



EURÓPSKA ÚNIA

EURÓPSKY PARLAMENT

RADA

V Štrasburgu 11. decembra 2013
(OR. en)

2011/0294 (COD)
LEX 1407

PE-CONS 42/3/13
REV 3

TRANS 316
ECOFIN 533
ENV 546
RECH 265
CODEC 1403

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) O USMERNENIACH ÚNIE PRE
ROZVOJ TRANSEURÓPSKEJ DOPRAVNEJ SIETE A O ZRUŠENÍ ROZHODNUTIA Č.
661/2010/EÚ**

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY(EÚ) č. .../2013

z 11. decembra 2013

o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a
o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ

(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 postupom³,

¹ Ú. v. EÚ C 143, 22.5.2012, s.130.

² Ú. v. EÚ C 225, 22.7.2012, p. 150.

³ Pozícia Európskeho parlamentu z ...(zatiaľ neuvverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 5. decembra 2013.

keďže:

- (1) Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES¹ bolo v záujme sprehľadnenia prepracované rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ².
- (2) Plánovanie, rozvoj a prevádzka transeurópskych dopravných sietí prispievajú k dosiahnutiu hlavných cieľov Únie, ktoré sa okrem iného uvádzajú v stratégii Európa 2020 a v bielej knihe Komisie s názvom „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“ (ďalej len „biela kniha“) a ktorými sú napr. hladké fungovanie vnútorného trhu a posilnenie hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti. Medzi ich osobitné ciele patrí aj umožnenie plynulej, bezpečnej a udržateľnej mobility osôb a tovaru, zabezpečenie dostupnosti a prepojenia pre všetky regióny Únie a prispievanie k ďalšiemu hospodárskemu rastu a konkurencieschopnosti v globálnej perspektíve. Tieto osobitné ciele by sa mali dosiahnuť vytvorením prepojení a zavedením interoperability medzi vnútroštátnymi dopravnými sieťami spôsobom, pri ktorom by sa efektívne a udržateľným spôsobom využívali zdroje. Napríklad železničná interoperabilita by sa mohla posilniť inovačnými riešeniami zameranými na zlepšenie kompatibility medzi systémami, ako sú napr. palubné zariadenia a železničné koľaje s viacnásobným rozchodom.

¹ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1).

² Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ zo 7. júla 2010 o základných usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (Ú. v. EÚ L 204, 5.8.2010, s. 1).

- (3) 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 prepojení infraštruktúry 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.
- (4) Ako sa uvádza v bielej knihe, účinnosť a efektívnosť dopravy sa dá v súvislosti s infraštruktúrou, informačnými tokmi a postupmi výrazne zlepšiť zabezpečením lepšej modálnej integrácie v sieti.
- (5) V bielej knihe sa vyzýva k zavedeniu dopravnej informačnej a komunikačnej technológie s cieľom zabezpečiť zdokonalené a integrované riadenie dopravy a zjednodušiť administratívne postupy prostredníctvom lepšej logistiky v nákladnej doprave, zisťovania pohybu a sledovania nákladu a optimalizovaných cestovných poriadkov a dopravných prúdov. Tieto opatrenia, keďže sa nimi podporuje efektívne riadenie a využívanie dopravnej infraštruktúry, by mali patriť do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

- (6) V politike transeurópskej dopravnej siete sa musí zohľadňovať vývoj politiky v oblasti dopravy a vlastníctvo infraštruktúry. Hlavným subjektom zodpovedným za budovanie a udržiavanie dopravnej infraštruktúry sú stále členské štáty. Význam pre realizáciu multimodálnej transeurópskej dopravnej siete a investícií, ktoré sú s ňou spojené, však nadobudli aj ďalšie subjekty vrátane partnerov zo súkromného sektora, ku ktorým patria regionálne a miestne orgány, manažéri infraštruktúry, koncesionári alebo prístavné či letiskové orgány.
- (7) Transeurópska dopravná sieť pozostáva do veľkej miery z existujúcej infraštruktúry. V záujme toho, aby sa ciele novej politiky transeurópskej dopravnej siete dosiahli v plnom rozsahu, mali by sa v nariadení stanoviť jednotné požiadavky týkajúce sa infraštruktúry, ktoré by musela spĺňať infraštruktúra transeurópskej dopravnej siete.
- (8) Transeurópska dopravná sieť by sa mala rozvíjať prostredníctvom vytvorenia novej dopravnej infraštruktúry, obnovy a modernizácie existujúcej infraštruktúry a prostredníctvom opatrení na podporu jej efektívneho využívania zdrojov. V špecifických prípadoch je z dôvodu chýbajúcej pravidelnej údržby v minulosti potrebná obnova železničnej infraštruktúry. Obnova je proces, ktorého výsledkom je dosiahnutie pôvodných konštrukčných parametrov existujúcich zariadení železničnej infraštruktúry, spolu s dlhodobým zlepšením jej kvality v porovnaní so súčasným stavom v súlade s uplatňovaním požiadaviek a ustanovení tohto nariadenia.

- (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 využívať 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.
- (10) Najlepším spôsobom rozvoja transeurópskej dopravnej siete je dvojúrovňová štruktúra – sieť by na základe spoločnej a transparentnej metodiky pozostávala zo súhrnnej a základnej siete, pričom uvedené dve úrovne by boli najvyššou úrovňou plánovania infraštruktúry v rámci Únie.
- (11) Súhrnná sieť by mala byť celoeurópskou dopravnou sieťou zabezpečujúcou dostupnosť a prepojenie všetkých regiónov v Únii vrátane odľahlých, ostrovných a najvzdialenejších regiónov, čo je tiež cieľom integrovanej námornej politiky stanovenej v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1255/2011¹, a ktorá by medzi nimi posilňovala sociálnu a hospodársku súdržnosť. Usmernenia stanovené týmto nariadením (ďalej len „usmernenia“) by mali stanoviť požiadavky pre infraštruktúru súhrnnej siete s cieľom podporiť vybudovanie kvalitnej siete v celej EÚ do roku 2050.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1255/2011 z 30. novembra 2011, ktorým sa zriaďuje program na podporu budúceho rozvoja integrovanej námornej politiky (Ú. v. EÚ L 321, 5.12.2011, s. 1).

- (12) V bielej knihe sa tiež uznáva, že medzi východnou a západnou časťou Únie pretrvávajú v súvislosti s dopravnou infraštruktúrou značné rozdiely. Uvedené rozdiely je v záujme vybudovania plne integrovanej siete európskej dopravnej infraštruktúry potrebné riešiť.
- (13) Mala by sa určiť základná sieť a mali by sa prijať vhodné opatrenia na jej rozvoj do roku 2030 ako priorita v medziach rámca stanoveného súhrnnou sieťou. Základná sieť by mala tvoriť základnú kostru rozvoja udržateľnej multimodálnej dopravnej siete a stimulovať rozvoj celej súhrnnej siete. Mala by umožniť, aby sa opatrenia Únie zameriavali na tie zložky transeurópskej dopravnej siete, ktoré majú najvyššiu európsku pridanú hodnotu, najmä cezhraničné úseky, chýbajúce prepojenia, multimodálne spojovacie body a hlavné úzke miesta, a sledovať tak cieľ znížiť do roku 2050 emisie skleníkových plynov z dopravy o 60 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990, ktorý sa vytýčil v bielej knihe.
- (14) V riadne odôvodnených prípadoch by malo byť možné uplatniť výnimky z požiadaviek na infraštruktúru základnej siete. Mali by sem patriť prípady, v ktorých sa investície nedajú odôvodniť, napríklad v riedko osídlených oblastiach.
- (15) Mala by sa uznať osobitná situácia izolovaných alebo čiastočne izolovaných železničných sietí, a to uplatnením výnimiek z určitých požiadaviek na infraštruktúru.

- (16) Pri preskúmaní realizácie základnej siete do roku 2023 by Komisia mala zohľadniť vnútroštátne plány realizácie a budúce rozšírenia.
- (17) Transeurópska dopravná sieť zahŕňa len časť existujúcich dopravných sietí. Komisia by v rámci preskúmania realizácie základnej siete do roku 2023 mala v spolupráci s dotknutými členskými štátmi zhodnotiť, či by sa do tejto siete mali zahrnúť aj iné časti, ako napríklad niektoré vnútrozemské vodné cesty triedy III. Komisia by v kontexte uvedeného preskúmania mala tiež posúdiť napredovanie projektov a v prípade potreby by mala mať možnosť opätovne zvážiť stanovené lehoty s ohľadom na akýkoľvek vývoj, ktorý by mohol ovplyvniť pravdepodobnosť dodržania uvedených lehôt.
- (18) Komisia by pri vykonávaní preskúmania realizácie základnej siete do roku 2023 mala po konzultáciách s členskými štátmi zvážiť, či sa do siete zahrnú iné časti, najmä prioritné projekty zahrnuté do rozhodnutia č. 661/2010/EÚ.
- (19) V záujme toho, aby sa základná sieť vytvorila koordinovane a včas, čo by umožnilo maximalizovať prínos siete, by dotknuté členské štáty mali zabezpečiť, aby sa prijali vhodné opatrenia na dokončenie projektov spoločného záujmu do roku 2030. Pokiaľ ide o súhrnnú sieť, členské štáty by mali vynaložiť všetko úsilie na jej dokončenie a dosiahnutie súladu s príslušnými ustanoveniami usmernení do roku 2050.

- (20) Je potrebné identifikovať projekty spoločného záujmu, ktoré prispejú k vytvoreniu transeurópskej dopravnej siete a k dosiahnutiu cieľov a ktoré zodpovedajú prioritám stanoveným v usmerneniach. 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.
- (21) Projekty spoločného záujmu by mali prinášať európsku pridanú hodnotu. Cezhraničné projekty majú obyčajne vysokú európsku pridanú hodnotu, môžu však vykazovať nižší priamy hospodársky vplyv v porovnaní s čisto vnútroštátnymi projektmi. Takéto cezhraničné projekty by mali byť predmetom prioritného zásahu zo strany Únie, aby sa zabezpečilo, že sa vykonajú.
- (22) Projekty spoločného záujmu, pre ktoré sa žiada financovanie zo strany Únie, by mali byť predmetom analýzy socioekonomických nákladov a prínosov na základe uznanej metodiky, pričom by sa zohľadnili príslušné sociálne, ekonomické, klimatické a environmentálne náklady a prínosy. Analýza klimatických a environmentálnych nákladov a prínosov by mala vychádzať z posúdenia vplyvu na životné prostredie vypracovaného podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ¹.

¹ 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).

- (23) S cieľom prispieť k plneniu cieľov v oblasti znižovania vplyvu na klímu stanovených v bielej knihe o doprave, menovite k zníženiu emisií skleníkových plynov do roku 2050 o 60 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990, by sa mal posúdiť vplyv projektov spoločného záujmu vo forme nových, rozšírených alebo skvalitnených dopravných infraštruktúr na emisie skleníkových plynov.
- (24) Niektoré časti siete spravujú iní aktéri, než členské štáty. Členské štáty sú však zodpovedné za zabezpečenie správneho uplatňovania pravidiel riadenia siete na svojom území. Keďže si rozvoj a realizácia transeurópskej dopravnej siete vyžaduje spoločné uplatňovanie tohto nariadenia, všetky časti siete by mali podliehať právam a povinnostiam stanoveným týmto nariadením, ako aj tým, ktoré sú stanovené v ďalšom príslušnom práve Únie a vnútroštátnom práve.
- (25) Spolupráca so susednými a tretími krajinami je potrebná na zabezpečenie spojenia a interoperability medzi príslušnými sieťami infraštruktúry. Únia by preto mala tam, kde je to vhodné, podporovať projekty spoločného záujmu s týmito krajinami.

- (26) Na dosiahnutie modálnej integrácie v celej sieti je potrebné vhodné plánovanie transeurópskej dopravnej siete. Zahŕňa to aj realizáciu špecifických požiadaviek v celej sieti, pokiaľ ide o infraštruktúru, telematické aplikácie, zariadenia a služby. 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 efektu a aby sa umožnila efektívna transeurópska diaľková doprava.
- (27) Aby sa mohli určiť existujúce a plánované dopravné infraštruktúry pre súhrnnú sieť a základnú sieť, mali by sa poskytnúť mapy, ako aj ich priebežné aktualizácie s cieľom zohľadniť vývoj dopravných prúdov. Technickú základňu pre uvedené mapy poskytuje interaktívny geografický a technický informačný systém pre transeurópsku dopravnú sieť (TENtec), ktorý obsahuje podrobnejšie údaje o transeurópskej dopravnej infraštruktúre.
- (28) V usmerneniach by sa mali stanoviť priority na účely umožnenia rozvoja transeurópskej dopravnej siete v rámci stanoveného časového rámca.

