2025/90901

5.12.2025

Korigendum k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013

(Úradný vestník Európskej únie L, 2024/1679, 28. júna 2024)

1. Nariadenie (EÚ) 2024/1679 bez príloh má znieť takto:

„NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2024/1679

z 13. júna 2024

o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadení (EÚ) 2021/1153 a (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 172,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ([1]),

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ([2]),

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ([3]),

keďže:

(1) V oznámení Komisie z 11. decembra 2019 s názvom Európska zelená dohoda sa stanovuje cieľ klimatickej neutrality, ktorý má Únia dosiahnuť do roku 2050, ako aj jasný cieľ znížiť čisté emisie skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990. Tieto ciele sú stanovené ako cieľ v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 ([4]).

(2) Emisie z dopravy predstavujú približne 25 % celkových emisií skleníkových plynov v Únii, pričom v posledných rokoch sa tieto emisie zvýšili. V Európskej zelenej dohode sa preto požaduje zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy o 90 %, aby sa Únia stala do roku 2050 klimaticky neutrálnym hospodárstvom, pričom sa treba usilovať o dosiahnutie cieľa nulového znečistenia vyjadreného v oznámení Komisie z 12. mája 2021 s názvom Cesta k zdravej planéte pre všetkých, Akčný plán EÚ: ‚Dosahovanie nulového znečisťovania ovzdušia, vody a pôdy'.

(3) V oznámení Komisie z 9. decembra 2020 s názvom Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti (oznámenie Komisie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu) sa stanovujú míľniky, ktoré majú európsky dopravný systém nasmerovať k dosiahnutiu cieľov udržateľnej, inteligentnej a odolnej mobility. Predpokladá sa v nej, že trhový podiel železničnej nákladnej dopravy by sa mal do roku 2030 zvýšiť o 50 % a do roku 2050 zdvojnásobiť; zároveň by vnútrozemská vodná doprava a príbrežná námorná doprava mali do roku 2030 zvýšiť svoj podiel na trhu o 25 % a do roku 2050 o 50 % a vysokorýchlostná železničná doprava by sa mala do roku 2030 zdvojnásobiť a do roku 2050 strojnásobiť. Taktiež by do roku 2030 malo byť na cestách Únie v prevádzke najmenej 30 miliónov osobných automobilov s nulovými emisiami a 80 000 nákladných automobilov s nulovými emisiami a do roku 2050 by mali byť vozidlami s nulovými emisiami takmer všetky osobné automobily, dodávky a autobusy a nové ťažké úžitkové vozidlá. Okrem toho by pravidelná hromadná doprava na vzdialenosť do 500 km mala byť do roku 2030 v rámci Únie uhlíkovo neutrálna a do roku 2030 by malo byť v Európe aspoň 100 klimaticky neutrálnych miest.

(4) Realizáciou transeurópskej dopravnej siete vznikajú priaznivé podmienky, pokiaľ ide o infraštruktúrnu základňu, ktoré umožnia, aby sa všetky druhy dopravy stali udržateľnejšími, cenovo dostupnejšími a inkluzívnejšími, aby boli v multimodálnom dopravnom systéme široko dostupné udržateľné alternatívy a aby sa zaviedli správne stimuly na podporu prechodu, najmä zabezpečením spravodlivého prechodu v súlade s cieľmi uvedenými v odporúčaní Rady zo 16. júna 2022 o zabezpečení spravodlivej transformácie na klimatickú neutralitu ([5]).

([1]) Ú. v. EÚ C 290, 29.7.2022, s. 120.
([2]) Ú. v. EÚ C 498, 30.12.2022, s. 68.
([3]) Pozícia Európskeho parlamentu z 24. apríla 2024 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 13. júna 2024.
([4]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a mení nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1).
([5]) Ú. v. EÚ C 243, 27.6.2022, s. 35.

(5) Plánovanie, rozvoj a prevádzka transeurópskej dopravnej siete by mali vytvoriť priestor pre udržateľné formy dopravy, zabezpečiť lepšie multimodálne a interoperabilné dopravné riešenia a lepšiu intermodálnu integráciu celého logistického reťazca, čím by sa prispelo k hladkému fungovaniu vnútorného trhu vytvorením tepien, ktoré sú potrebné pre plynulé toky osobnej a nákladnej dopravy v celej Únii, a zriadením súvislých dopravných prepojení so susednými krajinami. Sieť by sa navyše mala zamerať na posilnenie hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti zabezpečením dostupnosti a prepojenosti všetkých regiónov Únie vrátane lepšej prepojenosti najvzdialenejších regiónov a ostatných odľahlých, vidieckych, ostrovných, okrajových a horských regiónov, ako aj riedko osídlených oblastí. Rozvoj transeurópskej dopravnej siete by mal umožniť aj plynulú, bezpečnú a udržateľnú mobilitu tovaru a osôb v celej ich rozmanitosti a mal by prispieť k ďalšiemu hospodárskemu rastu a konkurencieschopnosti v globálnej perspektíve, a to vytvorením prepojení a interoperability medzi vnútroštátnymi dopravnými sieťami spôsobom, pri ktorom sa efektívne využívajú zdroje a ktorý je udržateľný.

(6) Nárast dopravy spôsobuje zvýšené kongescie v medzinárodnej doprave. 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 prepojením chýbajúcich infraštruktúrnych spojení v rámci členských štátov a medzi nimi, a v prípade potreby so susednými krajinami, a to so zreteľom na prebiehajúce rokovania s kandidátskymi krajinami a potenciálnymi kandidátskymi krajinami.

(7) Transeurópska dopravná sieť pozostáva do veľkej miery z existujúcej infraštruktúry. Na úplné dosiahnutie cieľov novej politiky transeurópskej dopravnej siete by sa mali stanoviť jednotné požiadavky týkajúce sa infraštruktúry.

(8) Projekty spoločného záujmu by mali prispievať k rozvoju transeurópskej dopravnej siete prostredníctvom vytvárania novej dopravnej infraštruktúry, prostredníctvom údržby a modernizácie existujúcej infraštruktúry a prostredníctvom opatrení na podporu jej odolnosti a efektívneho využívania zdrojov. Projekty spoločného záujmu by mali preukazovať európsku pridanú hodnotu. Takéto projekty by tiež mali byť ekonomicky uskutočniteľné. Projekty v riedko osídlených oblastiach alebo projekty nevyhnutné na účely dvojakého používania infraštruktúry, v prípade ktorých by mohlo byť ťažké preukázať ekonomickú uskutočniteľnosť, keďže ich prínos pre sociálnu a územnú súdržnosť by mohol mať vyššiu hodnotu, by mali aspoň pozitívne prispievať k rozvoju siete na základe analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov pri zohľadnení osobitných charakteristík a obmedzení dotknutej oblasti.

(9) Pri vykonávaní projektov spoločného záujmu by sa mala náležitá pozornosť venovať osobitným okolnostiam jednotlivých dotknutých projektov. V prípade, že je to možné, by sa mali využiť synergie s inými politikami, napríklad s transeurópskou energetickou alebo telekomunikačnou sieťou či infraštruktúrou s dvojakým použitím na vojenské účely, ako aj s aspektmi cestovného ruchu, a to integráciou cyklistickej infraštruktúry pre cyklistické komunikácie vrátane trás EuroVelo do inžinierskych stavieb, ako sú mosty alebo tunely, alebo s aspektmi bezpečnosti začlenením nových technológií, ako sú senzory v mostoch.

(10) V záujme dosiahnutia vysokokvalitnej, efektívnej a odolnej dopravnej infraštruktúry v rámci všetkých druhov dopravy by sa pri rozvoji transeurópskej dopravnej siete mala zohľadniť ochrana a bezpečnosť pohybu cestujúcich a nákladu, podiel na zmene klímy a vplyv zmeny klímy a potenciálnych prírodných nebezpečenstiev a katastrof spôsobených ľudskou činnosťou na infraštruktúru a dostupnosť pre všetkých používateľov dopravy, najmä v regiónoch, ktoré sú obzvlášť zasiahnuté negatívnymi vplyvmi zmeny klímy.

(11) Transeurópska dopravná sieť by mala prispievať k zlepšeniu kvality služieb, sociálnych podmienok pre pracovníkov v doprave a k dostupnosti pre všetkých používateľov vrátane osôb so zdravotným postihnutím alebo so zníženou pohyblivosťou a iných osôb v zraniteľnej situácii, ako aj k predchádzaniu dopravnej chudobe a jej zmierňovaniu. Osobitná pozornosť by sa mala venovať rodovému rozmeru, aby sa zabezpečil rovnaký prístup k službám a infraštruktúre.

(12) Členské štáty a iní realizátori projektov by mali pri plánovaní infraštruktúry náležite zohľadniť posúdenia rizík a adaptačné opatrenia, ktorých cieľom je zvýšiť odolnosť, napríklad voči zmene klímy, prírodným nebezpečenstvám a katastrofám spôsobeným človekom. Poskytnutím ďalších stimulov na rozvoj udržateľných foriem dopravy a zavedením noriem na vysokej úrovni pre zelenú dopravnú infraštruktúru sa pri realizácii transeurópskej dopravnej siete podporí zásada ‚nespôsobovať významnú škodu' v zmysle článku 17 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/852 o taxonómii ([6]).

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

(13) Vzhľadom na vývoj potrieb infraštruktúry v Únii a ciele v oblasti dekarbonizácie, ako aj závery Európskej rady z júla 2020, podľa ktorých by výdavky Únie mali byť v súlade s cieľmi Parížskej dohody a zásadou ‚nespôsobovať významnú škodu', by sa projekty spoločného záujmu mali posudzovať tak, aby sa zabezpečil súlad politiky v oblasti transeurópskej dopravnej siete s cieľmi dopravnej, environmentálnej a klimatickej politiky Únie. Členské štáty a iní realizátori projektov by mali vykonávať posúdenia plánov a projektov z hľadiska vplyvov na životné prostredie, ktoré by v prípade projektov, pri ktorých sa do dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia nezačal postup verejného obstarávania týkajúci sa posudzovania vplyvov na životné prostredie, mali zahŕňať posúdenie týkajúce sa zásady ‚nespôsobovať významnú škodu' na základe najnovších dostupných usmernení a najlepších postupov.

(14) Projekty infraštruktúry podľa tohto nariadenia by mali byť odolné voči potenciálnym nepriaznivým vplyvom zmeny klímy prostredníctvom posúdenia zraniteľnosti a rizík súvisiacich s klímou, ako aj prostredníctvom príslušných adaptačných opatrení. Projekty, pri ktorých sa musí vykonať posudzovanie vplyvov na životné prostredie, by mali podliehať preskúmaniu vplyvov na klímu a odolnosti na zmenu klímy a do ich analýzy nákladov a prínosov by mali byť zahrnuté náklady na emisie skleníkových plynov a pozitívne účinky opatrení na zmiernenie zmeny klímy. Preskúmanie vplyvov na klímu a odolnosti na zmenu klímy by sa malo vykonávať na základe najnovších dostupných najlepších postupov a usmernení. Prispieva to k začleneniu rizík súvisiacich so zmenou klímy, ako aj posúdení zraniteľnosti voči zmene klímy a adaptácie na ňu do investičných a plánovacích rozhodnutí v rámci rozpočtu Únie. Bez toho, aby boli dotknuté iné právne akty Únie, najmä vykonávacie akty týkajúce sa podmienok prideľovania finančnej podpory Únie na projekty spoločného záujmu podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1153 ([7]), by sa požiadavka na preskúmanie vplyvov na klímu a odolnosti na zmenu klímy mala uplatňovať len na projekty, v prípade ktorých sa do dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia ešte nezačal proces verejného obstarávania týkajúci sa posudzovania vplyvov na životné prostredie.

(15) Členské štáty a iní realizátori projektov by mali vykonávať posudzovanie vplyvov plánov a projektov na životné prostredie podľa príslušných právnych predpisov s cieľom vyhnúť sa negatívnym vplyvom na životné prostredie, ako je fragmentácia krajiny, strata priepustnosti pôdy a znečistenie ovzdušia a vody, ako aj hluk, alebo tieto vplyvy zmierňovať či kompenzovať, ak sa im nemožno vyhnúť, a účinne chrániť biodiverzitu.

(16) Vo fáze plánovania a budovania projektov by sa mali primerane zohľadňovať záujmy regionálnych a miestnych orgánov, ako aj záujmy dotknutej verejnosti, ktorej sa projekt spoločného záujmu týka.

(17) Vymedzenie transeurópskej dopravnej siete by malo byť založené na spoločnej a transparentnej metodike a malo by predstavovať najvyššiu úroveň plánovania infraštruktúry v rámci Únie. Mala by byť multimodálna, to znamená, že by mala zahŕňať všetky druhy dopravy a ich prepojenia, ako aj príslušné systémy riadenia dopravy a cestovných informácií.

(18) Transeurópska dopravná sieť by sa mala postupne rozvíjať v troch krokoch s celkovým cieľom vytvoriť multimodálnu a interoperabilnú celoeurópsku sieť spĺňajúcu štandardy vysokej kvality, pričom by sa mali dodržiavať celkové ciele Únie v oblasti klimatickej neutrality a životného prostredia: dokončenie základnej siete do roku 2030, rozšírenej základnej siete do roku 2040 a súhrnnej siete do roku 2050, pokiaľ sa v tomto nariadení nestanovuje inak.

(19) Popri termínoch 2030 a 2050, ktoré už boli zavedené v rámci nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 ([8]), by sa mal pre rozšírenú základnú sieť, ktorá je súčasťou európskych dopravných koridorov, doplniť prechodný termín 2040 na dosiahnutie súladu siete s týmto nariadením. Rovnaký prechodný termín by sa mal vzťahovať aj na nové štandardy základnej siete, ktoré boli zavedené nad rámec požiadaviek nariadenia (EÚ) č. 1315/2013, aby sa umožnili potrebné investície v primeranom čase.

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

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

(20) Dopravná infraštruktúra funguje ako sieť, preto nesúlad alebo nefunkčnosť malého segmentu môže obmedziť efektívnosť a konkurencieschopnosť systému ako celku a zabrániť využitiu výhod celej siete.

(21) Transeurópska dopravná sieť by mala byť celoeurópskou dopravnou sieťou, ktorá zabezpečí dostupnosť a prepojenosť všetkých regiónov Únie vrátane najvzdialenejších regiónov a ostatných odľahlých, vidieckych, ostrovných, okrajových a horských regiónov, ako aj riedko osídlených oblastí, a posilní sociálnu, hospodársku a územnú súdržnosť medzi nimi. Mali by sa stanoviť požiadavky na infraštruktúru transeurópskej dopravnej siete s cieľom podporiť rozvoj vysokokvalitnej siete v celej Únii.

(22) Transeurópska dopravná sieť by mala byť dostatočne vybavená infraštruktúrou pre alternatívne palivá v súlade s lehotami stanovenými v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804 ([9]), aby sa zabezpečilo, že účinne podporí prechod na mobilitu s nulovými a nízkymi emisiami.

(23) Okrem základnej siete by sa mala vymedziť aj rozšírená základná sieť na základe prioritných úsekov súhrnnej siete, ktoré sú súčasťou európskych dopravných koridorov.

(24) Základná sieť sa určila na základe objektívnej plánovacej metodiky. Uvedenou metodikou sa určili najdôležitejšie mestské uzly, prístavy a letiská, ako aj hraničné priechody. Kdekoľvek to bude možné, majú byť tieto uzly napojené na transeurópsku dopravnú sieť železnicami alebo cestami alebo obomi, pokiaľ sú tieto ekonomicky uskutočniteľné. Uvedenou metodikou sa zabezpečilo prepojenie všetkých členských štátov a integrácia hlavných ostrovov do základnej siete.

(25) Základná sieť s termínom do roku 2030 a rozšírená základná sieť s termínom do roku 2040, ak sa v tomto nariadení nestanovuje inak, by mali tvoriť základ udržateľnej multimodálnej dopravnej siete a predstavovať strategicky najdôležitejšie uzly a prepojenia transeurópskej dopravnej siete na základe dopravných potrieb. Mali by stimulovať rozvoj celej súhrnnej siete a umožniť, aby sa činnosť Únie sústredila na tie zložky transeurópskej dopravnej siete, ktoré majú najvyššiu európsku pridanú hodnotu, najmä na cezhraničné úseky, chýbajúce prepojenia, multimodálne prepojenia a hlavné úzke miesta.

(26) Niektoré existujúce štandardy základnej siete by sa mali rozšíriť na rozšírenú základnú sieť a súhrnnú sieť s cieľom využiť výhody celej siete, zvýšiť interoperabilitu medzi typmi sietí a umožniť väčšiu aktivitu udržateľnejších foriem dopravy, a to aj prostredníctvom väčšej digitalizácie a iných technologických riešení.

(27) Výnimky z požiadaviek na infraštruktúru, ktoré sa vzťahujú na základnú sieť, rozšírenú základnú sieť a súhrnnú sieť, by mali byť možné len v riadne odôvodnených prípadoch a za určitých podmienok. Malo by to zahŕňať prípady, keď nie je možné odôvodniť investície alebo keď existujú špecifické geografické alebo významné fyzické obmedzenia, napríklad v najvzdialenejších regiónoch a ostatných odľahlých, ostrovných, okrajových a horských regiónoch, v riedko osídlených oblastiach alebo v husto osídlených oblastiach, alebo v prípade závažných negatívnych vplyvov na životné prostredie alebo biodiverzitu. Pri posudzovaní žiadostí členských štátov o výnimky by Komisia mala náležite zohľadniť možné vplyvy na interoperabilitu a kontinuitu siete, ako aj ich vplyv na pripojené úseky v susedných členských štátoch.

(28) Na železničnú sieť členského štátu alebo jej časť s rozchodom koľaje odlišným od európskeho normálneho menovitého rozchodu koľají 1 435 mm („izolovaná sieť“ na účely tohto nariadenia) by sa nemali vzťahovať určité štandardy a požiadavky tohto nariadenia, keďže by to nebolo odôvodnené z hľadiska ekonomických nákladov a prínosov vzhľadom na špecifiká izolovaných sietí. Takéto špecifiká vyplývajú z oddelenia izolovaných sietí od iných sietí s európskym normálnym menovitým rozchodom koľají 1 435 mm. Okrem toho, hoci by členské štáty mali vynaložiť maximálne úsilie na to, aby na celej sieti umožnili pridelenie minimálneho počtu vlakových trás nákladným vlakom s dĺžkou aspoň 740 m, môžu pri posudzovaní takéhoto úsilia zohľadniť špecifické charakteristiky a výzvy izolovaných sietí a skutočnosť, že na týchto sieťach by takéto pridelenie nebolo vždy odôvodnené zo socio-ekonomického hľadiska.

([9]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804 z 13. septembra 2023 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice 2014/94/EÚ (Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 1).

(29) Sieť pevninskej infraštruktúry vytvorená prostredníctvom základnej siete, rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete by sa mala integrovať s námorným rozmerom transeurópskej dopravnej siete. Na tento účel by sa mal vytvoriť skutočne udržateľný, inteligentný, súvislý a odolný európsky námorný priestor, ktorý by sa realizoval v úzkej spolupráci s európskymi makroregionálnymi stratégiami a stratégiami pre morské oblasti a do ktorého by mali patriť aj bývalé ‚námorné diaľnice'. Mal by zahŕňať všetky zložky námornej infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete. Pri podpore projektov spoločného záujmu by sa pozornosť mala venovať najmä podpore lepšieho prístupu k najvzdialenejším a iným vzdialeným, ostrovným a okrajovým regiónom.

(30) Koridory železničnej nákladnej dopravy zriadené na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 ([10]) a koridory základnej siete vymedzené v nariadení (EÚ) č. 1315/2013 sú doplnkové nástroje politiky, ktorými sa sledujú úzko súvisiace ciele, najmä posilnenie udržateľných, efektívnych a bezpečných dopravných služieb. Hoci je spolupráca v mnohých aspektoch plodná, v niektorých prípadoch sa zistilo prekrývanie činností a potreba lepšej výmeny informácií. Koridory železničnej nákladnej dopravy a koridory základnej siete navyše nie sú úplne geograficky zosúladené, čo obmedzuje možnosť koordinácie, napríklad v otázkach, ako je zavádzanie požiadaviek na infraštruktúru transeurópskej dopravnej siete alebo zlepšovanie kvality železničných služieb. Existuje preto významný nevyužitý potenciál na zefektívnenie, zvýšenie účinnosti a synergie.

(31) Ako sa uvádza v oznámení Komisie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, je potrebné integrovať koridory základnej siete a koridory železničnej nákladnej dopravy do ‚európskych dopravných koridorov' s cieľom zvýšiť synergie medzi plánovaním infraštruktúry a prevádzkou dopravy. Európske dopravné koridory by sa mali stať nástrojom rozvoja udržateľných a multimodálnych tokov nákladnej a osobnej dopravy v Európe a rozvoja interoperabilnej vysokokvalitnej infraštruktúry a prevádzkovej výkonnosti. Ako také by mali byť aj nástrojom na realizáciu vízie o vytvorení vysoko konkurencieschopnej železničnej siete v celej Únii.

(32) V záujme zabezpečenia vysokej kvality služieb by sa na európske dopravné koridory mali vzťahovať nové prevádzkové priority. Správa železničnej nákladnej dopravy by mala predovšetkým vynaložiť maximálne úsilie na zabezpečenie toho, aby čas prestoja nákladných vlakov prekračujúcich hranicu medzi dvoma členskými štátmi neprekročil v priemere 25 minút a aby väčšina vlakov, ktoré prekračujú aspoň jednu hranicu v rámci európskeho dopravného koridoru, prišla do svojho miesta určenia alebo na vonkajšiu hranicu Únie v plánovanom čase alebo s meškaním menej ako 30 minút. Časový limit pre čas prestoja by sa nemal uplatňovať v prípade zmeny rozchodu koľají. Nemalo by sa uplatňovať ani na hraniciach medzi dvoma členskými štátmi, ak sa ešte nezrušili kontroly podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/399 ([11]), ktorým sa ukladá najmä vykonávanie kontrol cestujúcich vo vlaku a železničného personálu osobných a nákladných vlakov prekračujúcich vonkajšie hranice, a ak kontroly vykonávané vo vlakoch podľa uvedeného nariadenia neumožňujú dodržanie tohto časového limitu. Tieto zmeny rozchodu koľají a kontroly vlakov môžu viesť ku kongescii a dlhšiemu čakaniu na hraniciach. Nemali by sa zohľadňovať ani meškania, ku ktorým došlo v tretích krajinách a ktorých príčinu možno pripísať tretím krajinám, cez ktoré nákladné vlaky prechádzajú.

(33) Podľa nariadenia (EÚ) č. 913/2010 členské štáty, ktoré majú železničnú sieť s iným rozchodom koľají, než je rozchod koľají hlavnej železničnej siete v Únii, neboli pôvodne povinné zúčastňovať sa na zriaďovaní koridorov nákladnej dopravy ani na predlžovaní existujúcich koridorov podľa uvedeného nariadenia. Takýmto členským štátom by sa malo umožniť, aby na prechodné obdobie v trvaní najviac 10 rokov rozhodli, že manažéri infraštruktúry zodpovední za železničnú infraštruktúru na ich území sa nebudú zúčastňovať na činnosti správnej rady koridorov nákladnej dopravy na ich území.

(34) Nariadenie (EÚ) č. 913/2010 sa zameriava najmä na organizáciu a riadenie medzinárodných železničných koridorov pre konkurencieschopnú železničnú nákladnú dopravu. Vzhľadom na svoj ostrovný charakter nie je Írsko železnične prepojené s inými členskými štátmi. Okrem toho, členské štáty, ktoré majú železničnú sieť s iným rozchodom koľají, než je rozchod koľají hlavnej železničnej siete v Únii, neboli podľa uvedeného nariadenia povinné zúčastňovať sa na zriaďovaní koridorov nákladnej dopravy ani na predlžovaní existujúcich koridorov. Írsko túto možnosť využilo. V dôsledku toho nebol na území Írska zriadený žiadny koridor železničnej nákladnej dopravy. Za týchto okolností a vzhľadom na skutočnosť, že účasť na správe koridorov nákladnej dopravy podľa nariadenia (EÚ) č. 913/2010 má pre írske orgány a jeho manažérov infraštruktúry obmedzenú pridanú hodnotu, by Írsko malo mať možnosť rozhodnúť sa, že zástupcovia jeho orgánov a manažéri infraštruktúry zodpovední za železničnú infraštruktúru na jeho území sa nebudú zúčastňovať na činnosti výkonnej rady alebo správnej rady koridorov nákladnej dopravy na jeho území, alebo sa nezúčastňujú ani na jednej z nich.

([10]) 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).

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

(35) Európske dopravné koridory by mali pokrývať najdôležitejšie diaľkové dopravné toky, mali by pozostávať z kľúčových multimodálnych európskych dopravných osí, ktoré sú založené na častiach transeurópskej dopravnej siete, mali by prekračovať hranice a mali by byť multimodálne a otvorené pre všetky druhy dopravy, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, pričom môžu zahŕňať aj susedné krajiny.

(36) V záujme toho, aby sa transeurópska dopravná sieť vytvorila koordinovane a včas, čo by umožnilo maximalizovať sieťový účinok, by dotknuté členské štáty mali zabezpečiť, aby sa prijali vhodné opatrenia na dokončenie projektov spoločného záujmu základnej siete, rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete do stanovených termínov 2030, 2040 a 2050, ak sa v tomto nariadení nestanovuje inak. Na tento účel by členské štáty mali zabezpečiť súlad národných dopravných a investičných plánov s prioritami stanovenými v tomto nariadení. Členské štáty by mali okrem iného zohľadniť priority stanovené v pracovných plánoch európskych koordinátorov a vo vykonávacích aktoch prijatých v súlade s týmto nariadením. Rozsah, metodika alebo časový rámec národných plánov a programov však zostáva výlučne v právomoci členských štátov.

(37) Je potrebné identifikovať projekty spoločného záujmu, ktoré prispejú k vytvoreniu transeurópskej dopravnej siete a k dosiahnutiu cieľov a ktoré zodpovedajú prioritám stanoveným v tomto nariadení. Ich realizácia by mala závisieť od stupňa 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.

(38) Projekty spoločného záujmu na rozvoj transeurópskej dopravnej siete v súlade s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení majú európsku pridanú hodnotu, keďže prispievajú k vysokokvalitnej, odolnej, interoperabilnej a multimodálnej európskej sieti a zvyšujú udržateľnosť, súdržnosť, efektívnosť alebo prínosy pre používateľov. Európska pridaná hodnota je vyššia, ak okrem potenciálnej hodnoty pre samotný príslušný členský štát vedie k významnému zlepšeniu dopravných spojení alebo dopravných tokov medzi členskými štátmi alebo medzi členským štátom a treťou krajinou. Takéto cezhraničné projekty by mali byť predmetom prioritného zásahu zo strany Únie, aby sa zabezpečilo, že sa vykonajú.

(39) S cieľom splniť požiadavky tohto nariadenia by členské štáty a iní realizátori projektov mali zabezpečiť, aby sa posudzovanie projektov spoločného záujmu vykonávalo efektívne, aby sa predišlo zbytočným oneskoreniam a v náležitých prípadoch v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1187 ([12]) by mali vynaložiť maximálne úsilie na zabezpečenie včasnej a efektívnej realizácie týchto projektov.

(40) Pri vykonávaní analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov by členské štáty mali uplatňovať uznávaný a harmonizovaný prístup s cieľom umožniť transparentné a porovnávacie hodnotenie projektov spoločného záujmu. Analýza nákladov a prínosov súvisiacich s klímou a životným prostredím by mala vychádzať z posudzovania vplyvov na životné prostredie vykonaného podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ ([13]).

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

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

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

([13]) 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).

(43) Vzhľadom na tento nový geopolitický kontext sa v oznámení Komisie z 12. mája 2022 s názvom Akčný plán na vytvorenie koridorov solidarity medzi EÚ a Ukrajinou s cieľom uľahčiť vývoz ukrajinských poľnohospodárskych výrobkov a dvojstranný obchod s EÚ určilo niekoľko hlavných výziev v oblasti dopravnej infraštruktúry, ktoré Únia a jej susedné krajiny musia vyriešiť, aby podporili hospodárstvo a obnovu Ukrajiny a umožnili poľnohospodárskemu a inému tovaru dostať sa na trhy Únie a svetové trhy, a zabezpečili, 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.

(44) Vzhľadom na útočnú vojnu Ruska proti Ukrajine a postoj, ktorý Bielorusko zaujalo v tomto konflikte, nie je spolupráca medzi Úniou a Ruskom a Bieloruskom v oblasti politiky transeurópskej dopravnej siete ani vhodná, ani v záujme Únie. Transeurópska dopravná sieť by sa preto mala v týchto dvoch tretích krajinách prerušiť. 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 zahrnuté do základnej siete, by sa mali na mapách uvedených v tomto nariadení preradiť zo základnej siete do súhrnnej siete, pre ktorú je stanovený neskorší termín realizácie do roku 2050. V prípade prechodu k demokracii v Bielorusku by však bolo vysokou prioritou budovanie a modernizácia cezhraničných spojení tejto krajiny s Úniou v súlade s komplexným hospodárskym plánom pre demokratické Bielorusko, a to aj prostredníctvom opätovného zaradenia krajiny do nariadenia.

(45) Nový geopolitický kontext, ktorý vznikol v dôsledku útočnej vojny Ruska proti Ukrajine, ukázal, aké dôležité sú súvislé dopravné spojenia na území Únie a so susednými krajinami. Rozchod koľají, ktorý je odlišný od európskeho normálneho menovitého rozchodu koľají 1 435 mm, vážne narúša interoperabilitu železničných sietí v celej Únii a dokonca ovplyvňuje konkurencieschopnosť týchto izolovaných železničných sietí. Nové železničné trate základnej siete alebo rozšírenej základnej siete by sa preto mali vybudovať s európskym normálnym menovitým rozchodom koľají 1 435 mm. Okrem toho by členské štáty so sieťou s iným rozchodom koľaje, ako je európsky normálny menovitý rozchod koľají 1 435 mm, mali posúdiť prechod existujúcich tratí európskych dopravných koridorov na európsky normálny menovitý rozchod koľají 1 435 mm. Táto povinnosť by sa nemala vzťahovať na ostrovy a najvzdialenejšie regióny, keďže ich sieť je vzhľadom na ich geografickú polohu úplne oddelená od všetkých pevninských spojení na území Únie.

(46) Na dosiahnutie transformácie odvetvia dopravy na skutočný multimodálny systém udržateľných a inteligentných služieb mobility by Únia mala vybudovať vysokokvalitnú dopravnú sieť umožňujúcu minimálne rýchlosti pre služby osobnej a nákladnej železničnej dopravy. Únia by tiež mala pri podpore projektov spoločného záujmu venovať náležitú pozornosť realizácii dvojkoľajovej infraštruktúry v prípade železničnej infraštruktúry, ktorá má úzke miesta z hľadiska kapacity. Konkurencieschopná vysokorýchlostná osobná železničná doprava má vysoký potenciál pre dekarbonizáciu dopravy. Je potrebné vytvoriť ucelenú a interoperabilnú európsku vysokorýchlostnú železničnú sieť spájajúcu jej hlavné a veľké mestá. Doplnenie existujúcich vysokorýchlostných tratí o trate navrhnuté na rýchlosť aspoň 160 km/h by zasa malo viesť k sieťovým účinkom, súdržnejšej sieti a zvýšeniu počtu cestujúcich železnicou. Návrhové požiadavky na rýchlosť pre trate určené na osobnú a nákladnú dopravu by sa však mali obmedziť na určité percento dotknutých železničných úsekov, aby sa zohľadnila potreba flexibility na železničných úsekoch s osobitnými vlastnosťami v dôsledku topografických, reliéfnych alebo urbanistických obmedzení, ktorým sa musí rýchlosť v každom prípade prispôsobiť; medzi tieto úseky patria okrem iného spojovacie trate, trate cez stanice, či prístupy k terminálom a servisným zariadeniam alebo depám. Komisia by mala na žiadosť členského štátu udeliť výnimky s cieľom umožniť ďalšiu flexibilitu nad rámec konkrétnych percentuálnych hodnôt stanovených v tomto nariadení, ak je to potrebné a odôvodnené. Členské štáty sa vyzývajú, aby pri modernizácii infraštruktúry preskúmali možnosti projektovania pre vyššiu rýchlosť podľa prílohy I k smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 ([14]). Nočné vlaky, ktoré dopĺňajú vysokorýchlostné vlaky, predstavujú udržateľný spôsob cestovania na veľké vzdialenosti v rámci Únie.

(47) Mala by sa vytvoriť udržateľnejšia, odolnejšia a spoľahlivejšia sieť železničnej nákladnej dopravy v celej Európe, ktorá by prispela ku konkurencieschopnosti multimodálnej a kombinovanej dopravy. Infraštruktúra pre kombinovanú železničnú dopravu a terminály by sa mala modernizovať, aby sa zabezpečilo, že intermodálna doprava sa bude realizovať predovšetkým po železnici, vnútrozemskými vodnými cestami alebo príbrežnou námornou dopravou a že všetky počiatočné alebo koncové úseky alebo oba úseky uskutočňované po ceste budú čo najkratšie.

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

(48) Intermodálna doprava predstavuje približne polovicu tonokilometrov železničnej nákladnej dopravy v Európe, pričom jej podiel rastie. V záujme dosiahnutia cieľov stanovených v oznámení Komisie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, ktorými je zdvojnásobiť podiel nákladu prepravovaného po železnici, by sa osobitná pozornosť mala venovať doprave, ktorá kombinuje železničnú dopravu na hlavnej časti cesty a prepravu nákladnými vozidlami na prvom a poslednom úseku. S cieľom prispieť k zvýšeniu intermodálnej dopravy by infraštruktúra mala umožňovať premávku nákladných vlakov prepravujúcich štandardné návesy s výškou až do 4 m naložené vo výške aspoň 27 cm nad temenom hlavy koľajnice, pričom by sa mala podporovať minimálna výška 33 cm. Splnenie tejto požiadavky si však vyžaduje početné a niekedy nákladné úpravy. Je preto dôležité nájsť vyvážený prístup k vykonávaniu tejto požiadavky a zabezpečiť, aby sa jej vykonávanie uskutočňovalo nákladovo efektívnym spôsobom. V tejto súvislosti by členské štáty mali zabezpečiť, aby sa táto požiadavka vykonávala tak, aby bola zabezpečená aspoň jedna vnútroštátna priama trať, jedno priame spojenie nákladnou železničnou traťou so susedným členským štátom alebo členskými štátmi a jedno spojenie s aspoň jedným terminálom kombinovanej železničnej a cestnej dopravy alebo terminálom multimodálnej nákladnej dopravy nachádzajúcim sa v námornom prístave alebo v blízkosti tohto prístavu, ktorý je súčasťou európskeho dopravného koridoru na území členského štátu. Okrem toho, ak sa jeden alebo viacero koncových bodov koridoru nachádza na území členského štátu, túto požiadavku by mala spĺňať aspoň jedna priama trať k aspoň jednému z týchto koncových bodov. Pri výbere príslušných tratí by členské štáty mali zohľadniť súčasné a budúce toky železničnej nákladnej dopravy. Komisia by pri posudzovaní žiadostí o výnimky z požiadavky týkajúcej sa prepravy návesov podľa tohto nariadenia mala zohľadniť najmä výsledok analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov, ako aj možné narušenie služieb spôsobené prácou potrebnou na splnenie tohto štandardu. Okrem toho by Komisia pri posudzovaní žiadostí o výnimky z požiadaviek uplatniteľných na železničnú infraštruktúru rozšírenej základnej siete mala osobitne zohľadniť akékoľvek významné investície uskutočnené dotknutým členským štátom na paralelnej trati v tesnej blízkosti nových tratí, ktoré sa majú vybudovať.

(49) Vzhľadom na skutočnosť, že zavádzanie Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) v Európe sa zrýchľuje a že niekoľko členských štátov už prijalo plány na skoršie zavedenie ERTMS na celých svojich vnútroštátnych železničných sieťach, je potrebné zohľadniť túto zmenu paradigmy a stanoviť ambicióznejší prístup k zavádzaniu ERTMS pre súhrnnú sieť.

(50) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa ERTMS zaviedol v súhrnnej sieti do roku 2050, v rozšírenej základnej sieti do roku 2040 a v základnej sieti do roku 2030. Pri zavádzaní ERTMS v súhrnnej sieti by sa mali z časového hľadiska uprednostniť trate, ktoré môžu prispieť k bezpečnej a efektívnej cezhraničnej medzinárodnej železničnej doprave. Keďže zavedenie rádiového ERTMS ďalej prispieva k odstráneniu vnútroštátnych pravidiel ovplyvňujúcich prevádzku, členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa rádiové ERTMS zavádzalo od roku 2030 na nových tratiach, alebo od roku 2040 v prípade modernizácie systému návestenia na existujúcich tratiach a aby bola celá transeurópska dopravná sieť vybavená rádiovým ERTMS do roku 2050.

(51) Vyradenie systémov triedy B z prevádzky prináša manažérom infraštruktúry značné úspory na údržbe vzhľadom na náklady a zložitosť zavádzania ERTMS a udržiavania dodatočných traťových systémov počas dlhšieho obdobia. S výnimkou určitých prípadov by členské štáty mali zabezpečiť vyradenie systémov triedy B z prevádzky do roku 2040 v základnej sieti, do roku 2045 v rozšírenej základnej sieti a do roku 2050 v súhrnnej sieti za predpokladu, že bude zaručená primeraná úroveň bezpečnosti, pričom zabezpečia včasné informovanie všetkých dotknutých strán o takomto vyradení z prevádzky a zavádzaní ERTMS.

