

V Bruseli 28. júla 2022
(OR. en)

11657/22

**Medziinštitucionálny spis:
2022/0420(COD)**

**TRANS 515
CODEC 1187
IA 122**

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	28. júla 2022
Komu:	Generálny sekretariát Rady
Č. predch. dok.:	ST 15109/21
Č. dok. Kom.:	COM(2022) 384 final
Predmet:	Zmenený návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, ktorým sa menia nariadenie (EÚ) 2021/1153 a nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušuje nariadenie (EÚ) 1315/2013

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2022) 384 final.

Príloha: COM(2022) 384 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 27. 7. 2022
COM(2022) 384 final

2021/0420 (COD)

Zmenený návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

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

(Text s významom pre EHP)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Nariadením (EÚ) 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (TEN-T)¹ sa stanovuje celoeurópska multimodálna sieť železníc, vnútrozemských vodných ciest a pobrežných námorných trás, ktoré sú prepojené s mestskými uzlami, námornými a vnútrozemskými prístavmi, letiskami a terminálmi v celej Európskej únii. Sieť poskytuje pevný základ na vybudovanie tepien, ktoré sú potrebné na plynulé toky osobnej a nákladnej dopravy v Európe a naprieč Európou.

S cieľom pomôcť pri riešení narastajúcich výziev našej generácie, ako sú zmena klímy a potreba väčšej odolnosti našej dopravnej infraštruktúry po ochromujúcich účinkoch pandémie ochorenia COVID-19, Komisia prijala 14. decembra 2021 legislatívny návrh, ktorým sa reviduje nariadenie o TEN-T z roku 2013². V súlade s cieľmi Európskej zelenej dohody³ a Stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu⁴ sa zameriava na zvýšenie aktivity, ktorou sa využívajú udržateľnejšie formy dopravy, a poskytuje väčšie zameranie na multimodalitu a interoperabilitu medzi druhmi dopravy a uzlami, ako aj lepšiu integráciu mestských uzlov do TEN-T.

Od prijatia revidovaných usmernení však bola odolnosť európskej dopravnej siete opäť podrobená skúške, a to v dôsledku ničivého vplyvu útočnej vojny Ruska proti Ukrajine. Týmto sa predefinovalo geopolitické prostredie, čo odhalilo našu zraniteľnosť voči nepredvídaným rušivým udalostiam za hranicami Únie. Jej hlavné vplyvy na svetové trhy, ako je napríklad globálna potravinová bezpečnosť, zdôraznili skutočnosť, že vnútorný trh Únie a jej dopravnú sieť nemožno posudzovať izolovane, pokiaľ ide o formovanie politiky Únie. Lepšie spojenia so susednými partnerskými krajinami EÚ sú potrebné viac ako kedykoľvek predtým.

Vzhľadom na tento nový geopolitický kontext sa v oznámení Komisie z 12. mája 2022 o „koridoroch solidarity“⁵ určilo niekoľko hlavných výziev v oblasti dopravnej infraštruktúry, ktoré EÚ a jej susedné krajiny musia vyriešiť, aby podporili hospodárstvo a obnovu Ukrajiny, aby umožnili poľnohospodárskemu a inému tovaru dostať sa na trhy EÚ a svetové trhy, a zabezpečiť, aby sa výrazne zlepšilo prepojenie s Európou na účely tak vývozu, ako aj dovozu. S cieľom ponúknuť lepšie prepojenie s EÚ sa uvedené oznámenie navrhlo ako jedno opatrenie na posúdenie rozšírenia európskych dopravných koridorov.

Základ na rozšírenie týchto koridorov už pripravila Komisia, ktorá 14. júla 2022 prijala revidované orientačné mapy transeurópskej dopravnej siete na Ukrajine, a to ako súčasť politiky Komisie týkajúcej sa rozšírenia TEN-T do susedných krajín⁶. Účelom týchto rozšírených máp TEN-T je, aby sa normy TEN-T uplatňovali aj na siete tretích krajín, aby sa umožnili plynulé spojenia. Ako také poskytujú v súlade s európskymi cieľmi aj dobrý základ pre zahraničné investície v týchto krajinách.

Ďalším problémom sú rozdielne rozchody koľaje železníc používané na Ukrajine a vo väčšine krajín EÚ, ktoré výrazne bránia interoperabilite železníc. Výrobky vyvážené z Ukrajiny po

¹ Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1.

² COM(2021) 812 final.

³ COM(2019) 640 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2022) 217 final.

⁶ C(2022) 5056 final.

železnici sa musia prekladať v blízkosti hraníc EÚ, keďže vlaky premávajúce v ukrajinskej sieti nemôžu premávať na európskom štandardnom menovitom rozchode koľaje 1 435 mm. Tento problém interoperability železníc v dôsledku rozdielnych rozchodov koľaje takisto zvýraznil zraniteľnosť železničnej siete na území EÚ, keďže niekoľko členských štátov má železničnú sieť s rozdielnym menovitým rozchodom koľaje, ako je európsky štandardný menovitý rozchod koľaje. Tento problém sa neriešil v legislatívnom návrhu na revíziu nariadenia o TEN-T zo 14. decembra 2021, ale jasne sa stal problémom, ktorý sa musí riešiť v nadväznosti na nedávny vývoj na Ukrajine.

V Európskej zelenej dohode sa okrem toho vyžaduje, aby sa podstatná časť zo 75 % vnútrozemskej nákladnej dopravy, ktorá sa v súčasnosti uskutočňuje po ceste, prepravovala po železnici a vnútrozemských vodných cestách. Požadovaný čas a náklady na prekládku však negatívne ovplyvňujú konkurencieschopnosť železníc, čím sa tento cieľ spochybňuje. Značným nárastom objemov prepravovaných po železnici by sa vytvorili závažné prekážky na hraniciach, ako dnes môžeme vidieť na hraniciach Ukrajiny, a tým by sa ohrozilo aj splnenie tohto cieľa.

