií a inovácií pre palivá a pohonné systémy s nulovými emisiami uhlíka.
6. vypúšťa sa.

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) zlepšenie procesov digitalizácie a automatizácie, najmä z hľadiska vyššej bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany a udržateľnosti vo vnútrozemskej vodnej doprave vrátane v rámci mestských uzlov;
- d) modernizácia a rozširovanie kapacity infraštruktúry vrátane miest na kotvenie a odpočinok a ich služieb potrebných pre operácie multimodálnej dopravy v oblasti prístavu aj mimo nej a pozdĺž vodnej cesty;
- 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;
- f) vývoj a používanie plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy s plytkým ponorom vhodných pre nízku hladinu vody;
- g) pri výstavbe alebo modernizácii vnútrozemskej vodnej infraštruktúry zabezpečiť kontinuitu a prístupnosť chodníkov a cyklistických trás s cieľom podporovať aktívne druhy dopravy;

- h) podpora opatrení na zabránenie zhoršovaniu požiadaviek na vodné cesty.

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 pevninskou sieťou prostredníctvom vytvárania alebo modernizácie trás príbrežnej námornej dopravy a prostredníctvom rozvoja námorných prístavov na území členských štátov a ich spojení s okolitým vnútrozemím 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 vrátane prepojenia s vnútrozemím;
 - b) činnosti 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), uľahčenie prechodu na udržateľnú námornú dopravu, zlepšenie synergií medzi dopravou a energetikou okrem iného posilnením úlohy prístavov ako energetických uzlov a pomoc pri energetickej transformácii, a systémy IKT pre dopravu a hydrografické prieskumy;

c) podpora udržateľných a odolných prepojení príbrežnej námornej dopravy, najmä tých, ktoré sústreďujú toky nákladnej dopravy s cieľom znížiť negatívne externé náklady, ako sú emisie a preťaženie z cestnej dopravy v rámci Únie, a prepojení, ktoré zlepšujú prístup k najvzdialenejším a iným vzdialeným, ostrovným a okrajovým regiónom prostredníctvom zariadenia alebo modernizácie udržateľných, pravidelných a častých námorných služieb.

d) vypúšťa sa.

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, plošiny, móla, doky, hrádze, zásypy a rekultivácia pôdy;
- c)orské prieplavy;
- d) navigačné zariadenia;
- e) vstupy do prístavov, prístavné plavebné dráhy a plavebné komory;
- f) vlnolamy;
- g) prepojenia prístavov s transeurópskou dopravnou sieťou;
- h) systémy IKT pre dopravu vrátane EMSWe a VT MIS;
- i) infraštruktúru súvisiacu s alternatívnymi palivami;

- j) súvisiace vybavenie, ku ktorému môžu patriť najmä zariadenia na riadenie dopravy a nákladu, na znižovanie negatívnych účinkov na životné prostredie, a to aj pre operácie s nulovým odpadom a opatrenia obehového hospodárstva, na zvyšovanie energetickej efektívnosti, na 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) vypúšťa sa.
- l) infraštruktúru, ktorá uľahčuje prístavné činnosti súvisiace s veternými parkmi na mori a energiou z obnoviteľných zdrojov.

4. Aby bol námorný prístav súčasťou súhrnnej siete, musí spĺňať aspoň jednu 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;
- ba) celkový ročný objem nákladu – pri nakladaní s hromadným alebo kusovým nákladom – presahuje ročne 500 000 ton a jeho príspevok k diverzifikácii dodávok energie do EÚ a k urýchleniu zavádzania energie z obnoviteľných zdrojov je jednou z hlavných činností prístavu. 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 v zmysle článku 3 nariadenia č. 1059/2003⁵²;
- 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 súlade s nariadením (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá],
 - b) námorné prístavy súhrnnej siete boli vybavené potrebnou infraštruktúrou na zlepšenie environmentálnych vlastností lodí v prístavoch, najmä zbernými zariadeniami na vykladanie odpadu z lodí v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/883⁵³;
 - 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.

⁵² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1059/2003 z 26. mája 2003 o zostavení spoločnej nomenklatury územných jednotiek pre štatistické účely (NUTS).

⁵³ 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).

2. Členské štáty do 31. decembra 2050 zabezpečia, aby:
- a) námorné prístavy súhrnnej siete s celkovým ročným objemom tovaru viac než 2 milióny ton boli prepojené so železničnou a s cestnou infraštruktúrou, a pokiaľ je to možné, s vnútrozemskými vodnými cestami; Referenčnou hodnotou pre tento celkový objem je najnovší dostupný trojročný priemer podľa štatistických údajov uverejnených Eurostatom;
 - 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 prieplavy, prístavné plavebné dráhy a ústia riek, ktoré prepájajú dve moria alebo poskytujú prístup z mora do námorných prístavov, 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.

Povinnosť zabezpečiť prepojenie uvedené v písmene a) prvom pododseku sa neuplatňuje, ak takémuto prepojeniu bránia osobitné geografické alebo významné fyzické obmedzenia.

3. Na žiadosť členského štátu Komisia v riadne odôvodnených prípadoch udelí výnimky z minimálnych požiadaviek uvedených v odseku 2 prvom pododseku prostredníctvom vykonávacích aktov, a to na základe osobitných geografických alebo významných fyzických obmedzení, negatívneho výsledku sociálno-ekonomickej analýzy nákladov a prínosov alebo potenciálnych negatívnych vplyvov na životné prostredie alebo biodiverzitu. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

Komisia posúdi žiadosť z hľadiska odôvodnenia poskytnutého podľa prvého pododseku.

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do tridsiatich kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do tridsiatich kalendárnych dní od ich doručenia požiadať členský štát o doplnenie týchto informácií.

Komisia prijme rozhodnutie o požadovanej výnimke najneskôr do šiestich mesiacov od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku alebo v prípade, že dotknuté členské štáty poskytnú ďalšie informácie podľa tretieho pododseku, najneskôr do štyroch mesiacov od posledného doručenia takýchto informácií podľa toho, ktorý dátum je neskorší. Ak Komisia v týchto lehotách neprijme výslovné rozhodnutie, výnimka sa považuje za udelenú.

Komisia o výnimkách udelených podľa tohto článku informuje ostatné členské štáty.

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 do 31. decembra 2030 zabezpečia, aby infraštruktúra námornej dopravy základnej siete spĺňala požiadavky stanovené v článku 25 ods. 2.

3. Na žiadosť členského štátu Komisia v riadne odôvodnených prípadoch udelí výnimky z minimálnych požiadaviek uvedených v odseku 2 prostredníctvom vykonávacích aktov, a to na základe osobitných geografických alebo významných fyzických obmedzení, negatívneho výsledku sociálno-ekonomickej analýzy nákladov a prínosov alebo potenciálnych negatívnych vplyvov na životné prostredie alebo biodiverzitu. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

Komisia posúdi žiadosť z hľadiska odôvodnenia poskytnutého podľa prvého pododseku.

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do tridsiatich kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do tridsiatich kalendárnych dní od ich doručenia požiadať členský štát o doplnenie týchto informácií.

Komisia prijme rozhodnutie o požadovanej výnimke najneskôr do šiestich mesiacov od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku alebo v prípade, že dotknuté členské štáty poskytnú ďalšie informácie podľa tretieho pododseku, najneskôr do štyroch mesiacov od posledného doručenia takýchto informácií podľa toho, ktorý dátum je neskorší. Ak Komisia v týchto lehotách neprijme výslovné rozhodnutie, výnimka sa považuje za udelenú.

Komisia o výnimkách udelených podľa tohto článku informuje ostatné členské štáty.

Ďalšie priority rozvoja námornej infraštruktúry a európskeho námorného priestoru

Pri podpore projektov spoločného záujmu, ktoré súvisia s námornou infraštruktúrou a európskym námorným priestorom, 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, plošiny, móla, doky, hrádze, zásypy a rekultivácia pôdy;
- ba) zlepšenie infraštruktúry prepojenia, vybavenia a systémov vymedzených v článku 36;
- c) zlepšenie procesov digitalizácie a automatizácie, najmä z hľadiska vyššej bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, efektívnosti a udržateľnosti;
- d) zavádzanie a podpora nových technológií a inovácií, ako aj obnoviteľných a nízkouhlíkových palív;
- 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 energetickú efektívnosť;
- g) podpora plavidiel s nulovými a nízkymi emisiami, ktoré obsluhujú a prevádzkujú spojenia príbrežnej 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 vrátane využívania programov ekologických stimulov;

- h) činnosti uvedené v článku 24 ods. 2 písm. b) a c).

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) vypúšťa sa;
 - viii) vypúšťa sa;
 - ix) vypúšťa sa;
 - x) infraštruktúry zmiernujúcej vplyv na životné prostredie;

- b) súvisiace vybavenie vrátane systémov váženia v pohybe;
 - c) digitálnu infraštruktúru a systémy IKT pre dopravu;
 - d) prístupové trasy k multimodálnym terminálom nákladnej dopravy;
 - e) prepojenia terminálov nákladnej dopravy a logistických platforiem s ostatnými druhmi dopravy v transeurópskej dopravnej sieti;
 - f) autobusové terminály;
 - g) infraštruktúru súvisiacu so zariadeniami na alternatívne palivá;
 - h) parkovacie plochy a odpočívadlá vrátane bezpečných a chránených parkovacích plôch pre úžitkové vozidlá;
2. Cesty uvedené v odseku 1 písm. a) a v prílohe I 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.

