



V Bruseli 13. mája 2022
(OR. fr)

8784/22

LIMITE

TRANS 265
CODEC 619

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

SPRÁVA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Č. predch. dok.:	ST 6840/1/22 REV 1 ST 7456/22 ST 7750/22 ST 7919/22
Č. dok. Kom.:	ST 15109/21
Predmet:	Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2021/1153 a nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušuje nariadenie (EÚ) 1315/2013 – správa o pokroku – výmena názorov

I. ÚVOD

1. Komisia 14. decembra 2021 predložila návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2021/1153 a nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušuje nariadenie (EÚ) 1315/2013¹.
Návrh sa predložil ako súčasť balíka štyroch iniciatív zameraných na modernizáciu dopravného systému EÚ a podporu prechodu na čistejšiu, ekologickjšiu a inteligentnejšiu mobilitu zlepšením niektorých jeho kľúčových zložiek, ako je transeurópska dopravná sieť (TEN-T), inteligentné dopravné systémy, cezhraničná a diaľková železničná doprava a mestská mobilita.

¹ ST 15109/21

2. Cieľom navrhovanej revízie politiky rozvoja TEN-T je vybudovať do roku 2050 spoľahlivú, plynulú a vysokokvalitnú transeurópsku dopravnú sieť, ktorá zabezpečí udržateľnú prepojenosť v celej Európskej únii bez reálnych medzier, úzkych miest alebo chýbajúcich prepojení. Cieľom tejto siete je prispieť k dosiahnutiu cieľov Únie v oblasti udržateľnej mobility, k riadnemu fungovaniu vnútorného trhu a k hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti EÚ. Mala by sa rozvíjať postupne v niekoľkých krokoch s lehotami navrhovanými na roky 2030, 2040 a 2050.
3. Návrh sa zameriava na dosiahnutie týchto štyroch hlavných cieľov:
 - i) zvýšenie ekologickej dopravy poskytnutím vhodného infraštruktúrneho základu na zníženie preťaženia, emisií skleníkových plynov a všeobecnejšie negatívnych externalít dopravy;
 - ii) uľahčenie plynulosti a efektívnosti dopravy, podpora multimodality a interoperability medzi jednotlivými druhmi dopravy a lepšia integrácia mestských uzlov do siete;
 - iii) zvýšenie odolnosti siete TEN-T voči nepriaznivým vplyvom zmeny klímy a iným prírodným nebezpečenstvám alebo katastrofám spôsobeným človekom;
 - iv) zlepšenie efektívnosti nástrojov riadenia TEN-T a zefektívnenie nástrojov podávania správ a monitorovania realizácie siete TEN-T.

II. SÚČASNÝ STAV ROKOVANÍ V OSTATNÝCH INŠTITÚCIÁCH

4. Európsky parlament určil za gestorský výbor pre tento návrh Výbor pre dopravu a cestovný ruch (TRAN). Za spoluspravodajcov boli vymenovaní Dominique Riquet (Renew, Francúzsko) a Barbara Thalerová (PPE, Rakúsko).
5. Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal svoje stanovisko 23. marca 2022. Výbor regiónov by mal zaujať stanovisko k návrhu v októbri 2022.

III. SÚČASNÝ STAV ROKOVANÍ V RÁMCI RADY

6. Návrh a posúdenie vplyvu sa predložili pracovnej skupine pre dopravu, intermodálne otázky a siete 6. a 13. januára 2022 a o článkoch sa potom podrobne rokovalo v období od januára do mája 2022. Preskúmaniu tohto návrhu počas tohto polroka sa venovalo približne 15 zasadnutí pracovnej skupiny. Po podrobnom preskúmaní každej kapitoly v januári a februári vypracovalo predsedníctvo niekoľko poznámok s otázkami pre delegácie o najdôležitejších aspektoch návrhu a požiadalo členské štáty, aby poskytli usmernenia k riešeným témam s cieľom uľahčiť individuálne a kolektívne pochopenie predmetných otázok.
7. Predsedníctvo následne vypracovalo niekoľko kompromisných návrhov², ktoré sa týkajú významných častí návrhu, pričom sa snažilo zohľadniť väčšinu pripomienok členských štátov.