Sieť TEN-T sa rozširuje do niekoľkých susedných tretích krajín, najmä do Ruska a Bieloruska. Táto sieť tvorí základ spolupráce medzi EÚ a tretími krajinami v oblasti infraštruktúry vrátane posilnenia cezhraničných spojení s EÚ. So zreteľom na útočnú vojnu Ruska na Ukrajine a postavenie, ktoré si Bielorusko zvolilo v tomto konflikte, sa takáto spolupráca s Ruskom a Bieloruskom už nepovažuje za vhodnú a ani v záujme EÚ.

V dôsledku toho je cieľom tohto zmeneného návrhu zaviesť do legislatívneho návrhu zo 14. decembra 2021 tieto zmeny:

- ako okamžitá reakcia na požadované opatrenie odkomunikované v oznámení o koridoroch solidarity sa navrhuje rozšírenie štyroch európskych dopravných koridorov na Ukrajinu a do Moldavskej republiky, a to na základe orientačných máp základnej siete v týchto dvoch krajinách. Ide najmä o rozšírenie koridoru Severné more – Baltské more cez Ľvov a Kyjev do Mariupolu, rozšírenie koridoru Baltské more – Čierne more – Egejské more do Odesy cez Ľvov a cez Kišiňov, ako aj rozšírenie koridorov Baltské more – Jadranské more a Rýn – Dunaj do Ľvova. Takéto rozšírenia koridorov znamenajú zmenu prílohy III k návrhu z decembra minulého roka,
- orientácia transeurópskej dopravnej siete na Rusko a Bielorusko a jej rozšírenie smerom k nim už nie sú vzhľadom na súčasný geopolitický kontext opodstatnené, ani želateľné. Navrhuje sa preto odstrániť orientačné mapy transeurópskej dopravnej siete v Rusku a Bielorusku z prílohy IV. V prípade prechodu k demokracii v Bielorusku by však bolo vysokou prioritou vybudovanie a modernizácia cezhraničných spojení krajiny s EÚ, a to v súlade s komplexným hospodárskym plánom pre demokratické Bielorusko, a to aj prostredníctvom opätovného začlenenia krajiny do nariadenia,
- zlepšenie cezhraničných spojení s Ruskom a Bieloruskom už preto nemá na území členských štátov EÚ vysokú prioritu. Do týchto dvoch tretích krajín existujú v súčasnosti spojenia z Fínska, Estónska, Lotyšska, Litvy a Poľska. Aby sa zohľadnila menšia priorita pri budovaní a modernizácii týchto spojení na posledných kilometroch, navrhuje sa preradiť posledné kilometre všetkých cezhraničných spojení, ktoré sú teraz v základnej sieti, do nižšej kategórie na súhrnnú sieť, pre ktorú je stanovená len neskoršia lehota realizácie do roku 2050, povedie to teda k menšej úprave smerovania európskych dopravných koridorov. Tieto zmeny znamenajú zmenu príloh I a III,

- ďalej sa navrhuje, aby sa po prijatí upravených orientačných máp siete TEN-T na Ukrajine [COM(2022) 5056 final] nahradili súvisiace mapy v prílohe IV,
- napokon, niekoľko členských štátov má železničnú sieť s iným menovitým rozchodom koľaje, ako je európsky štandardný menovitý rozchod koľaje 1 435 mm. Dotknutými krajinami sú Írsko (rozchod 1 600 mm), Fínsko (rozchod 1 524 mm), Estónsko, Lotyšsko a Litva (rozchod 1 520 mm) a Portugalsko a Španielsko (rozchod 1 668 mm). Takéto rozdiely v rozchode železničnej koľaje značne obmedzujú interoperabilitu železníc v Európskej únii, ako to ukázala súčasná kríza na Ukrajine a jej problémy pri vývoze obilnín po železnici v dôsledku jej odlišného rozchodu koľaje. Preto sa pre všetky členské štáty s pozemným železničným spojením s inými členskými štátmi navrhuje zahrnúť požiadavku na rozvoj všetkých nových železničných tratí TEN-T s európskym štandardným menovitým rozchodom koľaje 1 435 mm a vypracovať aj plán prechodu na tento európsky štandardný menovitý rozchod koľaje pre všetky existujúce trate európskych dopravných koridorov. Malo by sa to vyjadriť v požiadavkách na infraštruktúru TEN-T, najmä v oddiele 1 (železničná infraštruktúra) kapitoly III.

- **Súlady s existujúcimi ustanoveniami politík v tejto oblasti politiky**

Nariadenie o TEN-T, ako hlavný pilier politiky EÚ v oblasti dopravnej infraštruktúry, pôsobí ako základný nástroj, pričom závisí aj od doplnkových politík. Normy a požiadavky stanovené v nariadení o sieti TEN-T sú priamo prepojené s príslušnými cieľmi a potrebami v iných odvetviach/oblastiach dopravy, a teda aj s ďalšími právnymi predpismi, ktoré sú špecifickejšie pre daný sektor. To napríklad znamená, že železničná infraštruktúra siete TEN-T – na zabezpečenie plynulej cezhraničnej dopravy a mobility – musí byť v súlade s právnymi predpismi o interoperabilite stanovenými v železničnej politike. Ako také sú zmeny predložené v tomto návrhu v súvislosti s prechodom na európsky štandardný menovitý rozchod koľaje plne v súlade s existujúcimi právnymi predpismi v oblasti železničnej dopravy.

Pokiaľ ide o zmeny v mapách, tieto sú plne v súlade s opatreniami predloženými v oznámení Komisie z 12. mája 2022 o „koridoroch solidarity“ [COM(2022) 217 final].