Článok 29

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/ES⁵⁴;
- b) cesty boli navrhované, budované alebo modernizované a udržiavané s ohľadom na vysokú úroveň bezpečnosti premávky;
- c) cesty boli navrhované, budované alebo modernizované a udržiavané s ohľadom na vysokú úroveň ochrany životného prostredia, v náležitých prípadoch aj prostredníctvom opatrení na zníženie hluku 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/ES⁵⁵;
- e) ak je to uplatniteľné, interoperabilita systémov výberu mýta bola zabezpečená v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/520⁵⁶ a s vykonávacím nariadením Komisie C/2019/9080⁵⁷ a delegovaným nariadením Komisie C/2019/8369⁵⁸;

⁵⁴ 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).

⁵⁵ 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).

⁵⁶ 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).

⁵⁷ 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).

⁵⁸ 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).

- f) ak je to uplatniteľné, mýto alebo používateľské poplatky sa vyberali v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES⁵⁹;
- 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 smernice⁶⁰;
- h) infraštruktúra pre alternatívne palivá bola zavedená v cestnej sieti v súlade s nariadením (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá].

2. Členské štáty do 31. decembra 2050 zabezpečia, aby v súvislosti s cestami súhrnnej siete uvedenými v článku 28 ods. 1 písm. a) boli splnené tieto požiadavky:

- a) vypúšťa sa.
- b) odpočívadlá sú od seba vzdialené najviac 100 km a poskytujú dostatočný priestor na parkovanie a vhodné zariadenia vrátane hygienických zariadení, ktoré spĺňajú potreby rôznorodej pracovnej sily;
- c) vypúšťa sa.
- d) systémy váženía za jazdy sú nainštalované v priemere každých 300 km na sieti členského štátu. Pri zavádzaní týchto systémov sa členské štáty môžu zamerať na cestné úseky s vysokou intenzitou nákladnej dopravy. Systémy váženía za jazdy umožnia identifikáciu vozidiel a kombinácií vozidiel, ktoré pravdepodobne prekročili maximálnu povolenú hmotnosť stanovenú v smernici 96/53/ES.

⁵⁹ 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).

⁶⁰ 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 [...]).

3. Členské štáty 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:

- v prípade existujúcej infraštruktúry súhrnnej siete do 31. decembra 2030,
- v prípade novej infraštruktúry súhrnnej siete do 31. decembra 2050 alebo v prípade, že sa cestný úsek dokončí skôr, k dátumu jeho dokončenia.

4. Na žiadosť členského štátu Komisia v riadne odôvodnených prípadoch udelí výnimky z požiadaviek uvedených v odseku 2 prostredníctvom vykonávacích aktov, ak hustota premávky nepresahuje 10 000 vozidiel za deň v oboch smeroch a/alebo na základe osobitných geografických alebo významných fyzických obmedzení, negatívneho výsledku sociálno-ekonomickej analýzy nákladov a prínosov alebo potenciálnych negatívnych vplyvov na životné prostredie alebo biodiverzitu. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená. Žiadosť o výnimku sa v prípade potreby koordinuje so susednými členskými štátmi. Susedné členské štáty môžu členskému štátu, ktorý žiada o výnimku, poskytnúť stanovisko. Členský štát pripojí stanoviská susedných členských štátov k svojej žiadosti. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

Komisia posúdi žiadosť z hľadiska odôvodnenia poskytnutého podľa prvého pododseku. Komisia stanoviská dotknutých susedných členských štátov náležite zohľadní.

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).

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do tridsiatich kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do tridsiatich kalendárnych dní od ich doručenia požiadať členský štát o doplnenie týchto informácií.

Komisia prijme rozhodnutie o požadovanej výnimke najneskôr do šiestich mesiacov od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku alebo v prípade, že dotknuté členské štáty poskytnú ďalšie informácie podľa tretieho pododseku, najneskôr do štyroch mesiacov od posledného doručenia takýchto informácií podľa toho, ktorý dátum je neskorší. Ak Komisia v týchto lehotách neprijme výslovné rozhodnutie, výnimka sa považuje za udelenú.

Komisia o výnimkách udelených podľa tohto článku informuje ostatné členské štáty.

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.
- 1a. Členské štáty zabezpečia, aby cesty uvedené v článku 28 ods. 1 písm. a) spĺňali nasledujúce požiadavky, a to najneskôr od 31. decembra 2030 v prípade cestnej infraštruktúry základnej siete a najneskôr od 31. decembra 2040 v prípade cestnej infraštruktúry rozšírenej základnej siete:
 - i) majú, 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 iným spôsobom zabezpečujúcim rovnocenný stupeň bezpečnosti, a

ii) úrovňovo nekrižujú žiadnu cestu, železničnú trať ani trať električky, cestu pre cyklistov alebo chodcov.

iii) vypúšťa sa;

2. Členské štáty do 31. decembra 2040 zabezpečia, aby cestná infraštruktúra základnej siete a rozšírenej základnej siete spĺňala nasledujúce požiadavky:

a) odpočívadlá sú k dispozícii pozdĺž ciest základnej a rozšírenej základnej siete vo vzájomnej vzdialenosti najviac 60 km a poskytujú dostatočný priestor na parkovanie a vhodné zariadenia vrátane hygienických zariadení, ktoré spĺňajú potreby rôznorodej pracovnej sily;

b) vypúšťa sa;

c) spĺňa požiadavky stanovené v článku 29 ods. 2 písm. d).

3. Členské štáty vynaložia maximálne úsilie, aby do 31. decembra 2040 zabezpečili vytvorenie bezpečných a chránených parkovacích plôch, ktoré poskytujú dostatočný priestor na parkovanie pre úžitkové vozidlá a spĺňajú požiadavky stanovené v článku 8a ods. 1 nariadenia (ES) č. 561/2006⁶², pri cestách základnej a rozšírenej základnej siete alebo vo vzdialenosti do 3 km jazdy od najbližšieho výjazdu z cesty patriacej do transeurópskej dopravnej siete, pričom priemerná vzdialenosť medzi dvomi takýmito plochami je 150 km. Členské štáty sa môžu zamerať na cestné úseky s vysokou intenzitou nákladnej dopravy.

⁶² 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, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1 – 14).

4. Členské štáty zabezpečia, aby cestná infraštruktúra spĺňala požiadavky stanovené v článku 29 ods. 3:
- v prípade existujúcej infraštruktúry základnej siete najneskôr od 31. decembra 2025 a v prípade existujúcej infraštruktúry rozšírenej základnej siete najneskôr od 31. decembra 2030,
 - v prípade novej infraštruktúry základnej siete najneskôr od 31. decembra 2030 a v prípade novej infraštruktúry súhrnnej siete najneskôr od 31. decembra 2040 alebo v prípade, že sa cestný úsek dokončí skôr, k dátumu jeho dokončenia.
5. Na žiadosť členského štátu Komisia v riadne odôvodnených prípadoch udelí výnimky z požiadaviek uvedených v odsekoch 1a a 2 prostredníctvom vykonávacích aktov, ak hustota premávky nepresahuje 10 000 vozidiel za deň v oboch smeroch a/alebo na základe osobitných geografických alebo významných fyzických obmedzení, negatívneho výsledku sociálno-ekonomickej analýzy nákladov a prínosov alebo potenciálnych negatívnych vplyvov na životné prostredie alebo biodiverzitu. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená. Žiadosť o výnimku sa v prípade potreby koordinuje so susednými členskými štátmi. Susedné členské štáty môžu členskému štátu, ktorý žiada o výnimku, poskytnúť stanovisko. Členský štát pripojí stanoviská susedných členských štátov k svojej žiadosti. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

Komisia posúdi žiadosť z hľadiska odôvodnenia poskytnutého podľa prvého pododseku. Komisia stanoviská dotknutých susedných členských štátov náležite zohľadní.

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do tridsiatich kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do tridsiatich kalendárnych dní od ich doručenia požiadať členský štát o doplnenie týchto informácií.

Komisia prijme rozhodnutie o požadovanej výnimke najneskôr do šiestich mesiacov od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku alebo v prípade, že dotknuté členské štáty poskytnú ďalšie informácie podľa tretieho pododseku, najneskôr do štyroch mesiacov od posledného doručenia takýchto informácií podľa toho, ktorý dátum je neskorší. Ak Komisia v týchto lehotách neprijme výslovné rozhodnutie, výnimka sa považuje za udelenú.

Komisia o výnimkách udelených podľa tohto článku informuje ostatné členské štáty.