- (29) Telematické aplikácie sú potrebné ako základ pre optimalizáciu dopravných a prepravných činností, bezpečnosť dopravy a pre zlepšenie súvisiacich služieb. Informácie pre cestujúcich vrátane informácií o systémoch predaja cestovných lístkov a rezervačných systémoch by sa mali poskytovať v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 454/2011¹.
- (30) Tieto usmernenia by v súlade s cieľmi Únie týkajúcimi sa udržateľnej mestskej mobility mali zabezpečiť rozvoj súhrnnej siete v mestských uzloch, pretože tieto uzly predstavujú začiatok alebo konečný cieľ („last mile“) pre cestujúcich aj pre náklad pohybujúci sa po transeurópskej dopravnej sieti a sú miestami prestupu v rámci jednotlivých druhov dopravy alebo medzi nimi.
- (31) Vďaka svojej veľkosti by mala transeurópska dopravná sieť poskytovať základ pre rozsiahle zavádzanie nových technológií a inovácie, čo môže pomôcť napríklad podporiť celkovú efektívnosť európskeho dopravného sektora a znížiť jeho uhlíkovú stopu. Prispeje to k cieľom stratégie Európa 2020 a k dosiahnutiu cieľa 60 % zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2050 (na základe úrovni z roku 1990) stanoveného v bielej knihe a súčasne prispeje k cieľu zvýšenia palivovej bezpečnosti pre Úniu. V záujme dosiahnutia uvedených cieľov by sa prostredníctvom transeurópskej dopravnej siete mala zlepšiť dostupnosť alternatívnych ekologických palív. Dostupnosť alternatívnych ekologických palív by sa mala zakladať na dopyte po týchto palivách a nemala by existovať žiadna požiadavka, aby bol na každej čerpacej stanici prístup ku každému alternatívnemu ekologickému palivu.

¹ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 454/2011 z 5. mája 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v osobnej doprave“ transeurópskeho železničného systému (Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2011, s. 11).

- (32) Transeurópska dopravná sieť musí 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. Tým sa multimodalita stane pre cestujúcich, používateľov a špeditérov ekonomicky atraktívnejšou.
- (33) 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 potenciálne prírodné katastrofy a katastrofy spôsobené ľudskou činnosťou na infraštruktúru a dostupnosť pre všetkých používateľov dopravy.
- (34) Počas plánovania infraštruktúry by členské štáty a ďalší navrhovatelia projektov mali náležite zohľadňovať opatrenia týkajúce sa hodnotenia rizík a prispôsobovania sa rizikám, ktoré primeraným spôsobom zlepšujú odolnosť voči zmene klímy a environmentálnym katastrofám.

- (35) Členské štáty a ďalší navrhovatelia projektov by mali vykonať posúdenia vplyvu plánov a projektov na životné prostredie, ako sa stanovuje v smernici Rady 92/43/EHS¹, smernici Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES², smernici Európskeho parlamentu a Rady 2001/42/ES³, smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/147/ES⁴ a v smernici 2011/92/EÚ, a to s cieľom zabrániť negatívnym vplyvom na životné prostredie, ako je fragmentácia krajiny, zástavba pôdy, znečistenie vody a ovzdušia a hlučnosť, alebo – ak zabránenie nie je možné – s cieľom zmierniť ich alebo kompenzovať a účinne chrániť biodiverzitu.
- (36) Mala by sa zohľadniť ochrana životného prostredia a biodiverzity, ako aj strategické požiadavky vnútrozemskej vodnej dopravy.
- (37) Členské štáty a ďalší navrhovatelia projektov by mali zaistiť, aby sa posúdenia projektov spoločného záujmu vykonali efektívne a bez zbytočných odkladov.

¹ Smernica Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín (Ú. v. EÚ L 206, 22.7.1992, s. 7).

² Smernica 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady 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).

³ Smernica 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie (Ú. v. ES L 197, 21.7.2001, s. 30).

⁴ 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).

- (38) Dopravná infraštruktúra by mala podporovať bezproblémovú mobilitu a prístup pre všetkých používateľov, najmä pre starších ľudí, osoby so zníženou mobilitou a zdravotne postihnutých cestujúcich.
- (39) Členské štáty by mali vykonať posúdenia ex ante, pokiaľ ide o dostupnosť infraštruktúry a s ňou spojené služby.
- (40) Základná sieť by mala byť podskupinou súhrnnej siete, ktorá ju pokrýva. Mala by predstavovať strategicky najvýznamnejšie uzly a prepojenia transeurópskej dopravnej siete v závislosti od dopravných potrieb. Mala by byť multimodálna, to znamená, že by mala zahŕňať všetky druhy dopravy a ich prepojenia, ako aj príslušné dopravné a informačné riadiace systémy.
- (41) 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 spájajú multimodálnymi prepojeniami, ak sú ekonomicky funkčné, ekologicky udržateľné a realizovateľné do roku 2030. Uvedenou metodikou sa zabezpečilo prepojenie všetkých členských štátov a integrácia hlavných ostrovov do základnej siete.

- (42) Aby sa základná sieť realizovala v rámci daného časového rámca, mohol by sa ako nástroj na koordináciu rôznych projektov na nadnárodnej úrovni a synchronizáciu rozvoja koridoru použiť koridorový prístup, čím by sa maximalizoval prínos siete. Uvedený nástroj by sa nemal chápať ako základ pre prioritizáciu určitých projektov základnej siete. Koridory základnej siete by mali pomôcť vybudovať infraštruktúru základnej 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.
- (43) Koridory základnej siete by mali sledovať aj širšie ciele dopravnej politiky a mali by uľahčovať interoperabilitu, modálnu integráciu a multimodálnu dopravu. To by malo umožniť vytvorenie špeciálne vyvinutých koridorov, ktoré by boli optimalizované z hľadiska emisií, čím by sa minimalizoval vplyv na životné prostredie a zvýšila konkurencieschopnosť, a ktoré by vďaka svojej spoľahlivosti, obmedzenému dopravnému preťaženiu a nízkym prevádzkovým a administratívnym nákladom boli zároveň atraktívne. 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.

- (44) Po dohode s dotknutým členským štátom by mali európski koordinátori stanovení v tomto nariadení uľahčiť opatrenia na plánovanie náležitej štruktúry riadenia a na identifikáciu súkromných, ako aj verejných zdrojov financovania zložitých cezhraničných projektov pre každý koridor základnej siete. Koordinovanú realizáciu koridorov základnej siete by mali uľahčiť európski koordinátori.
- (45) Úloha európskych koordinátorov je veľmi dôležitá pre vybudovanie koridorov a spoluprácu na nich.
- (46) Koridory základnej siete by mali byť v súlade s koridormi železničnej nákladnej dopravy vybudovanými v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010¹, ako aj európskym plánom rozvoja pre Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) stanoveným v rozhodnutí Komisie 2009/561/ES².

¹ 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).

² Rozhodnutie Komisie 2009/561/ES z 22. júla 2009, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie 2006/679/ES, pokiaľ ide o vykonanie technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy (Ú. v. EÚ L 194, 25.7.2009, s. 60).

- (47) 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) č. .../2013^{*1}. Vzhľadom na to by sa malo zamerať na zosúladenie a kombinovanie poskytovania finančných prostriedkov z príslušných interných a externých nástrojov, ako sú štrukturálne a kohézne fondy, investičný nástroj európskej susedskej politiky (NIF), a nástroj predvstupovej pomoci (IPA)², a financovania z Európskej investičnej banky, Európskej banky pre obnovu a rozvoj a iných finančných inštitúcií.

* Ú. v.: vložte prosím číslo nariadenia nachádzajúceho sa v dokumente PE-CONS 76/13 a doplňte poznámku pod čiarou 1.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. .../2013 z ..., ktorým sa zriaďuje Nástroj na prepojenie Európy, mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Ú. v. EÚ L ...).

² Nariadenie Rady (ES) č. 1085/2006 zo 17. júla 2006, ktorým sa ustanovuje nástroj predvstupovej pomoci (IPA) (Ú. v. EÚ L 210, 31.7.2006, s. 82).

- (48) S cieľom aktualizácie máp zahrnutých do prílohy I tak, aby sa v nich zohľadnili prípadné zmeny vyplývajúce zo skutočného využívania určitých prvkov dopravnej infraštruktúry v porovnaní s vopred stanovenými kvantitatívnymi prahovými hodnotami, by sa s výhradou článku 172 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o zmeny príloh I a II. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočňovala príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Pri príprave a vypracovávaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť, aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade.
- (49) Vo fáze plánovania a budovania projektov by sa mali primerane zohľadňovať záujmy regionálnych a miestnych orgánov, ako aj záujmy občianskej spoločnosti, na ktorú bude mať projekt spoločného záujmu dosah.
- (50) Európske a národné rámce pre plánovanie a realizáciu dopravnej infraštruktúry, ako aj rámce pre poskytovanie dopravných služieb ponúkajú zainteresovaným stranám príležitosť prispieť k dosiahnutiu cieľov tohto nariadenia. Nový nástroj na realizáciu transeurópskej dopravnej siete, t.j. koridory základnej siete, je významným prostriedkom na uplatnenie príslušného potenciálu zainteresovaných strán, podporu spolupráce medzi nimi a posilnenie komplementarity s opatreniami členských štátov.

- (51) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali Komisii udeliť vykonávacie právomoci. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹.
- (52) Keďže ciele tohto nariadenia, najmä koordinované stanovenie 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.
- (53) Rozhodnutie č. 661/2010/EÚ by sa malo zrušiť.
- (54) Toto nariadenie by malo nadobudnúť účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie, aby sa umožnilo včasné prijatie delegovaných a vykonávacích aktov podľa tohto nariadenia,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

¹ 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).

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ ZÁSADY

Článok 1

Predmet úpravy

1. V tomto nariadení sa stanovujú usmernenia pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete s dvojúrovňovou štruktúrou, ktorá pozostáva zo súhrnnej siete a základnej siete, pričom základná sieť je vytvorená na základe súhrnnej siete.
2. Týmto nariadením sa vymedzujú projekty spoločného záujmu a špecifikujú požiadavky, ktoré sa majú v rámci riadenia infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete dodržiavať.
3. Toto nariadenie stanovuje priority rozvoja transeurópskej dopravnej siete.
4. V tomto nariadení sa stanovujú opatrenia na realizáciu transeurópskej dopravnej siete. 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.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na transeurópsku dopravnú sieť zobrazenú na mapách nachádzajúcich sa v prílohe I. Transeurópska dopravná sieť zahŕňa dopravnú infraštruktúru a telematické aplikácie, ako aj opatrenia 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, cestnú, námornú a leteckú dopravu a multimodálnu dopravu, ako sa stanovuje v príslušných oddieloch kapitoly II.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

- a) „projekt spoločného záujmu“ je akýkoľvek projekt realizovaný v súlade s požiadavkami a ustanoveniami tohto nariadenia;

- b) „susedná krajina“ je krajina patriaca do rozsahu pôsobnosti európskej susedskej politiky vrátane strategického partnerstva, politiky rozširovania, a Európskeho hospodárskeho priestoru alebo Európskeho združenia voľného obchodu;
- c) „tretia krajina“ je každá susedná krajina alebo všetky ostatné krajiny, s ktorými môže Únia spolupracovať v záujme dosiahnutia cieľov, ktoré sa týmto nariadením sledujú;
- d) „európska pridaná hodnota“ je hodnota projektu, ktorý okrem potenciálnej hodnoty pre samotný dotknutý členský štát vedie k výraznému zlepšeniu buď dopravných spojení alebo dopravných tokov medzi členskými štátmi, čo možno preukázať odkazom na zvýšenie efektívnosti, udržateľnosti, konkurencieschopnosti alebo súdržnosti v súlade s cieľmi stanovenými v článku 4;
- e) „manažér infraštruktúry“ je akýkoľvek orgán alebo podnik zodpovedný najmä za zriadenie alebo udržiavanie dopravnej infraštruktúry. Môže to zahŕňať aj správu riadiacich a bezpečnostných systémov infraštruktúry.

- f) „telematické aplikácie“ sú systémy využívajúce informačné, komunikačné, navigačné technológie alebo technológie na určovanie polohy/lokalizačné technológie na efektívne riadenie infraštruktúry, mobility a dopravy v transeurópskej dopravnej sieti a na poskytovanie služieb s pridanou hodnotou občanom a prevádzkovateľom vrátane systémov na bezpečné, zabezpečené, ekologické a kapacitne efektívne používanie siete. Môžu zahŕňať aj palubné zariadenia za predpokladu, že tvoria nedeliteľný systém so zodpovedajúcimi zložkami infraštruktúry. Patria k nim systémy, technológie a služby uvedené v písmenách g) až l);
- g) „inteligentný dopravný systém (IDS)“ je systém stanovený v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ¹;
- h) „systém manažmentu letovej prevádzky“ je systém vymedzený v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004² a v Európskom akčnom pláne manažmentu letovej prevádzky podľa nariadenia Rady (ES) č. 219/2007³;

¹ 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).

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26).

³ Nariadenie Rady (ES) č. 219/2007 z 27. februára 2007 o založení spoločného podniku na vývoj novej generácie európskeho systému riadenia letovej prevádzky (SESAR) (Ú. v. EÚ L 64, 2.3.2007, s. 1).

- i) „monitorovacie a informačné systémy pre lodnú dopravu“ (VTMIS) sú systémy zavedené na monitorovanie a riadenie lodnej a námornej dopravy pomocou informácií z automatických identifikačných systémov lodí (AIS), systému identifikácie a sledovania lodí na veľkú vzdialenosť (LRIT), a pobrežných radarových systémov a rádiovkej komunikácie podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES¹, a zahŕňa začlenenie vnútroštátnych námorných informačných systémov prostredníctvom SafeSeaNet;
- j) „riečne informačné služby (RIS)“ sú informačné a komunikačné technológie na vnútrozemských vodných cestách stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES²;
- k) „elektronické námorné služby“ sú služby využívajúce pokročilé a interoperabilné informačné technológie v sektore námornej dopravy na zjednodušenie administratívnych postupov a na uľahčenie priechodnosti nákladnej dopravy na mori a v prístavných oblastiach vrátane služieb kontaktného miesta, ako sú integrované námorné kontaktné miesta podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/65/EÚ³, systémy slúžiace komunitám prístavov a príslušné colné informačné systémy;

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu a zrušuje smernica Rady 93/75/EHS (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10).