- **Súlady s ostatnými politikami Únie**

Tento návrh je aj v súlade s ostatnými politikami Únie, ako sú odvetvové právne predpisy o železnici, najmä tieto dve nariadenia:

nariadenie Komisie (EÚ) č. 1299/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „infraštruktúra“ systému železníc v Európskej únii, ktoré sa týka rozdielných druhov rozchodov koľaje;

nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 z 27. mája 2016 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návštenie“ železničného systému, ktoré sa týka sietí s rozchodmi koľaje 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm a 1 668 mm. Nebude sa však vzťahovať na krátke cezhraničné trate s rozchodmi koľaje 1 520 mm, ktoré sú napojené na sieť tretích krajín.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom navrhovaných zmien legislatívneho návrhu revidovaného nariadenia o TEN-T [COM(2021) 812 final] je Zmluva o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) (články

170 – 172), v ktorej sa stanovuje zriadenie a rozvoj transeurópskych sietí v oblasti dopravných, telekomunikačných a energetických infraštruktúr.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Podľa ZFEÚ je účelom transeurópskych sietí umožniť občanom Únie, hospodárskym subjektom a regionálnym spoločenstvám, aby plne využili priestor bez vnútorných hraníc. Siete zohľadnia aj potrebu posilniť hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť Únie a podporiť jej celkový harmonický rozvoj. Politika TEN-T tak svojou povahou presahuje hranice členských štátov, keďže sa zameriava na systém jednotnej európskej siete naprieč hranicami. Takúto celoeurópsku sieť nemôže, samozrejme, vytvoriť len jeden členský štát.

Takisto lepšie spojenie dopravnej siete Únie so susednými tretími krajinami, ako sú Ukrajina a Moldavská republika, je účinnejšie, ak sa vykonáva na úrovni Únie, a nie individuálne na národnej úrovni. Aj v hodnotení nariadenia (EÚ) 1315/2013 o usmerneniach pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete [SWD(2021) 117 final]⁷ sa vlastne dospelo k záveru, že spoluprácou v rámci TEN-T s tretími krajinami, čo je jedna z oblastí, ktoré sa zaviedli práve v roku 2013, vznikla významná pridaná hodnota, ktorá by bola nedosiahnuteľná, keby členské štáty konali samostatne.

To isté platí o reakcii Únie na útočnú vojnu Ruska proti Ukrajine, na základe ktorej sa menej uprednostňujú dopravné spojenia s Ruskom a Bieloruskom. Vyžaduje si to aj koordinovaný prístup v celej únii.

- **Proporcionalita**

Tento zmenený návrh neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie jeho cieľov. Stanovuje úpravu priložených máp, ktoré vytyčujú transeurópsku dopravnú sieť v rámci EÚ, ako aj úpravu orientačných máp v tretích susedných krajinách.

Okrem toho sa navrhuje uložiť členským štátom povinnosť prejsť na európsky štandardný menovitý rozchod koľaje 1 435 mm vždy, keď sa buduje nová železničná trať. Táto povinnosť už existovala, ale tzv. izolované siete, t. j. siete s rozchodom koľaje odlišným od európskeho štandardného menovitého rozchodu koľaje 1 435 mm, boli z tejto požiadavky vyňaté. Pokiaľ ide o požiadavku na úseky, ktoré sa ešte majú vybudovať, nevyvoláva to žiadne dodatočné náklady, okrem analýzy a riešenia, ako možno takéto nové železničné trate s európskym štandardným menovitým rozchodom 1 435 mm účinne napojiť na zvyšok vnútroštátnej siete, ktorá môže mať iný rozchod koľaje.

Návrh obsahuje aj povinnosť členských štátov zabezpečiť prechod existujúcich železničných tratí v európskych dopravných koridoroch. Členské štáty však majú určitú mieru voľnej úvahy, a to po prvé pri rozhodovaní o načasovaní takéhoto prechodu a po druhé pri prípadnom rozhodovaní o neopodstatnenosti prechodu na základe analýzy socioekonomických nákladov a prínosov určitých tratí.

Tento návrh napokon zahŕňa aj preradenie posledných kilometrov cezhraničných úsekov s Ruskom a Bieloruskom do nižšej kategórie. Z hľadiska územného rozsahu sa toto preradenie do nižšej kategórie týka iba veľmi obmedzených úsekov (ďalej len „posledné kilometre“). Preradenie do nižšej kategórie neznamená, že tieto cestné alebo železničné úseky budú odstránené zo siete TEN-T, ale že ich posledné kilometre k hranici budú mať z hľadiska časového harmonogramu ich realizácie jednoducho menšiu prioritu, t. j. nezaväzuje členské štáty, aby ich dokončili do roku 2030, ale až do roku 2050. Je to plne v súlade s národnými plánmi a programami dotknutých členských štátov, keďže neplánujú v krátkodobom

⁷ Hodnotenie nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, SWD(2021) 117 final z 26. mája 2021.

a strednodobom horizonte investovať finančné prostriedky do týchto spojení na posledných kilometroch.

- **Výber nástroja**

Keďže ide o návrh na zmenu legislatívneho návrhu, ktorým sa revidovalo existujúce nariadenie, zdá sa, že je opodstatnené zachovať stav nástroja tak, ako je.

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

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

V hodnotení nariadenia o TEN-T [SWD(2021) 117 final] sa analyzovala spolupráca v oblasti TEN-T so susednými a tretími krajinami prostredníctvom vytvorenia orientačnej transeurópskej dopravnej siete. Dospelo sa k záveru, že takéto orientačné mapy pomohli poskytnúť referenčný bod pre spoluprácu pri plánovaní rozvoja dopravnej infraštruktúry v týchto krajinách s cieľom zaručiť kontinuitu a podporiť dopravné prepojenie EÚ. Tieto mapy mali veľký spoločný záujem, pokiaľ ide o zlepšenie strategických multimodálnych dopravných spojení medzi EÚ a dotknutými susednými regiónmi, ako aj o podporu hospodárskeho rozvoja a výmeny.