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) zlepšenie procesov digitalizácie a automatizácie, zavedenie inovatívnych technológií na zlepšenie kontroly dodržiavania právneho rámca Únie v oblasti cestnej dopravy vrátane inteligentných a automatizovaných nástrojov na presadzovanie a komunikačnej infraštruktúry;

- d) pri výstavbe alebo modernizácii cestnej infraštruktúry zabezpečiť kontinuitu a prístupnosť chodníkov a cyklistických trás s cieľom podporovať aktívne druhy dopravy;
- e) vytvorenie bezpečných a chránených parkovacích plôch v súhrnnej sieti, ktoré poskytujú dostatočný priestor na parkovanie pre úžitkové vozidlá a spĺňajú požiadavky stanovené v článku 8a ods. 1 nariadenia (ES) č. 561/2006⁶³.

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, ktoré sú potrebné na pozemnú a dopravnú prevádzku v rámci letiskovej plochy, a vertiporty;
 - c) prepojenia letísk s inými druhmi dopravy v transeurópskej dopravnej sieti;
 - d) systémy ATM/ANS a súvisiace vybavenie vrátane vesmírneho vybavenia;

⁶³ 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, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1 – 14).

- e) infraštruktúru súvisiacu s alternatívnymi palivami a elektrickým napájaním lietadiel na stojisku;
- 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;
- h) kozmodrómy.

2. Aby bolo letisko súčasťou súhrnnej siete, musí spĺňať 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 s celkovým ročným objemom osobnej dopravy viac ako štyri milióny cestujúcich boli od 31. decembra 2040 prepojené s transeurópskou železničnou sieťou a príslušnými mestskými uzlami, ako sa uvádza v prílohe II, a to železnicou, metrom, ľahkým železničným systémom alebo električkami, s výnimkou prípadov, keď takýmto spojeniam bránia osobitné geografické alebo významné fyzické obmedzenia;
- b) vypúšťa sa.
- 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 v súlade so smernicou (ES) č. 2009/12⁶⁴;
- d) sa na infraštruktúru leteckej dopravy uplatňovali spoločné základné normy ochrany civilného letectva pred protiprávnym zasahovaním prijaté Úniou v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008⁶⁵;
- 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) infraštruktúra pre alternatívne palivá bola zavedená na letiskách v súlade s nariadením (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá];

⁶⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch (Ú. v. EÚ L 70, 14.3.2009, s. 11).

⁶⁵ 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).

- g) letiská základnej a súhrnnej siete s celkovým ročným objemom osobnej dopravy viac ako štyri milióny cestujúcich poskytovali infraštruktúru na zásobovanie lietadiel na kontaktnom stojisku, ktoré sa používajú na obchodnú leteckú dopravu, vopred upraveným vzduchom, a to do 31. decembra 2030 v prípade letísk základnej siete a do 31. decembra 2040 v prípade letísk súhrnnej siete.

2. Na žiadosť členského štátu Komisia v riadne odôvodnených prípadoch udelí prostredníctvom vykonávacích aktov výnimky v súvislosti s požiadavkami stanovenými v odseku 1 písm. a) a g), a to z dôvodu osobitných geografických alebo významných fyzických obmedzení vrátane neexistencie železničného systému na území alebo negatívneho výsledku sociálno-ekonomickej analýzy nákladov a prínosov alebo potenciálnych negatívnych vplyvov na životné prostredie alebo biodiverzitu. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

Komisia posúdi žiadosť z hľadiska odôvodnenia poskytnutého podľa prvého pododseku.

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do tridsiatich kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do tridsiatich kalendárnych dní od ich doručenia požiadať členský štát o doplnenie týchto informácií.

Komisia prijme rozhodnutie o požadovanej výnimke najneskôr do šiestich mesiacov od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku alebo v prípade, že dotknuté členské štáty poskytnú ďalšie informácie podľa tretieho pododseku, najneskôr do štyroch mesiacov od posledného doručenia takýchto informácií podľa toho, ktorý dátum je neskorší. Ak Komisia v týchto lehotách neprijme výslovné rozhodnutie, výnimka sa považuje za udelenú.

Komisia o výnimkách udelených podľa tohto článku informuje ostatné členské štáty.

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, vrátane tých, ktoré sú zamerané na zaistenie bezpečnej a úplnej integrácie nových leteckých dopravných prostriedkov s posádkou a bez posádky;
- c) zlepšenie procesov digitalizácie a automatizácie najmä z hľadiska vyššej bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany;
- 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.
- f) prepojenie letísk súhrnnej siete a základnej siete, ktorých celkový ročný objem osobnej dopravy je menší ako štyri milióny cestujúcich, so sieťou a príslušnými mestskými uzlami, ako sa uvádza v prílohe II, a to železnicou, metrom, ľahkým železničným systémom alebo električkami;
- g) infraštruktúra na zásobovanie lietadiel na vzdialených stojiskách vopred upraveným vzduchom, ako aj na kontaktných stojiskách v prípade letísk transeurópskej dopravnej siete s celkovým ročným objemom osobnej dopravy menším ako štyri milióny cestujúcich.

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 sú otvorené pre všetkých prevádzkovateľov a používateľov nediskriminačným spôsobom a:
 - a) nachádzajú sa v námorných prístavoch transeurópskej dopravnej siete uvedených v prílohe II alebo v ich blízkosti;
 - b) nachádzajú sa vo vnútrozemských prístavoch transeurópskej dopravnej siete uvedených v prílohe II alebo v ich blízkosti;
 - ba) nachádzajú sa na letiskách transeurópskej dopravnej siete uvedených v prílohe II; alebo
 - c) vypúšťa sa.
 - d) sú klasifikované ako terminály kombinovanej železničnej a cestnej dopravy alebo terminály pozdĺž vnútrozemských vodných ciest transeurópskej dopravnej siete, ako je uvedené v prílohe II.
2. Členské štáty vynaložia maximálne úsilie s cieľom zabezpečiť, aby bola k dispozícii dostatočná kapacita multimodálnych terminálov nákladnej dopravy na obsluhu transeurópskej dopravnej siete, pričom zohľadnia súčasné a budúce dopravné toky, najmä toky obsluhujúce mestské uzly, priemyselné centrá, prístavy a logistické uzly.

3. Členské štáty do troch rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia vykonajú analýzu trhu a výhľadovú analýzu, pokiaľ ide o multimodálne terminály nákladnej dopravy na ich 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.

Členské štáty bezodkladne oznámia výsledky analýzy Komisii.

4. Ak sa analýzou podľa odseku 3 zistí, že sú potrebné nové multimodálne terminály nákladnej dopravy alebo dodatočná prekládková kapacita v existujúcich termináloch, členské štáty vypracujú akčný plán pre rozvoj siete multimodálnych terminálov nákladnej dopravy, v ktorom sa uvedú aj miesta, kde sa takéto potreby identifikovali.
- 4a. Akčný plán sa oznámi Komisii najneskôr dvanásť mesiacov od dokončenia analýzy podľa odseku 3.
- 4b. Na základe tohto akčného plánu členské štáty oznámia Komisii zoznam terminálov kombinovanej železničnej a cestnej dopravy a terminálov pozdĺž vnútrozemských vodných ciest, ktoré navrhujú doplniť do príloh I a II.

5. Aby mohol byť terminál kombinovanej železničnej a cestnej dopravy alebo terminál pozdĺž vnútrozemských vodných ciest zaradený do transeurópskej dopravnej siete a uvedený v prílohe II, musí spĺňať aspoň jednu 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 na doplnenie do príloh I a II 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, medzil'ahlá 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 pre alternatívne palivá.

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

1. Členské štáty vynaložia maximálne úsilie na to, aby spravodlivým a nediskriminačným spôsobom zabezpečili, aby všetky multimodálne terminály nákladnej dopravy, ktoré sú otvorené pre všetkých prevádzkovateľov a používateľov nediskriminačným spôsobom a uplatňujú transparentné a nediskriminačné poplatky v námorných prístavoch a vnútrozemských prístavoch uvedených v prílohe II a vo všetkých termináloch kombinovanej železničnej a cestnej dopravy a termináloch pozdĺž vnútrozemských vodných ciest uvedených v prílohe I a II, spĺňali tieto požiadavky:
 - a) sú napojené aspoň na dva druhy dopravy, ktoré sú v danej oblasti k dispozícii;
 - b) budú do 31. decembra 2030 vybavené v rámci terminálu alebo v maximálnej vzdialenosti 3 km aspoň jednou nabíjacou stanicou podľa vymedzenia v článku 2 bode 43 nariadenia (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá] určenou na obsluhu ťažkých úžitkových vozidiel;
 - c) budú do 31. decembra 2030 vybavené digitálnymi nástrojmi na uľahčenie:
 - i) efektívnych terminálových operácií, ako sú v relevantných prípadoch 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, ktoré si dokážu vymieňať informácie s otvorenými a interoperabilnými systémami.
2. Členské štáty vynaložia maximálne úsilie na to, aby spravodlivým a nediskriminačným spôsobom zabezpečili, aby tie multimodálne terminály nákladnej dopravy uvedené v článku 37 ods. 1, ktoré sú spojené so železničnou sieťou a vykonávajú vertikálnu prekládku, boli najneskôr od 31. decembra 2030 schopné pomocou žeriavov manipulovať s nasledujúcimi druhmi intermodálnych nákladných jednotiek: kontajnermi, výmennými nadstavbami alebo návesmi vhodnými pre intermodálnu dopravu.