IV. HLAVNÉ OTÁZKY A POKROK

Všeobecné pripomienky

8. Delegácie vo všeobecnosti uvítali revíziu nariadenia, ktorá je príležitosťou prispieť k rozvoju udržateľného, efektívneho a odolného jednotného európskeho dopravného priestoru. Podporil sa aj návrh na rozvoj alebo modernizáciu tejto siete v troch fázach (základná sieť do roku 2030, rozšírená základná sieť do roku 2040 a súhrnná sieť do roku 2050).
9. Okrem toho delegácie uvítali aj návrh na zosúladenie koridorov železničnej nákladnej dopravy s koridormi základnej siete s cieľom vytvoriť európske dopravné koridory.

² ST 6840/1/22 REV 1
ST 7456/22
ST 7750/22
ST 7919/22

10. Viaceré delegácie zdôraznili, že návrh o TEN-T zahŕňa interakcie s inými návrhmi v oblasti dopravnej politiky, najmä s nariadením AFIR a so smernicou o IDS, a podčiarkli, že je dôležité zachovať dobrú súdržnosť s týmito návrhmi.
11. Delegácie vo všeobecnosti poznamenali, že návrhom sa výrazne zvyšuje úroveň požiadaviek, ktoré sa majú dosiahnuť pre celú sieť, pričom hlavným cieľom je mať jednotnú, vysokoefektívnu a plne interoperabilnú infraštruktúru, aby sa prispelo k dekarbonizácii a multimodalite. Na dosiahnutie tohto cieľa sa v návrhu okrem iného predpokladá, že väčšina požiadaviek na infraštruktúru železničnej nákladnej dopravy, ktoré sa v súčasnosti vzťahujú na základnú sieť, by sa mala rozšíriť aj na novú rozšírenú základnú sieť a na súhrnnú sieť vrátane spojení na poslednom úseku cesty. Komisia okrem toho navrhuje, aby sa v porovnaní so súčasným nariadením pokročilo vo vykonávaní určitých povinností. Hoci členské štáty vo všeobecnosti nespochybnili zásadu prísnejších požiadaviek, mnohé zdôraznili, že tieto požiadavky by mali zostať primerané a prispôsobené očakávaným funkciám a úrovniam prevádzky. V tomto smere boli vyjadrené osobitné obavy, pokiaľ ide o rastúce požiadavky v súvislosti s rozšírenou základnou sieťou a súhrnnou sieťou.
12. Viacero členských štátov okrem toho poznamenalo, že ďalší rozvoj siete TEN-T vrátane uplatňovania nových požiadaviek a posunutia určitých lehôt by si vyžadoval značné investície zo strany členských štátov. Komisia odhaduje tieto investície na 50 miliárd EUR ročne na základe súčasného nariadenia a ďalších 16 miliárd EUR ročne v dôsledku revízie, a to do roku 2050. Viaceré členské štáty preto zdôraznili, že je dôležitý realistický prístup, pričom by sa mali zohľadniť ich finančné možnosti, a že je potrebné podporiť toto úsilie zabezpečením primeraných finančných zdrojov nad rámec súčasného viacročného finančného rámca, a to aj na projekty týkajúce sa rozšírenej základnej a súhrnnej siete TEN-T.