(52) Vnútrozemské vodné cesty v Európe sa vyznačujú heterogénnou hydromorfológiou, ktorá bráni koherentnej výkonnosti na všetkých úsekoch vodných ciest. Vnútrozemské vodné cesty, najmä voľne tečúce úseky, môžu byť silne ovplyvnené klimatickými a poveternostnými podmienkami. S cieľom zabezpečiť spoľahlivú medzinárodnú dopravu a zároveň rešpektovať hydromorfológiu a platné právne predpisy v oblasti životného prostredia by požiadavky na transeurópsku dopravnú sieť mali zohľadňovať špecifickú hydromorfológiu každej vodnej cesty (napríklad voľne tečúce alebo regulované rieky), ako aj ciele politík v oblasti životného prostredia a biodiverzity. Na tento účel by sa mali pre každý európsky dopravný koridor, vodnú cestu alebo úsek vodnej cesty stanoviť referenčné hladiny vody, pričom by sa mal zohľadniť vplyv zmeny klímy. Komisia by pri určovaní referenčných hladín vody mala úzko spolupracovať s dotknutými členskými štátmi a európskymi koordinátormi a dotknutými komisiami pre riečnu plavbu zriadenými medzinárodnými dohodami s cieľom zabezpečiť jednotný prístup, pokiaľ ide o požiadavky na infraštruktúru vnútrozemských vodných ciest, s cieľom podporiť tento druh dopravy.

(53) Pri výstavbe alebo modernizácii infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest by sa osobitná pozornosť mala venovať predchádzaniu potenciálnym bariéram v prepojení voľne tečúcich riek.

(54) Námorné prístavy, ktoré sú vstupnými a výstupnými bodmi pozemnej infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete, zohrávajú dôležitú geostrategickú úlohu ako cezhraničné multimodálne uzly, ktoré slúžia nielen ako dopravné uzly, ale môžu byť aj bránami pre obchod, priemyselné klastre, vojenskú mobilitu a energetické uzly. Ako sa zdôrazňuje v oznámení Komisie z 18. mája 2022 s názvom Plán REPowerEU, je potrebná diverzifikácia dodávok energie a urýchlené zavádzanie energie z obnoviteľných zdrojov. Námorné prístavy môžu k tomuto cieľu prispieť zavádzaním veterných zariadení na mori, výrobou čistého vodíka a prepravou a skladovaním skvapalneného zemného plynu. S cieľom posilniť synergie medzi odvetvím dopravy a energetiky v úsilí o dekarbonizáciu hospodárstva Únie by námorné prístavy mohli zohrávať úlohu aj pri preprave oxidu uhličitého potrubím alebo inými druhmi dopravy.

(55) Príbrežná námorná doprava môže významne prispieť k dekarbonizácii dopravy prepravou väčšieho objemu nákladu a cestujúcich po mori, okrem iného s cieľom znížiť cestné kongescie na území Únie a zlepšiť prístup k okrajovým a ostrovným regiónom a štátom. Je však potrebné lepšie integrovať linky príbrežnej námornej dopravy, ktoré predstavujú námorný rozmer transeurópskej dopravnej siete, s pevninskou sieťou a klásť väčší dôraz na celý dopravný a logistický reťazec na mori aj vo vnútrozemí. Nová zastrešujúca koncepcia európskeho námorného priestoru by sa mala podporovať vytváraním alebo modernizáciou trás príbrežnej námornej dopravy a rozvojom námorných prístavov a ich prepojení s vnútrozemím, aby sa zabezpečila účinná a udržateľná integrácia s inými druhmi dopravy. Okrem toho by táto nová koncepcia mala podporovať udržateľné spojenia príbrežnej námornej dopravy s cieľom sústrediť toky nákladnej dopravy na námorné logistické trasy tak, aby sa zlepšili existujúce námorné spojenia alebo vytvorili nové uskutočniteľné, pravidelné a časté námorné spojenia.

(56) Cestná doprava v Únii predstavuje tri štvrtiny celkovej vnútrozemskej nákladnej dopravy (na základe uskutočnených tonokilometrov) a približne 90 % celkovej vnútrozemskej osobnej dopravy (na základe celkového počtu osobokilometrov). Vzhľadom na význam cestnej dopravy a záväzok zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky v súlade s míľnikom oznámenia Komisie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu je potrebné zlepšiť cestnú infraštruktúru z hľadiska bezpečnosti. Členské štáty by mali predovšetkým zaistiť bezpečnosť infraštruktúry cestnej dopravy, a to, aby bola monitorovaná a v prípade potreby zlepšovaná v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES ([15]). V tejto súvislosti sa uvedenou smernicou Komisia splnomocňuje prijímať vykonávacie akty s cieľom stanoviť spoločné špecifikácie zamerané na zabezpečenie prevádzkového používania cestného značenia a dopravných značiek po tom, ako skupina expertov posúdi možnosť stanoviť takéto špecifikácie.

(57) S cieľom zaručiť prístup k primeraným zariadeniam na odpočinok, najmä pre profesionálnych vodičov, by sa mali budovať odpočívadlá v celej transeurópskej dopravnej sieti a bezpečné a chránené parkovacie plochy pozdĺž základnej siete a rozšírenej základnej siete.

(58) S cieľom poskytnúť alternatívy k letom na krátke vzdialenosti by členské štáty mali zabezpečiť, s výnimkou prípadov, keď takýmto spojeniam bránia špecifické geografické alebo významné fyzické obmedzenia, napojenie letísk transeurópskej dopravnej siete s objemom prepravy viac ako 12 miliónov cestujúcich na transeurópsku železničnú sieť umožňujúcu diaľkovú dopravu vrátane vysokorýchlostnej železničnej siete, ak je to možné, alebo v prípade letísk s celkovým ročným objemom osobnej dopravy viac ako 4 milióny a menej ako 12 miliónov cestujúcich, ktoré sa nachádzajú v mestskom uzle transeurópskej železničnej siete alebo v jeho blízkosti, napojenie takéhoto letiska na tento uzol železnicou, metrom, ľahkým železničným systémom, električkami, lanovkou alebo výnimočne inými riešeniami verejnej dopravy s nulovými emisiami. Takéto spojenia by sa mali podporovať v prípade letísk s celkovým ročným objemom osobnej dopravy menším ako 4 milióny cestujúcich.

(59) S cieľom podporiť inovácie v oblasti leteckej dopravy by sa do zoznamu zložiek infraštruktúry leteckej dopravy mali zahrnúť kozmodrómy. Nemala by tým však byť dotknutá právomoc Únie v oblasti kozmického priestoru podľa článku 4 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) a článku 189 ZFEÚ, ktorá vylučuje akúkoľvek harmonizáciu zákonov a iných právnych predpisov členských štátov. Zahrnutie kozmodrómov do zoznamu zložiek infraštruktúry leteckej dopravy podľa tohto nariadenia by taktiež nemalo viesť k uplatňovaniu existujúcich alebo budúcich právnych predpisov Únie týkajúcich sa infraštruktúry leteckej dopravy na kozmodrómy, pokiaľ sa to v takýchto právnych predpisoch výslovne nestanovuje.

([15]) 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).

(60) Pri rozvoji transeurópskej dopravnej siete by Komisia a členské štáty mali venovať osobitnú pozornosť opatreniam na zabezpečenie efektívneho prekračovania hraníc pre nákladnú dopravu s prihliadnutím na čas čakania a prerušenia na hraniciach spôsobené napríklad odbavovaním a kontrolou vozidiel a vo vlakoch na hraniciach Únie alebo z administratívnych, prevádzkových, bezpečnostných, technických dôvodov alebo dôvodov interoperability.

(61) Transeurópska dopravná sieť by mala zabezpečovať efektívnu multimodalitu, aby pri preprave cestujúcich a nákladu poskytovala lepší a udržateľnejší výber druhov dopravy a s cieľom umožniť konsolidáciu veľkých objemov pri preprave na dlhé vzdialenosti. Pri plnení tohto cieľa by mali zohrávať kľúčovú úlohu multimodálne terminály.

(62) Členské štáty by mali vykonať analýzu trhu a výhľadovú analýzu terminálov multimodálnej nákladnej dopravy na svojom území, a vypracovať akčný plán rozvoja siete terminálov multimodálnej nákladnej dopravy. Na tento účel by mohli vychádzať z existujúcich štúdií a plánov. Akčný plán vypracovaný členskými štátmi by mal podporovať rozvoj terminálov multimodálnej nákladnej dopravy. Akčný plán by však nemal viesť k uloženiu povinnosti súkromnému sektoru investovať do terminálov a nemal by podliehať strategickému environmentálnemu hodnoteniu.

(63) Mestské uzly zohrávajú dôležitú úlohu v transeurópskej dopravnej sieti ako východiskový bod alebo konečný cieľ (‚posledný úsek‘) pre cestujúcich a náklad pohybujúcich sa po transeurópskej dopravnej sieti a ako prestupné body v rámci jednotlivých druhov dopravy alebo medzi nimi. Malo by sa zabezpečiť, aby úzke miesta na úrovni kapacity a nedostatočná prepojenosť siete v rámci mestských uzlov už viac nebránili multimodalite na transeurópskej dopravnej sieti. Politika transeurópskej dopravnej siete by sa mala zamerať na podporu plynulých dopravných tokov z mestských uzlov siete, do nich a medzi nimi. Miestnu prepojenosť v mestských uzloch by mali riešiť príslušné miestne, regionálne alebo celoštátne orgány, najmä prostredníctvom príslušných opatrení ich plánov udržateľnej mestskej mobility.

(64) Ako účinný jednotný rámec riešenia výziev v oblasti mestskej mobility by sa mal pre každý mestský uzol prijať plán udržateľnej mestskej mobility, ktorý je dlhodobým komplexným plánom integrovanej nákladnej a osobnej mobility pre celú funkčnú mestskú oblasť. Tento plán by mohol obsahovať ciele, cieľové hodnoty a ukazovatele, ktoré sú základom súčasnej a budúcej výkonnosti systému mestskej dopravy. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa za každý mestský uzol zbierali údaje o mestskej mobilite v oblasti udržateľnosti, bezpečnosti a dostupnosti s cieľom podporiť súčasnú a budúcu výkonnosť transeurópskej dopravnej siete. S cieľom monitorovať dostupnosť pre všetkých používateľov by sa malo podporovať rozčlenenie údajov podľa veku, rodu a zdravotného postihnutia, ak je to možné a v súlade s vnútroštátnym právom.

(65) Členské štáty by mali podporovať zavádzanie plánov udržateľnej mestskej mobility s cieľom zlepšiť koordináciu medzi regiónmi, veľkomestami a mestami. Na tento účel by členské štáty mali zaviesť národný program pre plán udržateľnej mestskej mobility s cieľom podporovať miestne orgány pri vypracúvaní vysokokvalitných plánov udržateľnej mestskej mobility a posilňovaní monitorovania a hodnotenia vykonávania plánov udržateľnej mestskej mobility prostredníctvom vhodných opatrení, usmernení, budovania kapacít, pomoci a prípadne finančnej podpory. Členské štáty by mali určiť aj národné kontaktné miesto pre plány udržateľnej mestskej mobility, ktoré bude poskytovať pomoc pri príprave a vykonávaní plánov udržateľnej mestskej mobility v súlade s usmerneniami stanovenými v tomto nariadení.

(66) Podpora aktívnych druhov dopravy, najmä v mestských uzloch, prispieva k dosahovaniu klimatických cieľov Únie, zlepšuje verejné zdravie, znižuje kongescie, ponúka cestujúcim riešenie na posledný úsek a prináša ekonomické výhody. Pri plánovaní alebo modernizácii dopravnej infraštruktúry by sa mali náležite zohľadniť infraštruktúry pre aktívny druh dopravy vrátane infraštruktúry pre chodcov a cyklistov.

(67) Cieľom misie zameranej na klimaticky neutrálne a inteligentné mestá, ktorá vznikla v rámci rámcového programu Horizont Európa zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/695 ([16]) (ďalej len ‚Horizont Európa‘), je vytvoriť v Únii do roku 2030 100 klimaticky neutrálnych miest. Mestá zapojené do tejto misie budú pôsobiť ako experimentálne a inovačné centrá, ktoré majú do roku 2050 nasledovať ostatné mestá.

(68) Multimodálne digitálne služby mobility pomáhajú zlepšiť integráciu rôznych druhov dopravy tým, že spájajú niekoľko dopravných ponúk do jednej. Ich ďalší rozvoj by mal prispieť k tomu, aby sa správanie presunulo k najudržateľnejším druhom dopravy, verejnej doprave a aktívnym druhom dopravy, ako je chôdza a cyklistika, a aby sa naplno využili výhody riešení ‚mobility ako služby‘.

([16]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/695 z 28. apríla 2021, ktorým sa zriaďuje Horizont Európa – rámcový program pre výskum a inovácie, stanovujú jeho pravidlá účasti a šírenia a zrušujú nariadenia (EÚ) č. 1290/2013 a (EÚ) č. 1291/2013 (Ú. v. EÚ L 170, 12.5.2021, s. 1).

(69) Systémy informačných a komunikačných technológií (IKT) pre dopravu sú potrebné ako základ pre optimalizáciu dopravných a prepravných činností, bezpečnosť dopravy a pre zlepšenie súvisiacich služieb. Mali by sa uľahčiť informačné toky v sieti dopravy a mobility, a to aj prostredníctvom zavedenia dátového priestoru Únie pre mobilitu. Informácie pre cestujúcich a prevádzkovateľov nákladnej dopravy vrátane informácií o multimodálnych systémoch predaja cestovných lístkov a rezervačných systémoch by mali byť k dispozícii a mali by sa zlepšiť v záujme rozvoja európskych digitálnych a interoperabilných informačných systémov.

(70) Malo by sa podporovať používanie systémov IKT umožňujúcich inteligentné presadzovanie predpisov založené na výmene údajov v reálnom čase medzi hospodárskymi subjektmi a orgánmi zabezpečujúcimi dodržiavanie predpisov, ktoré sú potrebné na kontrolu súladu s platnými regulačnými požiadavkami, a to aj keď sú vozidlá v pohybe.

(71) Inteligentné dopravné systémy a služby, ako aj novovznikajúce technológie by mali slúžiť ako katalyzátor zavádzania inteligentných dopravných systémov a služieb na všetkých cestách transeurópskej dopravnej siete.

(72) Vyžaduje sa adekvátne plánovanie transeurópskej dopravnej siete. To zahŕňa aj vykonávanie špecifických požiadaviek v celej sieti, pokiaľ ide o infraštruktúru, systémy IKT, zariadenia a služby, vrátane požiadaviek na zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá, ako sa vymedzuje v nariadení (EÚ) 2023/1804. Je preto potrebné, aby sa pre všetky druhy dopravy a ich prepojenie v transeurópskej dopravnej sieti a mimo nej zabezpečilo primerané a koordinované zavádzanie takýchto požiadaviek v celej Európe, aby sa dosiahli výhody sieťového účinku a aby sa umožnila efektívna prevádzka transeurópskej diaľkovej dopravy. S cieľom zabezpečiť zavedenie alternatívnych palív v celej cestnej sieti transeurópskej dopravnej siete v súlade s cieľmi stanovenými v nariadení (EÚ) 2023/1804 by sa odkazy na ‚základnú sieť' v uvedenom nariadení mali považovať za odkazy na ‚základnú sieť' tak, ako je vymedzená v tomto nariadení. Odkazy na ‚súhrnnú sieť' v nariadení (EÚ) 2023/1804 by sa mali považovať za odkazy na ‚rozšírenú základnú sieť' a ‚súhrnnú sieť' tak, ako sú vymedzené v tomto nariadení.

(73) Transeurópska dopravná sieť by mala byť základom pre rozsiahle zavádzanie nových technológií a inovácií, ktoré umožňujú výmenu údajov a informácií v reálnom čase a ktoré môžu pomôcť zvýšiť celkovú efektívnosť európskeho dopravného sektora a kapacitu, aby sa umožnil zabezpečený tok cestujúcich efektívnymi prostriedkami, zatraktívniť verejné alebo ekologickejšie dopravné prostriedky pre cestujúcich a znížiť jeho uhlíkovú stopu. Tým sa prispeje k dosiahnutiu cieľov Európskej zelenej dohody a zároveň k cieľu zvýšiť energetickú bezpečnosť Únie. V záujme dosiahnutia uvedených cieľov by sa v celej transeurópskej dopravnej sieti mala zlepšiť dostupnosť alternatívnych palív a súvisiacej infraštruktúry.

(74) Aby transeurópska dopravná sieť držala krok s inovačným technologickým vývojom a zavádzaním, členské štáty a Komisia by mali podporovať projekty spoločného záujmu zamerané na podporu a zavádzanie udržateľných vznikajúcich technológií, ktoré posilňujú a uľahčujú dopravu a mobilitu cestujúcich a nákladu. Mohli by sa okrem iného týkať automatickej prevádzky vlakov, autonómnych vozidiel, pokročilých riešení leteckej mobility vrátane osobných aj nákladných bezpilotných lietadiel, ktoré pôsobia aj na mestskom poslednom úseku, a nových železničných technológií, ako je hyperloop.

(75) V celej transeurópskej dopravnej sieti by sa mal rozmiestniť a verejnosti sprístupniť dostatočný počet miest s možnosťou rýchleho nabíjania a načerpania paliva pre ľahké a ťažké úžitkové vozidlá. Týmto cieľom by sa mala zabezpečiť úplná cezhraničná prepojenosť. Vzdialenostné cieľové hodnoty pre transeurópsku dopravnú sieť, ako sú vymedzené v nariadení (EÚ) 2023/1804, majú zabezpečiť minimálne dostatočné pokrytie elektrickými nabíjacími a vodíkovými čerpacími bodmi pozdĺž hlavných cestných sietí Únie.

(76) Verejne prístupnú nabíjaciu a čerpaciu infraštruktúru pozdĺž transeurópskej dopravnej siete, ako sa vymedzuje v nariadení (EÚ) 2023/1804, by mali dopĺňať požiadavky na zavádzanie zodpovedajúcej nabíjacej infraštruktúry a v náležitom prípade aj vodíkovej čerpacej infraštruktúry v termináloch multimodálnej nákladnej dopravy alebo v ich blízkosti, aby sa zabezpečili možnosti nabíjania a načerpania vodíka pre diaľkové nákladné vozidlá počas ich nakladania alebo vykladania. Členské štáty by mali takisto zabezpečiť zavádzanie nabíjacej infraštruktúry a preskúmať rozvoj vodíkových čerpacích staníc v multimodálnych uzloch osobnej dopravy s cieľom umožniť nabíjanie a čerpanie vodíka, keď vodič odpočíva, alebo pre autobusy. S cieľom zabezpečiť voľný pohyb by sa prístup na účely nabíjania a načerpania vodíka v prípade, že terminály alebo uzly osobnej dopravy dostávajú podporu Únie alebo verejnú podporu, mal poskytovať na spravodlivom, cenovo dostupnom, transparentnom a nediskriminačnom základe, aby sa zabránilo zablokovaniu trhu pre určité podniky alebo možnému narušeniu hospodárskej súťaže.

(77) Závažným problémom pre efektívnosť a fungovanie transeurópskej dopravnej siete je nedostatočná bezpečnosť, ochrana a spoľahlivosť infraštruktúry spôsobená prírodnými nebezpečenstvami vrátane udalostí súvisiacich s klímou a iných výnimočných udalostí, ako sú pandémie, katastrofami spôsobenými ľudskou činnosťou, ako sú nehody, alebo narušeniami spôsobenými úmyselnými činmi, ako sú terorizmus a kybernetické útoky. V posledných rokoch boli výrazne narušené dopravné toky napríklad nehodami spôsobenými viacerými prírodnými katastrofami v dôsledku extrémnych poveternostných javov. Odolnosť dopravnej siete voči zmene klímy, prírodným nebezpečenstvám, katastrofám spôsobeným ľudskou činnosťou a iným narušeniam by sa preto mala zlepšiť, pričom by sa malo vychádzať z posúdenia rizík a opatrení na zvýšenie odolnosti prijatých pre odvetvie dopravy kritickými subjektmi podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2557 ([17]).

(78) Komisia by mala v úzkej spolupráci s dotknutými členskými štátmi vykonať posúdenie odolnosti a zraniteľnosti základnej siete voči dôsledkom zmeny klímy.

(79) Vzhľadom na skúsenosti s krízovým riadením počas pandémie ochorenia COVID-19 a s cieľom predchádzať narušeniam dopravy a nepredvídaným udalostiam v budúcnosti by členské štáty mali pri plánovaní infraštruktúry zohľadniť zabezpečenie a odolnosť dopravnej infraštruktúry voči zmene klímy, prírodným rizikám, katastrofám spôsobeným ľudskou činnosťou a iným narušeniam fungovania dopravného systému Únie. Na tento účel by sa mali odstrániť existujúce úzke miesta a európske dopravné koridory by mali zahŕňať aj dôležité obchádzkové trasy, ktoré možno využiť v prípade kongescie alebo iných problémov na hlavných trasách. Jeden druh dopravy môže okrem toho v prípade mimoriadnych udalostí nahradiť druhý vzhľadom na ich multimodálny charakter.

(80) Dopravná infraštruktúra je nosnou konštrukciou hospodárstva a spoločnosti ako celku. Určitá dopravná infraštruktúra má zásadný význam pre zabezpečenie dobrého fungovania životne dôležitých spoločenských funkcií, a je preto pilierom strategickej autonómie Únie. Zvyšujú sa investície, záujem a prítomnosť podnikov z tretích krajín, pokiaľ ide o európsku strategickú – a niekedy dokonca vojenskú – infraštruktúru, ako sú prístavy, letiská a kontajnerové terminály. V tejto súvislosti môže účasť podnikov z tretej krajiny urýchliť realizáciu transeurópskej dopravnej siete. Za osobitných okolností by však účasť takýchto podnikov na projektoch spoločného záujmu alebo ich príspevok k nim mohli ohroziť bezpečnosť alebo verejný poriadok v Únii. Tento nárast zahraničnej prítomnosti v európskej strategickej infraštruktúre by mohol oslabiť odolnosť Únie. Preto je nevyhnutné zabrániť prítomnosti tretích krajín, ktorá by mohla mať vplyv na bezpečnosť alebo verejný poriadok v Únii. Bez toho, aby bol dotknutý mechanizmus spolupráce podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/452 ([18]), je popri tomto mechanizme spolupráce potrebná väčšia informovanosť o takomto zapojení alebo príspevku, aby orgány verejnej moci mohli zasiahnuť, ak sa zdá, že by účasť podniku z tretej krajiny na projekte spoločného záujmu alebo jeho príspevok k nemu pravdepodobne ovplyvnili bezpečnosť alebo verejný poriadok v Únii, a ak účasť alebo príspevok nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2019/452.

(81) Hlavnú zodpovednosť za údržbu majú a naďalej budú mať členské štáty, je však dôležité, aby sa transeurópska dopravná sieť po jej vybudovaní riadne udržiavala s cieľom zabezpečiť vysokú kvalitu služieb, a to bez toho, aby bola dotknutá zodpovednosť členských štátov, najmä pokiaľ ide o plánovanie, financovanie a riadenie údržby, pričom by sa pri plánovaní a obstarávaní projektov infraštruktúry uplatňoval prístup založený na životnom cykle. Členské štáty by mali predovšetkým vynaložiť maximálne úsilie na zabezpečenie toho, aby sa zaviedlo dlhodobé plánovanie údržby ciest a v relevantných prípadoch infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest.

(82) Aby sa časti transeurópskej dopravnej siete najvyššieho strategického významu realizovali v rámci daného časového rámca, mal by sa ako nástroj na koordináciu rôznych projektov na nadnárodnej úrovni a synchronizáciu rozvoja koridoru použiť prístup založený na koridoroch, čím by sa maximalizoval prínos siete.

([17]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2557 zo 14. decembra 2022 o odolnosti kritických subjektov a o zrušení smernice Rady 2008/114/ES (Ú. v. EÚ L 333, 27.12.2022, s. 164).

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

(83) Európske dopravné koridory by mali pomôcť vybudovať infraštruktúru transeurópskej dopravnej siete takým spôsobom, aby sa odstránili úzke miesta, zvýšili cezhraničné prepojenia a zlepšila efektívnosť a udržateľnosť. Mali by prispieť k súdržnosti prostredníctvom zlepšenej územnej spolupráce, a to aj so susednými krajinami. Koridory by mali sledovať aj širšie ciele dopravnej politiky a mali by uľahčovať interoperabilitu, modálnu integráciu a multimodálnu dopravu. Prístup založený na koridoroch by mal byť transparentný a jednoznačný a riadenie takýchto koridorov by nemalo vytvárať ďalšie administratívne zaťaženie alebo ďalšie administratívne náklady. Komisia by mala mať možnosť odporučiť zriadenie samostatných subjektov pre koordináciu, výstavbu alebo riadenie projektov spoločného záujmu v oblasti cezhraničnej infraštruktúry, aby sa uľahčila realizácia rozsiahlych a komplexných projektov cezhraničnej infraštruktúry, a v prípade potreby odporučiť spoluprácu medzi cezhraničnými regiónmi s cieľom reagovať na výzvy v oblasti mobility.

(84) Komisia by s cieľom uľahčiť koordinovanú realizáciu európskych dopravných koridorov a dvoch horizontálnych priorít, konkrétne ERTMS a európskeho námorného priestoru, mala po dohode s dotknutými členskými štátmi a po porade s Európskym parlamentom a Radou, a v náležitých prípadoch aj s dotknutými susednými krajinami, určiť európskych koordinátorov. Európski koordinátori by mali uľahčiť prijatie opatrení na navrhnutie náležitej štruktúry správy a zabezpečiť ucelené stanovovanie priorít pre infraštruktúru a plánovanie investícií pozdĺž európskych dopravných koridorov a pre stanovenie uvedených dvoch horizontálnych priorít.

(85) Európske a vnútroštátne rámce pre plánovanie a realizáciu dopravnej infraštruktúry, ako aj pracovné plány vypracované európskymi koordinátormi by mali prispieť k včasnému harmonogramu a plánovaniu investícií potrebných na dosiahnutie cieľov tohto nariadenia.

(86) Pracovné plány európskych koordinátorov by sa mali využívať na podporu spolupráce medzi všetkými príslušnými zainteresovanými stranami, v náležitom prípade aj príslušnými zainteresovanými stranami zo susedných krajín. Mali by posilniť komplementárnosť s opatreniami členských štátov a manažérov infraštruktúry, a najmä stanoviť orientačné míľniky.

(87) Európsky koordinátor európskeho dopravného koridoru alebo horizontálnej priority, ktorá sa rozširuje aj na konkrétne susedné krajiny, by mal byť oprávnený spolupracovať s týmito krajinami a zapájať ich do príslušných činností súvisiacich s koridorom.

(88) Technický základ máp špecifikujúcich transeurópsku dopravnú sieť poskytuje interaktívny geografický a technický informačný systém pre transeurópsku dopravnú sieť (TENtec).

(89) Komisia s prihliadnutím na svoje oznámenie o akčnom pláne Únie v oblasti vojenskej mobility z marca 2018 posúdila potrebu prispôsobiť transeurópsku dopravnú sieť tak, aby zohľadňovala vojenské využitie infraštruktúry. Na základe dokumentu s názvom ‚Vojenské požiadavky na vojenskú mobilitu v rámci EÚ a mimo nej‘, ktoré Rada schválila 26. júna 2023 a 23. októbra 2023 ([19]), sa do transeurópskej siete zahrnuli ďalšie cesty a železnice s cieľom posilniť synergie medzi civilnými a vojenskými dopravnými sieťami.

(90) Vzhľadom na útočnú vojnu Ruska proti Ukrajine a nový geopolitický kontext, ktorý ňou vznikol, a ako sa zdôrazňuje v Strategickom kompase pre bezpečnosť a obranu EÚ – za Európsku úniu, ktorá chráni svojich občanov, hodnoty a záujmy a prispieva k medzinárodnému mieru a bezpečnosti, ktorý Rada prijala 21. marca 2022, Únia potrebuje posilniť dopravnú infraštruktúru s dvojakým použitím v celej transeurópskej dopravnej sieti s cieľom podporiť rýchly a plynulý pohyb vojenského personálu, materiálu a vybavenia na operačné nasadenie a cvičenia.

(91) Poskytovanie finančných prostriedkov pre transeurópsku dopravnú sieť by v záujme dosiahnutia čo najväčšieho súladu medzi usmerneniami a programovaním v rámci príslušných finančných nástrojov dostupných na úrovni Únie malo byť v súlade s týmto nariadením a vychádzať najmä z nariadenia (EÚ) 2021/1153. Okrem toho by sa na financovanie siete mali použiť aj finančné prostriedky a nástroje poskytované na základe iných právnych predpisov Únie vrátane Programu InvestEU zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/523 ([20]), Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/241 ([21]), politiky súdržnosti, ako sa stanovuje v článku 174 ZFEÚ, programu Horizont Európa, Inovačného fondu zriadeného smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES ([22]) a iných finančných nástrojov zriadených Európskou investičnou bankou. S cieľom umožniť financovanie projektov spoločného záujmu by sa odkazy na ‚multimodálne logistické platformy‘, ‚námorné diaľnice‘ a ‚telematické aplikácie‘ v nariadení (EÚ) 2021/1153 mali v uvedenom poradí považovať za odkazy na ‚terminály multimodálnej nákladnej dopravy‘, ‚európsky námorný priestor‘ a ‚systémy IKT pre dopravu‘, ako sú vymedzené v tomto nariadení. Na ten istý účel by sa odkazy na ‚základnú sieť‘ v nariadení (EÚ) 2021/1153 mali vykladať tak, že zahŕňajú ‚rozšírenú základnú sieť‘, ako je vymedzená v tomto nariadení.

([19]) Dokument ST 10440/23.

([20]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/523 z 24. marca 2021, ktorým sa zriaďuje Program InvestEU a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2015/1017 (Ú. v. EÚ L 107, 26.3.2021, s. 30).

([21]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/241 z 12. februára 2021, ktorým sa zriaďuje Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti (Ú. v. EÚ L 57, 18.2.2021, s. 17).

([22]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32).

(92) Dosiahnutie cieľov transeurópskej dopravnej siete, najmä pokiaľ ide o dekarbonizáciu a digitalizáciu dopravného systému v Únii, si vyžaduje pevný regulačný rámec. Členské štáty by mali zrealizovať ambiciózne reformy s cieľom riešiť výzvy v oblasti udržateľnej dopravy, ako sa uvádza v európskom semestri. Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti podporuje reformy aj investície s cieľom zvýšiť udržateľnosť dopravy, znížiť emisie, zlepšiť bezpečnosť a efektívnosť. Príslušné opatrenia na daný účel sú zahrnuté v schválených plánoch obnovy a odolnosti.

(93) S cieľom aktualizovať mapy a zoznam prístavov, letísk, terminálov a mestských uzlov uvedených v prílohách I a II k tomuto nariadeniu, aby sa zohľadnili možné zmeny vyplývajúce predovšetkým zo skutočného využívania určitých prvkov dopravnej infraštruktúry analyzovaného na základe vopred stanovených kvantitatívnych prahových hodnôt, a zmeniť trasovanie európskych dopravných koridorov v prílohe III k tomuto nariadeniu by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o zmeny príloh I, II a III k tomuto nariadeniu. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva ([23]). Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

(94) S cieľom zabezpečiť právnu istotu a umožniť dlhodobé strategické plánovanie je nevyhnutné udržať transeurópsku dopravnú sieť čo najstabilnejšiu a obmedziť potenciálne aktualizácie siete len na základe objektívnych a transparentných kritérií stanovených v tomto nariadení.

(95) Niektoré časti siete spravujú iní aktéri než členské štáty. Členské štáty sú však zodpovedné za zabezpečenie správneho uplatňovania pravidiel vzťahujúcich sa na sieť na svojom území.

(96) S cieľom zabezpečiť hladké a účinné vykonávanie povinností stanovených v tomto nariadení Komisia podporuje členské štáty prostredníctvom Nástroja technickej podpory zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/240 ([24]), ktorý poskytuje individualizované technické odborné znalosti na navrhovanie a vykonávanie reforiem vrátane tých, ktoré podporujú rozvoj transeurópskej dopravnej siete.

(97) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o udeľovanie výnimiek z určitých požiadaviek tohto nariadenia, ako aj na prijímanie vykonávacích aktov, v ktorých sa určia referenčné hladiny vody a ktorými sa stanoví metodika zberu údajov o mestskej mobilite členskými štátmi, a na prijímanie vykonávacích aktov týkajúcich sa realizácie európskych dopravných koridorov, realizácie cezhraničných úsekov a dvoch horizontálnych priorít. Ak sú uvedené právomoci týmto nariadením udelené, mali by sa vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ([25]).

([23]) Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.
([24]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/240 z 10. februára 2021, ktorým sa zriaďuje Nástroj technickej podpory (Ú. v. EÚ L 57, 18.2.2021, s. 1).
([25]) 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).

(98) Ustanovenia týkajúce sa železníc, a najmä akákoľvek požiadavka prepojiť letiská a prístavy so železnicami, ako aj ustanovenia týkajúce sa terminálov multimodálnej nákladnej dopravy by sa nemali vzťahovať na Cyprus, Maltu, ostrovy a najvzdialenejšie regióny, kým na ich území nie je zriadený žiadny železničný systém. Na tieto členské štáty či ostrovy a najvzdialenejšie regióny by sa nemali vzťahovať ani ustanovenia týkajúce sa bezpečného a chráneného parkovania, pretože takéto parkovacie miesta nie sú nevyhnutné v prípade neexistencie tranzitnej cestnej nákladnej dopravy na ich území.

(99) Keďže ciele tohto nariadenia, najmä koordinované zavedenie a rozvoj transeurópskej dopravnej siete, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodu nutnosti koordinovať uvedené ciele ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

(100) Je potrebné zmeniť nariadenie (EÚ) 2021/1153, aby sa upravili jeho ustanovenia s cieľom integrovať koridory základnej siete do európskych dopravných koridorov. Vymedzenie a smerovanie európskych dopravných koridorov by sa malo vymedziť v tomto nariadení a malo by nahradiť koridory základnej siete vymedzené v nariadení (EÚ) 2021/1153.

(101) Je potrebné zmeniť nariadenie (EÚ) č. 913/2010, aby sa upravili jeho ustanovenia s cieľom integrovať koridory železničnej nákladnej dopravy do európskych dopravných koridorov.

(102) Nariadenie (EÚ) č. 1315/2013 by sa malo zrušiť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ ZÁSADY

Článok 1

Predmet úpravy

1. V tomto nariadení sa stanovujú usmernenia pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, ktorá pozostáva zo súhrnnej siete a základnej siete a rozšírenej základnej siete, pričom základná sieť a rozšírená základná sieť sa zavádzajú na základe súhrnnej siete.

2. V tomto nariadení sa určujú európske dopravné koridory najvyššieho strategického významu na základe prioritných úsekov transeurópskej dopravnej siete a projektov spoločného záujmu a špecifikujú požiadavky, ktoré sa majú dodržiavať v rámci rozvoja a realizácie infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete.

3. V tomto nariadení sa stanovujú priority rozvoja transeurópskej dopravnej siete a opatrenia na realizáciu transeurópskej dopravnej siete.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na transeurópsku dopravnú sieť, ako je špecifikovaná na mapách v prílohe I a na zoznamoch v prílohe II. Transeurópska dopravná sieť zahŕňa dopravnú infraštruktúru vrátane infraštruktúry na zavádzanie alternatívnych palív, systémy IKT pre dopravu a opatrenia na podporu efektívneho riadenia a používania takejto infraštruktúry a na umožnenie zavedenia a prevádzky udržateľných a efektívnych dopravných služieb.

2. Infraštruktúra transeurópskej dopravnej siete pozostáva z infraštruktúry pre železničnú dopravu, vnútrozemskú vodnú dopravu, námornú dopravu, cestnú dopravu, leteckú dopravu a multimodálnu dopravu, a to aj v mestských uzloch, ako sa stanovuje v príslušných oddieloch kapitol II, III a IV.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. ‚projekt spoločného záujmu' je akýkoľvek projekt realizovaný podľa tohto nariadenia;

2. ‚susedná krajina' je tretia krajina, ktorá patrí do rozsahu pôsobnosti európskej susedskej politiky, politiky rozširovania a Európskeho hospodárskeho priestoru, Európskeho združenia voľného obchodu alebo Dohody o obchode a spolupráci medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej ([26]);

3. ‚región NUTS' je región zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1059/2003 ([27]) a klasifikovaný v prílohe I k uvedenému nariadeniu;

4. ‚cezhraničný úsek' je úsek zabezpečujúci kontinuitu projektu spoločného záujmu na oboch stranách hranice, ktorý sa nachádza medzi najbližšími mestskými uzlami k hranici dvoch členských štátov alebo medzi členským štátom a susednou krajinou;

5. ‚úzke miesto' je fyzická, technická, funkčná, prevádzková alebo administratívna prekážka, ktorá vedie k narušeniu systému vrátane systematickej kongescie alebo zastavenia premávky s dôsledkami pre plynulosť premávky v prípade diaľkových alebo cezhraničných tokov;

6. ‚mestský uzol' je mestská oblasť, v ktorej sú prvky dopravnej infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete na prepravu cestujúcich a nákladu, ako sú prístavy vrátane terminálov osobnej dopravy, letiská, železničné stanice, autobusové terminály a terminály multimodálnej nákladnej dopravy nachádzajúce sa v mestskej oblasti a v jej okolí, prepojené s inými prvkami tejto infraštruktúry a s infraštruktúrou pre regionálnu a miestnu dopravu vrátane infraštruktúry pre aktívne druhy dopravy;

7. ‚izolovaná sieť' je železničná sieť členského štátu alebo jej časť s rozchodom koľají, ktorý sa odlišuje od európskeho normálneho menovitého rozchodu koľají 1 435 mm;

8. ‚multimodálna doprava' je preprava cestujúcich alebo nákladu, alebo oboch použitím dvoch alebo viacerých druhov dopravy;

9. ‚multimodálna digitálna služba mobility' je ‚multimodálna digitálna služba mobility' v zmysle vymedzenia v článku 4 bode 24 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ ([28]);

10. ‚interoperabilita' je schopnosť infraštruktúry vrátane digitálnej infraštruktúry v rámci niektorého druhu alebo segmentu dopravy a medzi rôznymi druhmi dopravy, umožniť bezpečné a neprerušované dopravné a informačné toky, ktoré dosahujú požadované úrovne výkonnosti pre daný druh alebo segment infraštruktúry a to aj vzhľadom na všetky regulačné, technické, administratívne a operačné podmienky;

11. ‚multimodálny uzol osobnej dopravy' je bod prepojenia najmenej dvoch druhov osobnej dopravy, kde sú zabezpečené cestovné informácie, prístup k verejnej doprave a prestupy medzi rôznymi druhmi dopravy, ako sú napríklad stanice so záchytnými parkoviskami, a ktorý slúži ako rozhranie v rámci mestských uzlov a medzi nimi a medzi mestskými uzlami a sieťami diaľkovej dopravy;

12. ‚terminál multimodálnej nákladnej dopravy' je štruktúra vybavená na prekládku nákladu medzi najmenej dvoma druhmi dopravy alebo medzi dvoma rôznymi železničnými systémami a na dočasné skladovanie tovaru, ako sú terminály vo vnútrozemských alebo námorných prístavoch, pozdĺž vnútrozemských vodných ciest a na letiskách, ako aj terminály kombinovanej železničnej a cestnej dopravy;

13. ‚plán udržateľnej mestskej mobility' alebo ‚SUMP' je dokument na strategické plánovanie mobility, ktorého cieľom je udržateľným spôsobom zlepšiť dostupnosť a mobilitu v rámci funkčnej mestskej oblasti vrátane zón dochádzky do práce v tejto mestskej oblasti alebo v jej blízkosti pre ľudí, podniky a tovar, najmä so zreteľom na lepšiu kvalitu života;

([26]) Ú. v. EÚ L 149, 30.4.2021, s. 10.
([27]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1059/2003 z 26. mája 2003 o zostavení spoločnej nomenklatúry územných jednotiek pre štatistické účely (NUTS) (Ú. v. EÚ L 154, 21.6.2003, s. 1).
([28]) 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).