Orientačné mapy sú založené na rovnakej metodike ako TEN-T v rámci EÚ a pokrývajú úrovne tak základných, ako aj súhrnných sietí. Hoci tieto orientačné rozšírenia sietí automaticky neznamenajú povinnú uplatniteľnosť všetkých noriem a požiadaviek TEN-T, ktoré boli stanovené pre členské štáty EÚ, v hodnotení sa dospelo k záveru, že prispeli k spoločnému využívaniu metodiky Únie na zavádzanie dopravnej infraštruktúry a presadzovanie technických noriem Únie, regulačných aspektov a najlepších postupov z hľadiska financovania. Okrem toho poskytli orientáciu medzinárodným finančným inštitúciám, príslušným zdrojom financovania EÚ a vnútroštátnym a súkromným investorom, kam zamerať ich financovanie a aktivity v týchto regiónoch. Všetky tieto aspekty sa stanú ešte dôležitejšími na to, aby sa napomohlo procesu obnovy a rekonštrukcie Ukrajiny a jej postihnutej susednej krajiny, Moldavskej republiky.

V hodnotení sa ďalej dospelo k záveru, že spolupráca tretích krajín v oblasti politiky TEN-T bola takisto náležitá, pretože podporuje vysoké európske environmentálne a sociálne normy, ako aj finančnú udržateľnosť pri pozemných koridoroch. Spoločné činnosti v oblasti plánovania sietí so susednými krajinami, ktoré vedú k orientačným rozšíreniam TEN-T, sú náležité v tom, že vytvárajú stabilný rámec pre sústredené investície do dopravnej infraštruktúry podporované zdrojmi EÚ a globálnymi medzinárodnými finančnými inštitúciami. V hodnotení sa ďalej uviedlo, že medzinárodný vývoj (napríklad pokrok v prístupových rokovaniach a podpísanie Zmluvy o Dopravnom spoločenstve pre región západného Balkánu) naznačuje, že tento prístup zostáva dôležitý v horizonte rokov 2030/2050 a mohol by sa ďalej rozširovať. To platí ešte viac vzhľadom na nový geopolitický kontext. Rozšírenie európskych dopravných koridorov na Ukrajinu a do Moldavskej republiky, ako je obsiahnuté v tomto zmenenom návrhu, môže byť preto veľmi cenným nástrojom na pomoc týmto krajinám v procese ich obnovy a rekonštrukcie.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Dňa 29. júna 2022 sa uskutočnilo medziinštitucionálne stretnutie, na ktorom sa zúčastnilo nielen všetkých 27 členských štátov EÚ, ale aj zástupcovia na vysokej úrovni z Ukrajiny, Moldavskej republiky a Gruzínska. Zaoberali sa tam otázkou, čo konkrétne znamená nová geopolitická realita vzhľadom na útočnú vojnu Ruska proti Ukrajine pre politiku TEN-T a politiku Únie v oblasti dopravy v širšom zmysle a ako by sa TEN-T mala a môže

prispôbiť tomuto novému geopolitickému kontextu. Táto diskusia poskytla dôležitý príspevok k tomuto zmenenému návrhu.

Okrem toho sa na diskusiu o navrhovaných zmenách v tomto zmenenom návrhu, najmä o prechode tratí s odlišným rozchodom koľaje na európsky štandardný menovitý rozchod koľaje 1 435 mm a preradení spojení na posledných kilometroch cestných a železničných úsekov základnej siete do Ruska a Bieloruska do nižšej kategórie, využili dvojstranné stretnutia s každým z 27 členských štátov EÚ pod francúzskym a českým predsedníctvom, ktoré sa uskutočnili 8. a 10. júna 2022.

Komisia napokon na svojom webovom sídle uverejnila výzvu na predkladanie podkladov, v ktorej sa uviedli problémy, ktoré treba riešiť, ciele, ktoré sa majú dosiahnuť, a návrhy opatrení v oblasti politiky. Výzva na predkladanie podkladov bola otvorená na účely poskytnutia spätnej väzby od 6. júla 2022 do 20. júla 2022. Zaregistrovalo sa dvadsaťdva odpovedí, pričom všetky podporovali navrhované opatrenia. Toto boli hlavné pripomienky:

- navrhované opatrenia prispievajú k zlepšeniu železničných spojení s Ukrajinou a Moldavskom prostredníctvom rozšírenia európskych dopravných koridorov. Zlepšia prepojenie Ukrajiny a Moldavska s EÚ, najmä pokiaľ ide o nákladnú dopravu, čím prispievajú k cieľom Európskej zelenej dohody a Stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu,
- rozšírenie európskych dopravných koridorov na Ukrajinu a do Moldavska si bude vyžadovať splnenie technických, regulačných a administratívnych požiadaviek,
- mnoho železničných spojení na Ukrajine a medzi Ukrajinou a EÚ si bude vyžadovať značné investície. Treba vybudovať aj terminály a prekladiská,
- pri realizácii rozšírených koridorov by Komisia mala venovať náležitú pozornosť zlepšeniu cestných spojení (diaľnic) medzi Rumunskom, Moldavskom a Ukrajinou,
- rieka Dunaj má veľký potenciál pre vývoz a dovoz tovaru medzi Ukrajinou a EÚ,
- rozvoj spojení medzi Ukrajinou a Moldavskom a modernizácia a rekonštrukcia dopravnej infraštruktúry si budú vyžadovať veľmi značné investície. Vyžadovalo by si to zvýšenie rozpočtu EÚ určeného na realizáciu siete TEN-T,
- zavedenie tratí s európskym štandardným menovitým rozchodom koľaje medzi Ukrajinou/Moldavskom a EÚ, ako aj v EÚ je nevyhnutné na zlepšenie interoperability železníc. Zvýši sa tým efektívnosť železničnej dopravy, najmä skrátením čakacej doby na hraničných priechodoch. Treba však dôkladne posúdiť vplyv takéhoto zavedenia, najmä vplyv z hľadiska financovania a na interoperabilitu so sieťou, ktorá je vybavená iným rozchodom koľaje.

Jedna odpoveď na výzvu na predkladanie podkladov vyvoláva obavy súvisiace so zaradením rieky Dneper do siete TEN-T. Treba poznamenať, že zaradenie rieky Dneper do siete TEN-T bolo predmetom samostatného postupu a prijalo sa delegovaným aktom Komisie 14. júla 2022. V tomto návrhu sa iba reprodukovujú mapy TEN-T začlenené do uvedeného delegovaného aktu.