Pripomienky ku konkrétnym otázkam

13. **Všeobecné zásady a všeobecné ustanovenia** (kapitoly I a II): Predsedníctvo vypracovalo dva kompromisné návrhy, ktoré sa pri zachovaní všeobecnej logiky a ambícií návrhu Komisie snažia upresniť a objasniť určité aspekty a zohľadniť väčšinu obáv vyjadrených členskými štátmi, pričom jednou z najväčších obáv je opätovné zavedenie doložky týkajúcej sa pokročilosti projektov, dodržiavania právnych postupov a dostupnosti finančných zdrojov bez toho, aby boli dotknuté finančné záväzky členských štátov. Zmeny v poslednom kompromise (ST 6840/1/22 REV 1) získali pomerne širokú podporu delegácií.
14. **Ustanovenia týkajúce sa požiadaviek špecifických pre každý druh dopravy** (kapitola III): Články v kapitole III sú v návrhu zásadné, pretože sa v nich stanovujú osobitné požiadavky pre každý druh dopravy, ako aj pre multimodálne terminály nákladnej dopravy a mestské uzly.
- (i) **Infraštruktúra železničnej dopravy:** Všeobecne sa uznáva kľúčová úloha železničnej dopravy pri dosahovaní cieľov európskej udržateľnej dopravnej politiky, a to v prípade nákladnej, ako aj osobnej dopravy. Otázky a obavy vyvolalo aj doplnenie nových požiadaviek, ako je rozchod P400, prevádzkovanie vlakov s dĺžkou najmenej 740 m v prípade nákladných vlakov v celej sieti, minimálna rýchlosť 160 km/h pre osobné trate základnej a rozšírenej základnej siete, zrýchlenie zavádzania ERTMS spolu s demontážou systémov návestenia triedy B v rámci celej siete a rozšírenie požiadaviek na všetky spojenia v poslednom úseku cesty. Vykonávanie týchto požiadaviek si bude vyžadovať veľmi vysoké investície a významné intervencie na existujúcich a dokonca nedávno dokončených železničných tratiach. Tieto ustanovenia by sa mali v budúcnosti podrobnejšie preskúmať.

- (ii) **Infraštruktúra cestnej dopravy:** S cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky sa v návrhu stanovuje, aby sa najmä povinnosť zabezpečiť cesty s oddelenými vozovkami bez úrovňových križovatiek a bez prístupu k brehu rieky rozšírila aj na súhrnnú sieť. Toto ustanovenie vyvolalo otázky zo strany členských štátov, pričom niektoré zdôraznili, že je za určitých okolností neprimerané a pripomenuli, že infraštruktúra je len jedným z faktorov na zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky.
- (iii) **Infraštruktúra leteckej dopravy:** Členské štáty vo všeobecnosti súhlasili so zlepšením prepojenia letísk so službami železničnej dopravy. Cieľ, ktorým je dosiahnuť prepojenie všetkých letísk základnej siete s diaľkovou železničnou sieťou do roku 2030 a prepojenie hlavných letísk súhrnnej siete s diaľkovou železničnou sieťou do roku 2050 bol však pre niektorých veľmi ambicióznym a ťažko dosiahnuteľným. Z tohto dôvodu niekoľko delegácií požiadalo o rozšírenie a objasnenie výnimiek, pričom niektoré delegácie navrhli, aby sa služby čistej hromadnej dopravy zvažili ako možná alternatíva k železničnému spojeniu priamo na letisko.
- (iv) **Infraštruktúra vnútrozemskej vodnej dopravy:** Hoci sa zásada posilnenia vnútrozemskej vodnej dopravy vo veľkej miere podporila, povinnosť členských štátov zabezpečiť aspoň v určitých obdobiach roka hĺbku plavebnej dráhy najmenej 2,5 m a výšku pod mostami 5,25 m pri vymedzených referenčných hladinách vyvolala pochybnosti o jej výklade. Niekoľko delegácií sa tiež domnieva, že vykonávacie právomoci prenesené na Komisiu sú príliš rozsiahle a mali by sa vymedziť užšie. Tieto ustanovenia by sa mali v budúcnosti podrobnejšie preskúmať.
- (v) **Infraštruktúra námornej dopravy:** Členské štáty vo všeobecnosti uvítali koncepciu európskeho námorného priestoru (EMS), ako aj začlenenie spojení príbrežnej námornej dopravy medzi prístavmi v tom istom členskom štáte. Niektoré členské štáty vyjadrili obavy v súvislosti s povinnosťou prepojiť námorné prístavy súhrnnej siete so železničnou infraštruktúrou, keďže by to v niektorých prípadoch mohlo viesť k vysokým investíciám.