3. Členské štáty vynaložia maximálne úsilie na to, aby spravodlivým a nediskriminačným spôsobom zabezpečili, aby multimodálne terminály nákladnej dopravy uvedené v článku 37 ods. 1, ktoré sú spojené so železničnou sieťou, boli najneskôr od 31. decembra 2040 schopné prijímať vlaky dlhé 740 m.

Tento odsek sa nevzťahuje na multimodálne terminály nákladnej dopravy, ktoré sú napojené len na izolované železničné siete.

4. vypúšťa sa.

5. Na žiadosť členského štátu Komisia v riadne odôvodnených prípadoch udelí výnimky z ustanovení odsekov 1 až 3 prostredníctvom vykonávacích aktov, a to na základe osobitných geografických alebo významných fyzických obmedzení, najmä ak sa terminál nachádza v priestorovo obmedzenom priestore, alebo na základe negatívneho výsledku sociálno-ekonomickej analýzy nákladov a prínosov alebo potenciálnych negatívnych vplyvov na životné prostredie alebo biodiverzitu. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

Komisia posúdi žiadosť z hľadiska odôvodnenia poskytnutého podľa prvého pododseku.

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do tridsiatich kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do tridsiatich kalendárnych dní od ich doručenia požiadať členský štát o doplnenie týchto informácií.

Komisia prijme rozhodnutie o požadovanej výnimke najneskôr do šiestich mesiacov od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku alebo v prípade, že dotknuté členské štáty poskytnú ďalšie informácie podľa tretieho pododseku, najneskôr do štyroch mesiacov od posledného doručenia takýchto informácií podľa toho, ktorý dátum je neskorší.

Ak Komisia v týchto lehotách neprijme výslovné rozhodnutie, výnimka sa považuje za udelenú.

Komisia o výnimkách udelených podľa tohto článku informuje ostatné členské štáty.

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 náležitých prípadoch presadzovanie toho, aby vlečky a multimodálne terminály nákladnej dopravy na transeurópskej dopravnej sieti umožňovali nakladanie s vlakmi s dĺžkou 740 m bez manipulácie;
- f) rozšírenie a elektrifikácia odchodových a príjazdových vlečiek, úpravy systémov návštenia a vylepšenia konfigurácie koľají;
- g) v náležitých prípadoch podpora prechodu vlečiek na európsky menovitý štandardný rozchod koľaje.

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;
 - b) prístupové miesta k transeurópskej dopravnej sieti, najmä železničné a autobusové terminály, multimodálne terminály nákladnej dopravy, prístavy alebo letiská;
 - c) vypúšťa sa.
2. Mestá, ktoré sa nachádzajú v centre každého mestského uzla transeurópskej dopravnej siete, sú uvedené v prílohe II. Na to, aby bol mestský uzol súčasťou transeurópskej dopravnej siete a bol uvedený v prílohe II, musí mať najmenej 100 000 obyvateľov alebo, ak v regióne NUTS 2 žiadny takýto mestský uzol neexistuje, musí byť hlavným uzlom tohto regiónu NUTS 2.

Článok 40

Požiadavky na mestské uzly

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

- a) dostupnosť infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc pre alternatívne palivá v súlade s nariadením (EÚ) [...] [o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá];
- b) do 31. decembra 2027:
 - i) prijatie a monitorovanie plánu udržateľnej mestskej mobility pre každý mestský uzol, ktorý okrem iného zahŕňa opatrenia na integráciu rôznych druhov dopravy a prechod na udržateľnú mobilitu, na podporu efektívnej mobility s nulovými a nízkymi emisiami vrátane mestskej logistiky, na zníženie znečistenia ovzdušia a hluku;
 - ii) zber ukazovateľov mestskej mobility a ich predkladanie Komisii, ako sa vymedzuje v odseku 2 tohto článku, za každý mestský uzol;
- c) do 31. decembra 2030, 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] určenou pre autobusy a autokary;
- d) do 31. decembra 2040, rozvoj aspoň jedného multimodálneho terminálu nákladnej dopravy, ak taký terminál ešte neexistuje a bol by životaschopný, ktorý poskytuje dostatočnú prekládkovú kapacitu v rámci mestského uzla alebo v jeho blízkosti.

Jeden multimodálny terminál nákladnej dopravy môže obsluhovať viacero mestských uzlov a môže sa nachádzať v mestskom uzle samotnom alebo v jeho blízkosti.

Členské štáty o tom informujú Komisiu.

- 1a. Miestne orgány, v náležitých prípadoch aj v spolupráci s celoštátnymi orgánmi, vynaložia pri prijímaní a monitorovaní plánov udržateľnej mestskej mobility maximálne úsilie na zabezpečenie toho, aby plány udržateľnej mestskej mobility boli v súlade s usmerneniami uvedenými v prílohe V a zároveň zohľadňovali diaľkové transeurópske dopravné toky.
2. Komisia najneskôr do jedného roka po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia prijme vykonávací akt, v ktorom vymedzí obmedzený počet ukazovateľov súvisiacich s udržateľnosťou a bezpečnosťou dopravy uvedených v odseku 1 písm. b). V tomto vykonávacom akte sa stanovia aj individuálne lehoty na predloženie každého ukazovateľa. Tieto lehoty sa stanovujú na 3 až 5 rokov. Pri stanovovaní podrobného súboru ukazovateľov sa zohľadňuje dostupnosť a prístupnosť údajov na regionálnej a miestnej úrovni. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 59 ods. 3.
3. Komisia najneskôr do jedného roka od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia takisto zriadi internetové rozhranie, ktoré príslušným orgánom umožní predkladať plány udržateľnej mestskej mobility a ukazovatele uvedené v odseku 1 písm. b) a ktoré umožní členským štátom zaistiť predloženie plánov udržateľnej mestskej mobility a ukazovateľov.

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) spojenia prvého a posledného úseku medzi prístupovými bodmi transeurópskej dopravnej siete uvedenými v článku 39 ods. 1 písm. b) a k týmto bodom, ako sú metro alebo električky, s cieľom zvýšiť výkonnosť transeurópskej dopravnej siete;

- (b) plynulé prepojenie medzi infraštruktúrou transeurópskej dopravnej siete a infraštruktúrou pre regionálnu a miestnu udržateľnú dopravu. Môže to pre cestujúcich zahŕňať možnosť prístupu k informáciám, rezervácie, platenia ciest a získania cestovných lístkov prostredníctvom digitálnych služieb multimodálnej mobility, a v prípade nákladnej dopravy mestské logistické zariadenia na zlepšenie konsolidácie dodávok v mestských oblastiach, ako sú mikrouzly a cyklistické logistické uzly, najmä tie, ktoré sú spojené so železničnou a vodnou dopravnou infraštruktúrou;
- ba) udržateľné, plynulé a bezpečné prepojenie infraštruktúry osobnej dopravy medzi železničnou a cestnou dopravou a aktívnymi druhmi dopravy a v náležitých prípadoch vnútrozemskou vodnou, leteckou a námornou dopravou;
- bb) udržateľné, plynulé a bezpečné prepojenie infraštruktúry nákladnej dopravy medzi železničnou, cestnou a v náležitých prípadoch vnútrozemskou vodnou, leteckou a námornou dopravou, ako aj vhodné prepojenia s logistickými platformami a zariadeniami;
- c) zmiernenie vystavenia mestských oblastí negatívnym účinkom tranzitnej železničnej a cestnej dopravy;
- d) podpora efektívnej dopravy a mobility s nízkou hlučnosťou a s nulovými emisiami vrátane ekologizácie mestských vozidlových parkov osobnej a nákladnej dopravy;
- e) zvýšenie podielu verejnej dopravy a aktívnych druhov dopravy a opatrenia na smerovanie mobility cestujúcich predovšetkým na tieto druhy dopravy;
- f) vypúšťa sa;
- g) podporu efektívnej mestskej nákladnej dopravy s nízkou hlučnosťou a nízkymi emisiami uhlíka.

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. V celej Únii sa v súlade s osobitnými ustanoveniami stanovenými v práve Únie a v rámci ich obmedzení zavedú nasledujúce systémy IKT pre dopravu s cieľom zabezpečiť prítomnosť súboru interoperabilných základných spôsobilostí vo všetkých členských štátoch:
 - a) v prípade železníc: ERTMS, telematické aplikácie pre nákladnú a osobnú dopravu, ako sa uvádza v technickej špecifikácii pre interoperabilitu, najmä výstupy zo spoločného podniku Shift2Rail a spoločného podniku pre európske železnice;
 - b) v prípade vnútrozemských vodných ciest: RIS;
 - c) v prípade cestnej dopravy a jej rozhraní s inými druhmi dopravy: IDS;
 - d) v prípade námornej dopravy: na riadenie lodnej dopravy služby VTMISS 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

3. vypúšťa sa.

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, ktoré prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov a iných negatívnych vplyvov na životné prostredie a sociálno-ekonomických dôsledkov 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 v rámci európskeho námorného priestoru, systémov IKT pre dopravu a vývoj doplnkovej infraštruktúry potrebnej na dosiahnutie hlavných environmentálnych a bezpečnostných cieľov týchto služieb;
 - 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; alebo
 - 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, a to podporou pravidelných a častých služieb.
2. vypúšťa sa.