14. ‚aktívny druh dopravy' je preprava osôb alebo tovaru nemotorovými prostriedkami založená na ľudskej fyzickej aktivite, a to aj vozidlami s pomocným elektrickým pohonom, ako sa uvádza v článku 2 ods. 2 písm. h) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 ([29]);

15. ‚systémy IKT pre dopravu' sú systémy a aplikácie informačných a komunikačných technológií využívajúce informačné, komunikačné, navigačné alebo lokalizačné technológie či technológie na určovanie polohy vrátane vesmírnych technológií, ktoré umožňujú spracúvať, uchovávať a vymieňať si údaje a informácie potrebné na účinné riadenie infraštruktúry, mobility a dopravy v transeurópskej dopravnej sieti, oznamovať príslušné informácie orgánom a poskytovať služby s pridanou hodnotou občanom, odosielateľom a prevádzkovateľom, vrátane systémov na odolné, bezpečné, chránené, ekologické a kapacitne efektívne využívanie siete; zahŕňajú systémy, technológie a služby uvedené v bodoch 16 až 22 a môžu zahŕňať aj palubné zariadenia s príslušnými komponentmi infraštruktúry alebo digitálnymi komponentmi;

16. ‚Inteligentné dopravné systémy' alebo ‚ITS' sú ‚inteligentné dopravné systémy' v zmysle vymedzenia v článku 4 bode 1 smernice 2010/40/EÚ;

17. ‚monitorovací a informačný systém pre lodnú dopravu' alebo ‚VTMIS' je ‚monitorovací a informačný systém pre lodnú dopravu' zriadený smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES ([30]);

18. ‚riečne informačné služby' alebo ‚RIS' sú ‚riečne informačné služby (RIS)' v zmysle vymedzenia v článku 3 písm. a) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES ([31]);

19. ‚európske prostredie jednotnej námornej platformy' alebo ‚EMSWe' je ‚európske prostredie jednotnej námornej platformy' v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1239 ([32]);

20. ‚systém manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb' alebo ‚systém ATM/ANS' je ‚systém ATM/ANS' v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 7 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 ([33]);

21. ‚Európsky systém riadenia železničnej dopravy' alebo ‚ERTMS' je ‚Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS)' v zmysle vymedzenia v bode 2.2 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2023/1695 ([34]) a v súvislosti s lehotami na vykonávanie sa vzťahuje na systém vlakového zabezpečovača triedy A akýkoľvek rádiový systém triedy A podľa uvedeného nariadenia;

22. ‚rádiový ERTMS' je aplikácia Európskeho systému riadenia vlakov (ETCS) úrovne 2, ktorá si nevyžaduje traťové návestidlá a využíva rádiový systém triedy A na výmenu údajov, ktoré súvisia aj nesúvisia s bezpečnosťou, medzi traťou a vlakom podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2023/1695;

23. ‚systémy triedy B' sú ‚systémy triedy B' v zmysle vymedzenia v bode 3 prílohy II k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2023/1695;

([29]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52).

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

([31]) 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).

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

([33]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1).

([34]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1695 z 10. augusta 2023 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov ‚riadenie-zabezpečenie a návestenie' železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2016/919 (Ú. v. EÚ L 222, 8.9.2023, s. 380).

24. ‚námorný prístav' je ‚námorný prístav' v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 16 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/352 ([35]);

25. ‚príbrežná námorná doprava' je preprava nákladu a cestujúcich po mori medzi prístavmi nachádzajúcimi sa v geografických vodách jedného alebo viacerých členských štátov alebo medzi prístavom nachádzajúcim sa vo vodách členských štátov a prístavom nachádzajúcim sa vo vodách priľahlej tretej krajiny, ktorej pobrežie sa nachádza v moriach hraničiacich s vodami jedného alebo viacerých členských štátov;

26. ‚elektronické údaje o nákladnej doprave' alebo ‚eFTI' sú ‚elektronické údaje o nákladnej doprave' v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056 ([36]);

27. ‚jednotné európske nebo' alebo ‚SES' sú systémy zavedené podľa nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ([37]), (ES) č. 550/2004 ([38]), (ES) č. 551/2004 ([39]) a (EÚ) 2018/1139 s cieľom posilniť bezpečnostné normy letovej prevádzky, prispieť k udržateľnému rozvoju systému leteckej dopravy a zlepšiť celkovú výkonnosť manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb pre všeobecnú letovú prevádzku v Európe;

28. ‚vertiport' je plocha používaná na vzlet a pristávanie lietadiel s vertikálnym vzletom a pristátím (VTOL);

29. ‚kontaktné stojisko lietadla' je stojisko vo vymedzenej oblasti odbavovacej plochy letiska, ktoré je vybavené nástupným mostíkom pre cestujúcich;

30. ‚vzdialené stojisko lietadla' je stojisko vo vymedzenej oblasti odbavovacej plochy letiska, ktoré nie je vybavené nástupným mostíkom pre cestujúcich;

31. ‚projekt SESAR' je projekt modernizácie manažmentu letovej prevádzky v Európe, ktorého cieľom je poskytnúť v Únii vysokovýkonnú, štandardizovanú a interoperabilnú infraštruktúru manažmentu letovej prevádzky a ktorý pozostáva z inovačného cyklu, ktorý zahŕňa fázu definovania SESAR, fázu vývoja SESAR a fázu zavádzania SESAR;

32. ‚kozmodróm' je zariadenie na testovanie a vypúšťanie kozmických lodí;

33. ‚európsky železničný projekt' je projekt spoločného podniku pre európske železnice zriadeného nariadením Rady (EÚ) 2021/2085 ([40]) alebo jeho predchodcu, spoločného podniku Shift2Rail;

34. ‚európsky riadiaci plán ATM' je plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES ([41]) a v znení následných zmien;

35. ‚správa železničnej nákladnej dopravy' sú správne orgány uvedené v článku 8 nariadenia (EÚ) č. 913/2010;

36. ‚údržba' sú práce určené na zachovanie takého stavu a schopnosti existujúcej infraštruktúry, aby poskytovala úroveň služby vhodnú pre dopravný tok a vysokú úroveň bezpečnosti počas jej životnosti;

([35]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/352 z 15. februára 2017, ktorým sa stanovuje rámec pre poskytovanie prístavných služieb a spoločné pravidlá o finančnej transparentnosti prístavov (Ú. v. EÚ L 057, 3.3.2017, s. 1).

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

([37]) 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).

([38]) 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).

([39]) 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).

([40]) Nariadenie Rady (EÚ) 2021/2085 z 19. novembra 2021, ktorým sa zriaďujú spoločné podniky v rámci programu Horizont Európa a zrušujú nariadenia (ES) č. 219/2007, (EÚ) č. 557/2014, (EÚ) č. 558/2014, (EÚ) č. 559/2014, (EÚ) č. 560/2014, (EÚ) č. 561/2014 a (EÚ) č. 642/2014 (Ú. v. EÚ L 427, 30.11.2021, s. 17).

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

37. ‚analýza socio-ekonomických nákladov a prínosov' je kvantifikované *ex ante* posúdenie hodnoty projektu založené na uznanej metodike, v rámci ktorého sa zohľadňujú všetky relevantné sociálne, ekonomické, zdravotné, klimatické a environmentálne prínosy a náklady; analýza klimatických a environmentálnych nákladov a prínosov vychádza z posudzovania vplyvov na životné prostredie vykonaného podľa smernice 2011/92/EÚ;

38. ‚alternatívne palivá' sú ‚alternatívne palivá' v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 4 nariadenia (EÚ) 2023/1804;

39. ‚bezpečná a chránená parkovacia plocha' je parkovacia plocha prístupná vodičom vykonávajúcim prepravu tovaru alebo cestujúcich, ktorá spĺňa požiadavky uvedené v článku 8a ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ([42]) a ktorá bola certifikovaná v súlade s normami a postupmi Únie podľa článku 8a ods. 2 uvedeného nariadenia;

40. ‚systém dynamického váženia' je automatický systém zriadený na cestnej infraštruktúre s cieľom identifikovať vozidlá alebo jazdné súpravy v premávke, ktoré pravdepodobne prekročili príslušné hmotnostné limity v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 96/53/ES ([43]);

41. ‚rozhodnutie o schválení projektu' je rozhodnutie alebo súbor rozhodnutí vrátane rozhodnutí administratívnej povahy, ktoré prijal súbežne alebo postupne orgán alebo orgány členského štátu, okrem správnych a súdnych odvolacích orgánov, podľa vnútroštátneho právneho systému a správneho práva a v ktorom sa stanovuje, či je realizátor projektu oprávnený projekt realizovať v dotknutej geografickej oblasti v rámci základnej siete, rozšírenej základnej siete alebo súhrnnej siete, bez toho, aby tým bolo dotknuté akékoľvek rozhodnutie prijaté v súvislosti so správnym alebo súdnym odvolacím konaním.

Článok 4

Ciele transeurópskej dopravnej siete

1. Celkovým cieľom rozvoja transeurópskej dopravnej siete je vytvoriť jednotnú multimodálnu, vysokokvalitnú celoúnijnú dopravnú sieť.

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

a) k udržateľnosti prostredníctvom:

i) podpory mobility s nulovými a nízkymi emisiami v súlade s príslušnými cieľmi Únie v oblasti znižovania emisií CO_2;

ii) umožnenia väčšieho využívania udržateľnejších druhov dopravy, najmä prostredníctvom ďalšieho rozvoja interoperabilnej siete diaľkovej osobnej železničnej dopravy, vrátane vysokorýchlostnej, a interoperabilnej siete železničnej nákladnej dopravy, a spoľahlivej siete vnútrozemských vodných ciest a príbrežnej námornej dopravy pre cestujúcich a náklad v celej Únii;

iii) zvýšenia ochrany životného prostredia;

iv) zníženia negatívnych externalít vrátane tých, ktoré súvisia so životným prostredím, klímou, zdravím, kongesciami a nehodami, napríklad prostredníctvom schém ekologických stimulov alebo

v) vyššej energetickej bezpečnosti;

b) k súdržnosti prostredníctvom:

([42]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

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

i) dostupnosti a prepojenosti všetkých regiónov Únie s osobitnou pozornosťou venovanou najvzdialenejším regiónom a ostatným odľahlým, ostrovným, okrajovým a horským regiónom, ako aj riedko osídleným oblastiam;

ii) zmenšovania rozdielov v kvalite infraštruktúry a podpory interoperability medzi digitálnymi systémami všetkých druhov dopravy s primeranou kapacitou siete medzi regiónmi a členskými štátmi;

iii) efektívnej koordinácie a prepojenia medzi dopravnou infraštruktúrou pre diaľkovú dopravu a regionálnu a miestnu dopravu, s cieľom uľahčiť dopravné služby, vrátane v mestských uzloch, a to pre osobnú aj nákladnú dopravu, alebo

iv) dopravnej infraštruktúry, ktorá odráža špecifické situácie v rôznych častiach Únie a zabezpečuje vyvážené pokrytie všetkých európskych regiónov;

c) k efektívnosti prostredníctvom:

i) odstránenia úzkych miest infraštruktúry a premostenia chýbajúcich prepojení v rámci dopravných infraštruktúr, ako aj v miestach ich prepojenia, na území členských štátov a medzi nimi, najmä na cezhraničných úsekoch, a v náležitých prípadoch prostredníctvom napojenia na transeurópsku dopravnú sieť v tretích krajinách;

ii) odstránenia úzkych miest na úrovni interoperability vrátane nedostatkov v digitalizácii;

iii) interoperability celoštátnych, regionálnych a miestnych dopravných sietí;

iv) optimálnej integrácie a prepojenia všetkých druhov dopravy, a to aj v mestských uzloch;

v) podpory ekonomicky efektívnej a vysokokvalitnej dopravy, ktorá prispieva k ďalšiemu hospodárskemu rastu a ku konkurencieschopnosti;

vi) efektívnejšieho využívania novej a existujúcej prevádzkovanej infraštruktúry, napríklad v železničnom sektore;

vii) nákladovo efektívneho uplatňovania interoperabilných, inovatívnych technologických a operačných koncepcií a digitálnych systémov alebo

viii) lepšej koordinácie výstavby infraštruktúry medzi členskými štátmi v prípade cezhraničných projektov;

d) k zvyšovaniu prínosov pre všetkých používateľov prostredníctvom:

i) zabezpečenia dostupnosti pre používateľov a uspokojovania ich potrieb týkajúcich sa mobility a dopravy, pričom sa zohľadňujú najmä potreby osôb v zraniteľnej situácii vrátane osôb so zdravotným postihnutím alebo so zníženou pohyblivosťou a osôb žijúcich v odľahlých regiónoch vrátane najvzdialenejších regiónov a ostatných odľahlých, vidieckych, ostrovných, okrajových a horských regiónoch, ako aj v riedko osídlených oblastiach;

ii) zaistenia štandardov bezpečnosti, ochrany a vysokej kvality vrátane kvality služieb pre všetkých používateľov tak v prípade osobnej, ako aj nákladnej dopravy;

iii) podpory kvality, efektívnosti a udržateľnosti dopravných služieb, ktoré majú byť dostupné a cenovo prijateľné;

iv) podpory mobility, ktorá je prispôsobená meniacej sa klíme a odolná voči prírodným nebezpečenstvám a katastrofám spôsobeným človekom a ktorá uľahčuje efektívne a rýchle nasadenie záchranných a pohotovostných služieb, a to aj pre osoby so zdravotným postihnutím alebo so zníženou pohyblivosťou;

v) zabezpečenia odolnosti infraštruktúry, najmä na cezhraničných úsekoch;

vi) ponúknutia alternatívnych dopravných riešení vrátane iných druhov dopravy v prípade narušení siete;

vii) podpory aktívnych druhov mobility zlepšením dostupnosti a kvality súvisiacej infraštruktúry, čím sa zlepší bezpečnosť a zdravie aktívnych používateľov infraštruktúry a podporia environmentálne prínosy týchto druhov dopravy;

viii) podpory plynulej mobility v Únii alebo

ix) zabezpečenia primeranej údržby, ktorej cieľom je poskytovať pre existujúcu infraštruktúru úroveň služieb zodpovedajúcu dopravnému toku a vysokú úroveň bezpečnosti počas životnosti infraštruktúry.

Článok 5

Odolná sieť efektívne využívajúca zdroje a ochrana životného prostredia

1. Transeurópska dopravná sieť sa plánuje, rozvíja a prevádzkuje spôsobom, pri ktorom sa efektívne využívajú zdroje, a v súlade s platnými environmentálnymi požiadavkami Únie a vnútroštátnymi požiadavkami, a to prostredníctvom:

a) rozvoja novej infraštruktúry, zlepšenia a údržby existujúcej dopravnej infraštruktúry, najmä zahrnutím údržby počas životnosti infraštruktúry do fázy plánovania výstavby alebo zlepšenia infraštruktúry a udržiavaním infraštruktúry v prevádzke;

b) optimalizácie integrácie a vzájomného prepojenia infraštruktúry;

c) zavádzania infraštruktúry na nabíjanie a čerpanie alternatívnych palív, čím sa prispeje k zavádzaniu dekarbonizačných technológií;

d) zavádzania nových technológií a systémov IKT pre dopravu s cieľom zachovať alebo zlepšiť výkonnosť infraštruktúry, ak je takéto zavádzanie ekonomicky odôvodnené alebo je potrebné na zvýšenie bezpečnosti a ochrany;

e) optimalizácie využívania infraštruktúry, najmä prostredníctvom efektívneho riadenia kapacity a dopravy, ktoré podporuje multimodalitu, a prechodu na udržateľnejšie modely mobility vrátane rozvoja udržateľných, atraktívnych a efektívnych multimodálnych dopravných služieb;

f) zohľadnenia a optimalizácie možných synergií s inými sieťami, najmä s transeurópskou energetickou alebo telekomunikačnou sieťou vrátane, ak je to relevantné, celej elektrickej siete s cieľom zabezpečiť súlad medzi plánovaním nabíjacej infraštruktúry a plánovaním príslušnej siete, ako aj zohľadnenia možných synergií s dvojakým použitím infraštruktúry uvedenej vo Vojenských požiadavkách na vojenskú mobilitu v rámci EÚ a mimo nej, ktoré Rada schválila 26. júna 2023 a 23. októbra 2023, a v akomkoľvek následnom dokumente, ktorým sa tieto požiadavky revidujú, ako aj s cyklistickou infraštruktúrou vrátane diaľkových cyklistických trás;

g) rozvoja zelenej, udržateľnej a klimaticky odolnej infraštruktúry s prihliadnutím na aktívne druhy dopravy, podpory nových technológií, ktorých cieľom je dekarbonizovať výstavbu dopravnej infraštruktúry, a to aj prostredníctvom využívania materiálov, ktoré efektívne využívajú zdroje a sú odolné voči zmene klímy, navrhnutej tak, aby sa čo najviac znížil negatívny vplyv na zdravie občanov žijúcich v okolí siete, na životné prostredie, a to aj v dôsledku znečistenia ovzdušia a hluku, a degradáciu ekosystémov; a

h) primeraného zohľadnenia odolnosti dopravnej siete a jej infraštruktúry a služieb, najmä na cezhraničných úsekoch, s ohľadom na meniacu sa klímu a geopolitický kontext, ako aj prírodné nebezpečenstvá a katastrofy spôsobené ľudskou činnosťou a úmyselné či neúmyselné narušenia s cieľom riešiť uvedené výzvy a s cieľom umožniť primeranú reakciu a včasnú obnovu po daných narušeniach, ako aj s cieľom podporiť dodávateľské reťazce.

2. Pri plánovaní a rozvoji transeurópskej dopravnej siete môžu členské štáty prispôsobiť podrobné vytýčenie trás úsekov, pričom zohľadnia osobitné okolnosti v rôznych častiach Únie, ako sú topografické vlastnosti príslušných regiónov a environmentálne aspekty, a zároveň zabezpečia súlad s týmto nariadením. Takéto prispôsobenie nesmie ísť nad rámec toho, čo je povolené v príslušnom rozhodnutí o schválení projektu v súlade s požiadavkou stanovenou v článku 58 ods. 1 písm. g).

3. Posudzovanie vplyvov plánov a projektov na životné prostredie sa vykonáva v súlade so smernicou Rady 92/43/EHS ([44]), smernicami Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES ([45]), 2001/42/ES ([46]), 2002/49/ES ([47]), 2009/147/ES ([48]) a smernicou 2011/92/EÚ. V prípade projektov spoločného záujmu, pri ktorých sa do 18. júla 2024 ešte nezačal proces verejného obstarávania na posudzovanie vplyvov na životné prostredie, by sa malo tiež posúdiť, či dodržiavajú zásadu ‚nespôsobovať významnú škodu'.

Článok 6

Postupný rozvoj transeurópskej dopravnej siete

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 8 ods. 5, sa transeurópska dopravná sieť, pokiaľ nie je v tomto nariadení stanovené inak, postupne rozvíja v troch krokoch:

a) dokončenie základnej siete do 31. decembra 2030;

b) dokončenie rozšírenej základnej siete do 31. decembra 2040 a

c) dokončenie súhrnnej siete do 31. decembra 2050.

Rozvoj transeurópskej dopravnej siete sa dosiahne najmä zavedením štruktúry pre túto sieť prostredníctvom koherentného a transparentného metodického prístupu, ktorá bude zahŕňať základnú sieť, rozšírenú základnú sieť a súhrnnú sieť s dopravnými a mestskými uzlami ako multimodálnymi prepojovacími bodmi medzi diaľkovou dopravou a regionálnymi a miestnymi dopravnými sieťami.

2. Súhrnná sieť sa skladá zo všetkých existujúcich a plánovaných dopravných infraštruktúr transeurópskej dopravnej siete, ako aj z opatrení podporujúcich efektívne a sociálne a environmentálne udržateľné využívanie takejto infraštruktúry.

3. Základná sieť a rozšírená základná sieť sa skladá z tých častí transeurópskej dopravnej siete, ktoré sa na dosiahnutie cieľov rozvoja transeurópskej dopravnej siete majú rozvíjať prioritne a dokončiť v súlade s lehotami stanovenými v odseku 1.

Článok 7

Európske dopravné koridory

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

Článok 8

Projekty spoločného záujmu

1. Projekty spoločného záujmu prispievajú k rozvoju transeurópskej dopravnej siete vytváraním novej dopravnej infraštruktúry, modernizáciou existujúcej dopravnej infraštruktúry alebo prostredníctvom opatrení na podporu využívania siete spôsobom efektívne využívajúcim zdroje.

2. Projekty spoločného záujmu:

a) preukazujú európsku pridanú hodnotu tým, že prispievajú k cieľom, ktoré patria aspoň do dvoch zo štyroch kategórií uvedených v článku 4 ods. 2, a

([44]) Smernica Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín (Ú. v. ES L 206, 22.7.1992, s. 7).
([45]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia Spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (Ú. v. ES L 327, 22.12.2000, s. 1).
([46]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/42/ES z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie (Ú. v. ES L 197, 21.7.2001, s. 30).
([47]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku (Ú. v. ES L 189, 18.7.2002, s. 12).
([48]) 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).

b) sú ekonomicky uskutočniteľné na základe analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov alebo v prípade riedko osídlených oblastí či projektov, ktoré sú zásadné z hľadiska dvojakého využívania infraštruktúry, pozitívne prispievajú k rozvoju siete na základe analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov.

3. Projekt spoločného záujmu zahŕňa celý cyklus vrátane štúdií uskutočniteľnosti, povoľovacích konaní, výstavby, prevádzky, údržby a hodnotenia.

4. Členské štáty prijmú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby sa projekty spoločného záujmu realizovali v súlade s právom Únie a vnútroštátnym právom, najmä v súlade s právom Únie týkajúcim sa životného prostredia, ochrany klímy, bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, hospodárskej súťaže, štátnej pomoci, verejného obstarávania, verejného zdravia a dostupnosti, ako aj s právnymi aktmi Únie a vnútroštátnymi právnymi predpismi o nediskriminácii.

5. Realizácia projektov spoločného záujmu závisí od stupňa 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.

6. Komisia môže odporučiť, aby členské štáty zriadili samostatné subjekty pre koordináciu, výstavbu alebo riadenie cezhraničných infraštruktúrnych projektov spoločného záujmu, najmä rozsiahlych a zložitých projektov. Príslušný európsky koordinátor má štatút pozorovateľa v dozornej rade alebo podobnom riadiacom orgáne takéhoto samostatného subjektu.

7. Členské štáty vynaložia maximálne úsilie na zabezpečenie toho, aby sa projekty spoločného záujmu realizovali včas a efektívne.

8. Členské štáty uplatňujú analýzu socio-ekonomických nákladov a prínosov v súlade s uznávaným a harmonizovaným prístupom s cieľom umožniť transparentné a porovnávacie hodnotenie týchto projektov.

Článok 9

Spolupráca s tretími krajinami

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

a) podporiť rozšírenie politiky transeurópskej dopravnej siete do tretích krajín spolu s ostatnými súvisiacimi politikami Únie, najmä v oblasti životného prostredia a ochrany klímy;

b) zabezpečiť prepojenie medzi transeurópskou dopravnou sieťou a dopravnými sieťami tretích krajín na hraničných priechodoch, a to aj na území tretej krajiny, ktorá je súčasťou európskeho dopravného koridoru, s cieľom zaručiť plynulé dopravné toky, hraničné kontroly, hraničný dozor a iné postupy kontroly hraníc;

c) zabezpečiť na území tretích krajín spojenie medzi transeurópskou dopravnou sieťou a dopravnými sieťami týchto tretích krajín, najmä s cieľom uľahčiť, ak je to relevantné a vhodné, železničnú dopravu s tretími krajinami;

d) dokončiť dopravnú infraštruktúru v tretích krajinách, ktorá slúži ako prepojenie medzi časťami transeurópskej dopravnej siete v Únii;

e) podporiť interoperabilitu transeurópskej dopravnej siete a sietí tretích krajín;

f) uľahčiť námornú dopravu a podporiť trasy príbrežnej námornej dopravy s tretími krajinami pod podmienkou, že neprispievajú k úniku uhlíka;

g) uľahčiť dopravu s tretími krajinami po vnútrozemských vodných cestách;

h) uľahčiť leteckú dopravu s tretími krajinami s cieľom podporovať efektívny a udržateľný hospodársky rast a konkurencieschopnosť vrátane rozšírenia jednotného európskeho neba a zlepšenej spolupráce pri riadení letovej prevádzky;

i) prepojiť a zaviesť systémy IKT pre dopravu v daných tretích krajinách a

j) podporovať dekarbonizáciu dopravy, najmä zavádzaním infraštruktúry pre alternatívne palivá v tretích krajinách s cieľom vytvoriť súvislú sieť prepojenú s transeurópskou dopravnou sieťou.

2. V prílohe IV sa uvádzajú orientačné mapy transeurópskej dopravnej siete rozšírenej do konkrétnych susedných krajín, pričom sa v náležitých prípadoch špecifikuje základná sieť, rozšírená základná sieť a súhrnná sieť podľa kritérií tohto nariadenia.

3. Z tohto článku v žiadnom prípade nevyplýva právo na akýkoľvek druh finančného príspevku Únie na projekty v tretích krajinách podľa iných právnych aktov Únie.

KAPITOLA II

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 10

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

1. Základná sieť, rozšírená základná sieť a súhrnná sieť:

a) sú určené v mapách uvedených v prílohe I a zoznamoch v prílohe II;

b) sú podrobnejšie špecifikované prostredníctvom opisu zložiek infraštruktúry;

c) spĺňajú požiadavky na dopravné infraštruktúry stanovené v tejto kapitole a kapitolách III a IV a

d) predstavujú základ pre určenie projektov spoločného záujmu.

2. Základná sieť a rozšírená základná sieť pozostávajú z tých častí transeurópskej dopravnej siete, ktoré sa rozvíjajú prioritne s cieľom dosiahnuť ciele politiky transeurópskej dopravnej siete.

Odkazy na ‚základnú sieť' v nariadení (EÚ) 2021/1153 sa považujú za odkazy zahrňujúce ‚rozšírenú základnú sieť' v zmysle tohto nariadenia.

Odkazy na ‚základnú sieť' v nariadení (EÚ) 2023/1804 sa považujú za odkazy na ‚základnú sieť' v zmysle tohto nariadenia.

Odkazy na ‚súhrnnú sieť' v nariadení (EÚ) 2023/1804 by sa mali považovať za odkazy na ‚rozšírenú základnú sieť' a ‚súhrnnú sieť' v zmysle tohto nariadenia.

3. Uzly siete sú uvedené v prílohe II a zahŕňajú mestské uzly a dopravné uzly (letiská, námorné prístavy, vnútrozemské prístavy, terminály kombinovanej železničnej a cestnej dopravy a terminály pozdĺž vnútrozemských vodných ciest).

4. Členské štáty prijmú vhodné opatrenia na rozvoj základnej siete, rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete s cieľom dosiahnuť súlad s týmto nariadením do dátumov uvedených v článku 6 ods. 1, pokiaľ nie je v tomto nariadení uvedené inak.

Článok 11

Všeobecné ustanovenia pre európske dopravné koridory

1. Na mapách uvedených v prílohe III je špecifikovaných týchto deväť európskych dopravných koridorov:

a) Atlantický koridor;

b) Koridor Baltské more – Čierne more – Egejské more;

c) Koridor Baltské more – Jadranské more;

d) Stredomorský koridor;

e) Koridor Severné more – Rýn – Stredomorie;

f) Koridor Severné more – Baltské more;

g) Koridor Rýn – Dunaj;

h) Škandinávsko-stredomorský koridor;

i) Koridor západný Balkán – východné Stredomorie.

2. Členské štáty prijmú vhodné opatrenia na rozvoj európskych dopravných koridorov s cieľom dosiahnuť súlad s týmto nariadením, a to do 31. decembra 2030 pre svoju infraštruktúru, ktorá je súčasťou základnej siete, a do 31. decembra 2040 pre svoju infraštruktúru, ktorá je súčasťou rozšírenej základnej siete, pokiaľ sa v tomto nariadení neuvádza inak.

3. S výhradou schválenia zo strany dotknutého členského štátu v súlade s článkom 172 druhým odsekom ZFEÚ je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 62 tohto nariadenia s cieľom zmeniť v rámci limitov stanovených v článku 7 tohto nariadenia trasovanie európskych dopravných koridorov uvedených v prílohe III k tomuto nariadeniu, aby sa zohľadnil vývoj hlavných obchodných tokov a dopravy alebo podstatné zmeny siete. Pokiaľ ide o zmeny trás koridorov, ktoré majú vplyv na časti, ktoré sa nachádzajú na území susedných krajín, takéto delegované akty sa zakladajú na dohodách na vysokej úrovni o sieťach dopravnej infraštruktúry medzi Úniou a dotknutými susednými krajinami.

Článok 12

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

1. Pri rozvoji základnej siete, rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete sa všeobecná priorita prikladá opatreniam, ktoré sú potrebné na:

a) zvýšenie podielu a v relevantných prípadoch aj kapacity udržateľnejšej nákladnej a osobnej dopravy, najmä s cieľom znížiť emisie skleníkových plynov a znečistenie, a zvýšenie sociálnych a ekonomických prínosov dopravy;

b) zabezpečenie lepšej dostupnosti a prepojenosti všetkých regiónov Únie, pričom sa zohľadní územná a sociálna súdržnosť, ako aj osobitný prípad najvzdialenejších regiónov a iných vzdialených, ostrovných, okrajových a horských regiónov, ako aj riedko osídlených oblastí;

c) zabezpečenie optimálnej integrácie druhov dopravy a interoperability medzi jednotlivými druhmi dopravy vrátane aktívnych druhov mobility v mestských oblastiach;

d) premostenie chýbajúcich prepojení a odstránenie úzkych miest, predovšetkým na cezhraničných úsekoch;

e) zavedenie potrebnej infraštruktúry, ktorá zabezpečí plynulú premávku vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami a plavidiel a lietadiel využívajúcich palivá, ktoré prispievajú k znižovaniu emisií z dopravy a zvýšeniu energetickej bezpečnosti;

f) podporu efektívneho, súvislého a udržateľného využívania infraštruktúry a v prípade potreby zvýšenie kapacity;

g) udržanie prevádzkyschopnosti existujúcej infraštruktúry a zlepšenie alebo zachovanie jej kvality z hľadiska bezpečnosti, ochrany, efektívnosti dopravného systému a dopravných operácií, odolnosti voči zmene klímy a katastrofám, environmentálnych vlastností a plynulosti dopravných tokov;

h) zvýšenie kvality služieb a sociálnych podmienok pre pracovníkov v doprave, dostupnosti pre všetkých používateľov vrátane osôb so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou a iných osôb v zraniteľnej situácii, predchádzanie a zmierňovanie dopravnej chudoby;

i) zlepšenie digitalizácie, umožnenie digitálneho presadzovania predpisov v súlade s právom Únie a rozvoj automatizácie, najmä implementáciou a zavádzaním systémov IKT pre dopravu, alebo

j) ak je to potrebné a s prihliadnutím na ústavné požiadavky niektorých členských štátov, prispôsobenie infraštruktúry na dvojaké použitie s cieľom zohľadniť civilné aj obranné potreby, pričom osobitnú pozornosť treba venovať itinerárom, ktoré sú známe len krátko vopred a rozsiahlym presunom vojenských síl.

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

a) prispelo k zmierneniu vystavenia mestských a v relevantných prípadoch aj husto osídlených citlivých oblastí negatívnym účinkom tranzitnej železničnej a cestnej dopravy;

b) optimalizovalo využívanie infraštruktúry, najmä prostredníctvom efektívneho riadenia kapacít, riadenia dopravy a zvýšenia prevádzkovej výkonnosti;

c) prispelo k pozitívnym účinkom na zdravie a životné prostredie podporou využívania aktívnych druhov mobility prostredníctvom rozvoja zodpovedajúcej infraštruktúry pre cyklistiku a chôdzu;

d) zabezpečil nediskriminačný prístup k infraštruktúre transeurópskej dopravnej siete pre všetkých účastníkov trhu alebo

e) zabezpečilo efektívne prekračovanie hraníc pre nákladnú dopravu s ohľadom na doby čakania.

Článok 13

Všeobecné priority pre európske dopravné koridory

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

a) rozvoj vysokovýkonnej, súvislej a plne interoperabilnej siete železničnej nákladnej dopravy v celej Únii;

b) rozvoj interoperabilnej vysokovýkonnej siete železničnej osobnej dopravy, a to aj vysokorýchlostnej, spájajúcej mestské uzly v celej Únii;

c) rozvoj efektívnej leteckej a vnútrozemskej vodnej dopravnej infraštruktúry a infraštruktúry námornej dopravy, ktorá je dobre integrovaná do európskeho námorného priestoru;

d) rozvoj bezpečnej a chránenej cestnej siete s dostatočnou infraštruktúrou pre alternatívne palivá, ako aj bezpečných a chránených parkovacích plôch;

e) rozvoj multimodálnych a interoperabilných dopravných riešení;

f) podpora intermodálnej integrácie celého logistického reťazca s efektívnym prepojením v dopravných a mestských uzloch;

g) zavedenie potrebnej infraštruktúry, ktorá zabezpečí plynulú premávku vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami a plavidiel a lietadiel využívajúcich palivá, ktoré prispievajú k znižovaniu emisií z dopravy a zvýšeniu energetickej bezpečnosti;

h) v relevantných prípadoch zavádzanie systémov IKT pre dopravu vo všetkých druhoch dopravy v sieti s cieľom zabezpečiť efektívne využívanie infraštruktúry a umožniť výmenu digitálnych informácií alebo

i) v relevantných prípadoch zlepšenie prepojení medzi transeurópskou dopravnou sieťou a infraštruktúrnymi sieťami susedných krajín.

KAPITOLA III

OSOBITNÉ USTANOVENIA

ODDIEL 1

Infraštruktúra železničnej dopravy

Článok 14

Zložky infraštruktúry

1. Infraštruktúra železničnej dopravy zahŕňa najmä:

a) železničné trate vrátane:

i) koľají;

ii) výhybiek;

iii) úrovňových križovaní;

iv) manipulačných koľají;

v) tunelov;

vi) mostov a

vii) infraštruktúry zmierňujúcej vplyv na životné prostredie;

b) stanice na železničných tratiach uvedených na mapách v prílohe I na prestup cestujúcich v rámci železničnej dopravy a medzi železničnou dopravou a inými druhmi dopravy;

c) železničné servisné zariadenia na železničných tratiach uvedených na mapách v prílohe I iné ako osobné stanice, v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 11 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ ([49]), najmä zriaďovacie stanice, zariadenia na zoraďovanie vlakov, zariadenia na posunovanie, odstavné koľaje, zariadenia údržby, iné technické zariadenia, ako napríklad zariadenia na čistenie a umývanie, pomocné zariadenia a zariadenia na doplňovanie paliva, ako aj zariadenia na automatickú zmenu rozchodu koľají;

d) spojenia železničných prístupových trás až k terminálom multimodálnej nákladnej dopravy prepojené železnicou vrátane železničných prístupových trás až k terminálom multimodálnej nákladnej dopravy vo vnútrozemských a námorných prístavoch a na letiskách a železničné prístupové trasy až k zriaďovacím staniciam uvedeným v bode 2 písm. c) prílohy II k smernici 2012/34/EÚ;

e) traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia;

f) traťovú energetickú infraštruktúru;

g) infraštruktúru súvisiacu so zariadeniami pre alternatívne palivá;

h) súvisiace vybavenie a

i) systémy IKT pre dopravu.

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

([49]) 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).

Článok 15

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre súhrnnú sieť

1. Členské štáty zabezpečia, aby železničná infraštruktúra súhrnnej siete spĺňala:

a) smernicu (EÚ) 2016/797 a vykonávacie akty prijaté na jej základe s cieľom dosiahnuť interoperabilitu súhrnnej siete a

b) požiadavky technických špecifikácií interoperability (TSI) prijaté podľa článkov 4 a 5 smernice (EÚ) 2016/797 bez toho, aby boli dotknuté výnimky ustanovené v článku 7 ods. 1 uvedenej smernice.