² 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).

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/65/EÚ z 20. októbra 2010 o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov členských štátov, ktorou sa zrušuje smernica 2002/6/ES (Ú. v. EÚ L 283, 29.10.2010, s. 1).

- l) „Európsky systém riadenia železničnej dopravy“ (ERTMS) je systém vymedzený v rozhodnutí Komisie 2006/679/ES¹ a v rozhodnutí Komisie 2006/860/ES²;
- m) „cezhraničný úsek“ je úsek, ktorým sa zabezpečuje kontinuita projektu spoločného záujmu medzi najbližšími mestskými uzlami na oboch stranách hranice dvoch členských štátov alebo medzi členským štátom a susednou krajinou;
- n) „multimodálna doprava“ je preprava cestujúcich alebo nákladu, alebo oboch, použitím dvoch alebo viacerých druhov dopravy;
- o) „interoperabilita“ je schopnosť infraštruktúry v rámci druhu dopravy – vrátane všetkých regulačných, technických a operačných podmienok – umožniť bezpečné a neprerušované dopravné toky, ktoré dosahujú požadované úrovne výkonnosti pre danú infraštruktúru alebo druh;

¹ Rozhodnutie Komisie 2006/679/ES z 28. marca 2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy (Ú. v. EÚ L 284, 16.10.2006, s. 1).

² Rozhodnutie Komisie 2006/860/ES zo 7. novembra 2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia, zabezpečenia a návštenia systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, ktorým sa upravuje príloha A k rozhodnutiu 2006/679/ES z 28. marca 2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia, zabezpečenia a návštenia systému transeurópskych konvenčných železníc (Ú. v. EÚ L 342, 7.12.2006, s. 1).

- p) „mestský uzol“ je mestská oblasť, kde je dopravná infraštruktúra transeurópskej dopravnej siete, ako sú prístavy vrátane terminálov osobnej dopravy, letísk, železničných staníc, logistických platforiem a terminálov nákladnej dopravy umiestnených v mestskej oblasti a v jej okolí, spojená s ostatnými časťami tejto infraštruktúry a s infraštruktúrou pre regionálnu a miestnu dopravu;
- q) „úzke miesto“ je fyzická, technická alebo funkčná prekážka, ktorá vedie k narušeniu systému s dôsledkami pre plynulosť diaľkových alebo cezhraničných tokov a ktorá sa dá prekonať vytvorením novej infraštruktúry alebo podstatnou modernizáciou existujúcej infraštruktúry, čím sa môže dosiahnuť významné zlepšenie, ktorým sa vyriešia obmedzenia vyplývajúce z úzkeho miesta;
- r) „logistická platforma“ je oblasť, ktorá je priamo spojená s dopravnou infraštruktúrou transeurópskej dopravnej siete vrátane minimálne jedného terminálu nákladnej dopravy a ktorá umožňuje vykonávať logistické činnosti;
- s) „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 prístavy, vnútrozemské prístavy, letiská a terminály intermodálnej prepravy;

- t) „analýza socioekonomických nákladov a prínosov“ je kvantifikované hodnotenie ex ante hodnoty projektu, založené na uznanej metodike, pričom sa zohľadnia všetky relevantné sociálne, ekonomické, klimatické a environmentálne prínosy a náklady. Analýza klimatických a environmentálnych nákladov a prínosov by mala vychádzať z posúdenia vplyvu na životné prostredie vypracovaného podľa smernice 2011/92/EÚ;
- u) „izolovaná sieť“ je železničná sieť členského štátu alebo jej časť s rozchodom koľají, ktorý sa odlišuje od európskeho štandardného nominálneho rozchodu koľají (1 435 mm), v prípade ktorej sa niektoré veľké investície do infraštruktúry nemôžu odôvodniť z hľadiska hospodárskych nákladov a prínosov, a to z dôvodu osobitných vlastností tejto siete, ktoré vyplývajú z jej geografického oddelenia alebo okrajového umiestnenia;
- v) „región NUTS“ je región vymedzený v nomenklatúre územných jednotiek na štatistické účely;
- w) „alternatívne ekologické palivá“ sú palivá ako elektrina, vodík, biopalivá (kvapalné), syntetické palivá, metán (zemný plyn (CNG a LNG) a biometán) a skvapalnený ropný plyn (LPG), ktoré v rámci dodávok energie pre dopravu slúžia aspoň čiastočne ako náhrada zdrojov fosílnej ropy a ktoré prispievajú k eliminácii emisií uhlíka z dopravy a podporujú zníženie vplyvu dopravného odvetvia na životné prostredie.

Článok 4

Ciele transeurópskej dopravnej siete

Transeurópska dopravná sieť posilňuje sociálnu, ekonomickú a územnú súdržnosť Únie a prispieva k vytvoreniu jednotného európskeho dopravného priestoru, ktorý je efektívny a udržateľný, zvyšuje prínosy pre svojich používateľov a podporuje inkluzívny rast. Transeurópska dopravná sieť preukazuje európsku pridanú hodnotu tým, že prispieva k cieľom stanoveným v týchto štyroch kategóriách:

- a) súdržnosť, prostredníctvom:
 - i) dostupnosti a prepojenosti všetkých regiónov Únie vrátane odľahlých, najvzdialenejších, ostrovných, okrajových a horských regiónov, ako aj riedko osídlených území;
 - ii) znižovania rozdielov v kvalite infraštruktúry medzi členskými štátmi;
 - iii) prepojenia medzi dopravnou infraštruktúrou diaľkovej dopravy na jednej strane a regionálnou a miestnou dopravou na druhej strane v prípade tak osobnej, ako i nákladnej dopravy;
 - iv) dopravnej infraštruktúry, ktorá zohľadňuje špecifické situácie v rôznych častiach Únie a zabezpečuje vyvážené pokrytie európskych regiónov;

- b) účinnosť, prostredníctvom:
- i) odstránenia úzkych miest a premostenia chýbajúcich prepojení v rámci dopravných infraštruktúr, ako aj v miestach ich prepojenia na území členských štátov a medzi nimi;
 - ii) prepojenia a interoperability vnútroštátnych dopravných sietí;
 - iii) optimálnej integrácie a prepojenia všetkých druhov dopravy;
 - iv) podpory ekonomicky efektívnej a vysokokvalitnej dopravy, ktorá prispieva k ďalšiemu hospodárskemu rastu a ku konkurencieschopnosti;
 - v) efektívneho využívania novej a existujúcej infraštruktúry;
 - vi) nákladovo efektívneho uplatňovania inovačných technologických a operačných koncepcií;
- c) udržateľnosť, prostredníctvom:
- i) rozvoja všetkých druhov dopravy spôsobom, ktorý je v súlade so zabezpečením udržateľnej a ekonomicky efektívnej dopravy z dlhodobého hľadiska;
 - ii) prispievania k cieľom spočívajúcim v nízkych úrovniach emisií skleníkových plynov, nízkouhlíkovej a ekologickej doprave, palivovej bezpečnosti, znížení vonkajších nákladov a v ochrane životného prostredia;
 - iii) podpory nízkouhlíkovej dopravy s cieľom dosiahnuť do roku 2050 významné zníženie emisií CO₂ v súlade s príslušnými cieľmi Únie v oblasti znižovania CO₂;

- d) zvyšovanie prínosov pre všetkých používateľov, prostredníctvom:
- i) naplnenia potrieb jej používateľov v rámci Únie a vo vzťahu k tretím krajinám v oblasti mobility a dopravy;
 - ii) zaistenia noriem bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany vysokej kvality, a to tak v prípade osobnej, ako aj nákladnej dopravy;
 - iii) podpory mobility aj v prípade prírodných alebo človekom spôsobených katastrof, a zabezpečenia prístupu k núdzovým a záchranným službám;
 - iv) stanovenia požiadaviek na infraštruktúru, najmä v oblasti interoperability, bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany, ktorými sa zabezpečí kvalita, efektívnosť a udržateľnosť dopravných služieb;
 - v) prístupnosti pre starších ľudí, osoby so zníženou pohyblivosťou a cestujúcich so zdravotným postihnutím.

Článok 5

Sieť efektívne využívajúca zdroje

1. Transeurópska dopravná sieť sa plánuje, rozvíja a prevádzkuje spôsobom, pri ktorom sa efektívne využívajú zdroje, a to prostredníctvom:
 - a) rozvoja, zlepšenia a údržby existujúcej dopravnej infraštruktúry;
 - b) optimalizácie integrácie a prepojenia infraštruktúry;

- c) zavádzania nových technológií a telematických aplikácií, ak je takéto zavádzanie to ekonomicky opodstatnené;
 - d) zohľadnenia možných synergií s ostatnými sieťami, najmä s transeurópskymi energetickými alebo telekomunikačnými sieťami;
 - e) posúdenia strategických vplyvov na životné prostredie spolu s vypracovaním vhodných plánov a programov a posúdenia vplyvov na zmiernenie negatívnych účinkov zmeny klímy;
 - f) opatrení na plánovanie a rozšírenie kapacity infraštruktúry tam, kde je to potrebné;
 - g) primeraného zohľadnenia citlivosti dopravnej infraštruktúry na vplyvy s ohľadom na zmenu klímy, ako aj prírodné alebo človekom spôsobené katastrofy s cieľom riešiť uvedené výzvy.
2. Členské štáty pri plánovaní a rozvoji transeurópskej dopravnej siete zohľadňujú konkrétne okolnosti v rozličných častiach Únie, ako sú najmä aspekty cestovného ruchu a topografické črty príslušných regiónov. Môžu upraviť podrobné usporiadanie trás úsekov v rámci limitov uvedených v článku 49 ods. 4 písm. c), pričom musia zabezpečiť dodržiavanie požiadaviek, ktoré sú v ňom stanovené.

Článok 6

Dvojúrovňová štruktúra transeurópskej dopravnej siete

1. Postupný rozvoj transeurópskej dopravnej siete sa dosiahne najmä realizáciou dvojúrovňovej štruktúry uvedenej siete, ktorá sa skladá z súhrnnej siete a základnej siete, na základe jasného a transparentného metodického prístupu.
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. Stanovuje a rozvíja sa v súlade s kapitolou II.
3. Základná sieť pozostáva z tých častí súhrnnej siete, ktoré majú najvyšší strategický význam pre dosahovanie cieľov rozvoja transeurópskej dopravnej siete. Stanovuje a rozvíja sa v súlade s kapitolou III.

Článok 7

Projekty spoločného záujmu

1. Projekty spoločného záujmu prispievajú k rozvoju transeurópskej dopravnej siete prostredníctvom vytvorenia novej dopravnej infraštruktúry, prostredníctvom obnovy a modernizácie existujúcej dopravnej infraštruktúry a prostredníctvom opatrení na podporu zdrojovo efektívneho využívania siete.
2. Projekt spoločného záujmu:
 - a) prispieva k cieľom, ktoré patria aspoň do dvoch zo štyroch kategórií uvedených v článku 4;
 - b) je v súlade s kapitolou II a v prípade, že sa týka základnej siete, aj kapitolou III;
 - c) je ekonomicky uskutočniteľný na základe analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov;
 - d) preukazuje európsku pridanú hodnotu.
3. Projekt spoločného záujmu môže zahŕňať celý jeho cyklus vrátane štúdií uskutočniteľnosti a postupov udeľovania povolení, realizácie 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 dostupnosti.
5. Projekty spoločného záujmu sú oprávnené na získanie finančnej pomoci Únie v rámci nástrojov, ktoré sú k dispozícii pre transeurópsku dopravnú sieť.

Článok 8

Spolupráca s tretími krajinami

1. Únia môže podporovať projekty spoločného záujmu, a to aj finančne, s cieľom prepojiť transeurópsku dopravnú sieť so sieťami infraštruktúry susedných krajín, pokiaľ sa týmito projektmi:
 - a) prepája základná sieť na hraničných priechodoch a týkajú sa infraštruktúry potrebnej na zabezpečenie plynulého dopravného toku, hraničných kontrol, hraničného dozoru a iných postupov kontroly hraníc;
 - b) zabezpečuje prepojenie medzi základnou sieťou a dopravnými sieťami tretích krajín s cieľom posilniť hospodársky rast a konkurencieschopnosť;
 - c) dokončuje dopravná infraštruktúra v tretích krajinách, ktorá slúži ako prepojenie medzi časťami základnej siete v Únii;

- d) zavádzajú systémy riadenia dopravy v týchto krajinách;
- e) podporuje námorná doprava a námorné diaľnice, okrem finančnej podpory prístavom tretích krajín.
- f) uľahčuje doprava s tretími krajinami po vnútrozemských vodných cestách.

Takéto projekty zvyšujú kapacitu alebo užitočnosť transeurópskej dopravnej siete v jednom alebo viacerých členských štátoch.

2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, Únia môže spolupracovať s tretími krajinami v záujme podpory iných projektov bez toho, aby poskytovala finančnú podporu, pokiaľ sú tieto projekty zamerané na:

- a) podporu interoperability medzi transeurópskou dopravnou sieťou a sieťami tretích krajín;
- b) podporu rozšírenia politiky transeurópskej dopravnej siete do tretích krajín;
- c) uľahčenie leteckej dopravy s tretími krajinami s cieľom podporovať efektívny a udržateľný hospodársky rast a konkurencieschopnosť vrátane rozšírenia jednotného európskeho neba a zlepšovania spolupráce pri manažmente letovej prevádzky;
- d) uľahčenie námornej dopravy a podporu námorných diaľnic s tretími krajinami.