Nové technológie a inovácia

V záujme toho, aby transeurópska dopravná sieť držala krok s inovačným technologickým rozvojom a zavádzaním, sa treba zamerať 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 harmonizovaným a koordinovaným spôsobom;
- b) zintenzívnenie 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 iných nových riešení, ako sú udržateľné palivá, a na poskytovanie zodpovedajúcej infraštruktúry, ak je to možné prostredníctvom synergií s TEN-E. 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 energetický uzol pre rôzne druhy dopravy s cieľom prepojiť miestnu výrobu čistej energie s aplikáciami mobility s nulovými emisiami. Dopravná infraštruktúra môže prispieť aj k zavádzaniu iných technológií, ktoré urýchľujú dekarbonizáciu hospodárstva.
- c) podporu využívania a zavádzania nových digitálnych technológií, najmä na podporu infraštruktúry výmeny údajov a pripojiteľnosti s neprerušovaným pokrytím celej siete 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, prístupnosti, interoperability, multimodálnosti a efektívnosti siete, a to aj prostredníctvom rozvoja digitálnych služieb multimodálnej mobility;
- f) podporu efektívnych spôsobov poskytovania prístupných a zrozumiteľných informácií všetkým používateľom a poskytovateľom dopravných služieb, pokiaľ ide o prepojenia, interoperabilitu a multimodálnosť, ako aj o vplyv ich výberu dopravy na životné prostredie;
- g) vypúšťa sa.
- h) podporu opatrení na zníženie negatívnych externalít, akými sú dopravné zaťaženie, poškodenie zdravia a akékoľvek znečistenie vrátane hluku a emisií;
- i) zavádzanie bezpečnostnej technológie;
- j) zvýšenie odolnosti dopravnej infraštruktúry proti narušeniam a zmene klímy prostredníctvom modernizácie a konštrukčného návrhu infraštruktúry, ako aj 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

vypúšťa sa.

Odolnosť infraštruktúry

1. Členské štáty vynaložia maximálne úsilie na zabezpečenie toho, aby sa pri plánovaní a realizácii projektov spoločného záujmu zohľadnila bezpečnosť a odolnosť infraštruktúry voči zmene klímy, prírodným nebezpečenstvám, katastrofám spôsobeným ľudskou činnosťou, nehodám a prevádzkovým prerušeniam, ako aj úmyselným narušeniam ovplyvňujúcim fungovanie dopravného systému Únie. Náležite sa musia zohľadňovať najmä:
 - 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) kvalita 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) kybernetická 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. Pri overení zohľadnenia problematiky zmeny klímy sa zohľadňujú najnovšie dostupné najlepšie postupy a usmernenia, 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. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia iných aktov EÚ, sa táto požiadavka nevzťahuje na projekty, v prípade ktorých sa postup verejného obstarávania týkajúci sa posudzovania vplyvov na životné prostredie začal pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia.

Článok 47

Riziká pre bezpečnosť alebo verejný poriadok

1. Členské štáty vynaložia maximálne úsilie s cieľom zabezpečiť, aby transeurópska dopravná sieť bola chránená pred potenciálnym rizikami pre bezpečnosť alebo verejný poriadok z dôvodu účasti niektorého z podnikov tretej krajiny na projekte všeobecného záujmu alebo jeho príspevku k takémuto projektu.
2. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EÚ) 2019/452, skutočnosť, že každý členský štát má výlučnú zodpovednosť za svoju národnú bezpečnosť, ako sa ustanovuje v článku 4 ods. 2 ZEÚ, a právo každého členského štátu chrániť svoje základné bezpečnostné záujmy v súlade s článkom 346 ZFEÚ, vždy, keď sa členský štát domnieva, že účasť alebo akýkoľvek príspevok fyzickej osoby z tretej krajiny alebo podniku z tretej krajiny by pravdepodobne mohla mať dosah na infraštruktúru v transeurópskej dopravnej sieti z hľadiska bezpečnosti alebo verejného poriadku, informuje Komisiu o všetkých primeraných opatreniach prijatých na zmiernenie takéhoto rizika.

Článok 48

Údržba a životný cyklus projektu

1. Bez toho, aby bola dotknutá zodpovednosť členských štátov týkajúca sa plánovania údržby infraštruktúry a ich právomoc týkajúca sa riadenia a financovania údržby infraštruktúry a v relevantných prípadoch zásada ročnej platnosti rozpočtu, členské štáty vynaložia maximálne úsilie na zabezpečenie:

- a) takej údržby infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete, aby počas svojej životnosti poskytovala vysokú úroveň služieb a bezpečnosti prispôsobenú dopravnému toku a aby sa zlepšovala jej odolnosť, a na zabezpečenie toho, aby sa vo fáze plánovania výstavby alebo modernizácie zohľadňovali potreby preventívnej údržby a odhadované náklady počas celej životnosti transeurópskej dopravnej infraštruktúry;
- b) dlhodobého plánovania údržby ciest a v relevantných prípadoch infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest;
- c) vypúšťa sa.
- d) súlad medzi potrebami údržby a obnovy v prípade železničnej infraštruktúry v súvislosti s rozvojom transeurópskej dopravnej siete a orientačnou stratégiou rozvoja železničnej infraštruktúry uvedenou v článku 8 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ a zmluvnou dohodou uvedenou v článku 30 smernice 2012/34/EÚ.

Článok 49

Prístup pre všetkých používateľov

Transeurópska dopravná infraštruktúra umožňuje plynulú mobilitu a prístupnosť pre všetkých používateľov, najmä:

- osoby v zraniteľných situáciách vrátane osôb so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou, a
- osoby žijúce v najvzdialenejších regiónoch a iných odľahlých, vidieckych, ostrovných, okrajových a horských regiónoch, ako aj na riedko osídlených územiach.

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 základnej a rozšírenej základnej transeurópskej dopravnej siete a ich cieľom je najmä zlepšiť cezhraničné prepojenia, doplniť chýbajúce 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 pobrežnej námornej dopravy;
 - b) interoperabilitu;
 - c) koordinovaný rozvoj infraštruktúry, najmä v cezhraničných úsekoch, a to predovšetkým s ohľadom na rozvoj interoperabilného systému železničnej nákladnej dopravy, ako aj výkonnej siete pre diaľkovú osobnú železničnú dopravu, vrátane vysokorýchlostnej, v celej Únii;
 - d) podporu koordinovaného a integrovaného rozvoja a zavádzania inovatívnych riešení pre digitalizáciu a interoperabilitu dopravy;
 - e) presadzovanie zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá

3. Európske dopravné koridory umožňujú členským štátom dosiahnuť koordinovaný a synchronizovaný prístup, pokiaľ ide o investície do infraštruktúry.
4. ERTMS a európsky námorný priestor sú dve horizontálne priority realizácie transeurópskej dopravnej siete. Nástroje zriadené v súlade s touto kapitolou uľahčujú včasné zavedenie ERTMS a integráciu infraštruktúry a služieb námornej dopravy 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) predkladajú Európskemu parlamentu, Rade, Komisii a dotknutým členským štátom výročnú správu o stave pokroku 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 môže obsahovať návrhy riešení.

6. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vedenia železničnej nákladnej dopravy podľa nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a právomoci členských štátov, pokiaľ ide o riadenie a financovanie infraštruktúry, európski koordinátori európskych dopravných koridorov:

- a) úzko spolupracujú s vedením nákladnej železničnej dopravy a s dotknutými členskými štátmi s cieľom pomôcť identifikovať priority a investičné potreby pre nákladnú železničnú dopravu na železničných nákladných tratiach európskych dopravných koridorov;
- b) monitorujú výkonnosť služieb nákladnej železničnej dopravy v úzkej spolupráci s vedením nákladnej železničnej dopravy a v náležitom prípade identifikujú potenciálne prekážky, ako sú technické a prevádzkové prekážky, a v tejto súvislosti vydávajú odporúčania.

7. Európski koordinátori európskych dopravných koridorov:

- a) úzko spolupracujú s dotknutými členskými štátmi s cieľom pomôcť určiť priority a investičné potreby pre trate osobnej železničnej dopravy európskych dopravných koridorov;
- b) v úzkej spolupráci s manažermi infraštruktúry monitorujú výkonnosť služieb osobnej železničnej dopravy.

8. Podľa článku 14 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2021/1153 si Komisia vyžiada poradné 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 po porade s dotknutým členským štátom kedykoľvek ukončiť uvedený mandát a vymenovať nového európskeho koordinátora v súlade s postupom stanoveným v odseku 1.

Vedenie európskych dopravných koridorov a horizontálnych priorít

1. Pri každom európskom dopravnom koridore a každej horizontálnej priorite 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 horizontálnu prioritu“.
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 vedenia nákladnej železničnej dopravy.
3. Európsky koordinátor môže so súhlasom dotknutých členských štátov zriadiť pracovné skupiny pre daný koridor a predsedat' im, pričom tieto skupiny sa zameriavajú na:
 - a) interoperabilitu a zavádzanie nových 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) ďalšie témy, ktoré sa považujú za potrebné.