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

a) bola plne elektrifikovaná, pokiaľ ide o trate a v rozsahu potrebnom na prevádzku elektrických vlakov aj v prípade manipulačných koľají;

b) umožňovala bez osobitného povolenia zaťaženie nápravy najmenej 22,5 tony a

c) umožňovala bez osobitného povolenia prevádzku nákladných vlakov s dĺžkou najmenej 740 m (vrátane rušňa alebo rušňov). Táto požiadavka je splnená, ak sa na dvojkoľajových tratiach môže nákladným vlakom s dĺžkou najmenej 740 m prideliť denne v priemere aspoň jedna vlaková trasa za hodinu v každom smere, ak o to požiada železničný podnik.

3. Požiadavky stanovené v odseku 2 písm. b) a c) sa uplatňujú len na tie trate súhrnnej siete:

a) ktoré spájajú terminál multimodálnej nákladnej dopravy alebo námorný či vnútrozemský prístav s najbližším miestom, v ktorom križujú základnú sieť pre nákladnú dopravu alebo rozšírenú základnú sieť pre nákladnú dopravu;

b) ktoré predstavujú presmerovanie trate, ktorá je súčasťou základnej siete pre nákladnú dopravu alebo rozšírenej základnej siete pre nákladnú dopravu, alebo

c) na ktorých premáva v priemere viac ako desať nákladných vlakov denne v oboch smeroch na základe údajov za rok predchádzajúci oznámeniu.

Členské štáty oznámia Komisii príslušné trate do 19. júla 2027. V prípade cezhraničných úsekov sa takéto oznámenie vykoná po dohode s ostatnými dotknutými členskými štátmi.

4. Členské štáty do 31. decembra 2050 zabezpečia, aby železničná infraštruktúra súhrnnej siete na spojeniach uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d), ktorá je napojená na železničné trate používané na nákladnú dopravu uvedené v článku 15 ods. 3, spĺňala požiadavky stanovené v odseku 2 písm. a), b) a c) tohto článku, pokiaľ Komisia s ohľadom na požiadavky stanovené v odseku 2 písm. c) tohto článku neudelila podľa článku 38 ods. 4 výnimku z uplatňovania článku 38 ods. 3.

5. Členské štáty zabezpečia, aby v prípade výstavby novej trate bola požiadavka stanovená v odseku 2 písm. a) splnená v železničnej infraštruktúre súhrnnej siete do 31. decembra 2040. Projekty, v prípade ktorých sa posudzovanie vplyvov na životné prostredie začalo do 18. júla 2024, sú vyňaté z tejto povinnosti.

6. Požiadavky stanovené v odsekoch 2 a 4 sa neuplatňujú na izolované siete.

7. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 6, Komisia v riadne odôvodnených prípadoch prijme na žiadosť členského štátu vykonávacie akty, ktorými udelí výnimky, pokiaľ ide o požiadavky uvedené v odsekoch 2 až 5, a to na základe osobitných geografických alebo významných fyzických obmedzení, negatívneho výsledku analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov alebo závažných negatívnych vplyvov na životné prostredie alebo biodiverzitu. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená. V prípade cezhraničných úsekov sa žiadosť o výnimky koordinuje so susedným členským štátom alebo susednými členskými štátmi. Susedné členské štáty môžu členskému štátu, ktorý žiada o výnimku, poskytnúť stanovisko. Členský štát pripojí stanoviská susedných členských štátov k svojej žiadosti. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

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

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do 30 kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do 30 kalendárnych dní od doručenia týchto dodatočných informácií požiadať členský štát o doplnenie týchto dodatočných informácií.

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

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

Článok 16

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre základnú sieť a rozšírenú základnú sieť

1. Členské štáty zabezpečia, aby železničná infraštruktúra základnej siete a rozšírenej základnej siete bola v súlade s článkom 15 ods. 1.

2. Členské štáty do 31. decembra 2040 zabezpečia, aby železničná infraštruktúra rozšírenej základnej siete s výnimkou spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) pre trate, ktoré sú súčasťou siete nákladnej dopravy:

a) spĺňala požiadavky stanovené v článku 15 ods. 2 písm. a) a b);

b) umožňovala bez osobitného povolenia prevádzku nákladných vlakov s dĺžkou najmenej 740 m (vrátane rušňa alebo rušňov). Táto požiadavka je splnená, ak sú dodržané aspoň tieto podmienky:

   i) na žiadosť železničného podniku sa nákladným vlakom s dĺžkou najmenej 740 m môže prideliť na dvojkoľajových tratiach aspoň jedna vlaková trasa za dve hodiny v každom smere a denne minimálne 24 vlakových trás;

   ii) na žiadosť železničného podniku sa nákladným vlakom s dĺžkou najmenej 740 m môže prideliť na jednokoľajových tratiach aspoň jedna vlaková trasa za tri hodiny v každom smere a denne minimálne 12 vlakových trás a

c) na železničných úsekoch, ktoré spájajú terminály multimodálnej nákladnej dopravy dvoch mestských uzlov alebo terminál multimodálnej nákladnej dopravy mestského uzla a hraničný priechod, bolo viac ako 75 % dĺžky každého železničného úseku projektovaných pre rýchlosť aspoň 100 km/h pre nákladné vlaky na tratiach nákladnej dopravy rozšírenej základnej siete.

3. Členské štáty zabezpečia, aby v prípade výstavby novej trate bola požiadavka stanovená v článku 15 ods. 2 písm. a) splnená v železničnej infraštruktúre rozšírenej základnej siete do 31. decembra 2030. Projekty, v prípade ktorých sa posudzovanie vplyvov na životné prostredie začalo do 18. júla 2024, sú vyňaté z tejto povinnosti.

4. Členské štáty do 31. decembra 2040 zabezpečia, aby železničná infraštruktúra rozšírenej základnej siete s výnimkou spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) pre trate, ktoré sú súčasťou siete osobnej dopravy:

a) spĺňala požiadavky stanovené v článku 15 ods. 2 písm. a) na tratiach osobnej dopravy rozšírenej základnej siete a

b) na železničných úsekoch, ktoré spájajú multimodálne uzly osobnej dopravy dvoch mestských uzlov alebo multimodálne uzly osobnej dopravy mestského uzla a hraničný priechod, bolo viac ako 75 % dĺžky každého železničného úseku projektovaných pre rýchlosť aspoň 160 km/h pre osobné vlaky na tratiach osobnej dopravy rozšírenej základnej siete.

5. Členské štáty do 31. decembra 2040 zabezpečia, aby železničná infraštruktúra rozšírenej základnej siete na spojeniach uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) spĺňala požiadavky stanovené v článku 15 ods. 2 písm. a) a b) a v odseku 2 písm. b) tohto článku, pokiaľ sa s ohľadom na požiadavky stanovené v odseku 2 písm. b) tohto článku neudelila podľa článku 38 ods. 4 výnimka z uplatňovania článku 38 ods. 3.

6. Členské štáty do 31. decembra 2030 zabezpečia, aby železničná infraštruktúra základnej siete, okrem spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d):

a) pokiaľ ide o trate, ktoré sú súčasťou siete nákladnej dopravy: spĺňala požiadavky stanovené v odseku 2 písm. a), b) a c) tohto článku a

b) pokiaľ ide o trate, ktoré sú súčasťou siete osobnej dopravy: spĺňala požiadavky stanovené v článku 15 ods. 2 písm. a).

7. Členské štáty do 31. decembra 2040 zabezpečia, aby železničná infraštruktúra, ktorá je súčasťou základnej siete pre osobnú dopravu okrem spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d), spĺňala požiadavku stanovenú v článku odseku 4 písm. b) tohto článku.

8. Členské štáty do 31. decembra 2040 zabezpečia, aby trate nákladnej dopravy, ktoré sú súčasťou železničnej infraštruktúry základnej siete alebo rozšírenej základnej siete vrátane spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d), umožňovali premávku nákladných vlakov prepravujúcich štandardné návesy s výškou až do 4 m naložené vo výške najmenej 27 cm nad temenom hlavy koľajnice na európskych dopravných koridoroch na ich území.

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

a) existuje aspoň jedna priama trať spĺňajúca túto požiadavku, ktorá umožňuje neprerušenú prevádzku vlakov na území členského štátu a na cezhraničných tratiach s každým susedným členským štátom;

b) existuje aspoň jedna priama trať spĺňajúca túto požiadavku k aspoň jednému terminálu kombinovanej železničnej a cestnej dopravy alebo jednému terminálu multimodálnej nákladnej dopravy nachádzajúcemu sa v námornom prístave alebo v blízkosti takéhoto prístavu, ktorý je súčasťou európskeho dopravného koridoru na území členského štátu, a

c) existuje aspoň jedna priama trať spĺňajúca túto požiadavku k aspoň jednému z týchto koncových bodov, ak sa jeden alebo viac koncových bodov koridoru nachádza na území členského štátu.

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

Členské štáty oznámia Komisii príslušné trate najneskôr do 19. júla 2027.

9. Členské štáty do 31. decembra 2030 zabezpečia, aby železničná infraštruktúra základnej siete na spojeniach uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) spĺňala požiadavky stanovené v článku 15 ods. 2 písm. a) a b) a v odseku 2 písm. b) tohto článku, pokiaľ Komisia s ohľadom na požiadavky stanovené v odseku 2 písm. b) tohto článku neudelila podľa článku 38 ods. 4 výnimku z uplatňovania článku 38 ods. 3.

10. Požiadavky stanovené v odsekoch 2 až 9 sa neuplatňujú na izolované siete.

11. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 10, Komisia v riadne odôvodnených prípadoch prijme na žiadosť členského štátu vykonávacie akty, ktorými udelí výnimky, pokiaľ ide o požiadavky uvedené v tomto článku, a to na základe osobitných geografických alebo významných fyzických obmedzení, negatívneho výsledku analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov alebo závažných negatívnych vplyvov na životné prostredie alebo biodiverzitu. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená. V prípade cezhraničných úsekov sa žiadosť o výnimky koordinuje so susedným členským štátom alebo susednými členskými štátmi. Susedné členské štáty môžu členskému štátu, ktorý žiada o výnimku, poskytnúť stanovisko. Členský štát pripojí stanoviská susedných členských štátov k svojej žiadosti. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

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

Komisia pri posudzovaní žiadostí o výnimky z požiadavky, ktorá sa týka prepravy návesov a ktorá je stanovená v odseku 8, zohľadňuje najmä výsledky analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov, ako aj možné narušenie služieb spôsobené prácami potrebnými na splnenie danej požiadavky.

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

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do 30 kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do 30 kalendárnych dní od doručenia týchto dodatočných informácií požiadať členský štát o doplnenie týchto dodatočných informácií.

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

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

Článok 17

Európsky normálny menovitý rozchod koľají pre železnicu

1. Členské štáty zabezpečia, aby každá nová železničná trať základnej siete a rozšírenej základnej siete vrátane spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) mala európsky normálny menovitý rozchod koľají 1 435 mm. Táto požiadavka sa považuje za splnenú, keď vlaky s rozchodom koľaje 1 435 mm budú môcť začať premávať po infraštruktúre do 31. decembra 2030 v prípade základnej siete a do 31. decembra 2040 v prípade rozšírenej základnej siete. Na účely tohto článku je novou železničnou traťou každá trať, na ktorej sa do 18. júla 2024 ešte nezačali stavebné práce.

2. Odchylne od odseku 1 tohto článku členské štáty, na ktorých území sa 18. júla 2024 neplánuje prepojenie žiadnej novej železničnej trate s pozemnou hranicou iného členského štátu podľa prílohy I, vypracujú plán určujúci novú železničnú trať, ktorá sa vybuduje podľa európskeho normálneho menovitého rozchodu koľají 1 435 mm. V tomto pláne sa zohľadní vplyv na interoperabilitu so susedným členským štátom alebo členskými štátmi, pričom sa zohľadní najmä možný prechod existujúcich železničných tratí na európsky normálny menovitý rozchod koľají 1 435 mm podľa odseku 3 tohto článku. Plán obsahuje analýzu socio-ekonomických nákladov a prínosov, ktorá v relevantných prípadoch odôvodňuje rozhodnutie členského štátu nevybudovať novú železničnú infraštruktúru s európskym normálnym menovitým rozchodom koľají 1 435 mm, a posúdenie vplyvu na interoperabilitu. Tento plán sa predloží Komisii do 19. júla 2026.

3. Členské štáty, ktorých existujúca železničná sieť alebo jej časť má rozchod koľají odlišný od európskeho normálneho menovitého rozchodu koľají 1 435 mm, vykonajú do 19. júla 2026 posúdenie, v ktorom určia existujúce železničné trate nachádzajúce sa v európskych dopravných koridoroch na účely ich možného prechodu na európsky normálny menovitý rozchod koľají 1 435 mm. Posúdenie sa v prípade cezhraničných úsekov koordinuje so susedným členským štátom alebo členskými štátmi. Toto posúdenie zahŕňa analýzu socio-ekonomických nákladov a prínosov, pokiaľ ide o uskutočniteľnosť tohto možného prechodu na európsky normálny menovitý rozchod koľají 1 435 mm, a posúdenie vplyvu na interoperabilitu.

Členské štáty na základe posúdenia podľa prvého pododseku v relevantných prípadoch vypracujú, najneskôr do jedného roka po ukončení posúdenia, plán prechodu na európsky normálny menovitý rozchod koľají 1 435 mm, v ktorom určia existujúce železničné trate nachádzajúce sa v európskych dopravných koridoroch, ktoré majú prejsť na európsky normálny menovitý rozchod koľají 1 435 mm, a uvedú harmonogram tohto prechodu.

Prvý a druhý pododsek sa uplatňuje obdobne na železničné trate, na ktorých sa stavebné práce začali už pred 18. júlom 2024.

4. Priority pre plánovanie infraštruktúry a investícií vyplývajúce z plánov uvedených v odsekoch 2 a 3 tohto článku sa začlenia do prvého pracovného plánu európskeho koordinátora pre európsky dopravný koridor, ktorého súčasťou sú v súlade s článkom 54 železničné trate pre nákladnú dopravu s iným rozchodom koľají, ako je európsky normálny menovitý rozchod koľají.

5. Komisia na žiadosť členského štátu v riadne odôvodnených prípadoch prijme vykonávacie akty, v ktorých udelí dočasnú výnimku z požiadaviek uvedených v odseku 1, ktorá sa týka nových železničných tratí základnej siete a rozšírenej základnej siete alebo ich časti, a to na základe negatívnych výsledkov analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov. Každá žiadosť o výnimku musí byť dostatočne odôvodnená. V prípade cezhraničných úsekov sa žiadosti o výnimky koordinujú so susedným členským štátom alebo susednými členskými štátmi. Susedné členské štáty môžu členskému štátu, ktorý žiada o výnimku, poskytnúť stanovisko. Členský štát pripojí stanoviská susedných členských štátov k svojej žiadosti. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

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

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do 30 kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do 30 kalendárnych dní od doručenia týchto dodatočných informácií požiadať členský štát o doplnenie týchto dodatočných informácií.

Komisia prijme rozhodnutie o požadovanej výnimke najneskôr do šiestich mesiacov od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku alebo v prípade, že dotknuté členské štáty poskytli ďalšie informácie podľa tretieho pododseku, najneskôr do štyroch mesiacov od posledného doručenia takýchto informácií podľa toho, ktorý dátum je neskorší. V rozhodnutí sa uvedie obdobie, na ktoré sa výnimka udeľuje.

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

Článok 18

Európsky systém riadenia železničnej dopravy

1. Členské štáty zabezpečia, aby:

a) sa železničná infraštruktúra rozšírenej základnej siete do 31. decembra 2040 a súhrnnej siete do 31. decembra 2050 s výnimkou spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) vybavila systémom ERTMS, pričom sa zabezpečí synchronizované a harmonizované zavedenie systému ERTMS na trati a vo vlakoch, a

b) aby sa ERTMS zaviedol na spojeniach uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) rozšírenej základnej siete do 31. decembra 2040 a súhrnnej siete do 31. decembra 2050, ak dotknutý členský štát v koordinácii s príslušnými zainteresovanými stranami, najmä manažérom infraštruktúry, považuje takéto vybavenie za potrebné.

2. Členské štáty do 31. decembra 2030 zabezpečia, aby:

a) železničná infraštruktúra základnej siete okrem spojení uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) spĺňala požiadavky odseku 1 a

b) bol ERTMS zavedený na spojeniach základnej siete uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d), ak dotknutý členský štát v koordinácii s príslušnými zainteresovanými stranami, najmä manažérom infraštruktúry, považuje takéto vybavenie za potrebné.

3. Členské štáty zabezpečia, aby sa systémy triedy B vyradili z prevádzky najneskôr do 31. decembra 2040 v základnej sieti, do 31. decembra 2045 v rozšírenej základnej sieti a do 31. decembra 2050 v súhrnnej sieti pod podmienkou, že je zabezpečená primeraná úroveň bezpečnosti, s výnimkou úsekov v mestských uzloch, ktoré využívajú aj prímestské osobné vlaky vybavené vyhradenými systémami vlakového zabezpečovača triedy B.

4. Členské štáty do 31. decembra 2050 zabezpečia, aby bola železničná infraštruktúra základnej siete, rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete vybavená rádiovým systémom ERTMS.

5. Členské štáty zabezpečia, aby sa rádiový ERTMS zaviedol na železničnej infraštruktúre základnej siete, rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete od 31. decembra 2030 v prípade výstavby novej trate alebo od 31. decembra 2040 v prípade modernizácie systému návestenia.

6. Členské štáty do 31. decembra 2050 zabezpečia, aby sa rádiový systém ERTMS zaviedol na spojeniach uvedených v článku 14 ods. 1 písm. d) základnej siete, rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete, ak dotknutý členský štát v koordinácii s manažérom infraštruktúry a inými príslušnými zainteresovanými stranami považuje takéto vybavenie za potrebné. V prípade výstavby novej trate sa zavedenie tohto systému zabezpečí od 31. decembra 2030.

7. Požiadavky stanovené v odseku 1 až 6 sa neuplatňujú na izolované siete.

8. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 7, Komisia na žiadosť členského štátu a v riadne odôvodnených prípadoch prijme vykonávacie akty, v ktorých udelí výnimky v súvislosti s požiadavkami uvedenými v odsekoch 1 až 6. Každá žiadosť o výnimku sa musí zakladať na negatívnom výsledku analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov a posúdení vplyvu na interoperabilitu. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená. V prípade cezhraničných úsekov sa žiadosť o výnimky koordinuje so susedným členským štátom alebo susednými členskými štátmi. Susedné členské štáty môžu členskému štátu, ktorý žiada o výnimku, poskytnúť stanovisko. Členský štát pripojí stanoviská susedných členských štátov k svojej žiadosti. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek. Požadované výnimky musia spĺňať požiadavky smernice (EÚ) 2016/797.

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

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do 30 kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do 30 kalendárnych dní od doručenia týchto dodatočných informácií požiadať členský štát o doplnenie týchto dodatočných informácií.

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

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

Článok 19

Prevádzkové priority

1. Správa železničnej nákladnej dopravy vynaloží maximálne úsilie s cieľom zabezpečiť do 31. decembra 2030, aby v európskych dopravných koridoroch kvalita služieb, ktoré sa poskytujú železničným podnikom, a technické a prevádzkové požiadavky na používanie infraštruktúry nebránili tomu, aby prevádzková výkonnosť služieb železničnej nákladnej dopravy v európskych dopravných koridoroch spĺňala tieto cieľové hodnoty:

a) na každom vnútornom cezhraničnom úseku neprekročí čas prestoja všetkých nákladných vlakov prekračujúcich hranicu medzi dvoma členskými štátmi v priemere 25 minút okrem úsekov, na ktorých sa mení rozchod koľají, alebo ak dodržanie tohto časového limitu neumožňujú kontroly vykonávané na hraniciach, v prípade, že ešte neboli zrušené kontroly vlakov vykonávané podľa bodu 1.2 prílohy VI k nariadeniu (EÚ) 2016/399; čas prestoja vlaku na cezhraničnom úseku znamená celkový dodatočný čas prejazdu, ktorý možno pripísať existencii hraničného priechodu, bez ohľadu na postupy alebo aspekty infraštruktúrnej, prevádzkovej, technickej a administratívnej povahy; čas prestoja nezahŕňa čas, ktorý nemožno pripísať hraničnému priechodu, ako sú prevádzkové postupy vykonávané v zariadeniach, ktoré sa nachádzajú v blízkosti hraničného priechodu, ale vo svojej podstate s ním nesúvisia a

b) aspoň 75 % nákladných vlakov, ktoré prekračujú aspoň jednu hranicu pozdĺž európskeho dopravného koridoru, príde do svojho miesta určenia alebo na vonkajšiu hranicu Únie, ak je ich miesto určenia mimo Únie, v plánovanom čase alebo s meškaním menej ako 30 minút z príčin, ktoré možno pripísať manažérom infraštruktúry Únie; meškania, ku ktorým došlo v tretích krajinách a ktorých príčinu možno pripísať tretím krajinám, cez ktoré nákladné vlaky prechádzajú, sa neberú do úvahy.

2. Členské štáty vynaložia maximálne úsilie na zabezpečenie toho, aby sa od 31. decembra 2030 v prípade tratí nákladnej dopravy v základnej sieti, od 31. decembra 2040 v prípade tratí nákladnej dopravy v rozšírenej základnej sieti a od 31. decembra 2050 v prípade tratí nákladnej dopravy v súhrnnej sieti uvedených v článku 15 ods. 3 uplatňovali tieto podmienky:

a) na dvojkoľajových tratiach sa nákladným vlakom s dĺžkou najmenej 740 m (vrátane rušňa alebo rušňov) môžu prideliť aspoň dve vlakové trasy za hodinu v každom smere a

b) na jednokoľajových tratiach sa nákladným vlakom s dĺžkou najmenej 740 m (vrátane rušňa alebo rušňov) môže prideliť aspoň jedna vlaková trasa za dve hodiny v každom smere.

Článok 20

Ďalšie priority rozvoja železničnej infraštruktúry

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

a) prechodu na európsky normálny menovitý rozchod koľají 1 435 mm, tam, kde je to relevantné;

b) zmierňovaniu vplyvu hluku a vibrácií spôsobených železničnou dopravou, najmä prostredníctvom opatrení týkajúcich sa železničných koľajových vozidiel a infraštruktúry vrátane protihlukových bariér;

c) zvyšovaniu bezpečnosti úrovňových križovaní;

d) vo vhodných prípadoch prepojeniu infraštruktúry železničnej dopravy s infraštruktúrou prístavov vnútrozemských vodných ciest;

e) na základe analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov rozvoju infraštruktúry pre vlaky s dĺžkou nad 740 m až do 1500 m a zaťažením na nápravu 25,0 ton pri výstavbe a modernizácii železničných tratí relevantných pre nákladnú dopravu;

f) vývoju a zavádzaniu inovatívnych technológií pre železnice najmä na základe práce spoločného podniku Shift2Rail a spoločného podniku pre európske železnice, konkrétne automatickej prevádzky vlakov, pokročilého riadenia dopravy a digitálnej pripojiteľnosti pre cestujúcich na základe systému ERTMS a digitálnych automatických prepojení, pripojenia na báze 5G a satelitov a inerciálnych jednotiek pre geolokačné jednotky ERTMS;

g) pri výstavbe alebo modernizácii železničnej infraštruktúry zabezpečiť kontinuitu a dostupnosť chodníkov a cyklistických komunikácií a tiež vytvoreniu parkovacích miest pre bicykle v blízkosti staníc s cieľom podporiť aktívne druhy dopravy;

h) vývoj inovatívnych technológií v oblasti alternatívnych palív pre železnice, ako sú vlaky s pohonom na vodík alebo na batérie pre úseky a železničné prístupové trate, ktoré sú vyňaté z požiadavky na elektrifikáciu;

i) na účely rozvoja transeurópskej dopravnej siete poskytnutiu štandardu na zabezpečenie premávky nákladných vlakov prepravujúcich štandardné návesy s výškou až do 4 m naložené vo výške 33 cm bez akejkoľvek dodatočnej požiadavky na osobitné povolenie na prevádzkovanie služieb a

j) modernizácii tratí na dvojkoľajové železničné trate na úsekoch s úzkymi miestami, v ktorých existujú kapacitné prekážky.

ODDIEL 2

Dopravná infraštruktúra vnútrozemských vodných ciest

Článok 21

Zložky infraštruktúry

1. Infraštruktúra vnútrozemských vodných ciest zahŕňa najmä:

a) rieky;

b) kanály;

c) jazerá a lagúny;

d) súvisiacu infraštruktúru, ako sú plavebné komory, zdvíhadlá, mosty, vodné nádrže, a súvisiace opatrenia na predchádzanie povodniam a suchu a na ich zmierňovanie, ktoré môžu mať pozitívny vplyv na plavbu na vnútrozemských vodných cestách;

e) prístup k vodným cestám a spojenia posledného úseku s terminálmi multimodálnej nákladnej dopravy prepojenými vnútrozemskými vodnými cestami, najmä vo vnútrozemských a námorných prístavoch;

f) miesta na kotvenie a odpočinok;

g) vnútrozemské prístavy vrátane základnej prístavnej infraštruktúry v podobe prístavných bazénov, nábrežných múrov, kotvísk, mól, dokov, hrádzí, násypov, plošín, rekultivácie odvodnených plôch a infraštruktúry potrebnej na dopravné činnosti v rámci vymedzeného územia prístavu a mimo neho;

h) súvisiace vybavenie uvedené v odseku 2;

i) systémy IKT pre dopravu vrátane RIS;

j) prepojenia vnútrozemských prístavov s ostatnými druhmi dopravy v transeurópskej dopravnej sieti;

k) infraštruktúru súvisiacu so zariadeniami pre alternatívne palivá a

l) infraštruktúru potrebnú na operácie s nulovým odpadom a na opatrenia obehového hospodárstva.

2. Vybavenie súvisiace s vnútrozemskými vodnými cestami môže zahŕňať zariadenie na nakladanie a vykladanie nákladu a skladovanie tovaru vo vnútrozemských prístavoch. Súvisiace vybavenie môže zahŕňať najmä pohonné a prevádzkové systémy, ktoré znižujú znečistenie, napríklad znečistenie vody a ovzdušia, spotrebu energie a uhlíkovú náročnosť. Môže zahŕňať aj zberné zariadenia na odpad, pobrežné zásobovanie elektrickou energiou a infraštruktúru pre iné alternatívne palivá na účely zásobovania a výroby, ako aj zariadenia na lámanie ľadu, hydrologické služby a zariadenia na bagrovanie plavebnej dráhy, prístavu a vstupu do prístavu na zaistenie celoročnej splavnosti.

3. Aby bol vnútrozemský prístav súčasťou súhrnnej siete, musí spĺňať tieto podmienky:

a) jeho ročný objem prekládky nákladu presahuje 500 000 ton, pričom celkový ročný objem prekládky nákladu vychádza z najnovšieho dostupného trojročného priemeru podľa štatistických údajov uverejnených Eurostatom, a

b) nachádza sa na sieti vnútrozemských vodných ciest transeurópskej dopravnej siete.

Článok 22

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre súhrnnú sieť

1. Členské štáty do 31. decembra 2050 zabezpečia, aby vnútrozemské prístavy v súhrnnej sieti:

a) boli prepojené s cestnou alebo so železničnou infraštruktúrou;

b) poskytovali aspoň jeden terminál multimodálnej nákladnej dopravy, ktorý je prístupný všetkým prevádzkovateľom a užívateľom nediskriminačným spôsobom, a ktorý uplatňuje transparentné a nediskriminačné poplatky, a

c) boli vybavené zariadeniami na zlepšenie vplyvu plavidiel v prístavoch na životné prostredie, medzi ktoré môžu patriť zberné zariadenia na odpad, odplyňovacie zariadenia, opatrenia na zníženie hluku, ako aj opatrenia na zníženie znečistenia ovzdušia a vody.

2. Členské štáty zabezpečia, aby sa infraštruktúra pre alternatívne palivá zaviedla vo vnútrozemských prístavoch v súlade s nariadením (EÚ) 2023/1804.

Článok 23

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre základnú sieť

1. Členské štáty zabezpečia, aby vnútrozemské prístavy základnej siete boli v súlade s článkom 22 ods. 2 a spĺňali požiadavky stanovené v článku 22 ods. 1 písm. a) a b) najneskôr od 31. decembra 2030 a požiadavky stanovené v článku 22 ods. 1 písm. c) najneskôr od 31. decembra 2040.

2. Členské štáty zabezpečia, aby sa sieť vnútrozemských vodných ciest vrátane spojení uvedených v článku 21 ods. 1 písm. e) udržiavala s cieľom umožniť používateľom efektívnu, spoľahlivú a bezpečnú plavbu zabezpečením minimálnych požiadaviek na vodné cesty a minimálnych požiadaviek na úroveň služieb stanovených v odseku 3 tohto článku (dobré plavebné podmienky).

Členské štáty zabránia zhoršovaniu dobrých plavebných podmienok a zabránia aj zhoršovaniu súčasného stavu tých častí siete, ktoré už prekračujú uvedené minimálne požiadavky, do 18. júla 2024.

3. Členské štáty do 31. decembra 2030 konkrétne zabezpečia, aby:

a) rieky, kanály, jazerá, lagúny, vnútrozemské prístavy a ich prístupové cesty poskytovali hĺbku splavného kanála najmenej 2,5 m a minimálnu podjazdnú výšku pod neotvárateľnými mostami najmenej 5,25 m pri stanovených referenčných hladinách vody, ktoré sú v štatistickom priemere prekročené vo vymedzenom počte dní v roku;

b) členské štáty uverejňovali na webovom sídle prístupnom verejnosti počet dní v roku, ako sa uvádza v písmene a), počas ktorých skutočná hladina vody prekračuje alebo nedosahuje stanovenú referenčnú hladinu vody pre hĺbku plavebného kanála, ako aj priemerný čas čakania pri každej plavebnej komore;

c) prevádzkovatelia plavebných komôr zaistili prevádzku a údržbu plavebných komôr tak, aby sa minimalizoval čas čakania, a

d) boli rieky, kanály, jazerá a lagúny vybavené riečnou informačnou službou (RIS) pre všetky služby v súlade so smernicou 2005/44/ES ([50]) s cieľom zaručiť pre cezhraničných používateľov informácie v reálnom čase.

Na účely písmena a) tohto odseku sa referenčné hladiny vody stanovia na základe počtu dní v roku, počas ktorých skutočná hladina vody prekročila stanovenú referenčnú hladinu vody. S výhradou schválenia dotknutými členskými štátmi v súlade s článkom 172 druhým odsekom ZFEÚ Komisia prijme vykonávacie akty, ktoré sa vypracujú v úzkej spolupráci s takýmito členskými štátmi, po porade s dotknutými európskymi koordinátormi a v prípade potreby po porade s komisiami pre riečnu plavbu zriadenými podľa medzinárodných dohôd a v ktorých sa bližšie určia referenčné hladiny vody uvedené v tomto odseku písm. a) pre každý koridor, vodnú cestu alebo úsek vodnej cesty. Tieto vykonávacie akty musia byť v súlade s požiadavkami stanovenými v medzinárodných dohovoroch a dohodách uzavretých medzi členskými štátmi vrátane predpisov, ktoré prijali komisie pre riečnu plavbu zriadené takýmito dohovormi a dohodami. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 61 ods. 3 tohto nariadenia.

4. Na žiadosť členského štátu Komisia v riadne odôvodnených prípadoch prijme vykonávacie akty, ktorými sa udelia výnimky z požiadaviek uvedených v odsekoch 2 a 3 pre jednotlivé vodné cesty a v náležitom prípade pre jednotlivé úseky vodnej cesty, a to na základe osobitných geografických alebo významných fyzických obmedzení, negatívneho výsledku analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov alebo významných negatívnych vplyvov na životné prostredie, biodiverzitu alebo kultúrne dedičstvo. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená. Žiadosť o výnimky sa v prípade potreby koordinuje so susedným členským štátom alebo susednými členskými štátmi. Susedné členské štáty môžu členskému štátu, ktorý žiada o výnimku, poskytnúť stanovisko. Členský štát pripojí stanoviská susedných členských štátov k svojej žiadosti. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

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

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do 30 kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do 30 kalendárnych dní od doručenia týchto dodatočných informácií požiadať členský štát o doplnenie týchto dodatočných informácií.

([50]) 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).

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

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

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

5. V prípade vyššej moci členské štáty obnovia podmienky splavnosti do predchádzajúceho stavu hneď, ako to situácia umožní.

6. Komisia môže prijať usmernenia, ktorými sa zabezpečí jednotný prístup k uplatňovaniu dobrých plavebných podmienok v Únii. Tieto usmernenia sa môžu vzťahovať najmä na:

a) špecifické parametre pre voľne tečúce rieky;

b) doplnkové parametre pre splavnú šírku kanála;

c) zavádzanie infraštruktúry pre alternatívnu energiu na zabezpečenie prístupu k alternatívnym palivám v celom koridore;

d) používanie digitálnych aplikácií siete a procesov automatizácie;

e) odolnosť infraštruktúry voči zmene klímy, prírodným rizikám a katastrofám spôsobeným ľudskou činnosťou alebo úmyselným narušeniam alebo

f) zavádzanie a podporu nových technológií a inovácií pre palivá a pohonné systémy s nulovými a nízkymi emisiami uhlíka.

Článok 24

Ďalšie priority rozvoja infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest

Pri podpore projektov spoločného záujmu, ktoré súvisia s infraštruktúrami vnútrozemských vodných ciest, sa okrem všeobecných priorít ustanovených v článkoch 12 a 13 pozornosť venuje:

a) podľa potreby dosiahnutiu vyšších noriem modernizácie existujúcich vodných ciest a vytvárania nových vodných ciest s cieľom vyhovieť požiadavkám trhu;

b) opatreniam na predchádzanie a zmiernenie následkov povodní a sucha;

c) zlepšeniu procesov digitalizácie a automatizácie, najmä s cieľom zvýšiť bezpečnosť, bezpečnostnú ochranu a udržateľnosť vnútrozemskej vodnej dopravy, a to aj v rámci mestských uzlov;

d) modernizácii a rozširovaniu kapacity infraštruktúry vrátane miest na kotvenie a odpočinok a ich služieb potrebných pre operácie multimodálnej dopravy v oblasti prístavu aj mimo nej a pozdĺž vodnej cesty;

e) podpore a rozvoju opatrení na zlepšenie environmentálnych vlastností vnútrozemskej vodnej dopravy a dopravnej infraštruktúry vrátane plavidiel s nulovými a nízkymi emisiami a opatrení na zmiernenie vplyvov na vodné útvary a biodiverzitu závislú od vody v súlade s platnými požiadavkami podľa práva Únie alebo príslušných medzinárodných dohôd;

f) vývoju a používaniu plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy s plytkým ponorom vhodných pre nízke plavebné hladiny vody;

g) pri výstavbe alebo modernizácii infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest zabezpečeniu kontinuity a dostupnosti chodníkov a cyklistických komunikácií s cieľom podporovať aktívne druhy dopravy;

h) podpore opatrení na zabránenie zhoršovania požiadaviek na vodné cesty vrátane prostriedkov na monitorovanie stavu plavebných dráh a

i) v prípade potreby zlepšeniu plavebných podmienok pozdĺž vnútrozemských vodných ciest pri výstavbe nových mostov alebo pri obnove neotvárateľných mostov s osobitnou pozornosťou venovanou ich podjazdnej výške vo vzťahu k existujúcim mostom konkrétneho úseku vodnej cesty.

ODDIEL 3

Infraštruktúra námornej dopravy a európsky námorný priestor

Článok 25

Zložky infraštruktúry

1. Európsky námorný priestor spája a integruje námorné zložky opísané v odseku 2 s pevninskou sieťou prostredníctvom vytvárania alebo modernizácie trás príbrežnej námornej dopravy a prostredníctvom rozvoja námorných prístavov na území členských štátov a ich spojení s okolitým vnútrozemím vrátane geografickej oblasti najvzdialenejších regiónov s cieľom zabezpečiť efektívnu, uskutočniteľnú a udržateľnú integráciu s inými druhmi dopravy.

2. Európsky námorný priestor tvorí:

a) infraštruktúra námornej dopravy v rámci oblasti prístavu základnej siete a súhrnnej siete vrátane prepojenia s vnútrozemím;

b) činnosti so širším prínosom, ktoré nie sú spojené s konkrétnymi prístavmi a ktoré majú veľký prínos pre európsky námorný priestor a námorný priemysel, ako napríklad podpora činností zabezpečujúcich celoročnú splavnosť (lámanie ľadu), uľahčenie prechodu na udržateľnú námornú dopravu, zlepšenie synergií medzi dopravou a energetikou okrem iného posilnením úlohy prístavov ako energetických uzlov a pomoc pri energetickej transformácii a systémy IKT pre dopravu a hydrografické prieskumy a

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

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

a) námorné prístavy vrátane infraštruktúry potrebnej pre dopravné operácie v oblasti prístavu;

b) základnú prístavnú infraštruktúru, ako sú prístavné bazény, nábrežné múry, kotviská, plošiny, móla, doky, hrádze, násypy a rekultivované odvodnené plochy;

c) morské prieplavy;

d) navigačné zariadenia;

e) vstupy do prístavov, prístavné plavebné dráhy a plavebné komory;

f) vlnolamy;

g) prepojenia prístavov s transeurópskou dopravnou sieťou;

h) systémy IKT pre dopravu vrátane EMSWe a VTMIS;

i) infraštruktúru súvisiacu s alternatívnymi palivami;

j) súvisiace vybavenie, ku ktorému môžu patriť najmä zariadenia na riadenie dopravy a nákladu, na znižovanie negatívnych účinkov na životné prostredie vrátane operácií s nulovým odpadom a opatrení obehového hospodárstva, na zvyšovanie energetickej efektívnosti, na znižovanie hluku a používanie alternatívnych palív, ako aj zariadenia na zabezpečenie celoročnej splavnosti vrátane lámania ľadu a hydrologických prieskumov a zariadenia na bagrovanie a ochranu prístavov a vstupov do prístavov a

k) infraštruktúru, ktorá uľahčuje prístavné činnosti súvisiace s energiou z obnoviteľných zdrojov vrátane veterných parkov na mori.