• **Získavanie a využívanie expertízy**

Pri tomto zmenenom návrhu sa Komisia opierala najmä o závery medziinštitucionálneho zasadnutia členských štátov EÚ za účasti Ukrajiny, Moldavskej republiky a Gruzínska, ako aj o dvojstranné výmeny názorov s každým členským štátom.

- **Posúdenie vplyvu**

Nové posúdenie vplyvu nad rámec toho, na ktorom sa zakladal pôvodný legislatívny návrh zo 14. decembra 2021⁸, sa nepovažuje za potrebné, pretože hlavné ciele a uprednostňované možnosti sa nezmenili a pretože hospodárske, environmentálne a sociálne vplyvy navrhovaného textu by sa nemali výrazne líšiť od vplyvov, ktoré mali vyplývať z podmienok pôvodného návrhu. V posúdení vplyvu pôvodného návrhu sa okrem toho zohľadnili dopravné toky z tretích krajín, ale len upraveným spôsobom, a nezohľadnilo sa presné smerovanie orientačných sietí susedných tretích krajín. Keďže tento návrh upravuje najmä mapy susedných tretích krajín a obmedzené spojenia na posledných kilometroch smerom k týmto krajinám na území Únie, nemal by mať vplyv na výsledky počiatočného posúdenia vplyvu.

Pokiaľ ide o nové ustanovenia na podporu prechodu na európsky menovitý rozchod železničných koľají, tento návrh sa týka len obmedzenej úpravy požiadavky podľa tohto legislatívneho návrhu, ktorým sa stanovuje, že nové železničné trate na TEN-T (t. j. tie, ktoré sa majú ešte len vybudovať po nadobudnutí účinnosti nariadenia) musia prejsť na európsky štandardný menovitý rozchod koľaje 1 435 mm. Legislatívny návrh z decembra 2021 vyníma z tohto ustanovenia nové železničné trate, ktoré sú „rozšírením siete, ktorej rozchod koľaje je iný a je oddelená od hlavných železničných tratí v Únii“. Táto požiadavka nie je veľmi jasná a cieľom tohto návrhu je spresniť jej interpretáciu a predovšetkým zabezpečiť, aby tzv. izolované siete, t. j. siete s iným rozchodom, ako je európsky štandardný menovitý rozchod koľaje 1 435 mm, neboli automaticky vyňaté z tejto požiadavky.

V každom prípade sa táto formálna požiadavka týka len nových železničných tratí. Náklady na vybudovanie novej železničnej trate s európskym štandardným menovitým rozchodom koľaje 1 435 mm sa v zásade nelíšia od nákladov na iný rozchod koľaje. V porovnaní s pôvodným posúdením vplyvu by teda nemal existovať žiadny zásadný rozdiel v hospodárskych vplyvoch tohto opatrenia.

Niekoľko členských štátov má v súčasnosti železničnú sieť s iným rozchodom koľaje. Najnovšia technológia umožňuje prevádzku na rozdielnych rozchodoch koľaje, a to vlakmi s premenlivým rozchodom koľaje. Ďalšou technológiou na zvládnutie rozdielnych rozchodov koľaje v sieti je tzv. tretia koľajnica na koľajach infraštruktúry, ktorá umožňuje premávku rôznych druhov vlakov na infraštruktúre. Španielsko napríklad v niektorých mestských uzloch rozvíja vysokorýchlostnú sieť s európskym štandardným menovitým rozchodom koľaje, konvenčnú sieť s íberským rozchodom a metrickým rozchodom. Hoci to prináša dodatočné náklady, existuje technológia, ktorá zabezpečuje, že postupný prechod železničných tratí na európsky štandardný menovitý rozchod koľaje bude mať obmedzený vplyv na železničný systém a nemal by narušiť železničnú dopravu. Skúsenosti zo Španielska takisto ukazujú, že len čo sa spustí proces s cieľom prebudovať niektoré trate na európsky štandardný menovitý rozchod koľaje, spustí sa prechod aj na ďalších častiach siete. Začatie prechodu na hlavných železničných tratiach siete TEN-T preto vytvorí pozitívnu dynamiku.

Na druhej strane obsahuje tento zmenený návrh ustanovenie, ktoré vyzýva členské štáty so železničnou sieťou, ktorá sa líši od európskeho štandardného menovitého rozchodu koľaje 1 435 mm, aby vypracovali plán prechodu na európsky štandardný menovitý rozchod koľaje pre existujúce trate európskych dopravných koridorov. Tento plán prechodu bude obsahovať analýzu socioekonomických nákladov a prínosov. Hospodárske a sociálne vplyvy by sa teda analyzovali ako súčasť tohto plánu prechodu. Ak takáto analýza povedie k negatívnej analýze nákladov a prínosov, členské štáty môžu upustiť od prechodu určitých úsekov svojej siete na európsky štandardný menovitý rozchod koľaje.

⁸ SWD(2021) 472 final.

Celkovo sa očakáva, že prechod na európsky štandardný menovitý rozchod koľaje bude mať pozitívne účinky a vplyvy. Predovšetkým sa zameriava na lepšiu interoperabilitu železničnej dopravy v rámci Únie a so susednými tretími krajinami. Napríklad, potreba vyvážať poľnohospodárske výrobky z Ukrajiny do európskych prístavov po ruskej blokade čiernomorských prístavov Ukrajiny takisto ukázala nepriaznivé hospodárske vplyvy neharmonizovaného rozchodu koľaje v Únii. Aby sa dostalo do prístavu Klaipėda v Litve, musí sa obilie prepravované ukrajinskými vlakmi prekladať na hranici medzi Poľskom a Ukrajinou (na vlaky s európskym štandardným menovitým rozchodom koľaje 1 435 mm) a potom opäť prekladať na hranici medzi Poľskom a Litvou (na vlaky s rozchodom koľaje 1 520 mm). Vedie to k zvýšeným nákladom na dopravu a strate času, a tak ide o veľmi konkrétny príklad dôsledkov nedostatočnej interoperability v železničnom systéme EÚ z dôvodu rozdielnych rozchodov koľají. Táto neexistencia interoperability takisto vážne bráni komplementárnosti medzi druhmi dopravy, najmä v prípade krízy, akou je blokáda ukrajinských prístavov, ktorej dôsledky ohrozujú globálnu potravinovú bezpečnosť. Okrem toho, environmentálne náklady na tisíce kamiónov, ktoré prechádzajú cez hranicu medzi Francúzskom a Pyrenejským polostrovom alebo medzi Poľskom a pobaltskými krajinami alebo najnovšie medzi Ukrajinou a Poľskom, sú čiastočne spôsobené nedostatočnou interoperabilitou železničnej siete.