3. Projekty podľa odseku 2 písm. a) a d) musia byť v súlade s príslušnými ustanoveniami kapitoly II.
4. V prílohe III sa uvádzajú orientačné mapy transeurópskej dopravnej siete rozšírenej na konkrétne susedné krajiny.
5. Únia môže na podporu projektov spoločného záujmu využívať existujúce koordinačné a finančné nástroje so susednými krajinami, ako je investičný nástroj európskej susedskej politiky (NIF) alebo nástroj predvstupovej pomoci (IPA), alebo zriadiť a využívať nové takéto nástroje.
6. Na ustanovenia tohto článku sa vzťahujú príslušné postupy týkajúce sa medzinárodných dohôd, ako sa uvádzajú v článku 218 ZFEÚ.

KAPITOLA II

SÚHRNNÁ SIEŤ

Článok 9

Všeobecné ustanovenia

1. Súhrnná sieť:
 - a) zodpovedá mapám a zoznamom uvedeným v prílohe I a v prílohe II časti 2;
 - b) je podrobnejšie špecifikovaná prostredníctvom opisu zložiek infraštruktúry;
 - c) spĺňa požiadavky pre dopravné infraštruktúry ustanovené v tejto kapitole;
 - d) predstavuje základ pre určenie projektov spoločného záujmu;
 - e) zohľadňuje fyzické obmedzenia a topografické osobitosti dopravných infraštruktúr členských štátov uvedené v technických špecifikáciách pre interoperabilitu (TSI).
2. Členské štáty vynaložia všetko úsilie s cieľom dobudovať súhrnnú sieť a dosiahnuť súlad s príslušnými ustanoveniami tejto kapitoly do 31. decembra 2050.

Článok 10
Všeobecné priority

1. Pri rozvoji súhrnnej siete sa všeobecná priorita prikladá opatreniam, ktoré sú potrebné na:
 - a) zabezpečenie väčšej dostupnosti a lepšieho prepojenia pre všetky regióny Únie, pričom sa zohľadnia osobitné prípady, ako sú ostrovy, izolované siete a riedko osídlené, odľahlé a najvzdialenejšie regióny;
 - b) zabezpečenie optimálnej integrácie jednotlivých druhov dopravy a interoperability medzi nimi;
 - c) premostenie chýbajúcich prepojení a odstránenie úzkych miest, predovšetkým na cezhraničných úsekoch;
 - d) podporu efektívneho a udržateľného využívania infraštruktúry a v prípade potreby zvýšenie kapacity;
 - e) zvýšenie alebo zachovanie kvality infraštruktúry, pokiaľ ide o bezpečnosť, bezpečnostnú ochranu, efektívnosť, odolnosť voči zmene klímy a prípadne voči katastrofám, ochranu životného prostredia, sociálne podmienky, dostupnosť pre všetkých používateľov vrátane starších osôb, osôb so zníženou mobilitou a cestujúcich so zdravotným postihnutím, a kvalitu služieb a kontinuitu dopravných prúdov;

f) zavádzanie a šírenie telematických aplikácií, a podporu inovačného technologického rozvoja.

2. Na účely doplnenia opatrení ustanovených v odseku 1 treba osobitnú pozornosť venovať opatreniam, ktoré sú potrebné na:

- a) zaistenie palivovej bezpečnosti prostredníctvom vyššej energetickej účinnosti a podporovaním používania alternatívnych energetických zdrojov a najmä energetických zdrojov a pohonných systémov s nízkym alebo nulovým obsahom uhlíka;
- b) zmiernenie vystavenia mestských oblastí negatívnym účinkom tranzitnej železničnej a cestnej dopravy;
- c) odstránenie administratívnych a technických prekážok, najmä tých, ktoré bránia interoperabilite transeurópskej dopravnej siete a hospodárskej súťaži.

ODDIEL 1

INFRAŠTRUKTÚRA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY

Článok 11

Zložky infraštruktúry

1. Infraštruktúra železničnej dopravy zahŕňa najmä:
 - a) vysokorýchlostné a konvenčné železničné trate vrátane:
 - i) vedľajších koľají;
 - ii) tunelov;
 - iii) mostov;
 - b) terminály nákladnej dopravy a logistické platformy pre prekládku tovaru v rámci železničnej dopravy a medzi železničnou dopravou a inými druhmi dopravy;
 - c) stanice na tratiach uvedených v prílohe I na prestupovanie cestujúcich v rámci železničnej dopravy a medzi železničnou dopravou a inými druhmi dopravy;
 - d) prepojenia staníc, terminálov nákladnej dopravy a logistických platforiem s ostatnými druhmi dopravy v transeurópskej dopravnej sieti;

- e) súvisiace vybavenie;
- f) telematické aplikácie.

2. Železničné trate majú jednu z týchto foriem:

- a) železničné trate pre vysokorýchlostnú dopravu, ktoré sú:
 - i) špeciálne vybudované vysokorýchlostné trate, ktoré sú vybavené pre rýchlosti rovnajúce sa 250 km/h alebo vyššie;
 - ii) špeciálne zmodernizované konvenčné trate, ktoré sú vybavené pre rýchlosti približne 200 km/h;
 - iii) špeciálne zmodernizované vysokorýchlostné trate, ktoré majú osobitné vlastnosti v dôsledku topografických, reliéfnych alebo urbanistických stavebných prekážok, ktorým sa musí rýchlosť podľa okolností prispôbovať. Do tejto kategórie patria aj prepájacie trate medzi vysokorýchlostnými a konvenčnými sieťami, trate prechádzajúce stanicami, prístupy k terminálom, depám atď., po ktorých premáva „vysokorýchlostný“ železničný vozový park konvenčnou rýchlosťou;
- b) železničné trate pre konvenčnú dopravu.

3. Technické vybavenie súvisiace so železničnými traťami môže zahŕňať elektrifikačné systémy, zariadenia pre nastupovanie a vystupovanie cestujúcich a nakladanie a vykladanie nákladu na staniciach, logistických platformách a termináloch nákladnej dopravy. Môže zahŕňať akékoľvek zariadenia, napr. zariadenia na automatickú zmenu rozchodu pre železnice, ktoré sú potrebné na zaistenie bezpečnej, zabezpečenej a efektívnej prevádzky vozidiel vrátane ich zníženého vplyvu na životné prostredie a zlepšenej interoperability.

Článok 12

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

1. Nákladné terminály sú prepojené s cestnou infraštruktúrou, alebo ak je to možné, s vnútrozemskou vodnou infraštruktúrou súhrnnej siete.
2. Členské štáty zabezpečia, aby železničná infraštruktúra:
 - a) s výnimkou prípadov izolovaných sietí bola vybavená systémom ERTMS;
 - b) bola v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES¹ a jej vykonávacími opatreniami v záujme dosiahnutia interoperability súhrnnej siete;

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1).

- c) spĺňala požiadavky TSI prijatej podľa článku 6 smernice 2008/57/ES, okrem prípadov, ak to umožňuje príslušná TSI alebo na základe postupu stanoveného v článku 9 smernice 2008/57/ES;
 - d) bola s výnimkou prípadov izolovaných sietí plne elektrifikovaná, pokiaľ ide o trate a, v miere potrebnej na prevádzku elektrických vlakov, aj pokiaľ ide o vedľajšie koľaje;
 - e) bola v súlade s požiadavkami stanovenými v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ¹, pokiaľ ide o prístup k terminálom nákladnej dopravy.
3. Na žiadosť členského štátu Komisia v náležite odôvodnených prípadoch udelí výnimku v súvislosti s požiadavkami, ktoré idú nad rámec požiadaviek smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES, pokiaľ ide o systém ERTMS a elektrifikáciu.

Článok 13

Priority rozvoja železničnej infraštruktúry

Pri podpore projektov spoločného záujmu, ktoré súvisia so železničnou infraštruktúrou, je okrem všeobecných priorít ustanovených v článku 10 prioritou:

- a) zavádzanie systému ERTMS;
- b) prechod na nominálny rozchod koľají 1 435 mm;

¹ 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).

- c) zmiernovanie vplyvu hluku a vibrácii spôsobených železničnou dopravou, najmä prostredníctvom opatrení týkajúcich sa železničného vozového parku a infraštruktúry vrátane protihlukových bariér;
- d) spĺňanie požiadaviek na infraštruktúru a zlepšovanie interoperability;
- e) zvyšovanie bezpečnosti úrovňových priecestí;
- f) podľa potreby, prepojenie infraštruktúry železničnej dopravy s infraštruktúrou prístavov vnútrozemských vodných ciest.

ODDIEL 2

INFRAŠTRUKTÚRA VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVY

Článok 14

Zložky infraštruktúry

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

- d) súvisiacu infraštruktúru, ako sú plavebné komory, zdvíhadlá, mosty, vodné nádrže, a súvisiace opatrenia na predchádzanie povodniam, ktoré môžu mať pozitívny vplyv na splavnosť vnútrozemských vodných ciest;
 - e) vnútrozemské prístavy vrátane infraštruktúry potrebnej pre dopravné úkony v oblasti prístavu;
 - f) súvisiace vybavenie;
 - g) telematické aplikácie vrátane riečnych informačných služieb (RIS);
 - h) prepojenia vnútrozemských prístavov s ostatnými druhmi dopravy v transeurópskej dopravnej sieti.
2. Aby boli vnútrozemské prístavy súčasťou súhrnnej siete, musia mať ročný objem prekládky nákladu vyšší ako 500 000 ton. Celkový ročný objem prekládky nákladu sa opiera o najnovší dostupný trojročný priemer uverejnený Eurostatom.

3. Vybavenie súvisiace s vnútrozemskou vodnou dopravou môže zahŕňať zariadenie na nakladanie a vykladanie nákladu vo vnútrozemských prístavoch. Súvisiace vybavenie môže zahŕňať najmä pohonné a prevádzkové systémy, ktoré znižujú znečistenie napr. vody a vzduchu, spotrebu energie a intenzitu CO₂. Môže tiež zahŕňať zberné zariadenia na odpad, pobrežné elektrické zariadenia a zariadenia na zber opotrebovaného oleja, ako aj zariadenia na lámanie ľadu, hydrologické služby a zariadenia na bagrovanie a údržbu prístavu a vstupu do prístavu na zaistenie celoročnej splavnosti.

Článok 15

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

1. Členské štáty zabezpečia, aby boli vnútrozemské prístavy prepojené s cestnou alebo železničnou infraštruktúrou.
2. Vnútrozemský prístav poskytuje aspoň jeden terminál nákladnej dopravy otvorený pre všetkých prevádzkovateľov nediskriminačným spôsobom a uplatňuje transparentné poplatky.

3. Členské štáty zabezpečia, aby:

- a) rieky, kanály a jazerá splňali minimálne požiadavky pre vodné cesty triedy IV, ako sa stanovuje v novej klasifikácii vnútrozemských vodných ciest vytvorenej Európskou konferenciou ministrov dopravy (ECMT), a aby bola plynulá priechodnosť pod mostami bez toho, aby tým boli dotknuté články 35 a 36 tohto nariadenia.

Na žiadosť členského štátu Komisia v náležite odôvodnených prípadoch udelí výnimku z minimálnych požiadaviek týkajúcich sa ponoru (menej ako 2,50 m) a minimálnej výšky pod mostami (menej ako 5,25 m);

- b) rieky, kanály a jazerá boli udržiavané v stave umožňujúcom dobrú splavnosť, pričom sa bude dodržiavať uplatniteľné právo v oblasti životného prostredia.
- c) rieky, kanály a jazerá boli vybavené službami RIS.

Článok 16

Priority rozvoja vnútrozemskej vodnej infraštruktúry

Pri podpore projektov spoločného záujmu, ktoré súvisia s vnútrozemskými vodnými infraštruktúrami, je okrem všeobecných priorít stanovených v článku 10 prioritou:

- a) pri existujúcich vnútrozemských vodných cestách: realizácia opatrení potrebných na splnenie štandardov vnútrozemských vodných ciest triedy IV;
- b) prípadne dosiahnutie prísnejších štandardov modernizácie existujúcich vodných ciest a vytvárania nových vodných ciest v súlade s technickými aspektmi infraštruktúry ECMT s cieľom splniť požiadavky trhu;
- c) zavádzanie telematických aplikácií vrátane služieb RIS;
- d) spojenie infraštruktúry vnútrozemskeho prístavu s infraštruktúrou železničnej nákladnej a cestnej dopravy;
- e) venovanie osobitnej pozornosti voľne tečúcim riekam, ktoré sú blízke svojmu prirodzenému stavu, a ktoré preto môžu byť predmetom osobitných opatrení;
- f) podpora udržateľnej vnútrozemskej vodnej dopravy;
- g) modernizácia a rozširovanie kapacity infraštruktúry potrebnej pre dopravné úkony v oblasti prístavu.