4. Aby bol námorný prístav súčasťou súhrnnej siete, musí spĺňať aspoň jednu z týchto podmienok:

a) celkový ročný objem osobnej dopravy presahuje 0,1 % celkového ročného objemu osobnej dopravy vo všetkých námorných prístavoch Únie, pričom referenčnou hodnotou pre tento celkový objem je najnovší dostupný trojročný priemer podľa štatistických údajov uverejnených Eurostatom;

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

c) celkový ročný objem nákladu, pri nakladaní s hromadným alebo kusovým nákladom, presahuje ročne 500 000 ton a jeho príspevok k diverzifikácii dodávok energie do EÚ a k urýchleniu zavádzania energie z obnoviteľných zdrojov je jednou z hlavných činností prístavu, pričom referenčnou hodnotou pre tento celkový objem je najnovší dostupný trojročný priemer podľa štatistických údajov uverejnených Eurostatom;

d) nachádza sa na ostrove a poskytuje jediný prístupový bod do regiónu NUTS 3 v súhrnnej sieti v zmysle článku 3 nariadenia (ES) č. 1059/2003 alebo

e) nachádza sa v najvzdialenejšom regióne alebo v okrajovej oblasti, mimo okruhu 200 km od ďalšieho najbližšieho prístavu v súhrnnej sieti.

Článok 26

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre súhrnnú sieť

1. Členské štáty zabezpečia, aby:

a) sa v námorných prístavoch súhrnnej siete zaviedla infraštruktúra pre alternatívne palivá v súlade s nariadením (EÚ) 2023/1804;

b) boli námorné prístavy súhrnnej siete vybavené potrebnou infraštruktúrou na zlepšenie environmentálnych vlastností lodí v prístavoch, najmä zbernými zariadeniami na príjem odpadu z lodí v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/883 ([51]);

c) sa zaviedli VTMIS a SafeSeaNet v súlade so smernicou 2002/59/ES a

d) sa zaviedli vnútroštátne námorné jednotné kontaktné miesta v súlade s nariadením (EÚ) 2019/1239.

2. Členské štáty do 31. decembra 2050 zabezpečia, aby:

a) boli námorné prístavy súhrnnej siete s celkovým ročným objemom tovaru viac než 2 milióny ton prepojené so železničnou a s cestnou infraštruktúrou, a pokiaľ je to možné, s vnútrozemskými vodnými cestami; referenčnou hodnotou pre tento celkový objem je najnovší dostupný trojročný priemer podľa štatistických údajov uverejnených Eurostatom;

b) každý námorný prístav súhrnnej siete, ktorý slúži pre nákladnú dopravu, poskytoval aspoň jeden terminál multimodálnej nákladnej dopravy, ktorý je otvorený pre všetkých prevádzkovateľov a používateľov nediskriminačným spôsobom a ktorý uplatňuje transparentné a nediskriminačné poplatky;

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

c) morské prieplavy, prístavné plavebné dráhy a ústia riek, ktoré prepájajú dve moria alebo poskytujú prístup z mora do námorných prístavov, zodpovedali minimálne vnútrozemským vodným cestám, ktoré spĺňajú požiadavky článku 23, a

d) boli námorné prístavy súhrnnej siete prepojené s vnútrozemskými vodnými cestami vybavené vyhradenou kapacitou pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy.

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

3. Na žiadosť členského štátu Komisia v riadne odôvodnených prípadoch prijme vykonávacie akty, ktorými sa udelia výnimky z minimálnych požiadaviek uvedených v odseku 2 na základe osobitných geografických alebo významných fyzických obmedzení, negatívneho výsledku analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov alebo významných negatívnych vplyvov na životné prostredie alebo biodiverzitu. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

Komisia posúdi žiadosť z hľadiska odôvodnenia poskytnutého podľa prvého pododseku.

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do 30 kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do 30 kalendárnych dní od doručenia týchto dodatočných informácií požiadať členský štát o doplnenie týchto dodatočných informácií.

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

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

Článok 27

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre základnú sieť

1. Členské štáty zabezpečia, aby infraštruktúra námornej dopravy základnej siete bola v súlade s článkom 26 ods. 1.

2. Členské štáty do 31. decembra 2030 zabezpečia, aby infraštruktúra námornej dopravy základnej siete spĺňala požiadavky stanovené v článku 26 ods. 2.

3. Na žiadosť členského štátu Komisia v riadne odôvodnených prípadoch prijme vykonávacie akty, ktorými sa udelia výnimky z minimálnych požiadaviek uvedených v odseku 2 na základe osobitných geografických alebo významných fyzických obmedzení, negatívneho výsledku analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov alebo významných negatívnych vplyvov na životné prostredie alebo biodiverzitu. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

Komisia posúdi žiadosť z hľadiska odôvodnenia poskytnutého podľa prvého pododseku.

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do 30 kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do 30 kalendárnych dní od doručenia týchto dodatočných informácií požiadať členský štát o doplnenie týchto dodatočných informácií.

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

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

Článok 28

Ďalšie priority rozvoja námornej infraštruktúry a európskeho námorného priestoru

Pri podpore projektov spoločného záujmu, ktoré súvisia s námornou infraštruktúrou a európskym námorným priestorom, sa okrem priorít ustanovených v článkoch 12 a 13 pozornosť venuje:

a) modernizácii námorného prístupu, ako sú vlnolamy, morské prieplavy, plavebné dráhy, plavebné komory, bagrovanie a navigačné zariadenia;

b) výstavbe a modernizácii základnej prístavnej infraštruktúry, ako sú prístavné bazény, infraštruktúra pre alternatívne palivá, nábrežné múry, kotviská, plošiny, móla, doky, hrádze, násypy a rekultivované odvodnené plochy;

c) zlepšeniu infraštruktúry prepájajúcej rôzne druhy dopravy, zariadení a systémov uvedených v článku 37 písm. a), b) a d); ako aj modernizácii a rozšíreniu kapacity železničnej infraštruktúry potrebnej na dopravné činnosti v prístavnej oblasti alebo v jej blízkosti, ak je to potrebné na prepojenie s transeurópskou železničnou sieťou;

d) zlepšeniu procesov digitalizácie a automatizácie, najmä z hľadiska zvýšenia bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, efektívnosti a udržateľnosti;

e) zavádzaniu a podpore nových technológií a inovácií, ako aj obnoviteľných a nízkouhlíkových palív;

f) zlepšeniu odolnosti logistických reťazcov a medzinárodného námorného obchodu, a to aj v súvislosti s adaptáciou na zmenu klímy;

g) opatreniam na zníženie hluku a energetickú efektívnosť;

h) podpore plavidiel s nulovými a nízkymi emisiami, ktoré obsluhujú a prevádzkujú spojenia príbrežnej námornej dopravy, a vývoju opatrení na zlepšenie environmentálnych vlastností námornej dopravy na účely optimalizácie zastavení v prístave a dodávateľského reťazca v súlade s platnými požiadavkami podľa práva Únie alebo príslušných medzinárodných dohôd, akými sú využívanie programov ekologických stimulov;

i) akciám spojeným s podporou akcií so širším prospechom a s podporou spojení príbrežnej námornej dopravy v rámci európskeho námorného priestoru vrátane podpory lepšieho prístupu k najvzdialenejším a iným vzdialeným, ostrovným a okrajovým regiónom;

j) podpore trajektovej dopravy s nulovými a nízkymi emisiami ako udržateľného druhu osobnej dopravy;

k) akciám zameraným na zvýšenie podielu nákladnej dopravy, a to aj v prípade spojení príbrežnej námornej dopravy, ktorá sa presúva z cestnej a leteckej dopravy na námornú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu a železničnú dopravu, s cieľom znížiť negatívne externé náklady, ako sú emisie a kongescia, a

l) zlepšeniu prístupu k najvzdialenejším regiónom a iným vzdialeným, ostrovným a okrajovým regiónom.

ODDIEL 4

Infraštruktúra cestnej dopravy

Článok 29

Zložky infraštruktúry

1. Infraštruktúra cestnej dopravy zahŕňa najmä:

a) cesty vrátane:

i) mostov;

ii) tunelov;

iii) križovatiek;

iv) priechodov;

v) mimoúrovňových križovatiek;

vi) spevnených krajníc a

vii) infraštruktúry zmierňujúcej vplyv na životné prostredie vrátane riešení na ochranu fauny alebo zmiernenie hluku;

b) súvisiace vybavenie vrátane systémov dynamického váženia;

c) digitálnu infraštruktúru a systémy IKT pre dopravu;

d) prístupové trasy k terminálom multimodálnej nákladnej dopravy;

e) prepojenia terminálov nákladnej dopravy a logistických centier s ostatnými druhmi dopravy v transeurópskej dopravnej sieti;

f) autobusové terminály;

g) infraštruktúru súvisiacu so zariadeniami pre alternatívne palivá a

h) parkovacie plochy a odpočívadlá vrátane bezpečných a chránených parkovacích plôch pre úžitkové vozidlá.

2. Cesty uvedené v odseku 1 písm. a) tohto článku a určené v mapách uvedených v prílohe I sú cestami, ktoré zohrávajú významnú úlohu v diaľkovej nákladnej a osobnej doprave, integrujú hlavné mestské a hospodárske centrá a vzájomne sa prepájajú s ostatnými druhmi dopravy.

3. Vybavenie súvisiace s cestami uvedené v odseku 1 písm. b) môže zahŕňať najmä vybavenie na riadenie dopravy, dopravné informácie a navigáciu, ako aj na vyberanie mýta alebo poplatkov od používateľov, na účely bezpečnosti, na znižovanie negatívnych vplyvov na životné prostredie, na dopĺňanie paliva alebo nabíjanie vozidiel s alternatívnym pohonom a na zaistenie bezpečných a chránených parkovacích plôch pre úžitkové vozidlá.

Článok 30

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre súhrnnú sieť

1. Členské štáty zabezpečia, aby:

a) sa zaistila, monitorovala a v prípade potreby zlepšovala bezpečnosť infraštruktúry cestnej dopravy v súlade so smernicou 2008/96/ES;

b) sa cesty navrhovali, budovali alebo modernizovali a udržiavali podľa noriem vysokej úrovne kvality a bezpečnosti;

c) sa cesty navrhovali, budovali alebo modernizovali a udržiavali s ohľadom na vysokú úroveň ochrany životného prostredia v náležitých prípadoch aj prostredníctvom opatrení na zníženie hluku a zberu, úpravy a vypúšťania odtokovej vody;

d) cestné tunely s dĺžkou viac ako 500 m spĺňali požiadavky smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/54/ES ([52]);

([52]) 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).

e) sa v príslušných prípadoch zabezpečila interoperabilita systémov výberu mýta v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/520 ([53]) a s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2020/204 ([54]) a delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2020/203 ([55]);

f) sa mýto alebo používateľské poplatky v príslušných prípadoch vyberali v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES ([56]);

g) bol akýkoľvek inteligentný dopravný systém infraštruktúry cestnej dopravy v súlade so smernicou 2010/40/EÚ a zavádzal sa spôsobom, ktorý je v súlade s delegovanými aktmi prijatými na jej základe, a

h) sa infraštruktúra pre alternatívne palivá zaviedla v cestnej sieti v súlade s nariadením (EÚ) 2023/1804.

2. Členské štáty do 31. decembra 2050 zabezpečia, aby cesty súhrnnej siete uvedené v článku 29 ods. 1 písm. a) spĺňali tieto požiadavky:

a) cesta bola špeciálne navrhnutá, vybudovaná alebo modernizovaná na premávku motorových vozidiel;

b) odpočívadlá boli k dispozícii vo vzdialenosti najviac 100 km od seba a poskytovali bezpečný a dostatočný počet parkovacích miest a vhodné zariadenia vrátane hygienických zariadení, ktoré spĺňajú potreby rôznorodej pracovnej sily, a

c) systémy dynamického váženia boli nainštalované v priemere každých 300 km v sieti členského štátu.

Na účely prvého pododseku písm. c) sa členské štáty pri inštalácii systémov dynamického váženia môžu zamerať na cestné úseky s vysokou intenzitou nákladnej dopravy. Systémy dynamického váženia umožnia identifikáciu vozidiel a jazdných súprav, ktoré by mohli prekročiť maximálnu prípustnú hmotnosť stanovenú v smernici 96/53/ES.

3. Členské štáty zabezpečia zavedenie alebo používanie prostriedkov na zisťovanie udalostí alebo podmienok súvisiacich s bezpečnosťou a zber príslušných údajov o cestnej premávke na účely poskytovania minimálnych univerzálnych dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky, ako sú vymedzené v delegovanom nariadení Komisie (EÚ) č. 886/2013 ([57]):

a) v prípade existujúcej infraštruktúry súhrnnej siete do 31. decembra 2030 a

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

4. Na žiadosť členského štátu Komisia v riadne odôvodnených prípadoch prijme vykonávacie akty, ktorými sa udelia výnimky z požiadaviek uvedených v odseku 2 v prípade ciest, kde intenzita dopravy nepresahuje 10 000 vozidiel za deň v oboch smeroch, alebo na základe osobitných geografických alebo významných fyzických obmedzení, negatívneho výsledku analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov alebo významných negatívnych vplyvov na životné prostredie alebo biodiverzitu. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená, pričom sa zohľadní aj to, že dotknutá infraštruktúra podlieha posúdeniam vplyvu na bezpečnosť cestnej premávky, auditom a kontrolám a v prípade potreby nápravným opatreniam v súlade so smernicou 2008/96/ES. Žiadosť o výnimky sa v prípade potreby koordinuje so susedným členským štátom alebo susednými členskými štátmi. Susedné členské štáty môžu členskému štátu, ktorý žiada o výnimku, poskytnúť stanovisko. Členský štát pripojí stanoviská susedných členských štátov k svojej žiadosti. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

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

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

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

([56]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie cestnej infraštruktúry vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42).

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

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

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do 30 kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do 30 kalendárnych dní od doručenia týchto dodatočných informácií požiadať členský štát o doplnenie týchto dodatočných informácií.

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

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

Článok 31

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre základnú sieť a rozšírenú základnú sieť

1. Členské štáty zabezpečia, aby cestná infraštruktúra základnej siete a rozšírenej základnej siete bola v súlade s článkom 30 ods. 1.

2. Členské štáty zabezpečia v prípade cestnej infraštruktúry základnej siete do 31. decembra 2030 a v prípade cestnej infraštruktúry rozšírenej základnej siete do 31. decembra 2040, aby cesty uvedené v článku 29 ods. 1 písm. a) spĺňali tieto požiadavky:

a) cesty boli špeciálne navrhnuté, vybudované alebo modernizované na premávku motorových vozidiel;

b) cesty boli vybavené s výnimkou miest alebo dočasného obmedzenia, samostatnými jazdnými pásmi pre premávku v obidvoch smeroch vzájomne oddelené buď deliacim pásom, ktorý nie je určený na premávku, alebo iným spôsobom zabezpečujúcim rovnocennú úroveň bezpečnosti a

c) cesty úrovňovo nekrižovali žiadnu cestu, železničnú alebo električkovú trať, cyklistickú komunikáciu alebo chodník.

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

a) odpočívadlá boli k dispozícii pozdĺž ciest základnej siete a rozšírenej základnej siete vo vzdialenosti najviac 60 km od seba a poskytujú dostatočný počet bezpečných parkovacích miest a vhodné zariadenia vrátane hygienických zariadení, ktoré spĺňajú potreby rôznorodej pracovnej sily, a

b) spĺňala požiadavky stanovené v článku 30 ods. 2 písm. c).

4. Členské štáty do 31. decembra 2040 zabezpečia vytvorenie bezpečných a chránených parkovacích plôch, ktoré poskytujú dostatočný priestor na parkovanie pre úžitkové vozidlá a spĺňajú požiadavky stanovené v článku 8a ods. 1 nariadenia (ES) č. 561/2006, pozdĺž ciest základnej siete a rozšírenej základnej siete alebo vo vzdialenosti do 3 km jazdy od najbližšieho výjazdu z cesty patriacej do transeurópskej dopravnej siete a v priemernej maximálnej vzdialenosti 150 km medzi dvoma takýmito plochami, ktoré poskytujú dostatočný počet parkovacích miest pre úžitkové vozidlá a spĺňajú požiadavky stanovené v článku 3 ods. 2. Členské štáty sa môžu zamerať na cestné úseky s vysokou intenzitou nákladnej dopravy.

5. Členské štáty zabezpečia, aby cestná infraštruktúra spĺňala požiadavky stanovené v článku 30 ods. 3:

a) v prípade existujúcej infraštruktúry základnej siete najneskôr od 31. decembra 2025 a v prípade existujúcej infraštruktúry rozšírenej základnej siete najneskôr od 31. decembra 2030 a

b) v prípade novej infraštruktúry základnej siete najneskôr od 31. decembra 2030 a v prípade novej infraštruktúry rozšírenej základnej siete najneskôr od 31. decembra 2040 alebo v prípade, že sa cestný úsek dokončí skôr, k dátumu jeho dokončenia.

6. Na žiadosť členského štátu Komisia v riadne odôvodnených prípadoch prijme vykonávacie akty, ktorými sa udelia výnimky z požiadaviek uvedených v odsekoch 2, 3 a 4 v prípade ciest, kde intenzita dopravy nepresahuje 10 000 vozidiel za deň v oboch smeroch, alebo na základe osobitných geografických alebo významných fyzických obmedzení, negatívneho výsledku analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov alebo významných negatívnych vplyvov na životné prostredie alebo na biodiverzitu. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená, pričom sa zohľadní aj to, že dotknutá infraštruktúra podlieha posúdeniam vplyvu na bezpečnosť cestnej premávky, auditom a kontrolám a v prípade potreby nápravným opatreniam v súlade so smernicou 2008/96/ES. V prípade cezhraničných úsekov sa žiadosť o výnimky koordinuje so susedným členským štátom alebo susednými členskými štátmi. Susedné členské štáty môžu členskému štátu, ktorý žiada o výnimku, poskytnúť stanovisko. Členský štát pripojí stanoviská susedných členských štátov k svojej žiadosti. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

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

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do 30 kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do 30 kalendárnych dní od doručenia týchto dodatočných informácií požiadať členský štát o doplnenie týchto dodatočných informácií.

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

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

Článok 32

Ďalšie priority rozvoja cestnej infraštruktúry

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

a) zvyšovaniu a podpore bezpečnosti cestnej premávky, pričom sa zohľadňujú potreby zraniteľných účastníkov cestnej premávky a ostatných účastníkov v celej ich rozmanitosti, najmä osôb so zníženou pohyblivosťou;

b) zmierneniu kongescií na existujúcich cestách, najmä inteligentným riadením dopravy vrátane dynamických poplatkov za kongescie alebo mýta, ktoré sa menia v závislosti od časti dňa, týždňa alebo sezóny;

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

d) pri výstavbe alebo modernizácii cestnej infraštruktúry zabezpečeniu kontinuity a dostupnosti chodníkov a cyklistických komunikácií s cieľom podporovať aktívne druhy dopravy a vo vhodných prípadoch zlepšovaniu infraštruktúru aktívnej mobility a

e) vytvoreniu bezpečných a chránených parkovacích plôch v súhrnnej sieti, ktoré poskytujú dostatočný priestor na parkovanie pre úžitkové vozidlá a spĺňajú požiadavky stanovené v článku 8a ods. 1 nariadenia (ES) č. 561/2006.

ODDIEL 5

Infraštruktúra leteckej dopravy

Článok 33

Zložky infraštruktúry

1. Infraštruktúra leteckej dopravy zahŕňa najmä:

a) vzdušný priestor, letové trasy a letové cesty;

b) letiská vrátane infraštruktúry a vybavenia, ktoré sú potrebné na pozemnú a dopravnú prevádzku v rámci letiskovej plochy, a vertiporty;

c) prepojenia letísk s inými druhmi dopravy v transeurópskej dopravnej sieti;

d) systémy ATM/ANS a súvisiace vybavenie vrátane vesmírneho vybavenia;

e) infraštruktúru súvisiacu s alternatívnymi palivami a elektrickým napájaním lietadiel na stojisku;

f) infraštruktúru na výrobu alternatívnych palív na mieste a zvyšovanie energetickej efektívnosti a znižovanie emisií súvisiacich s klímou, so životným prostredím a s hlukom z letísk alebo s pridruženou prevádzkou letiska, ako sú služby pozemnej obsluhy, prevádzka lietadiel a pozemná doprava cestujúcich;

g) infraštruktúru využívanú na triedený zber odpadu, predchádzanie vzniku odpadu a činnosti v oblasti obehového hospodárstva a

h) kozmodrómy.

2. Aby bolo letisko súčasťou súhrnnej siete, musí spĺňať aspoň jednu z týchto podmienok:

a) pokiaľ ide o letiská pre nákladnú dopravu, celkový ročný objem nákladu predstavuje aspoň 0,2 % celkového ročného objemu nákladu na všetkých letiskách Únie;

b) pokiaľ ide o letiská pre osobnú dopravu, celkový ročný objem osobnej dopravy je aspoň 0,1 % celkového ročného objemu osobnej dopravy na všetkých letiskách Únie, okrem prípadu, keď sa príslušné letisko nachádza mimo okruhu 100 km od najbližšieho letiska v súhrnnej sieti alebo mimo okruhu 200 km, ak je v regióne, v ktorom sa nachádza, vybudovaná vysokorýchlostná železničná trať.

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

Článok 34

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru pre základnú sieť a súhrnnú sieť

1. Členské štáty zabezpečia, aby:

a) boli letiská transeurópskej dopravnej siete s celkovým ročným objemom prepravy cestujúcich viac ako 12 miliónov cestujúcich najneskôr od 31. decembra 2040 prepojené s transeurópskou železničnou sieťou, a to aj, ak je to možné, s vysokorýchlostnou železničnou sieťou, ktorá umožní diaľkové dopravné služby, s výnimkou prípadov, keď takýmto spojeniam bránia špecifické geografické alebo významné fyzické obmedzenia;

b) boli letiská transeurópskej dopravnej siete s celkovým ročným objemom prepravy cestujúcich viac ako štyri milióny a menej ako 12 miliónov cestujúcich najneskôr od 31. decembra 2050 prepojené s transeurópskou železničnou sieťou, alebo ak sa letisko nachádza v mestskom uzle transeurópskej železničnej siete alebo v jeho blízkosti, s týmto mestským uzlom, a to železnicou, metrom, ľahkou železnicou, električkami, lanovkou alebo výnimočne inými riešeniami verejnej dopravy s nulovými emisiami, s výnimkou prípadov, keď takýmto spojeniam bránia špecifické geografické alebo významné fyzické obmedzenia;

c) každé letisko transeurópskej dopravnej siete poskytovalo aspoň jeden terminál otvorený pre všetkých prevádzkovateľov a používateľov nediskriminačným spôsobom, ktorý uplatňuje transparentné a nediskriminačné poplatky;

d) sa na infraštruktúru leteckej dopravy uplatňovali spoločné základné normy ochrany civilného letectva pred protiprávnym zasahovaním prijaté Úniou v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ([58]);

e) infraštruktúra manažmentu letovej prevádzky umožňovala implementáciu jednotného európskeho neba v súlade s nariadeniami (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (EÚ) 2018/1139 a prevádzku leteckej dopravy s cieľom zlepšiť výkonnosť a udržateľnosť európskeho systému letectva, ako aj implementáciu vykonávacích predpisov a špecifikácií Únie;

f) sa na letiskách zaviedla infraštruktúra pre alternatívne palivá v súlade s nariadením (EÚ) 2023/1804 a

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

Celkový ročný objem cestujúcich uvedený v prvom pododseku písm. a), b) a g) vychádza z posledného dostupného trojročného priemeru k 18. júlu 2024 podľa štatistických údajov uverejnených Eurostatom.

2. Na žiadosť členského štátu Komisia v riadne odôvodnených prípadoch prijme vykonávacie akty, ktorými udelí výnimky v súvislosti s požiadavkami stanovenými v odseku 1 písm. a), b) a g), a to z dôvodu špecifických geografických alebo významných fyzických obmedzení, neexistencie železničného systému na území, negatívneho výsledku analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov alebo významných negatívnych vplyvov na životné prostredie alebo biodiverzitu. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená. Členské štáty môžu v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

Komisia posúdi žiadosť z hľadiska odôvodnenia poskytnutého podľa prvého pododseku.

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do 30 kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do 30 kalendárnych dní od doručenia týchto dodatočných informácií požiadať členský štát o doplnenie týchto dodatočných informácií.

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

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

Článok 35

Ďalšie priority rozvoja infraštruktúry leteckej dopravy

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

a) zvýšeniu energetickej a prevádzkovej efektívnosti letísk;

b) podpore implementácie jednotného európskeho neba a interoperabilných systémov, najmä tých, ktoré boli vyvinuté v rámci projektu SESAR v súlade s európskym riadiacim plánom ATM, vrátane tých, ktoré sú zamerané na zaistenie bezpečnej a úplnej integrácie nových leteckých dopravných prostriedkov s posádkou a bez posádky;

c) zlepšeniu procesov digitalizácie a automatizácie, najmä z hľadiska zvýšenia bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany;

d) zlepšeniu multimodálnych prepojení medzi letiskami a infraštruktúrou iných druhov dopravy a prípadne medzi letiskami a mestskými uzlami;

([58]) 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).

e) zlepšeniu udržateľnosti a zmierneniu vplyvov na klímu, životné prostredie a vplyvov hluku, najmä zavádzaním nových technológií a inovácií, alternatívnych palív, lietadiel s nulovými a nízkymi emisiami uhlíka a infraštruktúry s nulovými a nízkymi emisiami uhlíka a inej infraštruktúry pre alternatívne palivá, ktorá spĺňa požiadavky nariadenia (EÚ) 2023/1804, ako aj palív, ktoré spĺňajú požiadavky nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2405 ([59]);

f) prepojeniu letísk súhrnnej siete a základnej siete, ktorých celkový ročný objem osobnej dopravy je menší ako 4 milióny cestujúcich, so sieťou a v uplatniteľných prípadoch s príslušnými mestskými uzlami, ako sa uvádza v prílohe II, a to železnicou, metrom, ľahkým železničným systémom, električkami, lanovkou alebo výnimočne inými riešeniami verejnej dopravy s nulovými emisiami, a

g) infraštruktúre na zásobovanie lietadiel vopred upraveným vzduchom na vzdialených stojiskách, ako aj na kontaktných stojiskách v prípade letísk transeurópskej dopravnej siete s celkovým ročným objemom prepravy cestujúcich menším ako 4 milióny cestujúcich.

ODDIEL 6

Infraštruktúra terminálov multimodálnej nákladnej dopravy

Článok 36

Identifikácia terminálov multimodálnej nákladnej dopravy

1. Terminály multimodálnej nákladnej dopravy transeurópskej dopravnej siete sú terminály, ktoré sú otvorené pre všetkých prevádzkovateľov a používateľov nediskriminačným spôsobom a:

a) nachádzajú sa v námorných prístavoch transeurópskej dopravnej siete uvedených v prílohe II alebo v ich blízkosti;

b) nachádzajú sa vo vnútrozemských prístavoch transeurópskej dopravnej siete uvedených v prílohe II alebo v ich blízkosti;

c) nachádzajú sa na letiskách transeurópskej dopravnej siete uvedených v prílohe II alebo

d) sú klasifikované ako terminály kombinovanej železničnej a cestnej dopravy alebo terminály pozdĺž vnútrozemských vodných ciest transeurópskej dopravnej siete uvedené v prílohe II.

2. Členské štáty vynaložia maximálne úsilie s cieľom zabezpečiť, aby bola k dispozícii dostatočná kapacita terminálov multimodálnej nákladnej dopravy na obsluhu transeurópskej dopravnej siete, pričom zohľadnia súčasné a budúce dopravné toky, najmä toky obsluhujúce mestské uzly, priemyselné centrá, prístavy a logistické uzly.

3. Členské štáty do 19. júla 2027 vykonajú analýzu trhu a výhľadovú analýzu, pokiaľ ide o terminály multimodálnej nákladnej dopravy na ich území. V tejto analýze prinajmenšom:

a) preskúmajú súčasné a budúce dopravné toky nákladu v jednotlivých druhoch dopravy;

b) identifikujú existujúce terminály multimodálnej nákladnej dopravy transeurópskej dopravnej siete na svojom území a posúdia potrebu nových terminálov multimodálnej nákladnej dopravy alebo dodatočnej prekládkovej kapacity v existujúcich termináloch a

c) zanalyzujú, ako zabezpečiť primerané rozmiestnenie terminálov multimodálnej nákladnej dopravy s primeranou prekládkovou kapacitou s cieľom uspokojiť potreby uvedené v písmene b), pričom sa zohľadnia terminály, ktoré sa nachádzajú v pohraničných oblastiach susedných členských štátov.

Členské štáty budú konzultovať s odosielateľmi, prevádzkovateľmi dopravy a logistiky, ako aj s inými príslušnými zainteresovanými stranami, ktoré pôsobia na ich území. Vo svojej analýze zohľadnia výsledky konzultácií.

Členské štáty bezodkladne oznámia výsledky analýzy Komisii.

([59]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2405 z 18. októbra 2023 o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu (iniciatíva ReFuelEU Aviation) (Ú. v. EÚ L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

4. Keď sa analýzou uvedenou v odseku 3 zistí, že sú potrebné nové terminály multimodálnej nákladnej dopravy alebo dodatočná prekládková kapacita v existujúcich termináloch, členské štáty vypracujú akčný plán pre rozvoj siete terminálov multimodálnej nákladnej dopravy, v ktorom sa uvedú aj miesta, kde sa takéto potreby identifikovali.

Akčný plán sa oznámi Komisii najneskôr 12 mesiacov od dokončenia analýzy uvedenej v odseku 3.

Na základe uvedeného akčného plánu členské štáty oznámia Komisii zoznam terminálov kombinovanej železničnej a cestnej dopravy a terminálov pozdĺž vnútrozemských vodných ciest, ktoré navrhujú doplniť do príloh I a II.

5. Aby mohol byť terminál kombinovanej železničnej a cestnej dopravy alebo terminál pozdĺž vnútrozemských vodných ciest zaradený do transeurópskej dopravnej siete a uvedený v prílohe II, musí spĺňať aspoň jednu z týchto podmienok:

a) jeho ročný objem prekládky nákladu presahuje v prípade kusového nákladu 800 000 ton alebo v prípade hromadného tovaru 0,1 % zodpovedajúceho celkového ročného objemu nákladu, s ktorým sa manipuluje vo všetkých námorných prístavoch Únie;

b) ide o hlavný terminál kombinovanej železničnej a cestnej dopravy určený členským štátom pre región NUTS 2, ak v tomto regióne NUTS 2 neexistuje žiadny terminál kombinovanej železničnej a cestnej dopravy, ktorý by spĺňal požiadavky písmena a);

c) je navrhnutý na doplnenie do príloh I a II členským štátom v súlade s odsekom 4 tohto článku.

Článok 37

Zložky infraštruktúry

Terminály multimodálnej nákladnej dopravy zahŕňajú najmä:

a) infraštruktúru prepájajúcu rôzne druhy dopravy v oblasti terminálu a jeho blízkosti;

b) vybavenie, ako sú žeriavy, dopravníky alebo iné prekládkové zariadenia na premiestňovanie nákladu medzi rôznymi druhmi dopravy a na umiestnenie a skladovanie nákladu;

c) vyhradené oblasti, ako je oblasť brány, medziľahlá nárazníková a čakacia oblasť, prekládková oblasť a jazdné alebo nakladacie pruhy;

d) systémy IKT pre dopravu dôležité pre efektívnu prevádzku terminálov, ako sú tie, ktoré uľahčujú plánovanie kapacity infraštruktúry, dopravné operácie, spojenia medzi druhmi dopravy a prekládku, a

e) infraštruktúru pre alternatívne palivá.

Článok 38

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

1. Členské štáty vynaložia maximálne úsilie na to, aby spravodlivým a nediskriminačným spôsobom zabezpečili, aby všetky terminály multimodálnej nákladnej dopravy, ktoré sú otvorené pre všetkých prevádzkovateľov a používateľov nediskriminačným spôsobom a ktoré uplatňujú transparentné a nediskriminačné poplatky v námorných prístavoch a vnútrozemských prístavoch uvedených v prílohe II a vo všetkých termináloch kombinovanej železničnej a cestnej dopravy a termináloch pozdĺž vnútrozemských vodných ciest určených v mapách zobrazených v prílohe I a uvedených v prílohe II, spĺňali tieto požiadavky:

a) sú napojené aspoň na dva druhy dopravy, ktoré sú v danej oblasti k dispozícii;

b) sú najneskôr od 31. decembra 2030 vybavené v rámci terminálu alebo v maximálnej vzdialenosti 3 km od terminálu aspoň jednou nabíjacou stanicou v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 52 nariadenia (EÚ) 2023/1804 určenou na obsluhu ťažkých úžitkových vozidiel a vo vhodných prípadoch jednou čerpacou stanicou v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 59 uvedeného nariadenia používanou na vodík a určenou na obsluhu ťažkých úžitkových vozidiel a

c) sú najneskôr od 31. decembra 2030 vybavené digitálnymi nástrojmi na uľahčenie:

i) efektívnych terminálových operácií, ktoré môžu zahŕňať fotobrány, terminálový operačný systém, digitálne prihlásenie/odhlásenie vodiča, kamery alebo iné snímače na prekládkových zariadeniach, ako aj kamerové systémy pozdĺž železničných tratí, a

ii) poskytovania informačných tokov v rámci terminálu a medzi druhmi dopravy v logistickom reťazci a terminálom, ktoré si dokážu vymieňať informácie s otvorenými a interoperabilnými systémami.

2. Členské štáty vynaložia maximálne úsilie na to, aby spravodlivým a nediskriminačným spôsobom zabezpečili, aby tie terminály multimodálnej nákladnej dopravy uvedené v odseku 1, ktoré sú napojené na železničnú sieť a ktoré vykonávajú vertikálnu prekládku, mali najneskôr od 31. decembra 2030 dostatočnú prekládkovú kapacitu a boli schopné manipulovať s nasledujúcimi typmi žeriavových intermodálnych nákladných jednotiek: kontajnermi, výmennými nadstavbami alebo návesmi.

3. Členské štáty vynaložia maximálne úsilie na to, aby do 31. decembra 2040 spravodlivým a nediskriminačným spôsobom zabezpečili, aby terminály multimodálnej nákladnej dopravy uvedené v odseku 1, ktoré sú napojené na základnú železničnú sieť alebo rozšírenú základnú železničnú sieť, boli schopné prijímať vlaky dlhé 740 m bez manipulácie, alebo ak to nie je ekonomicky uskutočniteľné, aby sa prijali primerané opatrenia na zlepšenie prevádzkovej efektívnosti prijímania vlakov dlhých 740 m.

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

4. Na žiadosť členského štátu Komisia v riadne odôvodnených prípadoch prijme vykonávacie akty, ktorými sa udelia výnimky z požiadaviek uvedených v tomto článku, a to na základe osobitných geografických alebo významných fyzických obmedzení, najmä ak sa terminál nachádza na priestorovo obmedzenom mieste, alebo na základe negatívneho výsledku analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov alebo významných negatívnych vplyvov na životné prostredie alebo biodiverzitu. Každá takáto žiadosť musí byť dostatočne odôvodnená. Členský štát môže v jednej žiadosti požiadať o udelenie viacerých výnimiek.

Komisia posúdi žiadosť z hľadiska odôvodnenia poskytnutého podľa prvého pododseku.

Komisia môže požiadať členský štát o dodatočné informácie najneskôr do 30 kalendárnych dní od doručenia žiadosti podľa prvého pododseku. Ak sa Komisia domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné, môže do 30 kalendárnych dní od doručenia týchto dodatočných informácií požiadať členský štát o doplnenie týchto dodatočných informácií.

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

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

Článok 39

Ďalšie priority rozvoja infraštruktúry multimodálnej dopravy

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

a) zjednodušeniu prepojení medzi rôznymi druhmi dopravy;

b) odstráneniu hlavných technických a administratívnych prekážok multimodálnej dopravy vrátanie zavedenia eFTI;

c) rozvoju bezproblémového toku informácií umožňujúcich dopravné služby v rámci transeurópskeho dopravného systému;

d) zjednodušeniu interoperability na zdieľanie údajov, prístup k údajom a opätovné použitie údajov v rámci jednotlivých druhov dopravy a medzi nimi;

e) v náležitých prípadoch presadzovaniu toho, aby manipulačné koľaje a multimodálne terminály nákladnej dopravy na transeurópskej dopravnej sieti umožňovali nakladanie s vlakmi s dĺžkou 740 m bez manipulácie;

f) rozšíreniu a elektrifikácii odchodových a príjazdových manipulačných koľají, úpravám systémov návestenia a vylepšeniu konfigurácie koľají;

g) v náležitých prípadoch podpore prechodu manipulačných koľají na európsky normálny menovitý rozchod koľají 1 435 mm a

h) podpore multimodálnej dopravnej infraštruktúry, ktorá umožní efektívny modálny prechod na udržateľné druhy dopravy.

ODDIEL 7

Mestské uzly

Článok 40

Zložky mestských uzlov

1. Mestský uzol zahŕňa najmä:

a) dopravnú infraštruktúru v mestskom uzle, ktorá je súčasťou transeurópskej dopravnej siete vrátane obchvatov a

b) prístupové miesta k transeurópskej dopravnej sieti, ktoré sú prístupné pre všetkých prevádzkovateľov a používateľov nediskriminačným spôsobom, najmä prístavy, letiská, ako aj železničné stanice, autobusové terminály a terminály multimodálnej nákladnej dopravy.