- (vi) **Multimodálne terminály nákladnej dopravy:** Vo všeobecnosti sa predpokladá, že multimodálne terminály majú veľký význam pre lepšiu integráciu medzi jednotlivými druhmi dopravy a pre prechod na efektívnejšiu a udržateľnejšiu dopravu. Hoci sa vo všeobecnosti podporila zásada sprevádzania a podpory zavádzania takýchto terminálov, povinnosť členských štátov zabezpečiť do roku 2040 prítomnosť multimodálneho terminálu nákladnej dopravy v každom mestskom uzle vyvolala obavy viacerých delegácií. Mnohé z nich poukázali na to, že multimodálne terminály nákladnej dopravy vyvinuli a prevádzkujú súkromné spoločnosti bez zmluvného alebo právneho prepojenia s verejnými orgánmi. Vyjadrili preto pochybnosti v súvislosti s tým, či tieto prísne povinnosti prináležia členským štátom.
- (vii) **Mestské uzly:** Vo všeobecnosti sa podporil cieľ lepšie zohľadňovať v rámci siete mestské uzly, najmä v záujme zlepšenia spojení na poslednom úseku cesty, a uznala sa úloha plánov udržateľnej mestskej mobility pri dosahovaní udržateľného rozvoja miest. Viaceré členské štáty zároveň označili za veľkú výzvu požiadavky týkajúce sa zavádzania plánov udržateľnej mestskej mobility a monitorovania údajov do 31. decembra 2025, ako aj požiadavku na vytvorenie multimodálnych terminálov nákladnej dopravy, ktoré majú slúžiť mestským uzlom. Viacero členských štátov okrem toho zdôraznilo, že plánovanie udržateľnej mestskej mobility patrí do právomoci miestnych orgánov, a preto by sa mala uplatňovať zásada subsidiarity.

15. **Ustanovenia týkajúce sa inteligentnej a odolnej dopravy (kapitola IV):** Pokiaľ ide o odolnosť infraštruktúry, delegácie sa zhodli na tom, že je dôležité túto otázku v plnej miere zohľadniť a uznali, že vzhľadom na rôznorodosť projektov spoločného záujmu, z ktorých niektoré realizujú súkromní developeri alebo miestne orgány, by členské štáty v tomto smere sotva mohli niesť výlučnú zodpovednosť. Viaceré delegácie uviedli, že by sa mali stanoviť dodatočné požiadavky na odolnosť proti zmene klímy, aby sa zabezpečila právna istota projektov.

Pokiaľ ide o údržbu infraštruktúry, väčšina delegácií uznala jej kľúčovú úlohu pri udržiavaní vysokej úrovne služieb a bezpečnosti infraštruktúry TEN-T, ale domnieva sa, že ustanovenia ukladajú členským štátom niekoľko nových povinností, ktoré by mali významný vplyv na plánovanie a náklady na údržbu

infraštruktúry, za ktorú nesú v súčasnosti výhradnú zodpovednosť členské štáty a ktorú sami financujú. Článok o rizikách pre bezpečnosť alebo verejný poriadok sa v tejto fáze podrobne neskúmal.

16. **Vykonávanie nástrojov európskych dopravných koridorov a horizontálnych priorít – riadenie** (kapitola V): Členské štáty vo všeobecnosti podporili činnosť európskych koordinátorov, najmä pokiaľ ide o ich úlohu neutrálneho sprostredkovateľa pri realizácii siete TEN-T, a podporili rozšírenie ich činnosti. Niekoľko členských štátov sa však domnieva, že niektoré z navrhovaných úloh výrazne presahujú túto rolu a mohli by viesť k preťaženiu koordinátorov. Domnievajú sa najmä, že by sa malo zabrániť tomu, aby bol koordinátor príliš zapojený do prevádzkových aspektov a že by sa malo dostatočne objasniť rozdelenie úloh s riadiacimi orgánmi koridorov železničnej nákladnej dopravy.