ODDIEL 3

INFRAŠTRUKTÚRA CESTNEJ DOPRAVY

Článok 17

Zložky infraštruktúry

1. Infraštruktúra cestnej dopravy zahŕňa najmä:
 - a) cesty najvyššej triedy vrátane:
 - i) mostov;
 - ii) tunelov;
 - iii) križovatiek;
 - iv) priechodov;
 - v) mimoúrovňových križovatiek;
 - vi) spevnené krajnice;
 - b) parkovacie plochy a odpočívadlá;
 - c) súvisiace vybavenie;

- d) telematické aplikácie vrátane systému IDS;
 - e) terminály nákladnej dopravy a logistické platformy;
 - f) prepojenia terminálov nákladnej dopravy a logistických platforiem s ostatnými druhmi dopravy v transeurópskej dopravnej sieti;
 - g) autobusové stanice.
2. Cesty najvyššej triedy uvedené v odseku 1 písm. a) sú tie cesty, ktoré zohrávajú významnú úlohu v diaľkovej nákladnej a osobnej doprave, integrujú hlavné mestské a hospodárske centrá, vzájomne sa prepájajú s ostatnými druhmi dopravy a spájajú horské, vzdialené, odrezané a okrajové regióny NUTS 2 s centrálnymi regiónmi Únie. Tieto cesty sa primerane udržiavajú, aby umožňovali bezpečnú a zabezpečenú dopravu.
3. Vysokokvalitné cesty musia byť osobitne projektované a vybudované pre dopravu motorovými vozidlami, a sú to buď diaľnice, rýchlostné cesty alebo konvenčné strategické cesty.
- a) Diaľnica je cesta osobitne projektovaná a vybudovaná pre dopravu motorovými vozidlami, ktorá neslúži na obsluhu s ňou susediacich nehnuteľností a ktorá:
 - i) má, s výnimkou osobitných miest alebo dočasných obmedzení, oddelené jazdné pásy pre premávku v oboch smeroch, vzájomne oddelené deliacim pásom, ktorý nie je určený pre dopravu, alebo výnimočne inými spôsobmi;

- ii) úrovňovo nekrižuje žiadnu cestu, železničnú trať alebo trať električky, cestu pre cyklistov alebo chodcov; a
 - iii) je osobitne označená dopravnou značkou ako diaľnica.
 - b) Rýchlostná cesta je cesta projektovaná pre dopravu motorovými vozidlami, ktorá je dostupná predovšetkým z mimoúrovňových križovatiek alebo riadených križovatiek a:
 - i) na ktorej je zakázané zastavenie a parkovanie v jazdnom páse a
 - ii) ktorá úrovňovo nekrižuje žiadnu cestu, železničnú trať alebo trať električky.
 - c) Konvenčná strategická cesta je cesta, ktorá nie je diaľnicou ani rýchlostnou cestou, ale stále je cestou vysokej kvality, ako sa uvádza v odsekoch 1 a 2.
4. Vybavenie súvisiace s cestami môže zahŕňať konkrétne vybavenie na riadenie dopravy, dopravné informácie a usmerňovanie v zmysle trasy, ako aj na vyberanie poplatkov od používateľov, bezpečnosť, zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie, dopĺňanie paliva alebo dobíjanie vozidiel s alternatívnym pohonom a zaistenie bezpečnostnej ochrany parkovacích plôch pre komerčné vozidlá.

Článok 18

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

Členské štáty zabezpečia, aby:

- a) cesty boli v súlade s ustanoveniami článku 17 ods. 3 písm. a), b) alebo c);
- b) bezpečnosť infraštruktúry cestnej dopravy bola zabezpečená, monitorovaná a v prípade potreby zlepšovaná v súlade s postupom stanoveným v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES¹;
- c) cestné tunely s dĺžkou viac ako 500 m spĺňali požiadavky smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/54/ES²;
- d) ak je to uplatniteľné, interoperabilita systémov vyberania mýta bola zabezpečená v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES³ a s rozhodnutím Komisie 2009/750/ES⁴;

¹ 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).

² 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).

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. apríla 2004 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 166, 30.4.2004, s. 124).

⁴ Rozhodnutie Komisie 2009/750/ES zo 6. októbra 2009 o definícii Európskej služby elektronického výberu mýta a jej technických prvkov (Ú. v. EÚ L 268, 13.10.2009, s. 11).

- e) všetky inteligentné dopravné systémy zavedené orgánmi verejnej moci v oblasti infraštruktúry cestnej dopravy boli v súlade so smernicou 2010/40/EÚ a aby boli zavedené v súlade s delegovanými aktmi prijatými podľa uvedenej smernice.

Článok 19

Priority rozvoja cestnej infraštruktúry

Pri podpore projektov spoločného záujmu, ktoré súvisia s cestnou infraštruktúrou, je okrem všeobecných priorít ustanovených v článku 10 prioritou:

- a) zvyšovanie a podpora bezpečnosti cestnej premávky;
- b) používanie IDS, najmä multimodálnych informačných systémov a systémov riadenia dopravy, a integrovaných komunikačných a platobných systémov;
- c) zavádzanie nových technológií a inovácií na podporu nízkoúhlíkovej dopravy;
- d) zabezpečenie primeraného počtu parkovacích miest pre komerčných používateľov, ktoré poskytujú primeranú úroveň bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany.
- e) zmiernenie dopravného zaťaženia na existujúcich cestách.

ODDIEL 4

INFRAŠTRUKTÚRA NÁMORNEJ DOPRAVY A NÁMORNÉ DIAĽNICE

Článok 20

Zložky infraštruktúry

1. Infraštruktúra námornej dopravy zahŕňa najmä:
 - a) námorný priestor;
 - b) morské prieplavy;
 - c) námorné prístavy vrátane infraštruktúry potrebnej pre dopravné činnosti v oblasti prístavu;
 - d) prepojenia prístavov s ostatnými druhmi dopravy v transeurópskej dopravnej sieti;
 - e) hrádze, plavebné komory a doky;
 - f) navigačné zariadenia;
 - g) vstupy do prístavov a prístavné plavebné dráhy;
 - h) hrádze;

- i) námorné diaľnice;
- j) súvisiace vybavenie;
- k) telematické aplikácie vrátane elektronických námorných služieb a systému VTMISS.

2. Námorné prístavy sú vstupnými a výstupnými bodmi pre pozemnú infraštruktúru súhrnnej siete. Musia spĺňať minimálne jedno z týchto kritérií:

- a) celkový ročný objem osobnej dopravy presahuje 0,1 % z 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 % z príslušného celkového ročného objemu nákladu, s ktorým sa nakladá vo všetkých námorných prístavoch Únie. Referenčnou hodnotou pre tento celkový objem je najnovší dostupný trojročný priemer podľa štatistických údajov uverejnených Eurostatom;
- c) námorný prístav sa nachádza na ostrove a poskytuje jediný prístupový bod do regiónu NUTS 3 v súhrnnej sieti;
- d) námorný prístav sa nachádza v najvzdialenejšom regióne alebo v okrajovej oblasti, mimo okruhu 200 km od ďalšieho najbližšieho prístavu v súhrnnej sieti.

3. K vybaveniu súvisiacemu s námornou dopravnou infraštruktúrou môžu patriť najmä zariadenia na riadenie dopravy a nákladu, znižovanie nepriaznivých vplyvov vrátane nepriaznivých vplyvov na životné prostredie, a používanie alternatívnych palív, ako aj zariadenia na zabezpečenie celoročnej splavnosti, vrátane lámania ľadu a hydrologických prieskumov, a zariadenia na bagrovanie, údržbu a ochranu prístavu a vstupu do prístavu.

Článok 21

Námorné diaľnice

1. Námorné diaľnice tým, že predstavujú námorný rozmer transeurópskej dopravnej siete, prispievajú k vytvoreniu bezbariérového európskeho priestoru námornej dopravy. Pozostávajú z príbrežných námorných ciest, prístavov, súvisiacej námornej infraštruktúry a zariadení, ako aj zo zjednodušených správnych formalít umožňujúcich prevádzkovať služby príbrežnej námornej dopravy alebo námorno-riečne dopravné služby medzi minimálne dvoma prístavmi vrátane spojení s okolitým územím. Námorné diaľnice zahŕňajú:
 - a) námorné prepojenia medzi námornými prístavmi súhrnnej siete alebo medzi prístavom súhrnnej siete a prístavom v tretej krajine, pokiaľ majú takéto prepojenia pre Úniu strategický význam;

- b) prístavné zariadenia, terminály nákladnej dopravy, logistické platformy a nákladné strediská nachádzajúce sa mimo oblasti prístavu, ktoré však súvisia s jeho prevádzkou, informačné a komunikačné technológie (IKT), ako sú elektronické systémy riadenia logistiky, a bezpečnostné, administratívne a colné postupy a postupy zabezpečenia ochrany minimálne v jednom členskom štáte;
 - c) infraštruktúru pre priamy prístup k pevnine a moru.
2. Návrhy projektov spoločného záujmu pre námorné diaľnice v transeurópskej dopravnej sieti podávajú minimálne dva členské štáty. Zahŕňajú:
- a) námorné spojenie a jeho prepojenia v okolitom území v rámci základnej siete medzi dvoma alebo viacerými prístavmi základnej siete; alebo
 - b) námorné spojenie a jeho prepojenia v okolitom území medzi prístavom základnej siete a prístavmi súhrnnej siete s osobitným zameraním na prepojenia prístavov základnej a súhrnnej siete s okolitým územím.

3. Projekty spoločného záujmu pre námorné diaľnice v transeurópskej dopravnej sieti môžu zahŕňať aj činnosti, ktoré prinášajú širšie výhody a nesúvisia s konkrétnymi prístavmi, ako sú služby a opatrenia na podporu mobility osôb a tovarov, činnosti na zníženie vplyvu na životné prostredie, ako sú poskytovanie elektriny z pobrežnej elektrickej siete, ktoré by pomohlo lodiam znížiť svoje emisie, činnosti na sprístupnenie zariadení na lámanie ľadu, činnosti zabezpečujúce celoročnú splavnosť, bagrovanie, a alternatívne tankovacie zariadenia, ako aj optimalizácia procesov, postupov a ľudských činností, IKT platforiem a informačných systémov vrátane riadenia dopravy a elektronických oznamovacích systémov.
4. Európsky koordinátor námorných diaľnic do dvoch rokov po vymenovaní podľa článku 45 predloží podrobný realizačný plán pre námorné diaľnice vychádzajúci zo skúseností a vývoja v súvislosti s námornou dopravou v Únii, ako aj z predpokladaného dopravného využitia námorných diaľnic.

Článok 22

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

1. Členské štáty zabezpečia, aby:
 - a) námorné prístavy boli prepojené so železničnými traťami alebo cestami, a – pokiaľ je to možné – s vnútrozemskými vodnými cestami v rámci súhrnnej siete s výnimkou prípadov, keď takémuto prepojeniu bránia fyzické prekážky.
 - b) každý námorný prístav, ktorý slúži pre nákladnú dopravu, poskytoval aspoň jeden terminál, ktorý je otvorený pre používateľov nediskriminačným spôsobom a ktorý uplatňuje transparentné poplatky;
 - c) morské prielavy, prístavné plavebné dráhy a ústia riek prepájali dve moria alebo poskytovali prístup z mora do námorných prístavov a aby zodpovedali minimálne vnútrozemskej vodnej ceste triedy VI.
2. Členské štáty zabezpečia, aby prístavy mali vybavenie potrebné na to, aby lodiam v prístavoch pomáhali zlepšiť ich ekologickosť, a to najmä prístavné zberné zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES¹ a v súlade s ostatným príslušným právom Únie.
3. Členské štáty zavedú systém VTMISS a sieť SafeSeaNet podľa ustanovení smernice 2002/59/ES a elektronické námorné služby, vrátane predovšetkým služieb námorného kontaktného miesta, podľa ustanovení smernice 2010/65/EÚ.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES z 27. novembra 2000 o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu (Ú. v. ES L 332, 28.12.2000, s. 81).

Článok 23

Priority rozvoja námornej infraštruktúry

Pri podpore projektov spoločného záujmu, ktoré súvisia s námornou infraštruktúrou, je okrem všeobecných priorít ustanovených v článku 10 prioritou:

- a) podpora morských diaľnic vrátane príbrežnej námornej dopravy, uľahčovanie rozvoja spojení s vnútrozemím a najmä vypracúvanie opatrení na znižovanie vplyvu námornej dopravy na životné prostredie v súlade s platnými požiadavkami podľa práva Únie alebo príslušných medzinárodných dohôd;
- b) prepojenie námorných prístavov s vnútrozemskými vodnými cestami;
- c) zavádzanie systémov VTMISS a elektronických námorných služieb;
- d) zavádzanie nových technológií a inovácií na podporu alternatívnych palív a energeticky úspornej námornej dopravy, ako napríklad LNG;
- e) modernizácia a rozširovanie kapacity infraštruktúry potrebnej pre dopravné činnosti v oblasti prístavu.

ODDIEL 5
INFRAŠTRUKTÚRA LETECKEJ DOPRAVY

Článok 24
Zložky infraštruktúry

1. Infraštruktúra leteckej dopravy zahŕňa najmä:
 - a) vzdušný priestor, letové trasy a letové cesty;
 - b) letiská;
 - c) prepojenia letísk s inými druhmi dopravy v transeurópskej dopravnej sieti;
 - d) súvisiace vybavenie;
 - e) letecké navigačné systémy vrátane novej generácie európskeho systému riadenia letovej prevádzky (ďalej len „systém SESAR“).

2. Letiská musia spĺňať jedno z týchto kritérií:
- a) pokiaľ ide o letiská pre osobnú dopravu, celkový ročný objem osobnej dopravy je minimálne 0,1 % z 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;
 - b) pokiaľ ide o letiská pre nákladnú dopravu, celkový ročný objem nákladu je minimálne 0,2 % z celkového ročného objemu nákladu na všetkých letiskách Únie.