2. Mestá, ktoré sa nachádzajú v centre každého mestského uzla transeurópskej dopravnej siete, sú uvedené v prílohe II. Na to, aby bol mestský uzol súčasťou transeurópskej dopravnej siete a bol uvedený v prílohe II, musí mať najmenej 10 0000 obyvateľov, alebo ak v regióne NUTS 2 žiadny takýto mestský uzol neexistuje, musí byť hlavným uzlom tohto regiónu NUTS 2.

Článok 41

Požiadavky na mestské uzly

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

a) dostupnosť infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc pre alternatívne palivá v súlade s nariadením (EÚ) 2023/1804;

b) do 31. decembra 2027:

i) prijatie a monitorovanie plánu udržateľnej mestskej mobility (SUMP) pre každý mestský uzol, ktorý zahŕňa okrem iného opatrenia na integráciu rôznych druhov dopravy a prechod na udržateľnú mobilitu, na podporu efektívnej mobility s nulovými a nízkymi emisiami vrátane mestskej logistiky, na zníženie znečistenia ovzdušia a hluku a vo vhodných prípadoch na posúdenie dostupnosti dopravy pre používateľov a

ii) za každý mestský uzol zber údajov o mestskej mobilite v oblasti udržateľnosti, bezpečnosti a dostupnosti podľa ukazovateľov a metodiky uvedených v odseku 2 a ich predkladanie Komisii;

c) do 31. decembra 2030 rozvoj multimodálnych uzlov osobnej dopravy na uľahčenie spojení prvého a posledného úseku vrátane uľahčenia prístupu k infraštruktúre verejnej dopravy a aktívnej mobilite, ktoré sú vybavené aspoň jednou nabíjacou stanicou v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 52 nariadenia (EÚ) 2023/1804 určenou na obsluhu autobusov a autokarov; Členské štáty v takýchto uzloch preskúmajú aj vybudovanie čerpacej stanice v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 59 uvedeného nariadenia, ktorá sa používa na vodík a je určená na obsluhu autobusov a autokarov, a

d) do 31. decembra 2040 na základe analýzy socio-ekonomických nákladov a prínosov vybudovanie aspoň jedného terminálu multimodálnej nákladnej dopravy, ak taký terminál ešte neexistuje, ktorý bude poskytovať dostatočnú prekládkovú kapacitu v rámci mestského uzla alebo v jeho blízkosti.

Jeden terminál multimodálnej nákladnej dopravy môže obsluhovať viacero mestských uzlov a môže sa nachádzať v mestskom uzle samotnom alebo v jeho blízkosti. Členské štáty o tom informujú Komisiu.

2. Miestne orgány, v náležitých prípadoch aj v spolupráci s celoštátnymi orgánmi, vynaložia pri prijímaní a monitorovaní plánov SUMP maximálne úsilie s cieľom zabezpečiť, aby plány SUMP boli v súlade s usmerneniami uvedenými v prílohe V a zároveň zohľadňovali diaľkové transeurópske dopravné toky.

Najneskôr do 19. júla 2025 Komisia prijme vykonávací akt, v ktorom:

a) vymedzí obmedzený počet ukazovateľov, ktoré sa majú použiť na zber údajov ustanovený v odseku 1 písm. b) tohto článku;

b) stanoví metodiku zberu a predkladania údajov podľa odseku 1 tohto článku a

c) stanoví individuálne lehoty na predkladanie takýchto údajov.

Tieto lehoty sa stanovia na tri až päť rokov.

Vykonávací akt sa vypracuje v úzkej spolupráci s členskými štátmi a ich regionálnymi a miestnymi orgánmi, pričom sa zohľadní dostupnosť a prístupnosť údajov na miestnej úrovni, ako aj existujúce plány mestskej mobility.

Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 61 ods. 3.

3. Komisia najneskôr 19. júla 2025 takisto zriadi internetové rozhranie, ktoré príslušným orgánom umožní predkladať plány SUMP a ukazovatele uvedené v odseku 1 písm. b) a ktoré umožní členským štátom sa uistiť, že plány SUMP a ukazovatele boli predložené.

4. Bez toho, aby bol dotknutý článok 8 ods. 5 členské štáty do 19. júla 2025 určia národné kontaktné miesto pre plány SUMP a zriadia národný program plánov SUMP s cieľom podporovať mestské uzly pri prijímaní a vykonávaní plánov SUMP uvedených v odseku 1 písm. b) bode i) tohto článku.

Článok 42

Ďalšie priority mestských uzlov

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

a) spojeniu prvého a posledného úseku medzi prístupovými bodmi transeurópskej dopravnej siete uvedenými v článku 40 ods. 1 písm. b) a k týmto bodom, ako sú metro alebo električky, s cieľom zvýšiť výkonnosť transeurópskej dopravnej siete;

b) súvislému prepojeniu medzi infraštruktúrou transeurópskej dopravnej siete a infraštruktúrou pre regionálnu a miestnu udržateľnú dopravu, čo môže zahŕňať:

   i) pre cestujúcich možnosť prístupu k informáciám, rezervácie, platenia ciest a získania cestovných lístkov prostredníctvom multimodálnych digitálnych služieb mobility s cieľom umožniť optimalizované trasy pre vozidlá, aby sa zlepšilo riadenie dopravných tokov, bezpečnosť cestnej premávky a znížila kongescia a znečistenie ovzdušia, a

   ii) v prípade nákladnej dopravy mestské logistické zariadenia na zlepšenie konsolidácie dodávok v mestských oblastiach, ako sú mikrouzly a cyklistické logistické uzly, najmä tie, ktoré sú napojené na železničnú a vodnú dopravnú infraštruktúru;

c) udržateľnému, súvislému a bezpečnému prepojeniu infraštruktúry osobnej dopravy medzi železničnou a cestnou dopravou a v náležitých prípadoch vnútrozemskou vodnou, leteckou a námornou dopravou vrátane integrácie infraštruktúry pre aktívne druhy dopravy, najmä pri budovaní alebo modernizácii dopravnej infraštruktúry;

d) udržateľnému, súvislému a bezpečnému prepojeniu infraštruktúry nákladnej dopravy medzi železničnou, cestnou a v náležitých prípadoch vnútrozemskou vodnou, leteckou a námornou dopravou, ako aj vhodným prepojeniam s logistickými platformami a zariadeniami;

e) zmierneniu vystavenia mestských oblastí negatívnym účinkom tranzitnej železničnej a cestnej dopravy;

f) podpore efektívnej dopravy a mobility s nízkou hlučnosťou a s nulovými emisiami vrátane ekologizácie mestských vozových parkov na prepravu osôb a nákladov;

g) vo vhodných prípadoch zvýšeniu druhového podielu verejnej dopravy a aktívnych druhov dopravy prostredníctvom opatrení s cieľom nasmerovať mobilitu cestujúcich predovšetkým na tieto druhy dopravy vrátane bezpečnej a chránenej infraštruktúry pre aktívne druhy dopravy;

h) podpore efektívnej mestskej nákladnej dopravy s nízkou hlučnosťou a nízkymi emisiami uhlíka;

i) vo vhodných prípadoch zvýšeniu dostupnosti a prepojenosti mestských a vidieckych oblastí a prístupu k inteligentnej, udržateľnej a cenovo dostupnej doprave a

j) prijatiu konkrétnych opatrení na podporu širšieho zavádzania nástrojov IKT a inteligentných dopravných systémov s otvoreným prístupom pre všetkých prevádzkovateľov s cieľom umožniť optimalizované trasy vozidiel na lepšie riadenie dopravných tokov, znižovanie kongescií, znečistenia ovzdušia a na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky, ako aj lepšie poskytovanie informácií v reálnom čase o dostupnosti infraštruktúry pre alternatívne palivá.

KAPITOLA IV

USTANOVENIA O INTELIGENTNEJ A ODOLNEJ DOPRAVE

Článok 43

Systémy IKT pre dopravu

1. Systémy IKT pre dopravu musia umožňovať riadenie kapacity a premávky a výmenu informácií v rámci jednotlivých druhov dopravy a medzi nimi v prípade multimodálnych dopravných operácií a služieb s pridanou hodnotou týkajúcich sa dopravy, zlepšenia v oblasti odolnosti, bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, dopravnej kongescie, prevádzkovej výkonnosti a ochrany životného prostredia a zjednodušenie administratívnych postupov. Systémy IKT pre dopravu takisto uľahčia súvislé prepojenie medzi infraštruktúrou a mobilnými prostriedkami.

2. V celej Únii sa v súlade s osobitnými ustanoveniami stanovenými v práve Únie a v rámci ich obmedzení zavedú s cieľom zabezpečiť prítomnosť súboru interoperabilných základných spôsobilostí vo všetkých členských štátoch tieto systémy IKT pre dopravu:

a) v prípade železníc: ERTMS, telematické aplikácie pre nákladnú a osobnú dopravu, ako sa uvádza v technickej špecifikácii interoperability, najmä výstupy zo spoločného podniku Shift2Rail a spoločného podniku pre európske železnice;

b) v prípade vnútrozemských vodných ciest: riečne informačné služby (RIS);

c) v prípade cestnej dopravy: inteligentné dopravné systémy (ITS);

d) v prípade námornej dopravy: na riadenie lodnej dopravy služby VTMIS a na výmenu informácií v EMSWe;

e) v prípade leteckej dopravy: systémy manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb (systémy ATM/ANS), a to najmä tie, ktoré sú výsledkom projektu SESAR, a

f) v prípade multimodálnej dopravy: elektronické údaje o nákladnej doprave (eFTI).

3. Členské štáty môžu vo vhodných prípadoch koordinovaným a harmonizovaným spôsobom podporovať aj iné systémy IKT pre dopravu v transeurópskej dopravnej sieti. Môžu medzi ne patriť zlepšenia digitalizácie železníc, podpora dátového priestoru Únie pre mobilitu a rámce uľahčujúce výmenu údajov medzi podnikmi, ak ich Únia zriadi, zlepšenia transparentnosti a optimalizácie dodávateľského reťazca a vhodnej infraštruktúry IKT umožňujúcej inteligentné presadzovanie predpisov na základe výmeny údajov medzi hospodárskymi subjektmi a orgánmi presadzovania práva v reálnom čase, ktoré je potrebné na kontrolu dodržiavania platných regulačných požiadaviek, a to aj počas prevádzky vozidiel.

Článok 44

Udržateľné služby nákladnej dopravy

Členské štáty podporujú projekty spoločného záujmu, ktorými sa zabezpečujú efektívne služby nákladnej dopravy využívajúce infraštruktúru transeurópskej dopravnej siete, ktoré prispievajú k znižovaniu emisií skleníkových plynov a iných negatívnych socio-ekonomických vplyvov a vplyvov na životné prostredie, ako sú znečistenie ovzdušia a znečistenie hlukom, a ktoré sa zameriavajú na:

a) zlepšenie udržateľného využívania dopravnej infraštruktúry, a to aj prostredníctvom jej efektívneho riadenia;

b) podporu zavádzania inovatívnych dopravných služieb, okrem iného aj prostredníctvom spojení príbrežnej námornej dopravy v rámci európskeho námorného priestoru, systémov IKT pre dopravu a vývoja doplnkovej infraštruktúry potrebnej na dosiahnutie hlavných environmentálnych a bezpečnostných cieľov týchto služieb;

c) uľahčenie prevádzky multimodálnych dopravných služieb vrátane potrebných sprievodných informačných tokov a zlepšenie spolupráce účastníkov logistického reťazca vrátane odosielateľov, prevádzkovateľov, poskytovateľov služieb a ich zákazníkov;

d) stimulovanie efektívneho využívania zdrojov a prevádzky s nulovými a nízkymi emisiami, najmä v oblasti technológií, operácií, pohonu vozidiel, riadenia vozidiel a plavidiel, plánovania systémov a činností, alebo

e) zlepšenie prepojenia s najzraniteľnejšími a najizolovanejšími časťami Únie, najmä s najvzdialenejšími regiónmi a inými odľahlými, ostrovnými, okrajovými a horskými regiónmi, ako aj s riedko osídlenými oblasťami, a to podporou pravidelných a častých služieb.

Článok 45

Nové technológie a inovácia

Aby transeurópska dopravná sieť držala krok s inovačným technologickým vývojom a zavádzaním, členské štáty a Komisia koordinovaným spôsobom podporujú projekty spoločného záujmu, ktorých cieľom je najmä:

a) podporovať a presadzovať dekarbonizáciu dopravy prostredníctvom prechodu na vozidlá, vlaky, plavidlá a lietadlá s nulovými a nízkymi emisiami poháňané alternatívnymi palivami a na iné inovatívne a udržateľné dopravné a sieťové technológie;

b) podporovať udržateľné vznikajúce technológie na zlepšenie a uľahčenie dopravy a mobility cestujúcich a nákladu;

c) zintenzívniť dekarbonizáciu všetkých druhov dopravy stimulovaním energetickej efektívnosti, zaviesť riešenia s nulovými a nízkymi emisiami poháňané alternatívnymi palivami a zabezpečiť zodpovedajúcu infraštruktúru, ak je to možné, prostredníctvom synergií s transeurópskou energetickou sieťou;

d) podporovať využívanie a zavádzanie nových digitálnych technológií, najmä na podporu infraštruktúry výmeny údajov a prepojenosti s neprerušovaným pokrytím celej siete s cieľom zabezpečiť najvyššiu úroveň a výkonnosť digitálnej infraštruktúry a dosiahnuť vyššie úrovne automatizácie s osobitnou pozornosťou venovanou železničnému sektoru;

e) zlepšiť bezpečnosť a udržateľnosť pohybu osôb a prepravy tovaru;

f) zlepšiť prevádzku, riadenie, dostupnosť, interoperabilitu, multimodálnosť a efektívnosť siete, a to aj prostredníctvom rozvoja multimodálnych digitálnych služieb mobility, ako napr. vývojom riešení typu ‚mobilita ako služba‘;

g) podporovať efektívne spôsoby poskytovania dostupných a zrozumiteľných informácií všetkým používateľom a poskytovateľom dopravných služieb, pokiaľ ide o prepojenia, interoperabilitu a multimodálnosť, ako aj o vplyv ich výberu dopravy na životné prostredie;

h) podporovať opatrenia na zníženie negatívnych externalít, akými sú kongescie, poškodenie zdravia a akékoľvek znečistenie vrátane hluku a emisií;

i) zavádzať bezpečnostné technológie;

j) zvyšovať odolnosť dopravnej infraštruktúry proti narušeniam a zmene klímy prostredníctvom modernizácie a konštrukčného návrhu infraštruktúry, ako aj digitálnych, kyberneticky bezpečných riešení zameraných na ochranu siete v kontexte prírodných katastrof a katastrof spôsobených ľudskou činnosťou a

k) napredovať v rozvoji a zavádzaní systémov IKT a nových technológií pre dopravu v rámci jednotlivých druhov dopravy a medzi nimi.

Na účely prvého odseku písm. c) môže zodpovedajúca dopravná infraštruktúra:

a) zahŕňať prístup do siete, potrubia a iné zariadenia potrebné na dodávky energie;

b) zohľadňovať rozhranie medzi infraštruktúrou a vozidlom vrátane inteligentného a obojsmerného nabíjania;

c) zahŕňať systémy IKT pre dopravu;

d) slúžiť ako energetický uzol pre rôzne druhy dopravy s cieľom prepojiť miestnu výrobu čistej energie s aplikáciami mobility s nulovými emisiami a

e) prispievať aj k zavádzaniu iných technológií, ktoré urýchľujú dekarbonizáciu hospodárstva.

Článok 46

Odolnosť infraštruktúry

1. Keď sa plánujú a realizujú projekty spoločného záujmu, členské štáty vynaložia všetko primerané úsilie na zlepšenie zabezpečenia a odolnosti infraštruktúry voči zmene klímy, prírodným nebezpečenstvám, hybridným hrozbám, katastrofám spôsobeným ľudskou činnosťou, nehodám a prevádzkovým prerušeniam, ako aj úmyselným narušeniam ovplyvňujúcim fungovanie dopravného systému Únie. Osobitne sa zohľadňujú najmä:

a) vzájomné závislosti, spojenia a kaskádové účinky s inými sieťami, ako sú telekomunikačné a elektrické siete;

b) bezpečnosť, bezpečnostná ochrana a výkonnosť za prítomnosti viacerých nebezpečenstiev;

c) kvalita štrukturálnej infraštruktúry počas celého jej životného cyklu, s osobitnou pozornosťou venovanou environmentálnym podmienkam a budúcim predpokladaným klimatickým podmienkam;

d) potreby civilnej ochrany reagovať na narušenie vrátane narušenia pri preprave nebezpečného tovaru a

e) kybernetická bezpečnosť a odolnosť infraštruktúry s osobitným dôrazom na cezhraničnú infraštruktúru.

2. Projekty spoločného záujmu, v prípade ktorých sa musí vykonať posudzovanie vplyvov na životné prostredie v súlade so smernicou 2011/92/EÚ, podliehajú preskúmaniu vplyvov na klímu a odolnosti na zmenu klímy. Pri preskúmaní vplyvov na klímu a odolnosti na zmenu klímy sa zohľadňujú najnovšie dostupné najlepšie postupy a usmernenia, aby sa zabezpečilo, že dopravné infraštruktúry sú odolné voči nepriaznivým vplyvom zmeny klímy, a to prostredníctvom posúdenia klimatickej zraniteľnosti a rizika, ako aj prostredníctvom príslušných adaptačných opatrení a začlenenia nákladov na emisie skleníkových plynov do analýzy nákladov a prínosov. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia iných právnych aktov Únie, sa táto požiadavka nevzťahuje na projekty, v prípade ktorých sa postup verejného obstarávania týkajúci sa posudzovania vplyvov na životné prostredie začal pred 18. júlom 2024.

3. Komisia do 19. júla 2026 v úzkej spolupráci s dotknutými členskými štátmi vykoná posúdenie odolnosti a zraniteľnosti základnej siete voči dôsledkom zmeny klímy, na základe ktorého môže vypracovať a zverejniť najlepšie postupy týkajúce sa možných adaptačných opatrení na zabezpečenie odolnosti siete.

Článok 47

Riziká pre bezpečnosť alebo verejný poriadok

1. Členské štáty vynaložia maximálne úsilie s cieľom zabezpečiť, aby bola infraštruktúra transeurópskej dopravnej siete chránená pred rizikami pre bezpečnosť alebo verejný poriadok, a to posúdením potenciálnych rizík pre bezpečnosť alebo verejný poriadok z dôvodu účasti niektorého z podnikov tretej krajiny na projekte spoločného záujmu alebo jeho príspevkov k takémuto projektu.

2. Pri určovaní, či účasť podniku z tretej krajiny na projekte spoločného záujmu alebo jeho príspevok k takémuto projektu môže negatívne ovplyvniť infraštruktúru z hľadiska bezpečnosti alebo verejného poriadku, môže Komisia zvážiť potenciálne účinky účasti alebo príspevku okrem iného na:

a) dodávku vstupov nevyhnutných na vybudovanie, prevádzku a údržbu infraštruktúry a

b) prístup k citlivým informáciám vrátane osobných údajov alebo na schopnosť kontrolovať takéto informácie v spojení s budovaním, prevádzkou a údržbou infraštruktúry.

Členské štáty môžu zohľadniť najmä faktory uvedené v článku 4 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2019/452.

3. Bez toho, aby boli dotknuté nariadenie (EÚ) 2019/452, skutočnosť, že každý členský štát má výlučnú zodpovednosť za svoju národnú bezpečnosť, ako sa ustanovuje v článku 4 ods. 2 Zmluvy o EÚ, a právo každého členského štátu chrániť svoje základné bezpečnostné záujmy v súlade s článkom 346 ZFEÚ, vždy, keď sa členský štát domnieva, že účasť podniku z tretej krajiny na projekte spoločného záujmu alebo jeho príspevok k takémuto projektu by mohli mať negatívny vplyv na infraštruktúru v transeurópskej dopravnej sieti z hľadiska bezpečnosti alebo verejného poriadku, informuje Komisiu o všetkých primeraných opatreniach prijatých na zmiernenie takéhoto rizika.

4. Tento článok sa nevzťahuje na účasť na projekte spoločného záujmu alebo príspevok k takémuto projektu zo strany fyzickej osoby vrátane fyzickej osoby, ktorá v rámci podniku tretej krajiny počas určitého obdobia vykonáva služby pre inú osobu a pod jej vedením, za ktoré táto fyzická osoba dostáva odmenu.

Článok 48

Vojenská mobilita

1. Pri výstavbe alebo modernizácii infraštruktúry v tých častiach transeurópskej dopravnej siete, ktoré sa prekrývajú s vojenskou dopravnou sieťou určenou vo vojenských požiadavkách na vojenskú mobilitu v rámci EÚ a mimo nej, ktoré Rada schválila 26. júna 2023 a 23. októbra 2023, a v každom nasledujúcom dokumente, ktorým sa tieto požiadavky revidujú, členské štáty zvážia potrebu, relevantnosť a uskutočniteľnosť prekročenia požiadaviek stanovených v kapitole III tohto nariadenia na účely prispôsobenia infraštruktúry hmotnosti, veľkosti alebo rozsahu vojenskej prepravy jednotiek a materiálu.

2. Do 19. júla 2025 a s prihliadnutím na ústavné požiadavky členských štátov vypracuje Komisia štúdiu s cieľom identifikovať možnosti krátko vopred oznamovaných rozsiahlych presunov v celej Únii vrátane vojenskej mobility. Počas prípravy tejto štúdie sa Komisia radí s členskými štátmi.

Článok 49

Údržba a životný cyklus projektu

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

a) takej údržby infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete, aby počas svojej životnosti poskytovala vysokú úroveň služieb a bezpečnosti prispôsobenú dopravnému toku a aby sa vo fáze plánovania výstavby alebo modernizácie zohľadňovali potreby preventívnej údržby, zlepšovania jej odolnosti a odhadované náklady počas celej životnosti infraštruktúry;

b) dlhodobého plánovania údržby ciest a v relevantných prípadoch infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest a

c) súladu medzi potrebami údržby a obnovy v prípade železničnej infraštruktúry v súvislosti s rozvojom transeurópskej dopravnej siete a orientačnou stratégiou rozvoja železničnej infraštruktúry uvedenou v článku 8 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ a zmluvnou dohodou uvedenou v článku 30 smernice 2012/34/EÚ.

Článok 50

Dostupnosť pre všetkých používateľov

Transeurópska dopravná infraštruktúra umožní bezproblémovú mobilitu a dostupnosť pre všetkých používateľov, najmä:

a) osoby v situáciách dopravnej chudoby alebo v zraniteľnej situácii vrátane osôb so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou a

b) osoby žijúce v najvzdialenejších regiónoch a iných odľahlých, vidieckych, ostrovných, okrajových a horských regiónoch, ako aj v riedko osídlených oblastiach.

KAPITOLA V

REALIZÁCIA NÁSTROJOV EURÓPSKYCH DOPRAVNÝCH KORIDOROV A HORIZONTÁLNYCH PRIORÍT

Článok 51

Nástroj európskych dopravných koridorov a horizontálne priority

1. Európske dopravné koridory sú nástrojom na uľahčenie koordinovanej realizácie častí základnej siete a rozšírenej základnej transeurópskej dopravnej siete a ich cieľom je najmä zlepšiť cezhraničné prepojenia, doplniť chýbajúce prepojenia a odstrániť úzke miesta v rámci Únie a vo vhodných prípadoch zlepšiť prepojenia s transeurópskou dopravnou sieťou susedných krajín.

2. Na to, aby európske dopravné koridory viedli k multimodálnej doprave efektívne využívajúcej zdroje a prispievali k súdržnosti prostredníctvom lepšej územnej spolupráce, musia byť zamerané na:

a) modálnu integráciu s osobitným zreteľom na posilnenie druhov dopravy, ktoré sú najviac šetrné k životnému prostrediu, najmä železničnej dopravy, vnútrozemskej vodnej dopravy a príbrežnej námornej dopravy;

b) interoperabilitu a kontinuitu siete;

c) koordinovaný rozvoj infraštruktúry všetkých druhov dopravy, najmä v cezhraničných úsekoch, a to predovšetkým v záujme rozvoja interoperabilného systému železničnej nákladnej dopravy, ako aj výkonnej siete pre diaľkovú osobnú železničnú dopravu vrátane vysokorýchlostnej, a to v celej Únii, ako aj s cieľom zabezpečiť efektívnu a udržateľnú integráciu vnútrozemskej vodnej a námornej infraštruktúry s inými druhmi dopravy;

d) podporu koordinovaného a integrovaného rozvoja a zavádzania inovatívnych riešení pre digitalizáciu a interoperabilitu dopravy a

e) presadzovanie zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá.

3. Európske dopravné koridory umožnia členským štátom dosiahnuť koordinovaný a synchronizovaný prístup, pokiaľ ide o investície do infraštruktúry.

4. ERTMS a európsky námorný priestor sú dve horizontálne priority realizácie transeurópskej dopravnej siete. Nástroje zriadené v súlade s touto kapitolou uľahčujú včasné zavedenie ERTMS a integráciu infraštruktúry a služieb námornej dopravy do transeurópskej dopravnej siete.

Článok 52

Koordinácia európskych dopravných koridorov a horizontálnych priorít

1. Komisia v záujme uľahčenia koordinovanej realizácie európskych dopravných koridorov, systému ERTMS a európskeho námorného priestoru na základe dohody s dotknutými členskými štátmi a po porade s Európskym parlamentom a Radou a vo vhodných prípadoch so susednými krajinami, ktoré sú súčasťou európskych dopravných koridorov, vymenuje jedného európskeho koordinátora pre každý koridor a pre každú horizontálnu prioritu.

2. Výber do funkcie európskeho koordinátora sa uskutočňuje najmä na základe znalosti záležitostí týkajúcich sa dopravy, financovania alebo socio-ekonomického a environmentálneho posudzovania veľkých projektov, ako aj na základe skúseností s tvorbou politík Únie. Európsky koordinátor sa vyberie na funkčné obdobie maximálne štyroch rokov, ktoré možno obnoviť. Právomoci európskeho koordinátora sa týkajú realizácie jedného koridoru alebo jednej horizontálnej priority.

3. Komisia v rozhodnutí o vymenovaní európskeho koordinátora konkretizuje spôsoby plnenia úloh uvedených v odsekoch 5, 6 a 7.

4. Európsky koordinátor koná v mene a z poverenia Komisie, ktorá mu poskytuje potrebnú administratívnu výpomoc.

5. Európski koordinátori:

a) podporujú koordinovanú realizáciu dotknutého európskeho dopravného koridoru alebo dotknutej horizontálnej priority;

b) vypracúvajú pracovný plán spolu s dotknutými členskými štátmi a v príslušných prípadoch po konzultácii so susednými krajinami, ktoré sú súčasťou európskych dopravných koridorov, a monitorujú jeho plnenie v súlade s článkom 54;

c) radia sa s fórom pre koridor alebo konzultačným fórom pre horizontálne priority v súvislosti s uvedeným pracovným plánom a jeho plnením a pravidelne fórum informujú o plnení pracovného plánu;

d) oznamujú členským štátom, susedným krajinám, ktoré sú súčasťou európskych dopravných koridorov, Európskemu parlamentu a Komisii a podľa potreby ostatným subjektom priamo zapojeným do rozvoja európskeho dopravného koridoru alebo horizontálnej priority všetky ťažkosti, s ktorými sa stretnú, najmä keď sa rozvoj koridoru alebo horizontálnej priority brzdí, s cieľom pomôcť nájsť vhodné riešenia a

e) predkladajú Európskemu parlamentu, Rade, Komisii a dotknutým členským štátom výročnú správu o stave pokroku pri realizácii európskych dopravných koridorov a horizontálnych priorít; uvedená výročná správa o stave je zameraná na pokrok dosiahnutý v kľúčových prioritách a investíciách, obsahuje opis povahy problémov, ktoré sa vyskytli pri ich realizácii, a navrhujú sa v nej možné riešenia.

6. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci správy železničnej nákladnej dopravy podľa nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a právomoci členských štátov, pokiaľ ide o riadenie a financovanie infraštruktúry, európski koordinátori európskych dopravných koridorov úzko spolupracujú s dotknutými členskými štátmi a so správou železničnej nákladnej dopravy, aby:

a) pomohli identifikovať priority a investičné potreby pre železničnú nákladnú dopravu na železničných nákladných tratiach európskych dopravných koridorov, pričom zohľadňujú prínosy pre transeurópsku dopravnú sieť a dátumy úplného dokončenia stanovené v tomto nariadení, a

b) monitorovali výkonnosť služieb železničnej nákladnej dopravy a identifikovali potenciálne prekážky, ako sú technické, administratívne a prevádzkové prekážky, s osobitným zameraním na cezhraničný rozmer, a v prípade potreby vypracovali v tejto súvislosti odporúčania.

7. Európski koordinátori európskych dopravných koridorov:

a) úzko spolupracujú s dotknutými členskými štátmi s cieľom pomôcť určiť priority a investičné potreby pre trate osobnej železničnej dopravy európskych dopravných koridorov a

b) monitorujú výkonnosť služieb osobnej železničnej dopravy a identifikujú potenciálne prekážky, ako sú technické, administratívne a prevádzkové prekážky, s osobitným zameraním na cezhraničný rozmer, a v prípade potreby vypracujú v tejto súvislosti odporúčania.

8. Európski koordinátori európskych dopravných koridorov úzko spolupracujú s dotknutými členskými štátmi s cieľom uľahčiť vo vhodných prípadoch kontakty a koordináciu medzi zástupcami námorných a vnútrozemských vodných ciest s cieľom zvýšiť ich synergie.

9. Podľa článku 14 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2021/1153 sa Komisia radí s európskym koordinátorom pri skúmaní žiadostí o financovanie z prostriedkov Únie v rámci Nástroja na prepájanie Európy (NPE) pre európske dopravné koridory alebo horizontálne priority v rámci mandátu európskeho koordinátora, aby sa zabezpečil súlad a pokrok každého koridoru alebo horizontálnej priority pri zohľadnení prepojenosti siete. Európsky koordinátor overí, či sú projekty navrhované členskými štátmi alebo v príslušných prípadoch susednými krajinami na spolufinancovanie z NPE v súlade s prioritami pracovného plánu uvedeného v odseku 5 písm. b) tohto článku.

10. Ak európsky koordinátor nie je schopný vykonávať svoj mandát uspokojivo a v súlade s požiadavkami uvedenými v tomto článku, Komisia môže po porade s dotknutými členskými štátmi kedykoľvek ukončiť uvedený mandát. Komisia informuje Európsky parlament a Radu o svojom rozhodnutí a vymenuje nového európskeho koordinátora v súlade s postupom ustanoveným v odseku 1.

Článok 53

Správa európskych dopravných koridorov a horizontálnych priorít

1. Pri každom európskom dopravnom koridore a každej horizontálnej priorite pomáha príslušnému európskemu koordinátorovi pri plnení úloh, ktoré sa týkajú pracovného plánu a jeho plnenia, sekretariát a konzultačné fórum, ‚fórum pre koridor' respektíve ‚konzultačné fórum pre horizontálnu prioritu'.

2. ‚Fórum pre koridor' formálne zriadi európsky koordinátor, ktorý mu predsedá. Dotknuté členské štáty sa dohodnú na členstve vo fóre pre koridor za svoju časť európskeho dopravného koridoru, zabezpečia, aby bola zastúpená správa železničnej nákladnej dopravy a uľahčia zastúpenie ďalších príslušných manažérov infraštruktúry, ako sú námorné a vnútrozemské prístavné orgány a ich správa.

3. Komisia sa radí so susednými krajinami, ktoré sú súčasťou európskych dopravných koridorov, o členstve vo fóre pre koridory, pokiaľ ide o ich časti európskeho dopravného koridoru.

4. Európsky koordinátor môže so súhlasom dotknutých členských štátov zriadiť pracovné skupiny pre daný koridor a predsedať im, pričom tieto skupiny sa zameriavajú na:

a) interoperabilitu a zavádzanie nových technológií a infraštruktúry;

b) koordinovaný rozvoj a realizáciu projektov infraštruktúry v cezhraničných úsekoch;

c) cezhraničné služby osobnej železničnej dopravy;

d) prevádzkové úzke miesta;

e) mestské uzly;

f) spoluprácu s tretími krajinami a

g) ďalšie témy, ktoré sa považujú za potrebné.

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

5. Konzultačné fórum pre horizontálnu prioritu zriaďuje európsky koordinátor, ktorý mu aj predsedá. Dotknuté členské štáty a v príslušných prípadoch a po dohode s dotknutými členskými štátmi zástupcovia dotknutých susedných krajín a príslušných sektorov sa môžu zúčastňovať na konzultačnom fóre pre horizontálnu prioritu. Každý členský štát určí jedného zodpovedného národného zástupcu zapojeného do koordinácie zavádzania ERTMS v danom členskom štáte, ktorý sa zúčastňuje na konzultačnom fóre pre ERTMS. Európsky koordinátor môže zriaďovať aj pracovné skupiny ad hoc.

6. Dotknuté členské štáty spolupracujú s európskym koordinátorom, zúčastňujú sa na fóre pre koridor a konzultačnom fóre pre horizontálnu prioritu a poskytujú európskemu koordinátorovi informácie potrebné na plnenie úloh stanovených v tomto článku vrátane informácií o rozvoji koridorov v príslušných vnútroštátnych plánoch a programoch prispievajúcich k rozvoju transeurópskej dopravnej siete.

7. Európsky koordinátor sa môže v súvislosti s pracovným plánom a jeho plnením radiť s regionálnymi a miestnymi orgánmi, manažérmi infraštruktúry, prevádzkovateľmi dopravy, najmä s tými, ktorí sú členmi správy železničnej nákladnej dopravy, dodávateľským odvetvím, používateľmi dopravy a príslušnými zainteresovanými stranami. Podobne, pokiaľ ide o vykonávanie projektov spoločného záujmu, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice (EÚ) 2021/1187, možno konzultovať aj s určenými orgánmi v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 6 uvedenej smernice. Okrem toho európsky koordinátor zodpovedný za systém ERTMS úzko spolupracuje so Železničnou agentúrou Európskej únie zriadenou nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 ([60]) a so spoločným podnikom pre európske železnice a európsky koordinátor pre európsky námorný priestor úzko spolupracuje s Európskou námornou bezpečnostnou agentúrou zriadenou nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ([61]).

Článok 54

Pracovný plán európskeho koordinátora

1. Každý európsky koordinátor európskych dopravných koridorov a dvoch horizontálnych priorít najneskôr 19. júla 2026 a potom každé štyri roky vypracuje pracovný plán, v ktorom bude uvedená podrobná analýza stavu realizácie koridoru alebo horizontálnej priority v rámci jeho právomoci a ich súladu s požiadavkami tohto nariadenia, ako aj priorít ich budúceho rozvoja.

2. Pracovný plán sa vypracuje v úzkej spolupráci s dotknutými členskými štátmi a v príslušných prípadoch so susednými krajinami, ktoré sú súčasťou európskeho dopravného koridoru, a po porade s fórom pre koridor a správou železničnej nákladnej dopravy alebo konzultačným fórom pre horizontálnu prioritu. Pracovný plán európskeho dopravného koridoru schvália dotknuté členské štáty. Uskutočnia sa porady so susednými krajinami, ktoré sú súčasťou európskeho koridoru. Komisia pre informáciu predloží pracovný plán Európskemu parlamentu a Rade.

Európsky koordinátor pri vypracúvaní pracovného plánu zohľadní implementačný plán uvedený v článku 9 nariadenia (EÚ) č. 913/2010.

3. Pracovný plán pre európsky dopravný koridor obsahuje podrobnú analýzu stavu realizácie dotknutého koridoru, ktorá zahŕňa najmä:

a) opis charakteristík koridoru, najmä cezhraničných úsekov;

b) analýzu stavu súladu koridoru s požiadavkami tohto nariadenia na dopravnú infraštruktúru a analýzu súvisiaceho dosiahnutého pokroku vrátane možných oneskorení;

c) identifikáciu chýbajúcich prepojení a úzkych miest, ktoré bránia rozvoju koridoru, s osobitnou pozornosťou venovanou cezhraničným úsekom;

d) analýzu požadovaných investícií vrátane rôznych zdrojov financovania a finančných prostriedkov viazaných alebo plánovaných, alebo oboje, na realizáciu projektov potrebných na rozvoj a dokončenie koridoru, predovšetkým cezhraničných úsekov;

e) opis možných riešení na vyriešenie investičných potrieb a úzkych miest, najmä v prípade tratí pre osobnú a nákladnú dopravu a prepojení koridoru, s cieľom splniť lehoty stanovené v tomto nariadení;

f) plán, ktorý môže obsahovať priebežné orientačné míľniky, na odstránenie fyzických, technických, digitálnych, prevádzkových a administratívnych prekážok medzi jednotlivými druhmi dopravy a v rámci nich, ako aj na zlepšenie efektívnej a dostupnej multimodálnej dopravy s osobitnou pozornosťou venovanou železnici a jej cezhraničným úsekom a vnútroštátnym chýbajúcim prepojeniam.

([60]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004 (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 1).

([61]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 z 27. júna 2002, ktorým sa ustanovuje Európska námorná bezpečnostná agentúra (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1).