Okrem otázok interoperability vyjadril Európsky dvor audítorov obavy z nedostatočnej konkurencie príslušných vnútroštátnych železničných sietí z dôvodu rozdielov v rozchodoch koľaje. V správe Európskeho dvora audítorov o železničnej nákladnej doprave uverejnenej v roku 2016⁹ sa napríklad uvádza, že neexistencia štandardného rozchodu koľaje v EÚ je nielen technickým obmedzením prevádzky vlakov, ktoré bráni interoperabilite. Koexistencia rôznych rozchodov koľaje v rámci jednej krajiny alebo v rámci Únie bráni aj dynamike hospodárskej súťaže medzi účastníkmi trhu. Vstup nových účastníkov by mohol byť sťažený obmedzením interoperability železničných koľajových vozidiel a objemu úspor z rozsahu, ktoré možno dosiahnuť na otvorenom trhu. Okrem toho to zvyšuje výskyt ďalších prekážok vstupu na trh, znižuje dostupnú ponuku výrobcov železničných koľajových vozidiel a zvyšuje náklady na údržbu.

Používanie iného rozchodu koľaje, ako je európsky štandardný menovitý rozchod koľaje, bráni prístupu k možnosti prenájmu európskych železničných koľajových vozidiel na prevádzku konvenčných tratí. Znamená to, že noví účastníci musia súťažiť na tratiach s rozdielnym rozchodom koľaje tak, že nakúpia vyhovujúce železničné koľajové vozidlá. Keďže trh na výrobu týchto prostriedkov je vnútroštátny, môže sa to potenciálne premietnuť do vyšších cien v dôsledku neexistencie medzinárodnej konkurencie pri ich výrobe.

Zavedenie európskeho štandardného menovitého rozchodu koľaje preto prispeje k zlepšeniu fungovania vnútorného trhu. Otvorenie trhu spolu s rozvojom vysokokvalitnej štandardnej železničnej siete [Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS), dĺžka vlaku 740 m, elektrifikácia atď.], ktorá je v plnej miere interoperabilná, prispeje k zvýšeniu aktivity železničnej dopravy prostredníctvom zníženia nákladov na infraštruktúru a nákladov na železničné koľajové vozidlá. Uľahčí to aj vstup nových účastníkov na trh, a to pomocou trhu železničných koľajových vozidiel, ktorý je interoperabilný v celej sieti.

Napokon, plán prechodu má za cieľ zabezpečiť, aby sa zmena uskutočnila hladko. K dispozícii sú technológie, ktoré zabezpečia, aby nedošlo k prerušeniu v sieti medzi európskym štandardným menovitým rozchodom koľaje a existujúcimi vnútroštátnymi sieťami. Tieto technológie by sa však mali považovať za medzistupeň, keďže dlhodobým

⁹ Európsky dvor audítorov (2016): Osobitná správa č. 08/2016: Železničná nákladná doprava v EÚ: stále nie je na správnej dráhe.

cieľom je vytvorenie jednotnej európskej siete. Hybridný systém by z dlhodobého hľadiska zachoval súčasnú situáciu, ktorá okrem problémov interoperability predstavuje záťaž pre nových účastníkov trhu, ktorí nemajú inú možnosť ako nákup osobitných železničných koľajových vozidiel pre trate s neeurópskym štandardným menovitým rozchodom koľaje.

Veľmi stručne povedané, ďalšie náklady, ktoré prináša nedostatočná interoperabilita, znamenajú, že doprava po železnici nie je konkurencieschopná. V krízovej situácii nie je zabezpečená schopnosť nahradiť jeden druh dopravy iným, čo ohrozuje správne fungovanie vnútorného trhu.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Iniciatíva pôvodného návrhu bola súčasťou pracovného programu Komisie na rok 2021 podľa prílohy I (nové iniciatívy), a nie súčasťou prílohy II [iniciatívy Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT)].

Zmeneným návrhom sa ešte viac zlepšuje fungovanie železničnej politiky TEN-T tým, že sa zaoberá problémom interoperability rozdielnych rozchodov koľaje v sieti TEN-T.

- **Základné práva**

Stanovením jednotnej požiadavky na rozchody koľaje v sieti TEN-T sa zmeneným návrhom ešte viac posilní dostupnosť železničnej siete TEN-T pre všetkých používateľov.

4. VPLYV NA ROZPOČET

V porovnaní s vplyvmi, ktoré sa už uviedli v pôvodnom legislatívnom návrhu zo 14. decembra 2021, nemá tento zmenený návrh žiadne ďalšie vplyvy na rozpočet Únie.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Vykonávacie plány a spôsoby monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Ako sa navrhuje v pôvodnom návrhu z decembra 2021, Komisia bude monitorovať aj pokrok, vplyvy a výsledky tejto iniciatívy prostredníctvom súboru nástrojov riadenia založených na riadení siete TEN-T, ako sú posilnená úloha európskych koordinátorov a ich pracovné plány.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Zmeny 1 až 5 sa týkajú začlenenia nových odôvodnení, ktoré sa budú zaoberať novým geopolitickým rozmerom a kontextom, ktoré bude musieť TEN-T riešiť a ktorým bude musieť čeliť.

Zavádzajú sa zmeny 6 až 9 s cieľom klásť väčší dôraz na potrebu prechodu na európsky štandardný menovitý rozchod koľaje, najmä pokiaľ ide o všetky nové železničné trate, ktoré sa majú vybudovať od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, ale aj pokiaľ ide o náležitý plán prechodu existujúcich železničných úsekov na európskych dopravných koridoroch.