Celkový ročný objem osobnej dopravy a celkový ročný objem prepraveného nákladu sa opierajú o najnovší dostupný trojročný priemer uverejnený Eurostatom.

Článok 25

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

1. Členské štáty zabezpečia, aby každé letisko nachádzajúce sa na ich území poskytovalo aspoň jeden terminál, ktorý je otvorený pre všetkých prevádzkovateľov nediskriminačným spôsobom a ktorý uplatňuje transparentné, relevantné a spravodlivé poplatky.

2. Členské štáty zabezpečia, aby sa na infraštruktúru leteckej dopravy súhrnnej siete uplatňovali spoločné základné normy na ochranu civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania prijaté Úniou v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008¹.
3. Členské štáty zabezpečia, aby infraštruktúra riadenia letovej prevádzky umožňovala vytvorenie jednotného európskeho neba v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004², nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004³, nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004⁴ a nariadením (ES) č. 552/2004, a aby umožňovala prevádzku leteckej dopravy s cieľom zlepšiť výkonnosť a udržateľnosť európskeho systému leteckej dopravy, ako aj vykonávacích predpisov a špecifikácií Únie.

¹ 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).

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1).

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10).

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20).

Článok 26

Priority rozvoja infraštruktúry leteckej dopravy

Pri podpore projektov spoločného záujmu, ktoré súvisia s infraštruktúrou leteckej dopravy, je okrem všeobecných priorít stanovených v článku 10 prioritou:

- a) zvyšovanie kapacity letísk;
- b) podpora realizácie jednotného európskeho neba a systémov manažmentu letovej prevádzky, najmä tých, ktoré využívajú systém SESAR;
- c) zlepšenie multimodálnych prepojení medzi letiskami a infraštruktúrou iných druhov dopravy;
- d) zlepšenie udržateľnosti a zmiernenie vplyvu leteckej dopravy na životné prostredie.

ODDIEL 6

INFRAŠTRUKTÚRA MULTIMODÁLNEJ DOPRAVY

Článok 27

Zložky infraštruktúry

Terminály nákladnej dopravy alebo logistické platformy spĺňajú aspoň jedno z týchto kritérií:

- a) ich ročný objem prekládky nákladu presahuje v prípade kusového nákladu 800 000 ton alebo v prípade hromadného nákladu 0,1 % z príslušného celkového ročného objemu nákladu, s ktorým sa nakladá vo všetkých námorných prístavoch Únie;
- b) ak v niektorom regióne NUTS 2 neexistuje terminál nákladnej dopravy ani logistická platforma, ktoré spĺňajú podmienky písm. a), príslušným terminálom alebo platformou sú hlavný terminál nákladnej dopravy alebo hlavná logistická platforma určené príslušným členským štátom, ktoré sú spojené aspoň s cestami a železnicami uvedeného regiónu NUTS 2 alebo len s cestami v prípade členských štátov, ktoré nemajú železničný systém.

Článok 28

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

1. Členské štáty spravodlivým a nediskriminačným spôsobom zabezpečia, aby:
 - a) jednotlivé druhy dopravy boli prepojené v ktoromkoľvek z týchto miest: termináloch nákladnej dopravy, osobných staniach, vnútrozemských prístavoch, letiskách a námorných prístavoch s cieľom umožniť multimodálnu osobnú a nákladnú dopravu;
 - b) bez toho, aby bolo dotknuté platné právo Únie a vnútroštátne právo, boli terminály nákladnej dopravy a logistické platformy, vnútrozemské a námorné prístavy, a letiská manipulujúce s nákladom vybavené na zabezpečovanie informačných tokov v rámci tejto infraštruktúry a medzi jednotlivými druhmi dopravy v rámci logistického reťazca. Takéto systémy by mali umožňovať najmä poskytovanie informácií o dostupnej kapacite infraštruktúry, dopravných tokoch a polohe v reálnom čase, zisťovanie pohybu a sledovanie, a mali by zaručovať bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu počas celej multimodálnej prepravy;
 - c) bez toho, aby bolo dotknuté platné právo Únie a vnútroštátne právo, bola plynulá osobná doprava v súhrnnej sieti uľahčená vhodným zariadením a dostupnosťou telematických aplikácií na železničných staniach, autobusových staniach, letiskách a v prípade potreby v námorných prístavoch a prístavoch vnútrozemských vodných ciest.

2. Terminály nákladnej dopravy sú vybavené žeriavmi, dopravníkmi a ďalšími zariadeniami na presun nákladu medzi rôznymi druhmi dopravy a na stanovenie polohy a skladovanie nákladu.

Článok 29

Priority rozvoja multimodálnej dopravnej infraštruktúry

Pri podpore projektov spoločného záujmu, ktoré súvisia s multimodálnou dopravnou infraštruktúrou, je okrem všeobecných priorít ustanovených v článku 10 prioritou:

- a) zabezpečenie efektívneho prepojenia a integrácie infraštruktúry súhrnnej siete, a to v prípade potreby prostredníctvom prístupovej infraštruktúry a prostredníctvom terminálov nákladnej dopravy a logistických platforiem;
- b) odstránenie hlavných technických a administratívnych prekážok multimodálnej dopravy;
- c) vytvorenie plynulého toku informácií medzi jednotlivými druhmi dopravy a umožnenie poskytovania multimodálnych služieb a služieb v rámci jedného druhu dopravy v celom transeurópskom dopravnom systéme.

ODDIEL 7

SPOLOČNÉ USTANOVENIA

Článok 30

Mestské uzly

Členské štáty pri rozvoji súhrnnej siete v mestských uzloch, ak je to uskutočniteľné, zabezpečia:

- a) v prípade osobnej dopravy: prepojenie medzi železničnou, cestnou a leteckou infraštruktúrou a v príslušných prípadoch aj infraštruktúrou vnútrozemských vodných ciest a námornou infraštruktúrou súhrnnej siete;
- b) v prípade nákladnej dopravy: prepojenie medzi železničnou a cestnou infraštruktúrou a v príslušných prípadoch aj infraštruktúrou vnútrozemských vodných ciest, leteckou a námornou infraštruktúrou súhrnnej siete;
- c) vhodné prepojenie medzi rôznymi železničnými stanicami, prístavmi alebo letiskami súhrnnej siete v rámci mestského uzla;
- d) plynulé prepojenie medzi infraštruktúrou súhrnnej siete a infraštruktúrou pre regionálnu a miestnu dopravu a mestskou nákladnou dopravou vrátane logistickej konsolidácie a distribučných centier;

- e) zmiernenie vystavenia mestských oblastí negatívnym účinkom tranzitnej železničnej a cestnej dopravy, ktoré môže zahŕňať obchádzanie mestských oblastí;
- f) podporu efektívnejestskej nákladnej dopravy s nízkou hlučnosťou a nízkymi emisiami uhlíka.

Článok 31

Telematické aplikácie

1. Telematické aplikácie umožňujú riadenie premávky a výmenu informácií v rámci jednotlivých druhov dopravy a medzi nimi v prípade multimodálnych dopravných činností a služieb týkajúcich sa dopravy s pridanou hodnotou, zlepšenie bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany a ochrany životného prostredia a zjednodušenie administratívnych postupov. Telematické aplikácie uľahčia plynulé prepojenie medzi infraštruktúrou súhrnnej siete a infraštruktúrou pre regionálnu a miestnu dopravu.
2. Telematické aplikácie sa podľa možností zavedú v celej Únii tak, aby umožnili vo všetkých členských štátoch existenciu súboru základných interoperabilných funkcií.

3. Telematické aplikácie uvedené v tomto článku zahŕňajú v rámci príslušných druhov dopravy najmä:
- v prípade železníc: systém ERTMS;
 - v prípade vnútrozemských vodných ciest: RIS;
 - v prípade cestnej dopravy: inteligentné dopravné systémy (IDS);
 - v prípade námornej dopravy: systém VTMS a elektronické námorné služby vrátane služieb kontaktného miesta, ako sú integrované námorné kontaktné miesto, systémy slúžiace komunitám prístavov a príslušné colné informačné systémy;
 - v prípade leteckej dopravy: systémy manažmentu letovej prevádzky, a to najmä tie, ktoré sa opierajú o systém SESAR.

Článok 32

Udržateľné služby nákladnej dopravy

Členské štáty venujú osobitnú pozornosť projektom spoločného záujmu, ktorými sa zabezpečujú efektívne služby nákladnej dopravy využívajúce infraštruktúru súhrnnej siete a ktoré prispievajú k zníženiu emisií oxidu uhličitého a iných negatívnych vplyvov na životné prostredie, a ktoré sa zameriavajú na:

- a) zlepšenie udržateľného využívania dopravnej infraštruktúry vrátane jej efektívneho riadenia;
- b) podporovanie zavádzania inovatívnych dopravných služieb, okrem iného aj prostredníctvom námorných diaľnic, telematických aplikácií a vývoja doplnkovej infraštruktúry potrebnej na dosiahnutie hlavných environmentálnych a bezpečnostných cieľov týchto služieb, ako aj vytvorenie príslušných štruktúr riadenia;
- c) uľahčenie multimodálnych dopravných činností vrátane potrebných sprievodných informačných tokov a zlepšenie spolupráce medzi poskytovateľmi služieb;
- d) stimulovanie efektívneho využívania zdrojov a uhlíkovej efektívnosti, najmä v oblasti pohonu vozidiel, riadenia vozidiel a plavidiel, plánovania systémov a činností;

- e) analýzu a poskytovanie informácií o charakteristike a výkonnosti dopravných prostriedkov, administratívne požiadavky a ľudské zdroje;
- f) zlepšenie prepojenia s najzraniteľnejšími a najizolovanejšími časťami Únie, najmä s najvzdialenejšími, ostrovnými, odľahlými a horskými regiónmi.

Článok 33

Nové technológie a inovácia

V záujme toho, aby súhrnná sieť držala krok s inovačným rozvojom technológií a ich zavádzaním, je cieľom najmä:

- a) podporovať a presadzovať dekarbonizáciu dopravy prechodom na inovatívne a udržateľné dopravné technológie;
- b) umožniť dekarbonizáciu všetkých druhov dopravy stimuláciou energetickej účinnosti, zavádzať alternatívne systémy pohonu vrátane systémov na dodávku elektrickej energie a poskytovať zodpovedajúcu infraštruktúru. Takáto infraštruktúra môže zahŕňať energetické siete a iné zariadenia potrebné pre dodávky energie, zohľadňovať rozhranie infraštruktúra – vozidlo a môže zahŕňať telematické aplikácie;
- c) zlepšiť bezpečnosť a udržateľnosť pohybu osôb a prepravy tovaru;

- d) zlepšiť prevádzku, riadenie, dostupnosť, interoperabilitu, multimodálnosť a efektívnosť siete vrátane prostredníctvom služieb týkajúcich sa cestovných lístkov pre multimodálnu dopravu a koordinácie cestovných poriadkov;
- e) podporovať efektívne spôsoby poskytovania dostupných a zrozumiteľných informácií týkajúcich sa prepojení, interoperability a multimodálnosti všetkým občanom;
- f) podporovať opatrenia na zníženie externých nákladov, akými sú dopravné zaťaženie, poškodenie zdravia a akékoľvek znečistenie vrátane hluku a emisií;
- g) zavádzať bezpečnostnú technológiu a kompatibilné normy pre identifikáciu v sieťach;
- h) zvýšiť odolnosť voči zmene klímy;
- i) napredovať v rozvoji a zavádzaní telematických aplikácií v rámci jednotlivých druhov dopravy a medzi nimi.

Článok 34

Bezpečná a zabezpečená infraštruktúra

Členské štáty venujú náležitú pozornosť zabezpečeniu toho, aby dopravná infraštruktúra poskytovala bezpečný a zabezpečený pohyb cestujúcich a nákladu.

Článok 35

Odolnosť infraštruktúry voči zmene klímy a environmentálnym katastrofám

Počas plánovania infraštruktúry by členské štáty mali náležite zohľadniť zlepšenie odolnosti voči zmene klímy a environmentálnym katastrofám.

Článok 36

Environmentálna ochrana

Environmentálne posúdenie plánov a projektov sa vykonáva v súlade s právom Únie v oblasti životného prostredia vrátane smerníc 92/43/EHS, 2000/60/ES, 2001/42/ES, 2009/147/ES a 2011/92/EÚ.

Článok 37

Dostupnosť pre všetkých používateľov

Dopravná infraštruktúra umožní plynulú mobilitu a dostupnosť pre všetkých používateľov, najmä pre starších ľudí, osoby so zníženou mobilitou a cestujúcich so zdravotným postihnutím.

Projektovanie a budovanie dopravnej infraštruktúry musí spĺňať príslušné požiadavky stanovené v práve Únie.

KAPITOLA III

ZÁKLADNÁ SIEŤ

Článok 38

Vymedzenie základnej siete

1. Základná sieť, ako je zobrazená na mapách uvedených v prílohe I, pozostáva z tých častí súhrnnej siete, ktoré majú najvyšší strategický význam pre dosiahnutie cieľov politiky transeurópskej dopravnej siete, pričom sa v nej zohľadňuje vývoj dopytu po doprave a potreba multimodálnej dopravy. Prispieva najmä k zvládnutiu zvyšujúcej sa mobility, zabezpečeniu vysokého štandardu bezpečnosti a rozvoju nízkouhlíkového dopravného systému.
2. Základná sieť je prepojená prostredníctvom uzlov a zabezpečuje prepojenia medzi členskými štátmi a prepojenia so sieťami dopravnej infraštruktúry susedných krajín.
3. Bez toho, aby bol dotknutý článok 1 ods. 4 a článok 41 ods. 2 a 3, členské štáty prijímú náležité opatrenia zamerané na rozvoj základnej siete, aby sa do 31. decembra 2030 zabezpečil súlad s ustanoveniami tejto kapitoly.