Na účely analýzy investícií a prípravy plánu európsky koordinátor:

i) zohľadňuje národné plány a programy uvedené v článku 60 ods. 1 tohto nariadenia;

ii) spolupracuje s výkonnou radou a správnou radou koridoru podľa článku 11 nariadenia (EÚ) č. 913/2010, pokiaľ ide o aspekty týkajúce sa železničnej nákladnej dopravy;

iii) zohľadňuje prvky analýzy relevantné pre koridor, akčné plány vypracované členskými štátmi podľa článku 36 ods. 4 tohto nariadenia a zoznam uvedený v článku 18 písm. b) nariadenia (EÚ) č. 913/2010, pokiaľ ide o aspekty týkajúce sa terminálov multimodálnej nákladnej dopravy;

iv) zohľadňuje výsledky monitorovania vykonaného v súlade s článkom 52 ods. 7 písm. b), pokiaľ ide o aspekt týkajúci sa osobnej dopravy, a

v) zohľadňuje odporúčania Európskeho dvora audítorov a prácu určených orgánov, ako sú stanovené v smernici (EÚ) 2021/1187;

g) výsledky monitorovania výkonnosti železničnej nákladnej dopravy vykonaného správou železničnej nákladnej dopravy v súlade s článkom 19 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a zoznam cieľov, zámerov a opatrení koridoru vymedzených v súlade s článkom 9 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 913/2010 ako prostriedky na dosiahnutie prevádzkových priorít článku 19 tohto nariadenia;

h) určenie opatrení v mestských uzloch, ktoré sa stanovia v spolupráci s dotknutými členskými štátmi, príslušnými miestnymi orgánmi a národnými kontaktnými miestami pre plány SUMP, ktoré môžu prispieť k účinnému fungovaniu nákladnej a osobnej dopravy v koridore a k dosiahnutiu cieľov transeurópskej dopravnej siete, pričom sú v súlade s príslušnými plánmi SUMP;

i) určenie priorít rozvoja koridoru v spolupráci s dotknutými členskými štátmi;

j) analýzu možných vplyvov zmeny klímy na infraštruktúru a v prípade potreby aj návrh opatrení na podporu odolnosti proti zmene klímy a

k) opatrenia, ktoré sa majú prijať na zmiernenie emisií skleníkových plynov, hluku a podľa potreby ďalších negatívnych externalít.

4. Európsky koordinátor ponúkne členským štátom a vo vhodných a príslušných prípadoch aj susedným krajinám podporu pri plnení pracovného plánu, najmä pokiaľ ide o:

a) stanovenie priorít v národnom plánovaní tým, že pomôže určiť problémy pri realizácii a úzke miesta, vrátane prevádzkových problémov, v každom koridore alebo pre každú horizontálnu prioritu;

b) plánovanie projektu a investícií, súvisiace náklady a harmonogram plnenia odhadovaný na realizáciu európskych dopravných koridorov alebo horizontálnej priority a

c) prácu v rámci dozorného orgánu alebo podobného riadiaceho orgánu samostatného subjektu, ak je to relevantné, pri koordinácii, výstavbe alebo riadení cezhraničných projektov infraštruktúry v súlade s článkom 8 ods. 6.

Článok 55

Vykonávacie akty

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 8 ods. 5 tohto nariadenia, Komisia s výhradou schválenia dotknutými členskými štátmi v súlade s článkom 172 druhým odsekom ZFEÚ prijme vykonávacie akty na realizáciu každého európskeho dopravného koridoru pokrývajúce jeho hlavné sieťové cezhraničné úseky, ako aj obmedzený počet ďalších osobitných projektov na vnútroštátnych úsekoch, ktoré sú kľúčové pre fungovanie koridoru s cieľom realizovať chýbajúce prepojenia alebo odstrániť hlavné úzke miesta. Výber projektov, ktoré sa majú zahrnúť do vykonávacích aktov, vychádza z analýzy dohodnutej s členskými štátmi v prvom pracovnom pláne európskych koordinátorov vypracovanom v súlade s článkom 54 tohto nariadenia. Cieľom vykonávacích aktov je zabezpečiť jednotné stanovovanie priorít pre plánovanie infraštruktúry a investícií stanovením orientačných míľnikov a očakávaného harmonogramu realizácie identifikovaných projektov. Vykonávacie akty sa vypracujú v úzkej spolupráci s dotknutými členskými štátmi a aktualizujú sa každé štyri roky alebo na žiadosť uvedených členských štátov.

Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 61 ods. 3.

2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 8 ods. 5 tohto nariadenia a s výhradou schválenia dotknutými členskými štátmi v súlade s článkom 172 druhým odsekom ZFEÚ môže Komisia prijať vykonávacie akty na realizáciu cezhraničných úsekov alebo na realizáciu horizontálnych priorít. Vykonávacie akty sa vypracujú v úzkej spolupráci s dotknutými členskými štátmi a aktualizujú sa každé štyri roky alebo na žiadosť uvedených členských štátov.

Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 61 ods. 3.

3. Komisia prijme vykonávacie akty na zmenu vykonávacích aktov uvedených v odsekoch 1 a 2 s cieľom zohľadniť dosiahnutý pokrok, zaznamenané oneskorenia alebo aktualizované národné programy. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 61 ods. 3.

4. Pokiaľ nedôjde k úplnému vykonaniu vykonávacích aktov uvedených v tomto článku a pokiaľ sa v uvedených vykonávacích aktoch nestanoví inak, dotknuté členské štáty predkladajú Komisii každé dva roky správu o dosiahnutom pokroku, v ktorej uvedú najmä finančné záväzky prijaté v pláne štátneho rozpočtu. Správa môže odkazovať na informácie zhromaždené v súlade s článkom 57.

Článok 56

Spolupráca so susednými krajinami zapojenými do európskych dopravných koridorov a horizontálnych priorít

1. Európsky koordinátor európskeho dopravného koridoru alebo horizontálnej priority, ktoré zasahujú do konkrétnej susednej krajiny, je oprávnený spolupracovať s týmito krajinami a zapájať ich do príslušných činností koridoru, ako sú fórum koridorov alebo pracovné skupiny zriadené v súlade s článkom 53 ods. 2 a 4 alebo v príslušnom prípade do konzultačného fóra horizontálnej priority.

2. Európsky koordinátor môže spolupracovať aj s medzinárodnými organizáciami pri vykonávaní činností súvisiacich s európskymi dopravnými koridormi alebo horizontálnou prioritou, ktoré zasahujú do susedných krajín, ktoré sú členmi týchto medzinárodných organizácií.

3. Únia môže uzavrieť dohody na vysokej úrovni s dotknutými susednými krajinami s cieľom dosiahnuť koordinovaný a synchronizovaný prístup k realizácii európskych dopravných koridorov a horizontálnych priorít.

KAPITOLA VI

SPOLOČNÉ USTANOVENIA

Článok 57

Podávanie správ a monitorovanie

1. Členské štáty pravidelne, súhrnne a transparentne informujú Komisiu o pokroku, ktorý sa dosiahol pri dokončovaní transeurópskej dopravnej siete prostredníctvom realizácie projektov spoločného záujmu a o investíciách vynaložených na uvedený účel.

2. Tieto informácie zahŕňajú ročné technické údaje týkajúce sa požiadaviek na dopravnú infraštruktúru stanovených v kapitole III, pokiaľ takéto informácie už neboli zhromaždené na úrovni transeurópskej dopravnej siete na účely iných aplikácií alebo databáz Únie.

3. Zasielanie týchto informácií sa zabezpečuje automatizovaným spôsobom prostredníctvom interaktívneho geografického a technického informačného systému pre transeurópsku dopravnú sieť (TENtec). Kým nebude funkcia automatizovanej výmeny údajov v systéme TENtec plne funkčná, toto zasielanie sa zabezpečí každé dva roky.

4. Pokiaľ ide o investície súvisiace s projektmi spoločného záujmu, členské štáty zasielajú finančné údaje každé dva roky vo forme ročných súhrnných údajov za každý druh dopravy a za každú sieť (základnú sieť, rozšírenú základnú sieť a súhrnnú sieť).

5. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví zoznam technických údajov, ktoré sa majú zasielať podľa odseku 2 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 61 ods. 3.

6. Komisia zabezpečí, aby bol systém TENtec verejný a ľahko dostupný a aby umožňoval automatizovanú výmenu údajov s vnútroštátnymi systémami a inými príslušnými aplikáciami a zdrojmi údajov Únie. Systém TENtec obsahuje informácie o jednotlivých projektoch a aktualizované informácie o formách spolufinancovania Únie a poskytnutých sumách, ako aj o pokroku v jednotlivých projektoch.

Komisia takisto zabezpečí, aby systém TENtec nezverejňoval žiadne informácie, ktoré sú dôverné alebo ktoré by sa mohli dotknúť akéhokoľvek postupu verejného obstarávania v členskom štáte alebo ho nenáležite ovplyvniť.

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

Článok 58

Aktualizácia siete

1. S výhradou schválenia dotknutým členským štátom v súlade s článkom 172 druhým odsekom ZFEÚ je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 62 tohto nariadenia na účely zmeny príloh I a II s cieľom:

a) zohľadniť zmeny vyplývajúce z kvantitatívnych prahových hodnôt stanovených v článku 21 ods. 3 písm. a), článku 25 ods. 4 písm. a) a b) a článku 33 ods. 2 a z kvantitatívnych prahových hodnôt a kvalitatívnych požiadaviek stanovených v článku 25 ods. 4 písm. c); v tejto súvislosti Komisia:

   i) zahrnie do súhrnnej siete vnútrozemské prístavy, námorné prístavy a letiská, ak sa preukáže, že ich priemerný objem dopravy za posledné tri roky presahuje príslušnú prahovú hodnotu, a

   ii) vylúči zo súhrnnej siete námorné prístavy a letiská, ak sa preukáže, že ich priemerný objem dopravy za posledných šesť rokov nedosahuje 85 % príslušnej prahovej hodnoty, s výnimkou námorných prístavov zahrnutých do súhrnnej siete, ktoré spĺňajú podmienky stanovené v článku 25 ods. 4 písm. d) alebo e), alebo na žiadosť dotknutého členského štátu;

b) zahrnúť vnútrozemské prístavy, námorné prístavy a letiská do súhrnnej alebo základnej siete na žiadosť dotknutého členského štátu, ak táto infraštruktúra získala ďalšiu európsku pridanú hodnotu vzhľadom na svoj geostrategický význam pre Úniu a ak sa preukáže, že sú splnené požiadavky príslušného oddielu kapitoly III, alebo ak je primerane preukázané, že sa dodržia príslušné lehoty na splnenie týchto požiadaviek;

c) zahrnúť mestské uzly do transeurópskej dopravnej siete, ak sa preukáže, že spĺňajú požiadavky stanovené v článku 40 ods. 2;

d) vylúčiť na žiadosť dotknutého členského štátu z transeurópskej dopravnej siete mestské uzly, ak sa preukáže, že už nespĺňajú požiadavky stanovené v článku 40 ods. 2;

e) vylúčiť z transeurópskej dopravnej siete na žiadosť dotknutého členského štátu mestské uzly, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v článku 40 ods. 2, vo výnimočných a riadne odôvodnených prípadoch a so súhlasom príslušných orgánov dotknutého mestského uzla;

f) zahrnúť do transeurópskej dopravnej siete terminály kombinovanej železničnej a cestnej dopravy a terminály pozdĺž vnútrozemských vodných ciest určené členským štátom v súlade s článkom 36 ods. 5, vylúčiť terminály kombinovanej železničnej a cestnej dopravy z transeurópskej dopravnej siete na žiadosť dotknutého členského štátu alebo vylúčiť terminál multimodálnej nákladnej dopravy uvedený v článku 36 ods. 1 písm. a), b) a c) na žiadosť dotknutých členských štátov, alebo

g) na základe informácií, ktoré poskytol dotknutý členský štát v súlade s článkom 57 ods. 1, upraviť mapy cestnej a železničnej infraštruktúry a infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest tak, aby odrážali výlučne pokrok dosiahnutý pri realizácii siete; pri úprave týchto máp Komisia neurobí žiadne úpravy smerovania trás nad rámec tých, ktoré sú povolené v príslušnom rozhodnutí o schválení projektu.

Úpravy uvedené v prvom pododseku písm. a) sa opierajú o najnovšie dostupné štatistické údaje uverejnené Eurostatom, alebo ak uvedené štatistické údaje nie sú dostupné, národnými štatistickými úradmi členských štátov, pričom sa vylúčia roky ovplyvnené nepredvídanými udalosťami, ktoré spôsobili významné poklesy dopravných tokov.

Pri vylúčení mestských uzlov z transeurópskej dopravnej siete na žiadosť členského štátu, ako sa uvádza v prvom pododseku písm. d), sa k žiadosti priloží stanovisko príslušných orgánov dotknutého mestského uzla.

Úprava uvedená v prvom pododseku písm. g) môže zahŕňať úpravu stavu nových stavieb, ktoré sú na mapách príloh označené ako bodkované čiary, a pod podmienkou súhlasu susedného členského štátu alebo susedných členských štátov aj ich cezhraničných spojení. Úprava môže zahŕňať aj modernizáciu cezhraničných úsekov pod podmienkou súhlasu oboch zúčastnených členských štátov.

2. Delegovaným aktom, ktorým sa do prílohy II zaraďuje mestský uzol podľa odseku 1 písm. c) tohto článku:

a) sa predĺžia lehoty stanovené v článku 41 ods. 1 písm. b) a c) o tri roky, a to do 31. decembra 2030 a do 31. decembra 2033; a v prípade mestských uzlov zaradených do prílohy II po uplynutí lehôt stanovených v článku 41 ods. 1 písm. b) alebo c) sa tieto lehoty predĺžia o tri roky po nadobudnutí účinnosti uvedeného delegovaného aktu a

b) sa predĺži uplatniteľná lehota na splnenie požiadaviek podľa článku 41 ods. 1 písm. d) o päť rokov, a to do 31. decembra 2045; a v prípade mestských uzlov zaradených do prílohy II po uplynutí lehoty stanovenej v článku 41 ods. 1 písm. d) sa uvedená lehota predĺži o päť rokov po nadobudnutí účinnosti uvedeného delegovaného aktu.

3. Delegovaným aktom, ktorým sa do príloh I a II zaraďuje terminál kombinovanej železničnej a cestnej dopravy podľa odseku 1 písm. f) tohto článku:

a) sa predĺžia lehoty stanovené v článku 38 ods. 1 písm. c) a článku 38 ods. 2 o tri roky, a to do 31. decembra 2033; a v prípade terminálov kombinovanej železničnej a cestnej dopravy zaradených do príloh I a II po uplynutí lehôt stanovených v článku 38 ods. 1 písm. c) a článku 38 ods. 2 sa tieto lehoty predĺžia o tri roky po nadobudnutí účinnosti uvedeného delegovaného aktu a

b) sa predĺži lehota stanovená v článku 38 ods. 3 o päť rokov, a to do 31. decembra 2045; a v prípade terminálov kombinovanej železničnej a cestnej dopravy zaradených do príloh I a II po uplynutí lehoty stanovenej v článku 38 ods. 3 sa uvedená lehota predĺži o päť rokov po nadobudnutí účinnosti uvedeného delegovaného aktu.

4. Projekt spoločného záujmu týkajúci sa infraštruktúry, ktorý je prostredníctvom delegovaného aktu prijatého podľa odseku 1 novo začlenený do transeurópskej dopravnej siete, je oprávnený na finančnú pomoc Únie v rámci nástrojov dostupných pre transeurópsku dopravnú sieť odo dňa nadobudnutia účinnosti uvedeného delegovaného aktu.

Projekty spoločného záujmu týkajúce sa infraštruktúry, ktoré boli vylúčené z transeurópskej dopravnej siete, prestávajú byť oprávnené na pomoc od dátumu nadobudnutia účinnosti delegovaných aktov prijatých podľa odseku 1. Ukončenie oprávnenosti na pomoc nemá vplyv na financovanie ani na rozhodnutia o grante prijaté Komisiou pred uvedeným dátumom.

5. S výhradou článku 172 druhého odseku ZFEÚ je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 62 tohto nariadenia na účely zmeny prílohy IV s cieľom začleniť alebo upraviť orientačné mapy sietí dopravnej infraštruktúry susedných krajín. Takéto delegované akty vychádzajú z dohôd na vysokej úrovni o sieťach dopravnej infraštruktúry medzi Úniou a dotknutými susednými krajinami.

Článok 59

Zapojenie verejných a súkromných zainteresovaných strán

Vo fáze plánovania a budovania projektu sa podľa potreby musia dodržiavať vnútroštátne postupy týkajúce sa zapojenia regionálnych a miestnych orgánov, ako aj občianskej spoločnosti, ktorých sa týka projekt spoločného záujmu, a konzultácie s nimi. V prípade projektov spoločného záujmu, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice (EÚ) 2021/1187, sa musia dodržiavať jej požiadavky. Komisia v tejto súvislosti podporí výmenu osvedčených postupov, najmä pokiaľ ide o konzultáciu a začlenenie osôb v zraniteľnej situácii.

Článok 60

Zosúladenie vnútroštátnych plánov s dopravnou politikou Únie

1. Členské štáty zabezpečia, aby vnútroštátne plány a programy, ktoré prispievajú k rozvoju transeurópskej dopravnej siete, boli v súlade s dopravnou politikou Únie a prioritami a lehotami stanovenými v tomto nariadení. Zohľadňujú sa v nich okrem iného aj priority stanovené v pracovných plánoch pre príslušné koridory a horizontálne priority pre dotknuté členské štáty a v príslušných prípadoch vykonávacie akty uvedené v článku 55 ods. 1 a 2.

2. Členské štáty poskytnú Komisii príslušné návrhy vnútroštátnych plánov alebo programov, ktoré prispievajú k rozvoju transeurópskej dopravnej siete, alebo ich zhrnutie a akékoľvek významné zmeny čo najskôr po začatí verejných konzultácií týkajúcich sa týchto plánov alebo programov.

Komisia môže vydať stanovisko o súlade návrhov vnútroštátnych plánov a programov s prioritami stanovenými v tomto nariadení a s prioritami stanovenými v pracovných plánoch pre zodpovedajúce európske dopravné koridory a horizontálne priority a vo vykonávacích aktoch prijatých v súlade s článkom 55 ods. 1. a 2. Stanovisko nemá vplyv na platnosť vnútroštátnych plánov a programov a nebráni ich prijatiu a uplatňovaniu.

Členské štáty poskytnú Komisii aj konečné vnútroštátne plány alebo programy po ich prijatí.

Článok 61

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Komisii na účely článku 23 ods. 3 druhého pododseku tohto nariadenia pomáha výbor zriadený podľa článku 7 smernice Rady 91/672/EHS ([62]).

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 62

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

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

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 11 ods. 3 a článku 58 ods. 1 a 5 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 18. júla 2024. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 11 ods. 3 a v článku 58 ods. 1 a 5 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 pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 11 ods. 3 a článku 58 ods. 1 a 5 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 63

Preskúmanie

1. Komisia do 31. decembra 2033 s pomocou európskych koordinátorov a po prípadných konzultáciách s členskými štátmi vykoná posúdenie realizácie základnej siete, pričom vyhodnotí najmä súlad s požiadavkami tohto nariadenia.

V posúdení sa zohľadní výročná správa o stave a pracovné plány vypracované európskymi koordinátormi podľa článku 52 ods. 5 písm. e) a článku 54 ods. 1, ako aj vnútroštátne plány a programy uvedené v článku 60 ods. 1.

2. Komisia do 31. decembra 2033 s pomocou európskych koordinátorov a po prípadných konzultáciách s členskými štátmi vykoná preskúmanie realizácie rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete, pričom vyhodnotí:

a) súlad s týmto nariadením;

b) pokrok vo vykonávaní tohto nariadenia vrátane akýchkoľvek možných oneskorení;

c) zmeny tokov osobnej a nákladnej dopravy;

d) vývoj v oblasti investícií do vnútroštátnej dopravnej infraštruktúry a

e) potrebu zmeny tohto nariadenia.

V hodnotení sa zváži aj vplyv vyvíjajúcich sa dopravných vzorcov a relevantný vývoj v oblasti plánov investícií do infraštruktúry.

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

Článok 64

Oneskorenie dokončenia základnej siete, rozšírenej základnej siete a súhrnnej siete

1. V prípade výrazného oneskorenia pri začatí alebo dokončení prác na základnej sieti, rozšírenej základnej sieti a na súhrnnej sieti v porovnaní s počiatočným očakávaným harmonogramom stanoveným vo vykonávacích aktoch uvedených v článku 55 môže Komisia požiadať dotknutý členský štát alebo dotknuté členské štáty, aby poskytli dôvody oneskorenia. Členský štát alebo členské štáty o týchto dôvodoch informujú do troch mesiacov od žiadosti. Komisia na základe poskytnutej odpovede uskutoční konzultácie s dotknutým členským štátom alebo dotknutými členskými štátmi s cieľom vyriešiť problém, ktorý spôsobil oneskorenie.

2. Ak sa oneskorený úsek týka európskeho dopravného koridoru, do vyriešenia problému sa zapojí európsky koordinátor s cieľom pomôcť členským štátom.

3. Bez toho, aby bol dotknutý postup stanovený v článku 258 ZFEÚ a článok 8 ods. 5 tohto nariadenia, Komisia môže po zvážení dôvodov, ktoré poskytol dotknutý členský štát alebo dotknuté členské štáty podľa prvého odseku tohto článku, v situácii, keď sa dá významné oneskorenie pri začatí alebo dokončení prác na základnej sieti, rozšírenej základnej sieti alebo súhrnnej sieti pripísať členskému štátu alebo členským štátom bez primeraného odôvodnenia, poskytnúť dotknutým členským štátom odporúčania s cieľom odstrániť toto oneskorenie a zabrániť ďalším oneskoreniam alebo ich skrátiť.

Článok 65

Výnimky

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

Ustanovenia týkajúce sa európskeho normálneho menovitého rozchodu koľají 1 435 mm pre železnice v článku 17 sa neuplatňujú na Írsko, ostrovy a najvzdialenejšie regióny.

Článok 66

Zmeny nariadenia (EÚ) 2021/1153

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

Článok 67

Zmeny nariadenia (EÚ) č. 913/2010

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

1. Článok 1 sa nahrádza takto:

„*Článok 1*

Účel a rozsah pôsobnosti

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

2. Toto nariadenie sa vzťahuje na správu, riadenie a využívanie železničnej infraštruktúry zahrnutej do koridorov nákladnej dopravy bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa plánovania a financovania takejto infraštruktúry.“

2. Článok 2 sa nahrádza takto:

‚*Článok 2*

Vymedzenie pojmov

1. Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú vymedzenia pojmov stanovené v článku 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (*).

2. Okrem vymedzení pojmov uvedených v odseku 1:

a) «koridor nákladnej dopravy» sú železničné trate nákladnej dopravy európskeho dopravného koridoru určeného v článku 11 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júla 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 (**) a v prílohe III k uvedenému nariadeniu, vrátane železničnej infraštruktúry a jej vybavenia a príslušných železničných služieb v súlade so smernicou 2012/34/EÚ;

b) «implementačný plán» je dokument, ktorý prezentuje prostriedky, stratégiu a opatrenia, ktoré dotknuté strany zamýšľajú uplatňovať a ktoré sú potrebné a dostatočné na organizáciu a riadenie koridoru nákladnej dopravy;

c) «terminál» je zariadenie, ktoré sa nachádza pozdĺž koridoru nákladnej dopravy a ktoré je špeciálne upravené tak, aby umožňovalo nakládku tovaru na nákladné vlaky alebo vykládku tovaru z nákladných vlakov a integráciu služieb železničnej nákladnej dopravy so službami cestnej, námornej, riečnej a leteckej dopravy a zostavovanie alebo úpravu zostavy nákladných vlakov; a v prípade potreby vykonávanie bežných postupov na hraniciach s európskymi tretími krajinami;

d) «európsky koordinátor» je koordinátor uvedený v článku 52 nariadenia (EÚ) 2024/1679.

(*) Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32.
(**) Ú. v. EÚ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.‘

3. Názov kapitoly II sa nahrádza takto:

‚*ORGANIZÁCIA A SPRÁVA KORIDOROV NÁKLADNEJ DOPRAVY*‘.

4. Článok 3 sa nahrádza takto:

‚*Článok 3*

Organizácia a správa koridorov nákladnej dopravy

1. Členské štáty a manažéri infraštruktúry zodpovední za koridor nákladnej dopravy, ktorý je súčasťou daného európskeho dopravného koridoru, upravia správu koridoru nákladnej dopravy od 18. júla 2024 alebo v prípade zmeny smerovania európskeho dopravného koridoru podľa článku 11 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2024/1679 do 18 mesiacov od dátumu uvedenej zmeny. V riadne odôvodnených prípadoch a so súhlasom Komisie sa lehota môže predĺžiť na 24 mesiacov. Výkonná rada a správna rada koridoru nákladnej dopravy prijímajú opatrenia potrebné na prispôsobenie organizácie a riadenia koridoru nákladnej dopravy v súlade s článkami 9 až 19 tohto nariadenia novému geografickému smerovaniu.

2. Výkonná rada koridoru nákladnej dopravy sa môže rozhodnúť riešiť administratívne a prevádzkové aspekty, ako aj aspekty interoperability služieb medzinárodnej osobnej železničnej dopravy v koridore. Články 11 a 14 sa na tieto služby neuplatňujú.‘

5. Články 4 až 7 sa vypúšťajú.

6. Článok 8 sa mení takto:

a) odseky 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

‚1. Dotknuté členské štáty pre každý koridor nákladnej dopravy zriadia výkonnú radu zodpovednú za stanovenie všeobecných cieľov pre koridor nákladnej dopravy, dohľad a prijímanie opatrení, ako sa výslovne ustanovuje v odseku 7 tohto článku a v článkoch 9 a 11, článku 14 ods. 1 a článku 22. Výkonnú radu tvoria zástupcovia orgánov dotknutých členských štátov. Výkonná rada pravidelne posudzuje súlad medzi všeobecnými cieľmi a cieľmi stanovenými správnou radou v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. c).

2. Dotknutí manažéri infraštruktúry a v príslušných prípadoch prideľovacie orgány uvedené v článku 7 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ zriadia pre každý koridor nákladnej dopravy správnu radu zodpovednú za prijímanie opatrení, ako sa výslovne ustanovuje v odsekoch 5, 7, 8 a 9 tohto článku a v článkoch 9 až 12, článku 13 ods. 1, článku 14 ods. 2, 6 a 9, článku 16 ods. 1, článku 17 ods. 1 a v článkoch 18 a 19 tohto nariadenia. Správnu radu tvoria zástupcovia manažérov infraštruktúry.‘;

b) vkladajú sa tieto odseky:

‚2a. Členský štát, ktorý využil článok 5 ods. 4 do 18. júla 2024, sa môže rozhodnúť, že manažér infraštruktúry zodpovedný za železničnú infraštruktúru na jeho území sa počas obdobia nepresahujúceho 10 rokov od 18. júla 2024 nezúčastňuje na činnosti správnej rady zriadenej podľa odseku 2 tohto článku. Dotknutý členský štát bezodkladne oznámi svoje rozhodnutie Komisii a ostatným členským štátom, ktoré sa zúčastňujú na dotknutom koridore nákladnej dopravy.

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

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

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

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

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

c) odseky 4 až 8 sa nahrádzajú takto:

‚4. Výkonná rada prijíma rozhodnutia na základe vzájomného súhlasu zástupcov orgánov dotknutých členských štátov, ktorí sa zúčastňujú na činnosti výkonnej rady.

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

6. Povinnosti výkonnej rady a správnej rady nemajú vplyv na nezávislosť manažérov infraštruktúry ustanovenú v článku 4 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ.

7. Správna rada zriaďuje poradnú skupinu, ktorú tvoria manažéri a vlastníci terminálov koridorov nákladnej dopravy v prípade potreby vrátane námorných a riečnych prístavov. Táto poradná skupina môže vydávať stanoviská ku každému návrhu správnej rady, ktorý ma priame dôsledky na investície a riadenie terminálov. Poradná skupina môže tiež vydávať stanoviská z vlastného podnetu. Správna rada zohľadňuje všetky tieto stanoviská. V prípade odlišných názorov medzi správnou radou a poradnou skupinou sa poradná skupina môže obrátiť na výkonnú radu. Výkonná rada informuje dotknutého európskeho koordinátora a koná ako sprostredkovateľ a včas vydáva k danej záležitosti stanovisko. Dotknutý európsky koordinátor môže k danej záležitosti tiež včas vydať stanovisko. Konečné rozhodnutie však prijíma správna rada.

8. Správna rada zriadi ďalšiu poradnú skupinu pozostávajúcu z podnikov železničnej dopravy, ktoré majú záujem využívať koridor nákladnej dopravy. Táto poradná skupina môže vydať stanovisko ku každému návrhu správnej rady, z ktorého plynú dôsledky pre tieto podniky. Poradná skupina môže tiež vydávať stanoviská z vlastného podnetu. Správna rada zohľadňuje všetky tieto stanoviská. V prípade odlišných názorov medzi správnou radou a poradnou skupinou sa poradná skupina môže obrátiť na výkonnú radu. Výkonná rada informuje európskeho koordinátora a regulačné orgány uvedené v článku 55 smernice 2012/34/EÚ, ktorých sa týka koridor nákladnej dopravy. Výkonná rada koná ako sprostredkovateľ a včas vydáva k danej záležitosti stanovisko. Dotknutý európsky koordinátor môže k danej záležitosti tiež včas vydať stanovisko. Konečné rozhodnutie prijíma správna rada.

(*) Ú. v. ES L 199, 31.7.1985, s. 1.‘;

d) dopĺňa sa tento odsek:

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

7. Článok 9 sa nahrádza takto:

‚Článok 9

Opatrenia na rozvoj koridoru nákladnej dopravy

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

Tento plán zahŕňa:

a) opis charakteristík koridoru nákladnej dopravy vrátane úzkych miest, ako aj program opatrení potrebných na zlepšenie jeho organizácie a riadenia;

b) základné prvky štúdie uvedenej v odseku 3;

c) ciele pre koridory nákladnej dopravy, najmä z hľadiska výkonnosti koridoru nákladnej dopravy vyjadrenej ako kvalita služby a kapacita koridoru nákladnej dopravy v súlade s článkom 19 tohto nariadenia, a v relevantnom prípade kvantitatívne a kvalitatívne cieľové hodnoty súvisiace s týmito cieľmi. V cieľoch a cieľových hodnotách sa zohľadňujú priority stanovené v článku 19 nariadenia (EÚ) 2024/1679;

d) opatrenia na vykonávanie článkov 12 až 19 a opatrenia na zlepšenie výkonnosti koridoru nákladnej dopravy na základe výsledkov posúdenia uvedeného v článku 19 ods. 3 s cieľom dosiahnuť ciele a cieľové hodnoty uvedené v písmene c) tohto odseku;

e) stanoviská a posúdenie poradných skupín uvedených v článku 8 ods. 7 a ods. 8, pokiaľ ide o rozvoj koridoru;

f) zhrnutie spolupráce a výsledkov konzultácií uvedených v článku 11 vrátane stanovísk poradných skupín uvedených v článku 8 ods. 7 a ods. 8 a zhrnutie odpovedí ostatných zainteresovaných strán.

Pri vypracúvaní implementačného plánu správna rada zohľadňuje ciele a opatrenia uvedené v pracovnom pláne európskeho koordinátora, ako sa uvádzajú v článku 54 nariadenia (EÚ) 2024/1679. Implementačný plán obsahuje odkaz na prvky pracovného plánu, ktoré sú relevantné pre železničnú nákladnú dopravu pozdĺž koridoru.

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

2. Správna rada pravidelne, najmenej každé štyri roky, prehodnocuje implementačný plán, pričom zohľadňuje pokrok dosiahnutý pri jeho plnení, trh železničnej nákladnej dopravy v koridore nákladnej dopravy a výkonnosť meranú v súlade s cieľmi uvedenými v odseku 1 písm. c).

3. Správna rada uskutočňuje a pravidelne aktualizuje štúdiu dopravného trhu, ktorá sa týka pozorovaných a očakávaných zmien dopravy v koridore nákladnej dopravy a ktorá sa vzťahuje na jednotlivé typy dopravy, či už v súvislosti s nákladnou dopravou alebo osobnou dopravou. Táto štúdia v prípade potreby preskúma aj socio-ekonomické náklady a prínosy vyplývajúce z rozvoja koridoru nákladnej dopravy.

4. V implementačnom pláne sa zohľadňuje rozvoj terminálov vrátane analýzy trhu a výhľadovej analýzy terminálov multimodálnej nákladnej dopravy, ako aj akčné plány členských štátov týkajúce sa koridoru nákladnej dopravy podľa článku 36 ods. 3 a 4 nariadenia (EÚ) 2024/1679.

5. Správna rada podľa potreby prijme opatrenia na spoluprácu s regionálnymi alebo miestnymi správami alebo s oboma, pokiaľ ide o implementačný plán.‘

8. Článok 11 sa nahrádza takto:

‚*Článok 11*

Plánovanie investícií

1. Výkonná rada a správna rada koridoru nákladnej dopravy spolupracujú s európskym koordinátorom, ktorého sa koridor nákladnej dopravy týka, pokiaľ ide o infraštruktúru a investičné potreby vyplývajúce zo železničnej nákladnej dopravy s cieľom podporiť vypracovanie pracovného plánu uvedeného v článku 54 nariadenia (EÚ) 2024/1679.

2. Správna rada konzultuje rozvoj infraštruktúry a investičné potreby s poradnými skupinami uvedenými v článku 8 ods. 7 a ods. 8. Konzultácie vychádzajú z primeranej a aktuálnej dokumentácie plánovania infraštruktúry na úrovni koridoru a na vnútroštátnej úrovni. Stanoviská poradných skupín, ktoré sa týkajú investícií, musia byť podložené dostatočným odôvodnením. Výkonná rada zabezpečí primeranú koordináciu medzi týmito konzultačnými činnosťami a koordinačnými mechanizmami na vnútroštátnej úrovni, ako je vymedzené v článku 7e smernice 2012/34/EÚ.

3. Spolupráca a konzultácie sa zamerajú najmä na:

a) kapacitné potreby železničnej nákladnej dopravy relevantné pre plánovanie infraštruktúry a investícií, najmä pokiaľ ide o nákladné vlaky s dĺžkou najmenej 740 m, s prihliadnutím na potrebu kapacít podľa článku 14 ods. 2 tohto nariadenia a akúkoľvek infraštruktúru vyhlásenú za preťaženú podľa článku 47 smernice 2012/34/EÚ;

b) požiadavky na infraštruktúru transeurópskej dopravnej siete relevantné pre železničnú nákladnú dopravu, ktoré sú vymedzené v kapitolách II a III nariadenia (EÚ) 2024/1679;

c) potrebu cielených investícií na odstránenie miestnych úzkych miest, zlepšenia uzlov a železničných prístupových trás alebo technického vybavenia zvyšujúceho prevádzkovú výkonnosť.‘

9. V článku 13 sa odseky 3 a 4 nahrádzajú takto:

‚3. Miesto jedného kontaktu prijíma rozhodnutia týkajúce sa žiadostí o vopred dohodnuté vlakové trasy uvedené v článku 14 ods. 3 a o kapacitnú rezervu uvedenú v článku 14 ods. 5. Kapacitu prideľuje v súlade s pravidlami prideľovania kapacity ustanovenými v smernici 2012/34/EÚ. O týchto žiadostiach a o prijatom rozhodnutí bezodkladne informuje príslušných manažérov infraštruktúry.

4. V prípade akejkoľvek žiadosti o kapacitu infraštruktúry, ktorú nie je možné splniť podľa odseku 3, miesto jedného kontaktu bezodkladne zašle žiadosť o kapacitu infraštruktúry príslušným manažérom infraštruktúry a prípadne prideľovacím orgánom uvedeným v článku 7 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ, ktorí o uvedenej žiadosti rozhodnú v súlade s článkom 38 a kapitolou IV oddielom 3 uvedenej smernice a toto rozhodnutie oznámia miestu jedného kontaktu na ďalšie spracovanie.‘

10. Článok 14 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Výkonná rada vymedzí rámec na prideľovanie kapacity infraštruktúry v koridore nákladnej dopravy v súlade s článkom 39 smernice 2012/34/EÚ.“;

b) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Manažéri infraštruktúry koridoru nákladnej dopravy spoločne vymedzujú a organizujú podľa postupu uvedeného v článku 10 smernice 2012/34/EÚ medzinárodné, vopred dohodnuté vlakové trasy pre nákladné vlaky, pričom vychádzajú z hodnotenia uvedeného v odseku 2 tohto článku a uznávajú potrebu kapacity iných typov dopravy vrátane osobnej dopravy. Uľahčia dĺžku jazdy, frekvencie, časy odchodu a ciele a trasovanie vhodné na služby nákladnej dopravy s cieľom zvýšiť objem tovaru prepravovaného vlakmi v koridore nákladnej dopravy. Tieto vopred dohodnuté vlakové trasy sa uverejňujú najneskôr tri mesiace pred konečným termínom na doručenie žiadosti o kapacitu uvedeným v prílohe VII k smernici 2012/34/EÚ. Manažéri infraštruktúry viacerých koridorov nákladnej dopravy môžu v prípade potreby koordinovať medzinárodné, vopred dohodnuté vlakové trasy poskytujúce kapacitu v dotknutých koridoroch nákladnej dopravy.“;

c) odsek 5 sa nahrádza takto:

„5. Ak je to opodstatnené na základe potrieb trhu a hodnotenia uvedeného v odseku 2 tohto článku, manažéri infraštruktúry spoločne vymedzujú kapacitnú rezervu pre medzinárodné nákladné vlaky, ktoré premávajú v koridoroch nákladnej dopravy, pričom uznávajú potrebu kapacity iných typov dopravy vrátane osobnej dopravy, a túto rezervu zachovávajú vo svojich konečných cestovných poriadkoch, aby mohli rýchlo a vhodne reagovať na žiadosti ad hoc o kapacitu, ako sa uvádzajú v článku 48 smernice 2012/34/EÚ. Táto kapacita je vyhradená do uplynutia lehoty pred plánovaným časom, ktorú určí správna rada. Táto lehota nepresiahne 60 dní.“;

d) odsek 8 sa nahrádza takto:

„8. Vlaková trasa pridelená operácii nákladnej dopravy podľa tohto článku nemôže byť zrušená menej ako dva mesiace pred jazdou podľa cestovného poriadku s výnimkou prípadov vyššej moci vrátane naliehavej a nepredvídanej práce kritickej z hľadiska bezpečnosti, ak dotknutý žiadateľ s týmto zrušením nesúhlasí. Dotknutý manažér infraštruktúry v takom prípade vynaloží úsilie, aby žiadateľovi navrhol rovnako kvalitnú a spoľahlivú vlakovú trasu, ktorú má žiadateľ právo akceptovať alebo odmietnuť. Týmto ustanovením nie sú dotknuté žiadne práva žiadateľa, ktoré môže mať na základe dohody uvedenej v článku 44 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ. Žiadateľ sa môže v každom prípade v danej veci obrátiť na regulačný orgán uvedený v článku 20 tohto nariadenia.“;

e) odsek 10 sa nahrádza takto:

„10. Odkazy na manažérov infraštruktúry v odsekoch 4 a 9 tohto článku zahŕňajú v prípade potreby aj prideľovacie orgány uvedené v článku 7 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ.“

11. Článok 15 sa nahrádza takto:

„*Článok 15*

Oprávnení žiadatelia

Bez toho, aby bol dotknutý článok 41 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ, môžu o medzinárodné vopred dohodnuté vlakové trasy uvedené v článku 14 ods. 3 a kapacitnú rezervu uvedenú v článku 14 ods. 5 požiadať iní žiadatelia ako železničné podniky a medzinárodné zoskupenia, ktoré vytvárajú, napríklad odosielatelia, špeditéri a prevádzkovatelia kombinovanej dopravy. Na účely použitia takej vlakovej trasy na prepravu nákladu v koridore nákladnej dopravy títo žiadatelia poveria železničný podnik uzatvorením dohody s manažérom infraštruktúry v súlade s článkom 28 smernice 2012/34/EÚ.“

12. Článok 17 ods. 2 sa nahrádza takto:

‚2. Každý dotknutý manažér infraštruktúry vypracúva pravidlá prednosti na účely riadenia medzi jednotlivými typmi dopravy v časti koridorov nákladnej dopravy, za ktoré zodpovedá tento manažér infraštruktúry, v súlade so spoločnými cieľmi alebo usmerneniami uvedenými v odseku 1 tohto článku alebo oboma. Tieto pravidlá prednosti sa uverejňujú v podmienkach používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ.‘

13. V článku 18 sa písmeno a) nahrádza takto:

‚a) všetky informácie obsiahnuté v podmienkach používania vnútroštátnych sietí, ktoré sa týkajú koridoru nákladnej dopravy, vypracovaných podľa postupu uvedeného v článku 27 smernice 2012/34/EÚ;‘.