Zmena 10 zohľadňuje osobitnú situáciu Írska, ktoré je v dôsledku svojej ostrovej polohy oddelené od všetkých európskych železničných systémov a ako také je vyňaté z požiadaviek európskeho štandardného menovitého rozchodu koľaje 1 435 mm.

Zmeny 11 až 14 zahŕňajú všetky zmeny týkajúce sa máp priložených k nariadeniu TEN-T, najmä odstránenie máp Bieloruska a Ruska, začlenenie novoprijatých orientačných máp pre Ukrajinu, preradenie posledných kilometrov všetkých železničných a cestných cezhraničných úsekov do Ruska a Bieloruska zo základnej siete do nižšej kategórie na súhrnnú sieť a rozšírenie európskych dopravných koridorov na Ukrajinu a do Moldavskej republiky.

• **Zmeny v porovnaní s pôvodným legislatívnym návrhom [COM(2021) 812 final]**

Zmeny vykonané v tomto zmenenom návrhu v porovnaní s návrhom zo 14. decembra 2021 [COM(2021) 812 final] sú tieto:

ODÔVODNENIA

1. Vkladá sa toto nové odôvodnenie 39:

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

2. Vkladá sa toto nové odôvodnenie 40:

„(40) Vzhľadom na tento nový geopolitický kontext sa v oznámení Komisie z 12. mája 2022 o „koridoroch solidarity“¹⁰ určilo niekoľko hlavných výziev v oblasti dopravnej infraštruktúry, ktoré EÚ a jej susedné krajiny musia vyriešiť, aby podporili hospodárstvo a obnovu Ukrajiny, aby umožnili poľnohospodárskemu a inému tovaru dostať sa na trhy EÚ a svetové trhy, a zabezpečiť, aby sa výrazne zlepšilo prepojenie s Úniou na účely tak vývozu, ako aj dovozu. S cieľom poskytnúť lepšie prepojenie s Úniou sa v tomto oznámení navrhlo posúdiť rozšírenie európskych dopravných koridorov na Ukrajinu a do Moldavskej republiky.“

3. Vkladá sa toto nové odôvodnenie 41:

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

4. Vkladá sa toto nové odôvodnenie 42:

„(42) Nový geopolitický kontext takisto ukázal, aké dôležité sú plynulé dopravné spojenia na území Únie a so susednými tretími krajinami. Rozchod koľaje, ktorý je

¹⁰ COM(2022) 217 final.

odlišný od európskeho štandardného menovitého rozchodu koľaje 1 435 mm, vážne naruša interoperabilitu železničných sietí v celej Únii a dokonca ovplyvňuje konkurencieschopnosť týchto izolovaných železničných sietí. Nové železničné trate by sa preto mali vybudovať len s európskym štandardným menovitým rozchodom koľaje 1 435 mm. Členské štáty so sieťou s iným rozchodom koľaje by preto mali posúdiť možnosť prechodu existujúcich tratí európskych dopravných koridorov. Táto povinnosť by sa nemala vzťahovať na Írsko, keďže jeho dopravná sieť je vzhľadom na jeho ostrovnú polohu úplne oddelená od všetkých pozemných spojení na území Únie.“

5. Odôvodnenie 39 a všetky ďalšie odôvodnenia sú prečíslované ako odôvodnenie 43 a nasledujúce čísla.

KAPITOLA III: OSOBITNÉ USTANOVENIA

Oddiel 1: Infraštruktúra železničnej dopravy

6. V článku 15 (Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre súhrnnú sieť) sa zavádzajú tieto zmeny:
- a) V odseku 2 sa vypúšťa písmeno b);
 - b) V odseku 2 sú písmená c), d) a e) preznačené ako písmená b), c) a d);
 - c) V odseku 3 sa písmeno a) nahrádza takto:
„izolované siete sú vyňaté z požiadaviek podľa odseku 2 písm. a) až d)“.
7. V článku 16 (Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre základnú sieť a rozšírenú základnú sieť) sa zavádzajú tieto zmeny:
- a) V odseku 2 sa písmeno a) nahrádza takto:
„splňala požiadavky stanovené v článku 15 ods. 2 písm. a) až d) a požiadavku na prevládajúcu minimálnu prevádzkovú traťovú rýchlosť 100 km/h pre nákladné vlaky na tratiach nákladnej dopravy rozšírenej základnej siete“;
 - b) V odseku 2 sa písmeno b) nahrádza takto:
„splňala požiadavky stanovené v článku 15 ods. 2 písm. a) na tratiach osobnej dopravy rozšírenej základnej siete“;
 - c) V odseku 3 sa písmeno a) nahrádza takto:
„splňala požiadavky stanovené v článku 15 ods. 2 písm. a), b) a c) a požiadavku na prevládajúcu minimálnu prevádzkovú traťovú rýchlosť 100 km/h pre nákladné vlaky na tratiach nákladnej dopravy základnej siete“;
 - d) V odseku 3 sa písmeno b) nahrádza takto:
„splňala požiadavky stanovené v článku 15 ods. 2 písm. a) na tratiach osobnej dopravy základnej siete“;
 - e) V odseku 4 sa písmeno a) nahrádza takto:
„splňala požiadavku článku 15 ods. 2 písm. d) na tratiach nákladnej dopravy základnej siete“;
 - f) V odseku 4 sa písmeno b) nahrádza takto:
„splňala požiadavku odseku 2 písm. b) na tratiach osobnej dopravy základnej siete.“