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

4. Konzultačné fórum pre horizontálnu prioritu zriaďuje európsky koordinátor, ktorý mu aj predsedá. Môžu sa na ňom zúčastňovať dotknuté členské štáty a v náležitom prípade a so súhlasom členských štátov zástupcovia príslušných sektorov. Členské štáty vymenujú zástupcu, ktorý sa zúčastňuje 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 horizontálnu prioritu a poskytujú európskemu koordinátorovi informácie potrebné na plnenie úloh stanovených v tomto článku vrátane informácií o rozvoji koridorov v príslušných vnútroštátnych plánoch a programoch prispievajúcich k rozvoju transeurópskej dopravnej siete.
6. Európsky koordinátor sa môže v súvislosti s pracovným plánom a jeho vykonávaním radieť s regionálnymi a miestnymi orgánmi, manažérmi infraštruktúry, prevádzkovateľmi dopravy, najmä s tými, ktorí sú členmi vedenia nákladnej železničnej dopravy, dodávateľským priemyslom, používateľmi dopravy a príslušnými zainteresovanými stranami. 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.

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 vedením nákladnej železničnej dopravy alebo konzultačným fórom pre horizontálnu prioritu. 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, najmä cezhraničných úsekov;
 - b) analýzu stavu súladu koridoru s požiadavkami tohto nariadenia na dopravnú infraštruktúru a analýzu súvisiaceho dosiahnutého pokroku;
 - c) identifikáciu chýbajúcich prepojení a úzkych miest vrátane prevádzkových, ktoré bránia rozvoju a realizácii koridoru, najmä na cezhraničných úsekoch;

- d) analýzu požadovaných investícií vrátane rôznych zdrojov financovania a finančných prostriedkov viazaných a/alebo plánovaných na realizáciu projektov potrebných na rozvoj a dokončenie koridoru, predovšetkým cezhraničných úsekov;
- e) opis možných riešení na vyriešenie investičných potrieb a úzkych miest, najmä v prípade tratí pre osobnú a nákladnú dopravu a prepojení koridoru;
- f) plán, ktorý môže obsahovať priebežné nezáväznú míľniky, 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.

Na účely analýzy investícií a prípravy plánu európsky koordinátor:

- spolupracuje s výkonnou radou a správnu radou koridoru podľa článku 11 nariadenia (EÚ) č. 913/2010, pokiaľ ide o aspekty týkajúce sa železničnej nákladnej dopravy,
- zohľadňuje prvky analýzy relevantné pre koridor, akčné plány vypracované členskými štátmi podľa článku 35 ods. 4 a zoznam uvedený v článku 18 písm. b) nariadenia (EÚ) č. 913/2010, pokiaľ ide o aspekty týkajúce sa multimodálnych terminálov nákladnej dopravy,
- zohľadňuje výsledky monitorovania vykonaného v súlade s článkom 51 ods. 7 písm. b), pokiaľ ide o aspekt týkajúci sa osobnej dopravy;

- g) výsledky monitorovania výkonnosti železničnej nákladnej dopravy vykonaného vedením nákladnej železničnej dopravy v súlade s článkom 19 ods. 2 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) v spolupráci s dotknutými členskými štátmi a príslušnými miestnymi orgánmi, určenie opatrení v mestských uzloch, ktoré môžu prispieť k účinnému fungovaniu nákladnej a osobnej dopravy na koridore a k dosiahnutiu cieľov transeurópskej dopravnej siete, pričom musia byť v súlade s príslušnými plánmi udržateľnej mestskej mobility;
- i) určenie priorít rozvoja koridoru v spolupráci s dotknutými členskými štátmi;
- 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 externalít.

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

- a) na žiadosť dotknutých členských štátov, stanovenie priorít v národnom plánovaní tým, že im pomôže určiť ťažkosti vo vykonávaní a úzke miesta vrátane prevádzkových problémov v spojení s každým koridorom alebo každou horizontálnou prioritou;
- b) na žiadosť dotknutých členských štátov, plánovanie projektu a investícií, súvisiace náklady a harmonogram realizácie odhadovaný na realizáciu európskych dopravných koridorov alebo horizontálnej priority;

- c) prácu v rámci dozorného orgánu alebo podobného riadiaceho orgánu jedného subjektu, ak je to relevantné, na účely koordinácie, výstavby a/alebo riadenia cezhraničných projektov infraštruktúry v súlade s ustanoveniami článku 8 ods. 5.

Článok 54

Vykonávacie akty

1. vypúšťa sa.
2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 8 ods. 4a, a po schválení dotknutými členskými štátmi v súlade s článkom 172 ZFEÚ môže Komisia prijať vykonávacie akty na realizáciu cezhraničných úsekov európskych dopravných koridorov alebo na vykonávanie horizontálnych priorít. Na žiadosť dotknutých členských štátov môže Komisia prijať vykonávacie akty aj na realizáciu iných osobitných úsekov európskych dopravných koridorov v dotknutých členských štátoch s cieľom zabezpečiť jednotné stanovovanie priorít uvedenej infraštruktúry a investičné plánovanie stanovením orientačných míľnikov na realizáciu príslušných hlavných chýbajúcich prepojení a na odstránenie úzkych miest. Vykonávacie akty sa vypracujú v úzkej spolupráci s dotknutými členskými štátmi a budú sa aktualizovať každé štyri roky alebo na žiadosť členských štátov.
3. Vykonávacie akty uvedené v odseku 2 sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 59 ods. 3. Komisia zmení vykonávacie akty v súlade s rovnakým postupom s cieľom zohľadniť dosiahnutý pokrok, zaznamenané oneskorenia alebo aktualizované národné programy.
4. Až do úplnej realizácie opatrení stanovených vo vykonávacom akte, a pokiaľ sa vo vykonávacom akte nestanoví inak, dotknuté členské štáty predkladajú Komisii každé dva roky správu o dosiahnutom pokroku, v ktorej uvedú najmä finančné záväzky prijaté v pláne štátneho rozpočtu. Správa môže odkazovať na informácie zhromaždené v súlade s článkom 55.

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 budovaní transeurópskej dopravnej siete prostredníctvom realizácie projektov spoločného záujmu a investícií vynaložených na uvedený účel.
 - 1a. Tieto informácie zahŕňajú ročné technické údaje týkajúce sa požiadaviek na dopravnú infraštruktúru stanovených v kapitole III tohto nariadenia, pokiaľ takéto informácie už neboli zhromaždené na úrovni transeurópskej dopravnej siete na účely iných aplikácií alebo databáz Únie.
 - 1b. Zasielanie týchto informácií sa zabezpečuje automatizovaným spôsobom prostredníctvom interaktívneho geografického a technického informačného systému pre transeurópsku dopravnú sieť (TENtec). Kým nebude funkcia automatizovanej výmeny údajov v systéme TENtec plne funkčná, toto zasielanie sa zabezpečí každé dva roky.
 - 1c. Pokiaľ ide o investície súvisiace s projektmi spoločného záujmu, členské štáty zasielajú finančné údaje každé dva roky vo forme ročných súhrnných údajov za každý druh dopravy a za každú sieť (základnú, rozšírenú základnú a súhrnnú).
 - 1d. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijatých v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 59 ods. 3 určí zoznam technických údajov, ktoré sa majú zasielať podľa odseku 1a.

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 dôverné alebo ktoré by sa mohli dotknúť akéhokoľvek postupu verejného obstarávania v členskom štáte alebo ho nenáležite ovplyvniť.

3. Komisia a členské štáty vynaložia maximálne úsilie o zabezpečenie kvality, úplnosti a konzistentnosti údajov v informačnom systéme TENtec. Spolupracujú s cieľom umožniť automatizovanú výmenu údajov medzi vnútroštátnymi systémami a zdrojmi údajov a systémom TENtec.

Článok 56

Aktualizácia siete

1. S výhradou schválenia dotknutým členským štátom v súlade s článkom 172 druhým odsekom ZFEÚ je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 60 na účely zmeny príloh I a II s cieľom:
 - a) zohľadniť zmeny vyplývajúce z kvantitatívnych prahových hodnôt stanovených v článku 20 ods. 3 písm. a), článku 24 ods. 4 písm. a) a b) a článku 32 ods. 2 a z kvantitatívnych hraničných hodnôt a kvalitatívnych požiadaviek stanovených v článku 24 ods. 4 písm. ba). V tejto súvislosti Komisia:
 - i) 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;
 - ii) 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, alebo na žiadosť dotknutého členského štátu;

- b) zahrnúť mestské uzly do transeurópskej dopravnej siete, ak sa preukáže, že spĺňajú požiadavky stanovené v článku 39 ods. 2, alebo vylúčiť mestské uzly z transeurópskej dopravnej siete na žiadosť dotknutého členského štátu;
- c) zahrnúť do transeurópskej dopravnej siete terminály kombinovanej železničnej a cestnej dopravy a terminály pozdĺž vnútrozemských vodných ciest určené členským štátom podľa článku 35 ods. 5, vylúčiť terminály kombinovanej železničnej a cestnej dopravy z transeurópskej dopravnej siete na žiadosť dotknutého členského štátu alebo vylúčiť multimodálny terminál nákladnej dopravy uvedený v článku 35 ods. 1 písm. a), b) a ba) na žiadosť dotknutých členských štátov;
- d) na základe informácií, ktoré poskytol dotknutý členský štát v súlade s článkom 55 ods. 1, prispôbiť mapy cestnej a železničnej infraštruktúry a infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest tak, aby odrážali výlučne pokrok v realizácii siete. Pri úprave týchto máp Komisia nepovolí žiadne úpravy smerovania trás nad rámec tých, ktoré sú povolené v príslušnom schvaľovacom rozhodnutí.