Komisia v súlade s článkom 54 do 31. decembra 2023 zhodnotí realizáciu základnej siete.

Článok 39

Požiadavky na infraštruktúru

1. Inovačné technológie, telematické aplikácie a regulačné a riadiace opatrenia na účely riadenia využívania infraštruktúry sa zohľadňujú s cieľom zabezpečiť zdrojovo efektívne využívanie dopravnej infraštruktúry tak pre cestujúcich, ako aj pre nákladnú dopravu a poskytovať dostatočnú kapacitu.
2. Infraštruktúra základnej siete musí spĺňať všetky požiadavky stanovené v kapitole II. Infraštruktúra základnej siete musí bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, spĺňať aj tieto požiadavky:
 - a) v prípade železničnej dopravnej infraštruktúry:
 - i) úplná elektrifikácia tratí a, v miere potrebnej na prevádzku elektrických vlakov, aj vedľajších koľají;
 - ii) trate základnej siete pre nákladnú dopravu uvedené v prílohe I: zaťaženie nápravy minimálne 22,5 t, rýchlosť na trati 100 km/h a možnosť prevádzkovať vlaky s dĺžkou 740 m,
 - iii) zavedenie systému ERTMS v plnom rozsahu,

- iv) nominálny rozchod koľají pre nové železničné trate: 1 435 mm okrem prípadov, keď nová trať je predĺžením siete, ktorej rozchod koľají je odlišný a ktorá je oddelená od hlavných železničných tratí Únie.

Izolované siete sú vyňaté z požiadaviek i) až iii);

- b) v prípade infraštruktúry vnútrozemskej vodnej dopravy a námornej dopravy:
 - dostupnosť alternatívnych ekologických palív,
- c) v prípade cestnej dopravnej infraštruktúry:
 - požiadavky podľa článku 17 ods. 3 písm. a) alebo b);
 - vybudovanie odpočívadiel na diaľniciach približne každých 100 km v súlade s potrebami spoločnosti, trhu a životného prostredia s cieľom poskytnúť okrem iného primeranú kapacitu parkovacích miest pre komerčných používateľov ciest s primeranou úrovňou bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany;
 - dostupnosť alternatívnych ekologických palív;
- d) v prípade leteckej dopravnej infraštruktúry:
 - schopnosť sprístupniť alternatívne ekologické palivá.

3. Bez toho, aby bola dotknutá smernica 2008/57/ES, môže Komisia na žiadosť členského štátu udeliť v riadne odôvodnených prípadoch výnimky, pokiaľ ide o dĺžku vlaku, systém ERTMS, zaťaženie nápravy, elektrifikáciu a rýchlosť na trati.

Komisia môže v riadne odôvodnených prípadoch na žiadosť členského štátu udeliť výnimky z uplatňovania ustanovení článku 17 ods. 3 písm. a) alebo b), pokiaľ ide o infraštruktúru cestnej dopravy, a to pod podmienkou, že sa zabezpečí primeraná úroveň bezpečnosti.

Riadne odôvodnené prípady uvedené v tomto odseku zahŕňajú prípady, keď investície do infraštruktúry nemožno odôvodniť z hľadiska socio-ekonomických nákladov a výnosov.

Článok 40

Rozvoj základnej siete

Dopravná infraštruktúra základnej siete sa musí rozvíjať v súlade s príslušnými ustanoveniami kapitoly II.

Článok 41
Uzly základnej siete

1. Uzly základnej siete sú stanovené v prílohe II a zahŕňajú:
 - a) mestské uzly vrátane ich prístavov a letísk,
 - b) námorné prístavy a prístavy vnútrozemských vodných ciest,
 - c) hraničné priechody do susedných krajín,
 - d) terminály intermodálnej prepravy,
 - e) letiská pre osobnú a nákladnú dopravu.

2. Námorné prístavy základnej siete uvedené v časti 2 prílohy II sa do 31. decembra 2030 prepoja so železničnou, cestnou a, ak je to možné, vnútrozemskou vodnou dopravnou infraštruktúrou transeurópskej dopravnej siete, s výnimkou prípadov, keď takémuto prepojeniu bránia fyzické prekážky.

3. Hlavné letiská uvedené v časti 2 prílohy II sa do 31. decembra 2050 prepoja so železničnou a cestnou dopravnou infraštruktúrou transeurópskej dopravnej siete, s výnimkou prípadov, keď takémuto prepojeniu bránia fyzické prekážky. Po zohľadnení potenciálneho dopytu po doprave sa takéto letiská tam, kde je to možné, začlenia do vysokorýchlostnej železničnej siete.

KAPITOLA IV

REALIZÁCIA ZÁKLADNEJ SIETE

POMOCOU KORIDOROV ZÁKLADNEJ SIETE

Článok 42

Koridory základnej siete ako nástroj

1. Koridory základnej siete sú nástrojom na uľahčenie koordinovanej realizácie základnej siete. Aby koridory základnej siete viedli k dosiahnutiu multimodálnej dopravy, v ktorej sa efektívne využívajú zdroje, a prispievali tým prostredníctvom lepšej územnej spolupráce k súdržnosti, musia byť zamerané na:
 - a) modálnu integráciu,
 - b) interoperabilitu, a
 - c) koordinovaný rozvoj infraštruktúry, najmä v cezhraničných úsekoch a úzkych miestach.
2. Koridory základnej siete umožňujú členským štátom dosiahnuť koordinovaný a synchronizovaný prístup, pokiaľ ide o investície do infraštruktúry, s cieľom zabezpečiť čo najefektívnejšie riadenie kapacít. Koridory základnej siete podporujú súhrnné zavádzanie interoperabilných systémov riadenia dopravy a prípadne využívajú inováciu a nové technológie.

Článok 43

Vymedzenie koridorov základnej siete

1. Koridory základnej siete sa vzťahujú na najdôležitejšie prúdy diaľkovej dopravy v základnej sieti a ich účelom je najmä zlepšiť cezhraničné prepojenia v rámci Únie.
2. Koridory základnej siete sú multimodálne a je možné do nich začleniť všetky druhy dopravy, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Prekračujú aspoň dve hranice a podľa možností zahŕňajú aspoň tri druhy dopravy, vo vhodných prípadoch vrátane námorných diaľnic.

Článok 44

Zoznam koridorov základnej siete

1. Zoznam koridorov základnej siete je stanovený v časti I prílohy I k nariadeniu (EÚ) č. .../2013*. Členské štáty sa v súlade s touto kapitolou zúčastňujú na týchto koridoroch základnej siete.
2. Komisia sprístupní schematické predbežné mapy koridorov základnej siete vo formáte, ktorý je pre verejnosť ľahko dostupný.

* Ú. v.: vložte prosím číslo nariadenia nachádzajúceho sa v dokumente PE-CONS 76/13.

Článok 45

Koordinácia koridorov základnej siete

1. Komisia v záujme uľahčenia koordinovanej realizácie koridorov základnej siete, systému ERTMS a námorných diaľnic vymenuje na základe dohody s dotknutými členskými štátmi a po porade s Európskym parlamentom a Radou jedného alebo viacerých „európskych koordinátorov“.
2. Výber do funkcie európskeho koordinátora sa uskutočňuje najmä na základe znalosti problémov týkajúcich sa dopravy, financovania a sociálno-ekonomického a environmentálneho posudzovania veľkých projektov, ako aj na základe skúseností s európskymi inštitúciami.
3. Komisia v rozhodnutí o menovaní európskeho koordinátora konkretizuje spôsoby plnenia úloh uvedených v odseku 5.
4. Európsky koordinátor koná v mene a z poverenia Komisie, ktorá mu poskytuje potrebnú administratívnu výpomoc. Rozsah pôsobnosti európskeho koordinátora sa vzťahuje na jednotlivý koridor základnej siete alebo na realizáciu systému ERTMS alebo na realizáciu námorných diaľnic.

5. Európsky koordinátor:

- a) podporuje koordinovanú realizáciu dotknutého koridoru základnej siete a najmä včasnú realizáciu pracovného plánu pre uvedený koridor základnej siete;
- b) spolu s členskými štátmi vypracúva pracovný plán pre koridor a monitoruje jeho vykonávanie;
- c) sa v súvislosti s uvedeným plánom a jeho vykonávaním radí s fórom pre koridor;
- d) oznamuje členským štátom, Komisii a podľa potreby všetkým ostatným subjektom priamo zapojeným do rozvoja koridoru základnej siete všetky ťažkosti, s ktorými sa stretne, najmä keď sa rozvoj koridoru brzdí, s cieľom pomôcť nájsť vhodné riešenia;
- e) každoročne vypracúva správu pre Európsky parlament, Radu, Komisiu a dotknuté členské štáty o pokroku dosiahnutom pri realizácii koridoru základnej siete;
- f) skúma dopyt po dopravných službách a možnosti finančnej podpory a financovania investícií, ako aj kroky, ktoré je potrebné vykonať, a podmienky, ktoré sa musia splniť s cieľom uľahčiť prístup k tejto finančnej podpore alebo financovaniu, a vydáva vhodné odporúčania.

6. Európsky koordinátor sa môže v súvislosti s pracovným plánom a jeho vykonávaním radiť s dotknutými členskými štátmi, regionálnymi a miestnymi orgánmi, prevádzkovateľmi dopravných služieb, používateľmi dopravných služieb a zástupcami občianskej spoločnosti.
7. Príslušné členské štáty spolupracujú s európskym koordinátorom a poskytujú mu informácie potrebné na plnenie úloh predpísaných v tomto článku vrátane informácií o rozvoji koridorov v akýchkoľvek relevantných vnútroštátnych plánoch pre infraštruktúru.
8. Bez toho, aby bolo dotknuté uplatniteľné právo Únie a vnútroštátne právo, Komisia si od európskeho koordinátora môže vyžiadať stanovisko pri preskúmvaní žiadostí o financovanie koridorov základnej siete, ktoré boli európskemu koordinátorovi zverené, zo zdrojov Únie s cieľom zaistiť konzistentnosť a napredovanie jednotlivých koridorov.
9. Ak európsky koordinátor nie je schopný vykonávať svoj mandát uspokojivo a v súlade s požiadavkami uvedenými v tomto článku, Komisia môže kedykoľvek po dohode s dotknutými členskými štátmi ukončiť uvedený mandát. Náhradník môže byť vymenovaný v súlade s postupom stanoveným v odseku 1.

Článok 46

Správa koridorov základnej siete

1. Pri každom koridore základnej siete príslušnému európskemu koordinátorovi pri plnení jeho úloh, ktoré sa týkajú pracovného plánu a jeho vykonávania, pomáha sekretariát a konzultačné fórum (koridorové fórum). Koridorové fórum po dohode s dotknutými členskými štátmi zriadi a predsedá mu európsky koordinátor. Dotknuté členské štáty sa dohodnú na členstve v koridorovom fóre, pokiaľ ide o ich časť koridoru základnej siete.
2. Koordinátor môže so súhlasom dotknutých členských štátov zriadiť pracovné skupiny pre daný koridor a predsedáť im, pričom tieto skupiny sa zameriavajú na:
 - a) modálnu integráciu,
 - b) interoperabilitu,
 - c) koordinovaný rozvoj infraštruktúry v cezhraničných úsekoch.

Článok 47
Pracovný plán

1. Každý európsky koordinátor do ...* predloží dotknutým členským štátom pracovný plán obsahujúci analýzu rozvoja koridoru. Pracovný plán sa po schválení dotknutými členskými štátmi predloží na účely informovania Európskemu parlamentu, Rade a Komisii.

Pracovný plán obsahuje najmä opis charakteristík, cezhraničných úsekov a cieľov koridoru základnej siete, pričom sa uplatňujú ciele a priority uvedené v článkoch 4 a 10. Pracovný plán zahŕňa analýzu:

- a) zavádzania interoperabilných systémov riadenia dopravy;
- b) plánu na odstránenie fyzických, technických, prevádzkových a administratívnych prekážok medzi jednotlivými druhmi dopravy a v rámci nich, ako aj na zlepšenie efektívnej multimodálnej dopravy a služieb;
- c) prípadných opatrení na zlepšenie administratívnej a technickej kapacity v súvislosti s koncipovaním, plánovaním, navrhovaním, obstarávaním, realizáciou a monitorovaním projektov spoločného záujmu;

* Ú. v.: vložte prosím dátum: jeden rok po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia.

- d) možných vplyvov zmeny klímy na infraštruktúru a v prípade potreby aj navrhovaných opatrení na podporu odolnosti voči zmene klímy;
- e) opatrení, ktoré sa majú prijať na zníženie emisií skleníkových plynov, hluku a podľa potreby ďalších negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Pracovný plán zahŕňa podrobné údaje o verejných konzultáciách, ktoré podporujú zdokonalenie pracovného plánu a jeho vykonávanie.