8. Vkladá sa tento článok 16a:

„Článok 16a

Európsky štandardný menovitý rozchod koľaje pre železnicu

1. Členské štáty zabezpečia, aby každá nová železničná infraštruktúra súhrnnej siete, rozšírenej siete a základnej siete vrátane spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) zabezpečovala európsky štandardný menovitý rozchod koľaje 1 435 mm. Táto požiadavka sa považuje za splnenú, keď po infraštruktúre môžu premávať vlaky s rozchodom koľaje 1 435 mm. Na účely tohto článku je novou železničnou infraštruktúrou akákoľvek infraštruktúra, na ktorej sa ešte nezačali stavebné práce v deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.
2. Členské štáty so železničnou sieťou alebo jej časťou s rozchodom koľaje odlišným od európskeho štandardného menovitého rozchodu koľaje 1 435 mm vypracujú najneskôr do dvoch rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia plán prechodu existujúcich železničných tratí, ktoré sú vybudované na európskych dopravných koridoroch, na európsky štandardný menovitý rozchod koľaje 1 435 mm. Takýto plán prechodu sa koordinuje so susedným členským štátom (susednými členskými štátmi), ktorého (ktorých) sa prechod týka.
3. Členské štáty môžu v pláne prechodu určiť železničné trate, ktoré neprejdú na európsky štandardný menovitý rozchod koľaje 1 435 mm. Plán prechodu obsahuje analýzu socioekonomických nákladov a prínosov, ktorá odôvodňuje rozhodnutie neprejsť so železničnými traťami na európsky štandardný menovitý rozchod koľaje 1 435 mm, a posúdenie vplyvu na interoperabilitu.
4. Priority pre plánovanie infraštruktúry a investícií súvisiace s plánom prechodu sa začlenia do prvého pracovného plánu európskeho koordinátora pre európsky dopravný koridor, ktorého súčasťou sú v súlade s článkom 53 železničné trate pre nákladnú dopravu s iným rozchodom koľaje, ako je európsky štandardný menovitý rozchod koľaje.“
9. V článku 19 (Ďalšie priority rozvoja železničnej infraštruktúry) sa zavádzajú tieto zmeny:
 - a) Dopĺňa sa toto písmeno a):
„a) prechod na európsky štandardný menovitý rozchod koľaje (1 435 mm)“;
 - b) Písmená a) až g) sú preznačené ako písmená b) až h).

KAPITOLA VI: SPOLOČNÉ USTANOVENIA

10. V článku 63 (Výnimky) sa dopĺňa tento druhý pododsek:

„Ustanovenia článku 16a sa nevzťahujú na Írsko.“

PRÍLOHA I

11. Mapy uvedené v PRÍLOHE I – ČASŤ 1/23, ČASŤ 2/23, ČASŤ 3/23, ČASŤ 4/23, ČASŤ 5/23, ČASŤ 14/23 a ČASŤ 15/23 – k dokumentu COM(2021) 812 final sa nahrádzajú časťami 1 až 6 PRÍLOHY I k tomuto zmenenému návrhu takto:
- a) PRÍLOHA I – ČASŤ 1/23 sa nahrádza PRÍLOHOU I – ČASŤOU 1/6;*

- b) PRÍLOHA I – ČASŤ 2/23 sa nahrádza PRÍLOHOU I – ČASŤOU 1/6;*
- c) PRÍLOHA I – ČASŤ 3/23 sa nahrádza PRÍLOHOU I – ČASŤOU 2/6;*
- d) PRÍLOHA I – ČASŤ 4/23 sa nahrádza PRÍLOHOU I – ČASŤOU 3/6;*
- e) PRÍLOHA I – ČASŤ 5/23 sa nahrádza PRÍLOHOU I – ČASŤOU 4/6;*
- f) PRÍLOHA I – ČASŤ 14/23 sa nahrádza PRÍLOHOU I – ČASŤOU 5/6;*
- g) PRÍLOHA I – ČASŤ 15/23 sa nahrádza PRÍLOHOU I – ČASŤOU 6/6.*

PRÍLOHA III

12. Mapy uvedené v PRÍLOHE III – ČASŤ 1/14, ČASŤ 4/14, ČASŤ 5/14, ČASŤ 6/14, ČASŤ 7/14, ČASŤ 8/14, ČASŤ 9/14, ČASŤ 10/14, ČASŤ 13/14 a ČASŤ 14/14 – k dokumentu COM(2021) 812 final sa nahrádzajú mapami v častiach 1 až 8 PRÍLOHY II k tomuto zmenenému návrhu takto:
- a) PRÍLOHA III – ČASŤ 1/14 sa nahrádza PRÍLOHOU II – ČASŤOU 1/8;*
 - b) PRÍLOHA III – ČASŤ 4/14, druhá mapa sa nahrádza druhou mapou z PRÍLOHY II – ČASTI 1/8;*
 - c) PRÍLOHA III – ČASŤ 5/14 sa nahrádza PRÍLOHOU II – ČASŤOU 2/8;*
 - d) PRÍLOHA III – ČASŤ 6/14 sa nahrádza PRÍLOHOU II – ČASŤOU 3/8;*
 - e) PRÍLOHA III – ČASŤ 7/14 sa nahrádza PRÍLOHOU II – ČASŤOU 4/8;*
 - f) PRÍLOHA III – ČASŤ 8/14 sa nahrádza PRÍLOHOU II – ČASŤOU 5/8;*
 - g) PRÍLOHA III – ČASŤ 9/14 sa nahrádza PRÍLOHOU II – ČASŤOU 6/8;*
 - h) v PRÍLOHE III – ČASTI 10/14 sa prvá mapa nahrádza prvou mapou z PRÍLOHY II – ČASTI 7/8;*
 - i) v PRÍLOHE III – ČASTI 13/14 sa druhá mapa nahrádza druhou mapou z PRÍLOHY II – ČASTI 7/8;*
 - j) PRÍLOHA III – ČASŤ 14/14 sa nahrádza PRÍLOHOU II – ČASŤOU 8/8.*

PRÍLOHA IV

13. Mapy z PRÍLOHY IV – ČASŤ 1/12 a ČASŤ 8/12 – k dokumentu COM(2021) 812 final sa nahrádzajú mapami v častiach 1 a 2 PRÍLOHY III k tomuto zmenenému návrhu.
14. Mapy z PRÍLOHY IV – ČASŤ 12/12 – k dokumentu COM(2021) 812 final sa vypúšťajú.