Úpravy uvedené v prvom pododseku písm. a) a b) sa opierajú o najnovšie dostupné štatistické údaje uverejnené Eurostatom alebo, ak uvedené štatistické údaje nie sú dostupné, národnými štatistickými úradmi členských štátov.

- 1a. Delegovaným aktom, ktorým sa do prílohy II zaraďuje mestský uzol podľa odseku 1 písm. b):
 - a) sa predĺžia lehoty stanovené v článku 40 ods. 1 písm. b) a c) o tri roky, a to do 31. decembra 2030 a do 31. decembra 2033; v prípade mestských uzlov zaradených do prílohy II po uplynutí lehôt stanovených v článku 40 ods. 1 písm. b) alebo c) sa tieto lehoty predĺžia o tri roky po nadobudnutí účinnosti uvedeného delegovaného aktu;
 - b) sa predĺži uplatniteľná lehota na splnenie požiadaviek podľa článku 40 ods. 1 písm. d) o 5 rokov, a to do 31. decembra 2045; v prípade mestských uzlov zaradených do prílohy II po uplynutí lehoty stanovenej v článku 40 ods. 1 písm. d) sa uvedená lehota predĺži o 5 rokov po nadobudnutí účinnosti uvedeného delegovaného aktu.

- 1b. Delegovaným aktom, ktorým sa do príloh I a II zaraďuje terminál kombinovanej železničnej a cestnej dopravy podľa odseku 1 písm. c):
- a) sa predĺžia lehoty stanovené v článku 37 ods. 1 písm. c) a článku 37 ods. 2 o tri roky, a to do 31. decembra 2033; v prípade terminálov kombinovanej železničnej a cestnej dopravy zaradených do príloh I a II po uplynutí lehôt stanovených v článku 37 ods. 1 písm. c) a článku 37 ods. 2 sa tieto lehoty predĺžia o tri roky po nadobudnutí účinnosti uvedeného delegovaného aktu;
 - b) sa predĺži lehota stanovená v článku 37 ods. 3 o 5 rokov, a to do 31. decembra 2045; v prípade terminálov kombinovanej železničnej a cestnej dopravy zaradených do príloh I a II po uplynutí lehoty stanovenej v článku 37 ods. 3 sa uvedená lehota predĺži o 5 rokov po nadobudnutí účinnosti uvedeného delegovaného aktu.
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 uvedeného delegovaného aktu.
- 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. Takéto delegované akty vychádzajú z dohôd na vysokej úrovni o sieťach dopravnej infraštruktúry medzi Úniou a dotknutými susednými krajinami.

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 plány a programy, ktoré prispievajú k rozvoju transeurópskej dopravnej siete, boli v súlade s dopravnou politikou Únie, ako aj prioritami a lehotami stanovenými v tomto nariadení. Zohľadňujú sa v nich okrem iného aj priority stanovené v pracovných plánoch pre príslušné koridory a horizontálne priority pre dotknuté členské štáty.
2. vypúšťa sa.
3. Členské štáty poskytnú Komisii príslušné návrhy vnútroštátnych plánov alebo programov, ktoré prispievajú k rozvoju transeurópskej dopravnej siete, alebo ich zhrnutie, a akékoľvek významné zmeny týchto plánov alebo programov čo najskôr po začatí verejných konzultácií týkajúcich sa týchto plánov alebo programov. Členské štáty poskytnú Komisii aj konečné národné plány alebo programy po ich prijatí.

Článok 59

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Komisii na účely článku 22 ods. 3 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 nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

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 článku 56 ods. 1 a 3 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov [odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

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).

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.
- 3a. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.
4. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho 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.

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 môže Komisia 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 s cieľom pomôcť členským štátom.
3. Bez toho, aby bol dotknutý postup stanovený v článku 258 ZFEÚ a článku 8 ods. 4a, Komisia môže po zvážení dôvodov, ktoré poskytol dotknutý členský štát alebo dotknuté členské štáty podľa prvého odseku, v prípade, že významné oneskorenie pri začatí alebo dokončení prác na základnej sieti, rozšírenej základnej sieti alebo súhrnnej sieti možno pripísať členskému štátu alebo členským štátom bez primeraného odôvodnenia, poskytnúť dotknutému členskému štátu alebo členským štátom nezáväznú odporúčania s cieľom odstrániť toto oneskorenie a/alebo zabrániť ďalším oneskoreniam alebo ich znížiť.
4. vypúšťa sa.

Článok 63

Výnimky

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

Na ostrovy a najvzdialenejšie regióny sa neuplatňujú ustanovenia týkajúce sa európskeho štandardného menovitého rozchodu koľaje pre železnice v článku 16a.

Článok 64

Zmeny nariadenia (EÚ) 2021/1153

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

Článok 65

Zmeny nariadenia (EÚ) č. 913/2010

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

1. Článok 1 sa nahrádza takto:

Účel a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa stanovujú pravidlá organizácie, vedenia 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. Toto nariadenie sa vzťahuje na vedenie, riadenie a využívanie železničnej infraštruktúry zahrnutej do koridorov nákladnej dopravy bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa plánovania a financovania takejto infraštruktúry.“

1a. „V článku 2 ods. 1 sa odkaz „článku 2 smernice 2001/14/ES“ nahrádza odkazom „článku 3 smernice 2012/34/EÚ“;

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 so smernicou 2012/34/EÚ;
- 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 vykonávanie hraničných konaní 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 VEDENIE KORIDOROV NÁKLADNEJ DOPRAVY“.

4. Článok 3 sa nahrádza takto:

„Článok 3

Organizácia a vedenie koridorov nákladnej dopravy

1. vypúšťa sa.
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 upravujú vedenie koridoru nákladnej dopravy do 18 mesiacov od dátumu zmeny. V riadne odôvodnených prípadoch a so súhlasom Komisie sa lehota môže predĺžiť na 24 mesiacov. Výkonná rada a správna rada koridoru nákladnej dopravy prijímajú opatrenia potrebné na prispôsobenie organizácie a riadenia koridoru v súlade s článkami 9 až 19 novému geografickému usporiadaniu.
3. Výkonná rada koridoru nákladnej dopravy sa môže rozhodnúť riešiť administratívne a prevádzkové aspekty, ako aj aspekty interoperability služieb medzinárodnej osobnej železničnej dopravy v koridore. Ustanovenia článkov 11 a 14 sa na tieto služby nevzťahujú.“
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).“;

ab) V článku 2 ods. 1 sa odkaz „článku 14 ods. 2 smernice 2001/14/ES“ nahrádza odkazom „článku 7 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ“;

ac) Dopĺňa sa tento odsek 2a:

Členský štát, ktorý využil článok 5 ods. 4 tohto nariadenia v jeho pôvodnom znení, môže rozhodnúť, že manažéri infraštruktúry zodpovední za železničnú infraštruktúru na jeho území sa počas obdobia nepresahujúceho 10 rokov od [dátum nadobudnutia účinnosti revidovaného nariadenia o TEN-T] nezúčastňujú na činnosti správnej rady zriadenej podľa odseku 2 tohto článku. Dotknutý členský štát bezodkladne oznámi svoje rozhodnutie Komisii a ostatným členským štátom, ktoré sa zúčastňujú na dotknutom koridore nákladnej dopravy.

Dotknutý členský štát a manažér infraštruktúry v takom prípade spolupracujú so správnou radou, ak je to potrebné na vykonávanie funkcií tejto rady.

Členský štát, ktorý využíva prvý pododsek tohto odseku, môže potom kedykoľvek počas desaťročného obdobia uvedeného v danom pododseku rozhodnúť, že manažéri infraštruktúry zodpovední za železničnú infraštruktúru na jeho území sa majú zúčastňovať na činnosti správnej rady zriadenej podľa odseku 2 tohto článku. Svoje rozhodnutie bezodkladne oznámi Komisii a ostatným členským štátom, ktoré sa zúčastňujú na dotknutom koridore nákladnej dopravy.

ad) Dopĺňa sa tento odsek 2a:

Írsko môže rozhodnúť, že zástupcovia jeho orgánov a manažéri infraštruktúry zodpovední za železničnú infraštruktúru na jeho území sa nezúčastňujú na činnosti výkonnej rady a/alebo správnej rady zriadenej podľa odsekov 1 a 2 tohto článku. Írsko svoje rozhodnutie bezodkladne oznámi Komisii a ostatným členským štátom, ktoré sa zúčastňujú na dotknutom koridore nákladnej dopravy.