Značný počet delegácií okrem toho vyjadril výhrady k ustanoveniu, ktorým sa Komisia splnomocňuje prijímať vykonávacie akty pre každý pracovný plán európskych dopravných koridorov a pre dve horizontálne priority, pretože pochybujú o jeho pridanej hodnote, obávajú sa, že bude ťažkopádne, a spochybňujú spôsoby výberu záväzných čiastkových cieľov, keďže stanovovanie priorít a plánovanie projektov infraštruktúry v členskom štáte patrí, v súlade s usmerneniami Únie, do vnútroštátnej právomoci.

17. **Spoločné ustanovenia** (kapitola VI): Niekoľko členských štátov, hoci uznáva význam podávania správ, vyjadrilo obavy v súvislosti s rastúcim počtom povinností týkajúcich sa prenosu údajov a vyzvalo, aby sa nadmerne nezvýšila administratívna záťaž, napríklad uplatňovaním zásady „povedzte nám to len raz“.

Pokiaľ ide o povinnosť zosúladiť národné plány s dopravnou politikou Únie, delegácie uznali dôležitosť súdržnosti národných plánov so záväzkami prijatými na úrovni Únie. Zdôraznili tiež, že tieto plány by mali mať často širší rozsah pôsobnosti a zohľadňovať európske, vnútroštátne a miestne otázky. Viacero členských štátov okrem toho uviedlo, že by bolo ťažké dodržať navrhované lehoty na oznámenie stanovené pre konzultácie s Komisiou o ich návrhoch plánov pred ich prijatím. Napokon je ešte potrebné podrobne preskúmať článok o zmenách nariadenia (EÚ) č. 913/2010.

Ďalšie otázky

18. **Výnimky**: V návrhu sa stanovuje, že v riadne odôvodnených prípadoch a za určitých podmienok vrátane osobitnej sociálno-ekonomickej analýzy každej situácie je možné požiadať o výnimky z určitých požiadaviek. Výnimky by udeľovala Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov.

Hoci členské štáty ocenili, že je vždy možné požiadať o výnimky, domnievajú sa, že navrhovaný postup by sa mohol ukázať ako ťažkopádny, najmä z dôvodu rozmanitosti a rozsahu siete TEN-T a očakávanej vysokej úrovne požiadaviek. V záujme efektívnosti a predvídateľnosti a s cieľom znížiť administratívne zaťaženie Komisie aj zainteresovaných strán niekoľko členských štátov navrhlo zaviesť rozsiahlejší a všeobecnejší systém výnimiek, ktorý by sa vzťahoval na príslušné ustanovenia návrhu.

19. **Mapy:** Viaceré členské štáty predložili písomné pripomienky k mapám pripojeným k návrhu, o ktorých sa ešte nerokovalo. Predsedníctvo má v úmysle o nich rokovať s dotknutými členskými štátmi v priebehu júna za účasti nadchádzajúceho predsedníctva s cieľom zabezpečiť kontinuitu práce.

V. ZÁVER

Predsedníctvo sa domnieva, že v súvislosti s návrhom sa dosiahol značný pokrok a že vykonaná práca poskytuje pevný základ pre ďalšiu prácu v Rade.

Ministri sa na účely zasadnutia Rady TTE, ktoré sa uskutoční 2. júna 2022, vyzývajú, aby vzali na vedomie správu o pokroku a vymenili si názory na dve otázky uvedené v prílohe k tejto správe.

Ako vyplýva zo správy o pokroku, technické rokovania v Rade umožnili pokročiť v spoločnom chápaní predmetných otázok. S cieľom dosiahnuť ďalší pokrok smerom k spoločnej pozícii Rady predsedníctvo vyzýva ministrov, aby pri rešpektovaní rečníckeho času v trvaní 3 minút poskytli usmernenia k týmto otázkam.

1. O aké dôležité prvky týkajúce sa piatich prierezových kapitol (I, II, IV, V, VI) návrhu Komisie a smerovania práce, ktorá sa doteraz vykonala v súvislosti s týmito piatimi kapitolami, by ste sa chceli podeliť?
2. V kapitole III sa stanovujú osobitné požiadavky pre každý druh dopravy, ako aj pre mestské uzly a multimodálne terminály nákladnej dopravy. Aká je vaša analýza prístupu navrhnutého Komisiou pre túto kapitolu?