Pracovný plán obsahuje aj analýzu požadovaných investícií vrátane:

- zoznamu projektov rozšírenia, obnovy alebo opätovného zavedenia dopravnej infraštruktúry uvedenej v článku 2 ods. 2 pri každom druhu dopravy zahrnutom v koridore základnej siete;
- rôznych zdrojov finančnej podpory a financovania na medzinárodnej, vnútroštátnej, regionálnej, miestnej úrovni a na úrovni Únie plánovaných v partnerstve s dotknutými členskými štátmi, prípadne vrátane vyhradených systémov krízového financovania, ako aj súkromného kapitálu spolu s objemom účelovo viazaných finančných prostriedkov a prípadne s odkazom na plánovaný príspevok Únie v rámci jej finančných programov.

2. S výhradou článku 1 ods. 4 a článku 54 a po schválení dotknutými členskými štátmi môže Komisia prijať vykonávacie akty pre cezhraničný a horizontálny rozmer pracovných plánov pre koridory základnej siete.

Po prijatí a schválení dotknutými členskými štátmi prijme Komisia uvedené vykonávacie akty, aby zohľadnila dosiahnutý pokrok, meškania, ktoré sa vyskytli, alebo aby zaktualizovala vnútroštátne programy.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 52 ods. 2.

3. Európsky koordinátor poskytuje členským štátom podporu pri vykonávaní pracovného plánu, najmä pokiaľ ide o:
- a) plánovanie investícií, príslušné náklady a harmonogram realizácie, ktoré sa považujú za potrebné na realizáciu koridorov základnej siete;
 - b) vymedzenie opatrení zameraných na podporu zavádzania nových technológií v systémoch riadenia dopravy a kapacít a prípadne zníženie externých nákladov, najmä emisií skleníkových plynov a hluku.

Článok 48

Spolupráca s koridormi nákladnej dopravy

1. Medzi koridormi základnej siete a koridormi nákladnej dopravy ustanovenými v nariadení (EÚ) č. 913/2010 sa zabezpečí primeraná koordinácia, aby sa predišlo akémukoľvek zdvojovaniu činnosti, najmä pri vypracovaní pracovného plánu alebo zriaďovaní pracovných skupín.
2. Ustanoveniami tejto kapitoly nie sú dotknuté štruktúry riadenia uvedené v nariadení (EÚ) č. 913/2010.

KAPITOLA V

SPOLOČNÉ USTANOVENIA

Článok 49

Aktualizácia a podávanie správ

1. Členské štáty pravidelne, súhrnne a transparentným spôsobom informujú Komisiu o pokroku, ktorý sa dosiahol pri vykonávaní projektov a investíciách uskutočnených na uvedený účel. Zahŕňa to zasielanie ročných údajov v najväčšej možnej miere prostredníctvom interaktívneho geografického a technického informačného systému pre transeurópsku dopravnú sieť (TENtec). Tieto údaje zahŕňajú všetky relevantné údaje týkajúce sa projektov spoločného záujmu, ktoré prijímajú financovanie z Únie.

Komisia zabezpečí, aby bol systém TENtec verejný a ľahko dostupný a aby obsahoval informácie o jednotlivých projektoch a aktualizované informácie o formách spolufinancovania Únie a príslušných sumách, ako aj o pokroku v jednotlivých projektoch.

Komisia zabezpečí, aby TENtec nezverejňoval žiadne informácie, ktoré sú predmetom obchodného tajomstva alebo ktoré by sa mohli dotknúť alebo nenáležite ovplyvniť akýkoľvek postup verejného obstarávania v členskom štáte.

Komisia zverejní informácie o finančnej pomoci poskytnutej podľa iného práva Únie vrátane Kohézneho fondu, Európskeho fondu regionálneho rozvoja a Horizontu 2020 a v podobe úverov a finančných nástrojov zriadených Európskou investičnou bankou.

2. Členské štáty poskytujú Komisii stručný prehľad vnútroštátnych plánov a programov, ktoré pripravujú v záujme rozvoja transeurópskej dopravnej siete. Jednotlivé vnútroštátne plány a programy jej na informačné účely zašlú po ich prijatí.

3. Komisia každé dva roky od ...^{*} uverejní správu o pokroku pri vykonávaní tohto nariadenia, ktorú podáva na účely informovania Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov. Správa sa vzťahuje na používanie rôznych foriem finančnej pomoci uvedenej v odseku 1 na rôzne druhy dopravy a iné prvky základných a súhrnných sietí v každom členskom štáte.

Správa tiež obsahuje analýzu rozvoja transeurópskej dopravnej siete. Uvádzajú sa v nej aj informácie o tom, ako Komisia koordinuje všetky formy finančnej pomoci v záujme zabezpečenia súdržného uplatňovania usmernení v súlade s ich cieľmi a prioritami.

4. Komisia je s výhradou článku 172 ods. 2 ZFEÚ splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 53 tohto nariadenia týkajúce sa prispôsobenia príloh I a II s cieľom zohľadniť rôzne zmeny vyplývajúce z kvantitatívnych hraničných hodnôt stanovených v článkoch 1614 20, 24 a 27 tohto nariadenia. Pri tejto úprave uvedených príloh Komisia:

- a) zahrnie do súhrnnej siete logistické platformy, terminály nákladnej dopravy, terminály intermodálnej prepravy, vnútrozemské prístavy, námorné prístavy a letiská, ak sa preukáže, že priemerný objem dopravy za posledné dva roky presahuje príslušnú hraničnú hodnotu;

^{*} Ú. v.: vložte prosím dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

- b) vylúči zo súhrnnej siete logistické platformy, terminály nákladnej dopravy, terminály intermodálnej prepravy, vnútrozemské prístavy, námorné prístavy a letiská, ak sa preukáže, že priemerný objem dopravy za posledných šesť rokov nedosahuje príslušnú hraničnú hodnotu;
- c) prispôsobí mapy cestnej, železničnej infraštruktúry a infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest tak, aby odzrkadľovali výlučne pokrok v realizácii siete. Pri úprave týchto máp Komisia nepovolí žiadne úpravy usporiadania trás mimo limitov povolených príslušným postupom schvaľovania projektov.

Úpravy podľa písmen 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. Úpravy podľa písmena c) sa opierajú o informácie, ktoré poskytujú dotknuté členské štáty v súlade s odsekom 1.

5. Projekty spoločného záujmu týkajúce sa infraštruktúry, ktorá bola prostredníctvom delegovaného aktu novozaradená do transeurópskej dopravnej siete, sú oprávnené na účely článku 7 ods. 5 od dátumu nadobudnutia účinnosti týchto delegovaných aktov prijatých podľa odseku 4 tohto článku.

Projekty spoločného záujmu týkajúce sa infraštruktúry, ktorá bola vylúčená z transeurópskej dopravnej siete, prestávajú byť oprávnené na pomoc od dátumu nadobudnutia účinnosti delegovaných aktov prijatých podľa odseku 4 tohto článku. Ukončenie oprávnenosti na pomoc nemá vplyv na financovanie alebo na rozhodnutia o grante prijaté Komisiou pred uvedeným dátumom.

6. S výhradou článku 172 ods. 2 ZFEÚ je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 53 tohto nariadenia, pokiaľ ide o úpravu prílohy III, s cieľom začleniť alebo upraviť predbežné mapy susedných krajín, a to na základe dohôd na vysokej úrovni medzi Úniou a dotknutými susednými krajinami týkajúcimi sa sietí dopravnej infraštruktúry.

Článok 50

Zapojenie verejných a súkromných zainteresovaných strán

1. Projekty spoločného záujmu sa týkajú všetkých priamo dotknutých zainteresovaných strán. Môžu nimi byť iné subjekty, než členské štáty, pričom môže ísť o regionálne a miestne orgány, správcov a používateľov infraštruktúry, ako aj priemyselné subjekty a občiansku spoločnosť.
2. Vo fáze plánovania a budovania projektu sa podľa potreby musia dodržiavať vnútroštátne postupy týkajúce sa regionálnych a miestnych orgánov, ako aj občianskej spoločnosti, na ktorú bude mať projekt spoločného záujmu dosah. Komisia z tohto hľadiska podporuje výmenu osvedčených postupov.

3. Zainteresované strany uvedené v odseku 1 môžu v rámci svojich právomocí využívať okrem Nástroja Spájame Európu a Kohézneho fondu aj iné špecifické európske programy, a to najmä tie, ktoré podporujú regionálny rozvoj, európsku územnú spoluprácu, výskum a inováciu alebo opatrenia v oblasti životného prostredia a klímy. Uvedené zainteresované strany tým môžu prispieť k dosiahnutiu cieľov tohto nariadenia a okrem toho osobitne posilniť:
- a) zvýšenie regionálnej mobility, čím sa podporí prístup všetkých regiónov Únie k transeurópskej dopravnej sieti;
 - b) podporu cezhraničných projektov;
 - c) integráciu mestských uzlov do transeurópskej dopravnej siete (vrátane podpory udržateľnej mestskej mobility);
 - d) podporu udržateľných dopravných riešení, akými sú väčšia dostupnosť verejnou dopravou, telematické aplikácie, intermodálne terminály/multimodálne dopravné siete, nízkoúhlíkové a iné inovačné dopravné riešenia, a environmentálne zlepšenia;
 - e) zintenzívnenie spolupráce medzi rôznymi zainteresovanými stranami.

Článok 51
Základné zásady
posudzovania analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov
a európskej pridanej hodnoty

Komisia na základe cieľov ustanovených v článku 4 uverejní základné zásady, ktoré používa na posúdenie socio-ekonomických nákladov a prínosov a európskej pridanej hodnoty vo vzťahu k projektom spoločného záujmu, pre ktoré sa žiada financovanie z Únie.

Článok 52
Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor stanovisko nezaujme, Komisia návrh vykonávacieho aktu neprijme a uplatní sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 53

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 49 ods. 4 a 6 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od ...^{*}. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada delegovanie právomoci nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 49 ods. 4 a 6 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

* Ú. v.: vložte prosím dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 49 ods. 4 a 6 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 54

Preskúmanie

1. Komisia do 31. decembra 2023 vykoná s pomocou európskych koordinátorov a po prípadných konzultáciách s členskými štátmi preskúmanie realizácie základnej siete, pričom vyhodnotí:
- a) súlad s ustanoveniami uvedenými v tomto nariadení;
 - 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 okrem iného zväži aj vplyv vyvíjajúcich sa dopravných vzorcov a relevantný vývoj v oblasti plánov investícií do infraštruktúry.

Okrem vykonania uvedeného preskúmania Komisia v spolupráci s členskými štátmi vyhodnotí, či nové úseky, ako napríklad niektoré bývalé cezhraničné prioritné projekty uvedené v rozhodnutí č. 661/2010/EÚ, majú byť začlenené do základnej siete. Komisia v prípade potreby predloží legislatívny návrh.

2. Komisia pri vykonaní uvedeného preskúmania posúdi, či sa v prípade základnej siete, tak ako sa stanovuje v tomto nariadení, dosiahne vzhľadom na hospodársku a rozpočtovú situáciu Únie a jednotlivých členských štátov súlad s ustanoveniami kapitoly III do roku 2030. Komisia v spolupráci členskými štátmi tiež posúdi, či by sa základná sieť mala upraviť vzhľadom na vývoj dopravných prúdov a vnútroštátne plánovanie investícií. Komisia môže v prípade potreby predložiť návrh na zmenu tohto nariadenia.

V súvislosti s uvedeným návrhom môže Komisia určiť aj dátum pre dokončenie súhrnej siete, ktoré je stanovené v článku 9 ods. 2.

Článok 55

Jednotný kontaktný orgán

Členské štáty môžu ustanoviť jednotný kontaktný orgán na účely uľahčenia a koordinácie procesu udeľovania povolení pre projekty spoločného záujmu, najmä cezhraničné projekty, v súlade s uplatniteľným právom Únie.

Článok 56

Oneskorené dokončenie základnej siete

Komisia môže v prípade významného omeškania pri začatí alebo dokončovaní prác na základnej sieti dotknuté členské štáty požiadať, aby uviedli dôvody omeškania. Členské štáty ju o týchto dôvodoch informujú do troch mesiacov. Komisia na základe poskytnutej odpovede uskutoční konzultácie s dotknutými členskými štátmi s cieľom vyriešiť problém, ktorý spôsobil omeškanie.

Článok 57

Výnimky

Ustanovenia týkajúce sa železníc, a najmä akákoľvek požiadavky prepojiť letiská a prístavy so železnicami, sa nevzťahujú na Cyprus a Maltu, kým na ich území nie je zriadený žiadny železničný systém.

Článok 58

Prechodné ustanovenia

1. Rozhodnutia o financovaní, ktoré sa prijali podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007¹ na základe rozhodnutia č. 661/2010/EÚ a ktoré sa uplatňujú v čase nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, naďalej podliehajú rozhodnutiu č. 661/2010/EÚ v jeho verzii platnej dňa ...*.
2. Odkazy na prioritné projekty uvedené v prílohe III k rozhodnutiu č. 661/2010/EÚ sa považujú za odkazy na „základnú sieť“ vymedzenú v tomto nariadení.

Článok 59

Zrušenie

Bez toho, aby bol dotknutý článok 58 tohto nariadenia a článok 7 ods. 2 písm. d) nariadenia (EÚ) č. .../2013**, sa rozhodnutie č. 661/2010/EÚ zrušuje.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 z 20. júna 2007, ktorým sa ustanovujú všeobecné pravidlá udeľovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych dopravných a energetických sietí (Ú. v. EÚ L 162, 22.6.2007, s. 1).

* Ú. v.: vložte prosím dátum: jeden deň pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia.

** Ú. v.: vložte prosím číslo nariadenia nachádzajúceho sa v dokumente PE-CONS 76/13.

Článok 60
Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim 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
predseda

Za Radu
predseda