Dotknuté orgány a manažéri infraštruktúry v takom prípade spolupracujú s výkonnou radou a so správnu radou, ak je to potrebné na vykonávanie funkcií týchto rád.

Írsko môže následne kedykoľvek rozhodnúť, že zástupcovia jeho orgánov a manažéri infraštruktúry zodpovední za železničnú infraštruktúru na jeho území sa majú zúčastňovať na činnosti výkonnej rady a/alebo správnej rady zriadenej podľa odsekov 1 a 2 tohto článku. Svoje rozhodnutie bezodkladne oznámi Komisii a ostatným členským štátom, ktoré sa zúčastňujú na dotknutom koridore nákladnej dopravy.

ae) Odsek 4 sa nahrádza takto:

Výkonná rada prijíma rozhodnutia na základe vzájomného súhlasu zástupcov orgánov dotknutých členských štátov, ktorí sa zúčastňujú na jej činnosti.

af) Odsek 5 sa nahrádza takto:

„5. Správna rada prijíma rozhodnutia vrátane rozhodnutí o svojom právnom postavení, vytvorení svojej organizačnej štruktúry, zdrojoch a personáli na základe vzájomného súhlasu dotknutých manažérov infraštruktúry, ktorí sa zúčastňujú na jej činnosti. Správna rada môže byť samostatným právnym subjektom. Môže byť zriadená vo forme európskeho zoskupenia hospodárskych záujmov podľa nariadenia Rady (EHS) č. 2137/85 z 25. júla 1985 o Európskom zoskupení hospodárskych záujmov (EZHZ).“

ag) V odseku 6 sa odkaz „článku 4 ods. 2 smernice 91/440/EHS“ nahrádza odkazom „článku 4 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ“;

b) Odsek 7 sa nahrádza takto:

„7. Správna rada zriaďuje poradnú skupinu, ktorú tvoria manažéri a vlastníci terminálov koridorov nákladnej dopravy, v prípade potreby vrátane 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 správnu radou a poradnou skupinou sa poradná skupina môže obrátiť na výkonnú radu. Výkonná rada informuje dotknutého európskeho koordinátora a koná ako sprostredkovateľ a včas vydáva k tejto záležitosti stanovisko. Dotknutý európsky koordinátor môže k tejto záležitosti tiež včas vydať stanovisko. Konečné rozhodnutie však prijíma správna rada.“;

c) V odseku 8 sa dopĺňa táto veta:

„V prípade odlišných názorov medzi správnu radou a poradnou skupinou sa poradná skupina môže obrátiť na výkonnú radu. Výkonná rada informuje európskeho koordinátora a regulačné orgány uvedené v článku 55 smernice 2012/34, ktorých sa týka koridor nákladnej dopravy. Výkonná rada koná ako sprostredkovateľ a včas vydáva k tejto záležitosti stanovisko. Dotknutý európsky koordinátor môže k tejto záležitosti tiež včas vydať 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 12a tohto nariadenia;
- 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 meranú 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. Stanoviská poradných skupín, ktoré sa týkajú investícií, musia byť podložené dostatočným odôvodnením. 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, najmä pokiaľ ide o nákladné vlaky s dĺžkou najmenej 740 m, s prihliadnutím na potrebu kapacít podľa článku 14 ods. 2 a akúkoľvek infraštruktúru vyhlásenú za preťaženu podľa článku 47 smernice 2012/34/EÚ;
 - b) požiadavky na infraštruktúru TEN-T relevantné pre železničnú nákladnú dopravu, ktoré sú vymedzené v kapitolách II a III nariadenia (EÚ) [... nové nariadenie o TEN-T];
 - c) potrebu cielených investícií na odstránenie miestnych úzkych miest, zlepšenia uzlov a železničných prístupových tratí alebo technické vybavenie zvyšujúce prevádzkovú výkonnosť.“

8a. Dopĺňa sa nový článok 12a:

„Článok 12a

Prevádzkové požiadavky na koridory železničnej nákladnej dopravy

1. Výkonná rada v úzkej spolupráci so správnou radou vynaloží maximálne úsilie s cieľom zabezpečiť do 31. decembra 2030, aby kvalita služieb, ktoré sa poskytujú železničnému podniku, a technické a prevádzkové požiadavky na používanie infraštruktúry nebránili tomu, aby prevádzková výkonnosť služieb železničnej nákladnej dopravy v koridoroch nákladnej dopravy spĺňala tieto cieľové hodnoty:
 - a) na každom internom cezhraničnom úseku neprekročí čas státia všetkých nákladných vlakov prekračujúcich hranicu medzi dvoma členskými štátmi v priemere 25 minút okrem úsekov, na ktorých sa mení rozchod koľaje, alebo ak dodržanie tohto časového limitu neumožňujú kontroly vykonávané na hraniciach – v prípade, že ešte neboli zrušené kontroly vlakov vykonávané podľa bodu 1.2 prílohy VI k nariadeniu (EÚ) 2016/399⁶⁷. Čas státia vlaku na cezhraničnom úseku znamená celkový dodatočný čas tranzitu, ktorý možno pripísať existencii hraničného priechodu, bez ohľadu na postupy alebo úvahy infraštruktúrnej, prevádzkovej, technickej a administratívnej povahy. Čas státia nezahŕňa čas, ktorý nemožno pripísať prekročeniu hranice, ako sú prevádzkové postupy vykonávané v zariadeniach, ktoré sa nachádzajú v blízkosti hraničného priechodu, ale vnútorne s ním nesúvisia;

⁶⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/399 z 9. marca 2016, ktorým sa ustanovuje kódex Únie o pravidlách upravujúcich pohyb osôb cez hranice (Kódex schengenských hraníc), Ú. v. EÚ L 77, 23.3.2016, s. 1 – 52.

- b) aspoň 75 % nákladných vlakov, ktoré prekračujú aspoň jednu hranicu nákladného 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 z príčin, ktoré možno pripísať manažérom infraštruktúry Únie. Nezohľadňujú sa meškania, ku ktorým došlo v tretích krajinách a ktorých príčinu možno pripísať tretím krajinám, cez ktoré nákladný vlaky prechádzajú.

2. vypúšťa sa.

8b. Článok 13 sa mení takto:

a) V odseku 3 sa odkaz „smernici 2001/14/ES“ nahrádza odkazom „smernici 2012/34/EÚ“;

b) V odseku 4:

– odkaz „článku 14 ods. 2 smernice 2001/14/ES“ sa nahrádza odkazom „článku 7 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ“;

– odkaz „článkom 13 a kapitolou III uvedenej smernice“ sa nahrádza odkazom „článkom 38 a kapitolou IV oddielom 3 uvedenej smernice“.

8c. Článok 14 sa mení takto:

a) V odseku 1 sa odkaz „článkom 14 ods. 1 smernice 2001/14/ES“ nahrádza odkazom „článkom 39 smernice 2012/34/EÚ“;

b) V odseku 3:

– odkaz „článku 15 smernice 2001/14/ES“ sa nahrádza odkazom „článku 40 smernice 2012/34/EÚ“;

– odkaz „prílohe III k smernici 2001/14/ES“ sa nahrádza odkazom „prílohe VII k smernici 2012/34/EÚ“;

c) V odseku 5 sa odkaz „článku 23 smernice 2001/14/ES“ nahrádza odkazom „článku 48 smernice 2012/34/EÚ“;

d) V odseku 8 sa odkaz „článku 19 ods. 1 smernice 2001/14/ES“ nahrádza odkazom „článku 44 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ“;

e) V odseku 10 sa odkaz „článku 14 ods. 2 smernice 2001/14/ES“ nahrádza odkazom „článku 7 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ“.

8c. V článku 15:

– odkaz „článok 16 ods. 1 smernice 2001/14/ES“ sa nahrádza odkazom „článok 41 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ“;

– odkaz „článkom 10 ods. 5 smernice 91/440/EHS“ sa nahrádza odkazom „článkom 28 smernice 2012/34/EÚ“;

8d. V článku 17 ods. 2 sa odkaz „článku 3 smernice 2001/14/ES“ nahrádza odkazom „článku 27 smernice 2012/34/EÚ“.

8e. V článku 18 písm. a) sa odkaz „článku 3 smernice 2001/14/ES“ nahrádza odkazom „článku 27 smernice 2012/34/EÚ“.

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 12a.
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.“

9a. Článok 20 sa mení takto:

a) V odseku 1:

– odkaz „článku 30 smernice 2001/14/ES“ sa nahrádza odkazom „článku 55 smernice 2012/34/EÚ“;

– druhá veta sa nahrádza takto: „Predovšetkým zabezpečujú nediskriminačný prístup ku koridoru a sú zodpovedné za odvolanie ustanovené v článku 56 ods. 1 uvedenej smernice.“

b) V odseku 6 sa odkaz „článku 15 ods. 1 smernice 2001/14/ES“ nahrádza odkazom „článku 40 ods. 1 a 2 smernice 2012/34/EÚ“;

9b. Článok 21 sa vypúšťa.

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 so svojou analýzou oboznamuje výbor uvedený v článku 62 smernice 2012/34.“

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/predsedníčka