14. Článok 19 sa nahrádza takto:

‚*Článok 19*

Kvalita služieb v koridore nákladnej dopravy

1. Správna rada koridoru nákladnej dopravy podporuje kompatibilitu systémov výkonnosti pozdĺž koridoru nákladnej dopravy uvedených v článku 35 smernice 2012/34/EÚ.

2. Správna rada monitoruje výkonnosť služieb poskytovaných manažérmi infraštruktúry žiadateľom pri plnení ich základných funkcií v rozsahu článkov 12 až 18 a služieb železničnej nákladnej dopravy v koridore nákladnej dopravy. Monitorovanie výkonnosti sa vykonáva z kvalitatívneho a kvantitatívneho hľadiska, v prípade potreby na základe ukazovateľov výkonnosti týkajúcich sa cieľov a cieľových hodnôt koridoru nákladnej dopravy vymedzených v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. c). Správna rada konzultuje o príslušných ukazovateľoch výkonnosti s poradnými skupinami uvedenými v článku 8 ods. 7 a ods. 8 a s európskym koordinátorom.

3. Správna rada posudzuje výsledky monitorovania výkonnosti vzhľadom na ciele a cieľové hodnoty vymedzené v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. c) a prevádzkové priority uvedené v článku 19 nariadenia (EÚ) 2024/1679.

4. Správna rada pripraví a uverejní výročnú správu s výsledkami činností vykonaných podľa tohto článku. Vo vyhradenom oddiele správy uvedie názory poradných skupín a ich posúdenie výkonnosti uvedené v článku 8 ods. 7 a ods. 8. Správna rada predkladá výročnú správu výkonnej rade na schválenie.‘

15. Článok 20 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

‚1. Regulačné orgány uvedené v článku 55 smernice 2012/34/EÚ spolupracujú pri monitorovaní hospodárskej súťaže v koridore nákladnej dopravy. Predovšetkým zabezpečujú nediskriminačný prístup ku koridoru a sú zodpovedné za odvolanie ustanovené v článku 56 ods. 1 uvedenej smernice. Vymieňajú si potrebné informácie, ktoré získavajú od manažérov infraštruktúry a iných príslušných strán.‘;

b) odsek 6 sa nahrádza takto:

‚6. Všetci zúčastnení zástupcovia manažérov infraštruktúry uvedení v článku 40 ods. 1 druhom pododseku smernice 2012/34/EÚ zabezpečujú, aby sa bezodkladne poskytli všetky informácie, ktoré sú potrebné na účely riešenia sťažnosti alebo vyšetrovania uvedených v odseku 3 tohto článku a o ktoré žiada regulačný orgán členského štátu, v ktorom sa zúčastnený zástupca nachádza. Tento regulačný orgán je oprávnený zasielať takéto informácie o dotknutej medzinárodnej vlakovej trase regulačným orgánom uvedeným v odseku 3 tohto článku.‘

16. Článok 21 sa vypúšťa.

17. Články 22 a 23 sa nahrádzajú takto:

‚*Článok 22*

Monitorovanie realizácie

Po zriadení koridoru nákladnej dopravy výkonná rada uvedená v článku 8 ods. 1 tohto nariadenia každé štyri roky predkladá Komisii výsledky plnenia implementačného plánu uvedeného koridoru. Komisia tieto výsledky analyzuje a so svojou analýzou oboznamuje výbor uvedený v článku 62 smernice 2012/34/EÚ.

Článok 23

Správa

Komisia pravidelne skúma uplatňovanie tohto nariadenia. Európskemu parlamentu a Rade predkladá správu, prvú do 10. novembra 2015 a následne každé štyri roky.‘

18. Príloha sa vypúšťa.

Článok 68

Zrušenie

Nariadenie (EÚ) č. 1315/2013 sa zrušuje s účinnosťou od 18. júla 2024.

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

Článok 69

Nadobudnutie účinnosti

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

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

V Bruseli 13. júna 2024

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predsedníčka	*predsedníčka*
R. METSOLA	H. LAHBIB“

2. Príloha II sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA II

ZOZNAM UZLOV TRANSEURÓPSKEJ DOPRAVNEJ SIETE

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
BE	Aalst				súhrnná	
	Albertkanaal alebo Canal Albert				základná	
	Antwerpen	X		základná	základná	základná
	Arlon	X				
	Athus					základná
	Avelgem				súhrnná	
	Brugge	X		základná (Zeebrugge)		
	Brussel alebo Bruxelles	X	základná (National alebo Nationaal)		základná	
	Charleroi	X	súhrnná		súhrnná (Kanaal Charleroi-Brussel alebo Canal Charleroi-Bruxelles) súhrnná (Sambre)	
	Gent	X		základná	základná	
	Grimbergen				súhrnná	
	Hasselt	X				
	Kortrijk				základná (Bossuit)	
	Leuven	X				
	Liège	X	základná		základná (Albertkanaal alebo Canal Albert) základná (Maas alebo Meuse)	

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Mons				súhrnná (Centre/Borinage)	
	Namur	X			základná (Maas alebo Meuse) súhrnná (Sambre)	
	Oostende		súhrnná (Oostende)	súhrnná		
	Ottignies-Louvain-la-Neuve	X				
	Roeselare				súhrnná	
	Tournai				súhrnná (Schelde alebo Escaut)	
	Willebroek				súhrnná	
BG	Burgas	X	súhrnná	základná		
	Dragoman					súhrnná
	Gorna Oryahovitsa		súhrnná			základná
	Lom				súhrnná	
	Oryahovo				súhrnná	
	Plovdiv	X	súhrnná			základná
	Ruse	X			základná	základná
	Silistra				súhrnná	
	Sofia	X	základná			základná
	Stara Zagora	X				
	Svilengrad					súhrnná
	Svishtov				súhrnná	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Varna	X	súhrnná	súhrnná		
	Vidin	X			základná	
CZ	Brno	X	súhrnná			súhrnná
	Česká Třebová					základná
	České Budějovice	X				
	Děčín				základná	základná
	Hradec Králové	X				
	Liberec	X				
	Lovosice				súhrnná	súhrnná
	Mělník				základná	základná
	Olomouc	X				
	Ostrava	X	základná			základná
	Pardubice	X			základná	základná
	Plzeň	X				základná
	Praha	X	základná (Václav Havel)		základná (Radotín) súhrnná (Holešovice), (Libeň), (Smíchov)	základná (Praha Uhříněves)
	Přerov					základná
	Ústí nad Labem	X			súhrnná	súhrnná
DK	Aalborg	X	súhrnná	súhrnná		
	Aabenraa/Enstedværket			súhrnná		

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Århus	X		základná		
	Billund		súhrnná			
	Esbjerg			súhrnná		
	Fredericia			súhrnná		
	Frederikshavn			súhrnná		
	Gedser			súhrnná		
	Helsingør			súhrnná		
	Hirtshals			súhrnná		
	Høje-Taastrup					súhrnná
	København	X	základná (Kastrup)	základná		
	Køge			súhrnná		
	Odense	X		súhrnná		
	Padborg					súhrnná
	Rødby			súhrnná		
	Rønne		súhrnná	súhrnná		
	trajektový prístav Sjællands Odde			súhrnná		
	Spodsbjerg			súhrnná		
	Tårs (Nakskov)			súhrnná		
	Taulov					základná (Taulov/Fredericia)

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
DE	Aachen	X				
	Andernach				súhrnná	súhrnná
	Aschaffenburg				súhrnná	súhrnná
	Augsburg	X				
	Bendorf				súhrnná	
	Bergkamen				súhrnná	
	Berlin	X	základná (Berlin Brandenburg)		základná	základná (Berlin -Großbeeren)
	Bielefeld	X				
	Bochum	X				
	Bonn	X			súhrnná	
	Borkum			súhrnná		
	Bottrop	X			súhrnná	
	Brake (Unterweser)			súhrnná	súhrnná	
	Bramsche				súhrnná	
	Brandenburg an der Havel				súhrnná	
	Braunschweig	X			základná	základná
	Breisach am Rhein				súhrnná	
	Bremen	X	základná	základná	základná	základná
	Bremerhaven	X		základná	základná	základná

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Brunsbüttel			súhrnná	súhrnná	
	Bülstringen				súhrnná	
	Chemnitz	X				
	Cuxhaven			súhrnná		súhrnná
	Darmstadt	X				
	Dormagen				súhrnná	
	Dörpen				súhrnná	súhrnná
	Dortmund	X	súhrnná		základná	základná
	Dresden	X	súhrnná			súhrnná
	Duisburg	X			základná	základná
	Düsseldorf	X	základná		základná	
	Emden			súhrnná	súhrnná	
	Emmerich				súhrnná	súhrnná
	Erfurt	X	súhrnná			
	Erlangen	X				
	Esens			súhrnná		
	Essen	X			súhrnná	
	Estorf (Weser)				súhrnná	
	Fehmarn			súhrnná		
	Flörsheim am Main				súhrnná	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Frankfurt am Main	X	základná		základná	základná
	Freiburg im Breisgau	X				
	Fürth	X				
	Gelsenkirchen	X			súhrnná	
	Germersheim				súhrnná	súhrnná
	Gernsheim				súhrnná	
	Gießen	X				
	Ginsheim Gustavsburg				súhrnná	
	Göttingen	X				
	Großkrotzenburg				súhrnná	
	Gütersloh	X				
	Hagen	X				
	Hahn		súhrnná			
	Haldensleben				súhrnná	súhrnná
	Halle (Saale)	X				základná (Leipzig/Halle-Schkopau)
	Haltern am See				súhrnná	
	Hamburg	X	základná	základná	základná	základná
	Hamm	X			základná	súhrnná (Hamm-Bönen)
	Hanau				súhrnná	

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Hannover	X	základná		základná	základná
	Heidelberg	X				
	Heilbronn	X			súhrnná	
	Helgoland			súhrnná		
	Heringsdorf		súhrnná			
	Herne	X			súhrnná	súhrnná (Herne-Wanne)
	Hildesheim	X				
	Hof - Plauen		súhrnná			
	Hohenhameln				súhrnná	
	Ibbenbüren				súhrnná	
	Iffezheim				súhrnná	
	Ingolstadt	X				
	Jena	X				
	Kaiserslautern	X				
	Karlsruhe	X	súhrnná (Karlsruhe/Baden-Baden)		základná	základná
	Kassel	X				súhrnná
	Kehl				súhrnná	
	Kelheim				súhrnná	
	Kelsterbach				súhrnná	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĺŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Kiel	X		súhrnná		
	Kleve				súhrnná	
	Koblenz	X			základná	základná
	Köln	X	základná (Köln/Bonn)		základná	základná
	Krefeld	X			súhrnná	
	Lampertheim				súhrnná	
	Landshut	X				
	Langeoog			súhrnná		
	Leipzig	X	základná (Leipzig/Halle)			základná (Leipzig-Wahren)
	Leverkusen	X			súhrnná	súhrnná
	Lingen (Ems)				súhrnná	
	Lübeck	X		základná	základná	základná
	Ludwigshafen am Rhein	X			súhrnná	
	Lünen				súhrnná	
	Magdeburg	X			základná	základná
	Mainz	X			základná	základná
	Mannheim	X			základná	základná (Mannheim/Ludwigshafen)
	Marl				súhrnná	
	Memmingen		súhrnná			

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Meppen				súhrnná	
	Minden				súhrnná	súhrnná
	Mönchengladbach	X				
	Mülheim an der Ruhr	X			súhrnná	
	München	X	základná			základná (München-Riem)
	Münster	X	súhrnná (Münster/Osnabrück)		súhrnná	
	Neuss	X			súhrnná	
	Niedere Börde				súhrnná	
	Niederkassel				súhrnná	
	Norden			súhrnná		
	Nordenham			súhrnná	súhrnná	
	Norderney			súhrnná		
	Nürnberg	X	základná		základná	základná
	Oberhausen	X				
	Offenbach am Main	X				
	Oldenburg (Oldenburg)	X			súhrnná	
	Osnabrück	X				
	Otterstadt				súhrnná	
	Paderborn	X	súhrnná (Paderborn/Lippstadt)			

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Peine				súhrnná	
	Pforzheim	X				
	Plochingen				súhrnná	
	Potsdam	X				
	Raunheim				súhrnná	
	Recklinghausen	X				
	Rees				súhrnná	
	Regensburg	X			základná	
	Rheinau				súhrnná	
	Rheinberg				súhrnná	
	Rheinmünster				súhrnná	
	Rostock	X	súhrnná (Rostock-Laage)	základná		základná
	Saarbrücken	X				
	Saarlouis				súhrnná	
	Sassnitz			súhrnná		
	Schwarzheide					súhrnná
	Siegen	X				
	Singen					súhrnná
	Solingen	X				

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Spelle				súhrnná	
	Speyer				súhrnná	
	Stade			súhrnná	súhrnná	súhrnná
	Stolzenau				súhrnná	
	Straubing				súhrnná	
	Stuttgart	X	základná		základná	základná (Stuttgart-Kornwestheim)
	Triefenstein				súhrnná	
	Trier	X			súhrnná	
	Ulm	X				súhrnná (Ulm-Dornstadt)
	Voerde				súhrnná	
	Wangerooge			súhrnná		
	Wesel				súhrnná	
	Wesseling				súhrnná	
	Weeze		súhrnná (Niederrhein)			
	Westerland-Sylt		súhrnná			
	Wiesbaden	X			súhrnná	
	Wilhelmshaven			základná		
	Wismar			súhrnná		
	Wolfsburg	X				

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Worms				súhrnná	súhrnná
	Wörth am Rhein				súhrnná	súhrnná
	Wuppertal	X				
	Würzburg	X				
EE	Heltermaa			súhrnná		
	Kärdla		súhrnná			
	Koidula					súhrnná
	Kuivastu			súhrnná		
	Kuressaare		súhrnná			
	Pärnu		súhrnná	súhrnná		
	Paldiski južný prístav			súhrnná		
	Rohuküla			súhrnná		
	Sillamäe			súhrnná		
	Tallinn	X	základná	základná (staromestský prístav, prístav Muuga)		
	Tartu	X	súhrnná			
	Virtsu			súhrnná		
IE	Carraig Fhiáin alebo Carrickfin		súhrnná Comprehensive (Dún na nGall alebo Donegal)			
	Corcaigh alebo Cork	X	základná	základná		

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Baile Átha Cliath alebo Dublin	X	základná	základná (G.D.A. port cluster)		
	Gaillimh alebo Galway	X		súhrnná		
	Inis Mór alebo Inishmore		súhrnná			
	Ciarraí alebo Kerry - An Fearann Fuar alebo Farranfore		súhrnná			
	An Cnoc alebo Knock		súhrnná (Cúige Chonnacht alebo Connaught)			
	Luimneach alebo Limerick	X	súhrnná (Sionainn alebo Shannon)	základná (Sionainn-Faing alebo Shannon-Foynes)		
	Ros Láir alebo Rosslare			súhrnná (Europort)		
	Port Láirge alebo Waterford		súhrnná	súhrnná		
EL	Aegina			súhrnná		
	Agioi Theodoroi			základná		
	Alexandroupolis	X	súhrnná	súhrnná		súhrnná
	Argostoli			súhrnná		
	Astipalaia		súhrnná			
	Athina	X	základná	základná (Piraeus/Ikonio)		základná (Piraeus/Thriasso Pedio)
	Chalkida	X		súhrnná		
	Chania	X	súhrnná	súhrnná (Souda)		
	Chios		súhrnná	súhrnná		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Faneromeni Salaminas			súhrnná		
	Elefsina			súhrnná		
	Gavrio			súhrnná		
	Heraklion	X	základná (Kasteli)	základná		
	Igoumenitsa			základná		
	Ikaria		súhrnná			
	Ioannina	X	súhrnná			
	Kalamata	X	súhrnná			
	Kalymnos		súhrnná			
	Karpathos		súhrnná			
	Kassos		súhrnná			
	Kastelorizo		súhrnná			
	Kastoria		súhrnná			
	Kavala		súhrnná	súhrnná		
	Kefalonia		súhrnná			
	Kerkyra	X	súhrnná	súhrnná		
	Kithira		súhrnná			
	Kos		súhrnná	súhrnná		
	Kozani	X				súhrnná
	Kyllini			súhrnná		

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Lamia	X				súhrnná
	Larisa	X				
	Larymna			súhrnná		
	Lavrio (Sounio)			súhrnná		
	Leros		súhrnná			
	Limnos		súhrnná			
	Lixouri			súhrnná		
	Milos		súhrnná			
	Mykonos		súhrnná	súhrnná		
	Mytilini	X	súhrnná	súhrnná		
	Naxos		súhrnná	súhrnná		
	Paloukia Salaminas			súhrnná		
	Paros		súhrnná	súhrnná		
	Patras	X	súhrnná (Araxos)	základná		základná
	Poros Kefallinias			súhrnná		
	Poros Trizinias			súhrnná		
	Preveza		súhrnná			
	Rafina			súhrnná		
	Rethymno			súhrnná		
	Rodos	X	súhrnná	súhrnná		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Samos		súhrnná			
	Santorini		súhrnná	súhrnná		
	Sitia		súhrnná	súhrnná		
	Skiathos		súhrnná	súhrnná		
	Skiros		súhrnná			
	Syros	X	súhrnná	súhrnná		
	Thassos			súhrnná		
	Thessaloniki	X	základná (Makedonia)	základná		základná
	Tinos			súhrnná		
	Vathy Samou			súhrnná		
	Volos	X	súhrnná (Nea Anchialos)	súhrnná		
	Zakinthos		súhrnná	súhrnná		
ES	A Coruña	X	súhrnná	základná		
	Albacete	X				
	Alcázar de San Juan					základná
	Alcúdia			súhrnná		
	Algeciras	X		základná (Bahía de Algeciras)		
	Alicante	X	základná	súhrnná		
	Metropolitná oblasť Almería	X	súhrnná	súhrnná		

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĺŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Antequera (Bobadilla)					základná
	Arrecife		súhrnná (Lanzarote)	súhrnná		
	Avilés		súhrnná (Asturias)	súhrnná		
	Badajoz	X	súhrnná			súhrnná
	Metropolitná oblasť Barcelona	X	základná	základná		základná
	Metropolitná oblasť Bilbao	X	základná	základná		základná
	Burgos	X	súhrnná			súhrnná
	Cáceres	X				
	Cádiz	X		súhrnná (Bahía de Cádiz)		
	Carboneras			súhrnná		
	Cartagena	X		základná		
	Castellón	X		základná		
	Ceuta	X		súhrnná		
	Córdoba	X				základná
	El Hierro		súhrnná	súhrnná (La Estaca)		
	El Penedés El Vendrell					súhrnná
	Elche	X				
	Ferrol	X		súhrnná		
	Figueras					súhrnná

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Gijón	X		základná		
	Gerona	X	súhrnná			
	Granada	X	súhrnná			
	Huelva	X		základná		
	Huesca					súhrnná
	Ibiza		súhrnná	súhrnná (Eivissa)		
	Jaén	X				
	Jerez	X	súhrnná			
	La Savina (Formentera)			súhrnná (Cala Sabina)		
	Metropolitná oblasť Las Palmas de Gran Canaria	X	základná (Las Palmas)	základná (Las Palmas)		
	León	X	súhrnná			základná
	Linares					súhrnná
	Lleida/Lérida	X				
	Logroño	X				súhrnná
	Los Cristianos (Tenerife)			súhrnná		
	Lugo	X				
	Metropolitná oblasť Madrid	X	základná (Barajas)			základná (Norte y Sur)
	Mahon (Menorca)		súhrnná	súhrnná		
	Málaga	X	základná	súhrnná		

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Marbella	X				
	Melilla	X	súhrnná	súhrnná		
	Monforte de Lemos					súhrnná
	Motril			súhrnná		
	Murcia	X	súhrnná			základná
	Ourense	X				
	Oviedo	X				
	Palma de Mallorca	X	základná	základná		
	Pamplona	X	súhrnná			súhrnná (Noain)
	Pasajes			súhrnná		
	Pontevedra			súhrnná (Marín y Ría de Pontevedra)		
	Puerto del Rosario (Fuerteventura)		súhrnná (Fuerteventura)	súhrnná		
	Sagunto			súhrnná		základná
	Salamanca	X	súhrnná			súhrnná
	San Cibrao			súhrnná		
	San Sebastián de la Gomera		súhrnná	súhrnná		
	San Sebastián-Donostia	X	súhrnná			súhrnná (Lezo)
	Santa Cruz de la Palma (La Palma)		súhrnná (La Palma)	súhrnná (Santa Cruz de La Palma)		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Metropolitná oblasť Santa Cruz de Tenerife	X	súhrnná (Los Rodeos), základná (Reina Sofia)	základná (vrátane Granadilla)		
	Santander	X	súhrnná	základná		súhrnná (Torrelavega)
	Santiago de Compostela	X	súhrnná			
	Metropolitná oblasť Sevilla	X	základná	základná	základná	základná
	Tarifa			súhrnná		
	Tarragona-Reus	X	súhrnná (Reus)	základná (Tarragona)		
	Toledo					súhrnná
	Tudela					súhrnná
	Valencia	X	základná	základná		základná (Fonteta de Saint Lluís) súhrnná (Silla)
	Valladolid	X	súhrnná			základná
	Vigo	X	súhrnná	súhrnná		
	Vilagarcia			súhrnná		
	Vitoria-Gasteiz	X	súhrnná			základná (Jundiz)
	Zaragoza	X	súhrnná			základná
FR	Aiton-Bourgneuf					súhrnná
	Aix-en-Provence	X				
	Ajaccio (Corse)	X	súhrnná	súhrnná		
	Amiens	X				

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Angers	X				
	Annecy	X				
	Arles				súhrnná	
	Avignon					základná
	Bastia		súhrnná	súhrnná		
	Bayonne			súhrnná		základná (Mouguerre)
	Besançon	X				
	Beauvais		súhrnná			
	Biarritz		súhrnná			
	Bordeaux	X	základná (Merignac)	základná		základná
	Boulogne-sur-Mer			súhrnná		
	Brest	X	súhrnná	základná		
	Caen	X	súhrnná	súhrnná		
	Calais			základná		základná (pevné spojenie cez Lamanšský prieliv)
	Cayenne	X	súhrnná	súhrnná		
	Chalon-sur-Saône				základná	
	Chalons-sur-Marne		súhrnná (Paris-Vatry)			
	Cherbourg			súhrnná		
	Clermont-Ferrand	X	súhrnná			súhrnná

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Dieppe			súhrnná		
	Dijon	X				základná
	Dunkerque			základná	základná	základná
	Grenoble	X				
	Guadeloupe	X (Point-à-Pitre – Les Abymes)	súhrnná (Point-à-Pitre)	súhrnná		
	La Rochelle		súhrnná	súhrnná		
	Le Boulou					súhrnná
	Le Havre	X		základná	základná	základná
	Le Mans	X				
	Lille	X	základná (Lesquin)		základná	základná (Dourges)
	Loire sur Rhône/Saint Romain en Gal				súhrnná	
	Limoges	X	súhrnná			
	Lorient			súhrnná		
	Metropolitná oblasť Lyon	X (vrátane Villeurbanne)	základná (St Exupéry)		základná	základná
	Marquion (Cambrai)				súhrnná	
	Martinique	X (Fort-de-France – Lamentin)	súhrnná (Fort-de-France)	súhrnná		

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Marseille	X	základná (Provence)	základná (Marseille) základná (Fos sur Mer)	základná (Fos sur Mer)	základná (Miramas)
	Mayotte	X (Dzaoudzi-Mamoudzou)	súhrnná	súhrnná		
	Metz	X			základná	
	Montpellier	X	súhrnná			
	Mulhouse	X	súhrnná (Mulhouse-Bale)		základná (Ottmarsheim)	
	Nancy	X			súhrnná	
	Nantes	X	súhrnná (Nantes Atlantique)	základná (Nantes-St-Nazaire)		
	Nesle				súhrnná	
	Nice	X	základná (Côte d'Azur)	súhrnná		
	Nîmes	X				
	Nogent-sur-Seine				súhrnná	
	Noyon				súhrnná	
	Orléans	X				súhrnná
	Metropolitná oblasť Paris	X (vrátane Boulogne-Billancourt, Saint-Denis, Argenteuil, Montreuil)	základná (Charles de Gaulle) základná (Orly)		základná	základná
	Péronne				súhrnná	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Perpignan	X				súhrnná
	Poitiers	X				
	Réunion	X (Saint-Denis)	súhrnná (Saint-Denis)	súhrnná (Port Réunion)		
	Portes les Valence				súhrnná	
	Reims	X				
	Rennes	X				súhrnná
	Roscoff			súhrnná		
	Rouen	X		základná	základná	
	Saint-Étienne	X				
	Saint-Malo			súhrnná		
	Saint-Martin			súhrnná		
	Salaise-sur-Sanne				súhrnná (Salaise-Sablons)	
	Sète			základná	základná	
	Strasbourg	X	súhrnná (Entzheim)		základná	základná
	Thionville				súhrnná	
	Toulon	X		súhrnná		
	Toulouse	X	základná (Blagnac)			základná
	Tours	X				
	Valenciennes				súhrnná	

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Villefranche-sur-Saône				súhrnná	
HR	Cres			súhrnná		
	Dubrovnik		súhrnná	súhrnná		
	Hvar			súhrnná		
	Korčula			súhrnná		
	Osijek	X	súhrnná		súhrnná	
	Ploče			základná		
	Preko			súhrnná		
	Pula		súhrnná	súhrnná		
	Rab			súhrnná		
	Rijeka	X	súhrnná	základná		
	Rogac			súhrnná		
	Šibenik			súhrnná		
	Sisak				súhrnná	
	Slavonski Brod				základná	
	Split	X	súhrnná	základná		
	Stari Grad			súhrnná		
	Supetar			súhrnná		
	Varaždin	X				
	Vukovar				základná	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Zadar		súhrnná	súhrnná		
	Zagreb	X	základná			základná
IT	Alghero		súhrnná			
	Ancona	X	súhrnná	základná		základná (Jesi)
	Andria	X				
	Aosta	X				
	Augusta			základná		
	Bari	X	súhrnná	základná		základná
	Bergamo	X				súhrnná (Cortenuova)
	Bologna	X	základná			základná
	Bolzano	X	súhrnná			
	Brescia	X				súhrnná
	Brindisi		súhrnná	súhrnná		
	Busto Arsizio – Sacconago - Gallarate					súhrnná
	Cagliari	X	základná	základná (Porto Foxi, Cagliari)		
	Campobasso	X				
	Capri			súhrnná		
	Carloforte			súhrnná		
	Casamicciola - Porto di Ischia			súhrnná		

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Catania	X	súhrnná (Fontanarossa, núdzová pristávacia dráha Comiso)	súhrnná		súhrnná
	Cervignano					základná
	Chioggia			súhrnná	súhrnná	
	Civitavecchia			základná		
	Cremona				základná	súhrnná (PLB), súhrnná (Piadena)
	Faenza					súhrnná
	Ferrara	X				
	Firenze	X	súhrnná			
	Fiumicino			súhrnná		
	Foggia	X	súhrnná			súhrnná (Incoronata)
	Forlì	X				súhrnná (Forlì Cesena - Villa Selva)
	Gaeta			súhrnná		
	Gela			súhrnná		
	Genova	X	základná	základná		základná (Vado)
	Gioia Tauro			základná		
	Golfo Aranci			súhrnná		
	Elba		súhrnná			
	La Maddalena			súhrnná		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĺŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	La Spezia			základná		základná (Santo Stefano di Magra)
	Lamezia Terme		súhrnná			
	Lampedusa		súhrnná			
	Latina	X				
	Lecce	X				
	Livorno	X		základná		základná (Guasticce Collesalvetti)
	Mantova				základná	súhrnná
	Marina di Carrara			súhrnná		
	Messina	X		súhrnná		
	Milano	X	základná (Linate) základná (Malpensa) základná (Bergamo Orio al Serio)			základná (Milano Smistamento - Segrate)
	Milazzo			súhrnná		
	Modena	X				súhrnná (Marzaglia)
	Monfalcone			súhrnná	súhrnná	
	Monza	X				
	Mortara					súhrnná
	Napoli	X	základná	základná		základná (Nola), základná (Marcianise-Maddaloni)

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Novara	X				základná (Novara-Agognate)
	Olbia		súhrnná	súhrnná		
	Orte					súhrnná
	Ortona					súhrnná
	Padova	X				základná
	Palau			súhrnná		
	Palermo	X	základná	základná (Palermo, Termini Imerese terminal)		
	Pantelleria		súhrnná			
	Parma	X				súhrnná (Bianconese di Fontevivo - Castelguelfo)
	Perugia	X	súhrnná			
	Pescara	X	súhrnná			súhrnná (Manoppello)
	Piacenza	X				súhrnná
	Piombino			súhrnná		
	Pisa		súhrnná			
	Ponza			súhrnná		
	Pordenone					súhrnná
	Porto Empedocle			súhrnná		
	Porto Levante			súhrnná	súhrnná	
	Porto Nogaro				súhrnná	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Porto Santo Stefano			súhrnná		
	Porto Torres			súhrnná		
	Portoferraio (Elba)			súhrnná		
	Portogruaro					súhrnná
	Portovesme			súhrnná		
	Potenza	X				
	Prato	X				základná
	Procida			súhrnná		
	Ravenna	X		základná	základná	
	Reggio Calabria	X	súhrnná	súhrnná (Reggio Calabria – Villa San Giovanni)		
	Reggio Emilia	X				
	Rimini	X	súhrnná			
	Rivalta Scrivia					súhrnná
	Roma	X	základná (Fiumicino) súhrnná (Ciampino)			základná (Pomezia)
	Rovigo				súhrnná	súhrnná
	Salerno	X		súhrnná		
	Sassari	X				
	Savona-Vado			súhrnná		

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Siracusa	X		súhrnná (Siracusa – Santa Panagia)		
	Taranto	X		základná		
	Terni	X				
	Torino	X	základná			základná (Orbassano)
	Trapani		súhrnná	súhrnná		
	Trento	X				súhrnná
	Treviso		súhrnná			
	Trieste	X	súhrnná	základná	základná	základná (Fernetti)
	Udine	X				
	Venezia	X	základná	základná	základná	
	Verona	X	súhrnná			základná
	Vicenza	X				
CY	Lefkosia	X				
	Lemesos	X		základná (vrátane Zygi)		
	Larnaka	X	základná	súhrnná		
	Pafos		súhrnná			
LV	Daugavpils		súhrnná			
	Liepāja		súhrnná	súhrnná		
	Rīga	X	základná	základná		základná (Salaspils)

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Ventspils		súhrnná	základná		
LT	Jurbarkas				súhrnná	
	Kaunas	X	súhrnná		základná	základná
	Klaipėda	X		základná		základná
	Marijampolė					súhrnná
	Palanga		súhrnná			
	Panevėžys	X				súhrnná
	Šiauliai	X				
	Vilnius	X	základná			základná
LU	Luxembourg	X	základná		základná (Mertert)	základná (Bettembourg)
HU	Baja				súhrnná	
	Budapest	X	základná (Liszt Ferenc)		základná (Csepel)	základná (Soroksár)
	Debrecen	X	súhrnná			
	Dunaújváros				súhrnná	
	Fényeslitke					súhrnná (brána východ-západ)
	Győr	X			súhrnná (Győr-Gönyű)	
	Kecskemét	X				
	Komárom				základná	
	Miskolc	X				súhrnná

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Mohács				súhrnná	
	Nyíregyháza	X				
	Paks				súhrnná	
	Pécs	X				
	Sármellék		súhrnná			
	Sopron					súhrnná
	Szeged	X			súhrnná	
	Székesfehérvár	X				súhrnná
	Záhony					základná
MT	Cirkewwa			súhrnná		
	Marsaxlokk			základná		
	Mgarr			súhrnná		
	Valletta	X	základná (Malta – Luqa)	základná		
NL	Alblasserdam				súhrnná	
	Alkmaar	X			súhrnná	
	Almelo				základná	
	Almere	X				
	Alphen aan den Rijn				súhrnná	
	Amersfoort	X				
	Amsterdam	X	základná (Schiphol)	základná	základná	základná

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Apeldoorn	X				
	Arnhem	X			súhrnná	
	Bergen op Zoom				základná	
	Born				súhrnná	
	Beverwijk			súhrnná	súhrnná	
	Breda	X				
	Cuijk				súhrnná	
	Delfzijl/Eemshaven			súhrnná		
	Den Bosch	X			súhrnná	
	Den Haag	X				
	Den Helder			súhrnná		
	Deventer				základná	
	Dordrecht	X		súhrnná	súhrnná	
	Drachten				súhrnná	
	Eemshaven			súhrnná	súhrnná	
	Eindhoven	X	súhrnná			
	Emmen	X				
	Enschede	X			súhrnná	
	Geertruidenberg				súhrnná	
	Gennep				súhrnná	

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Gorinchem				súhrnná	
	Gouda				súhrnná	
	Groningen	X	súhrnná		súhrnná	
	Haarlem	X				
	Harlingen			súhrnná	súhrnná	
	Heerenveen				súhrnná	
	Hengelo				základná	
	Kampen				súhrnná	
	Leeuwarden	X			súhrnná	
	Leiden	X				
	Lelystad				súhrnná	
	Lemsterland				súhrnná	
	Lochem				súhrnná	
	Maasbracht				súhrnná	
	Maasdriel				súhrnná	
	Maastricht	X	súhrnná (Maastricht – Aachen)		súhrnná	
	Meppel				súhrnná	
	Middelburg	X				
	Moerdijk			základná	základná	základná

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Nijmegen	X			základná	
	Oosterhout				súhrnná	
	Oss				súhrnná	
	Reimerswaal				súhrnná	
	Roermond				súhrnná	
	Rotterdam	X	základná	základná	základná	základná
	Sneek				súhrnná	
	Stein				súhrnná	
	Terneuzen, Vlissingen			základná (Terneuzen), základná (Vlissingen)	základná (Terneuzen), základná (Vlissingen)	
	Tiel				súhrnná	
	Tilburg	X			súhrnná	
	Utrecht	X			základná	
	Veghel				súhrnná	
	Velzen/Ijmuiden			súhrnná		
	Venlo	X			súhrnná	súhrnná (Trade Port Noord Limburg)
	Vlaardingen			súhrnná		
	Wageningen				súhrnná	
	Wanssum				súhrnná	
	Zaandam				súhrnná	

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Zoetermeer	X				
	Zwijndrecht				súhrnná	
	Zwolle	X			súhrnná	
AT	Bregenz	X				
	Eisenstadt	X				
	Graz	X	súhrnná			základná (Werndorf)
	Innsbruck	X	súhrnná			
	Klagenfurt	X	súhrnná			základná (Villach-Fürnitz)
	Krems				súhrnná	
	Linz-Wels	X (Linz)	súhrnná (Linz)		základná (Enns), základná (Linz)	základná (Wels)
	Salzburg	X	súhrnná			základná
	Sankt Pölten	X				
	Wien	X	základná		základná	základná (Wien), základná (Wien Süd)
	Wolfurt					súhrnná
	Wörgl					súhrnná
PL	Białystok	X				súhrnná
	Bielsko-Biała	X				
	Braniewo					súhrnná
	Bydgoszcz	X	súhrnná			súhrnná (Bydgoszcz, Bydgoszcz – Południe)

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Chełm					súhrnná
	Częstochowa	X				
	Dorohusk/Okopy					súhrnná
	Elbląg	X				
	Ełk					súhrnná
	Gorzów Wielkopolski	X				
	Kalisz	X				
	Katowice/Górnośląska Metropolis	X	základná (Pyrzowice)			základná (Slawków) súhrnná (Gliwice/Pyrzowice)
	Kielce	X				
	Koszalin	X				
	Kraków	X	základná			základná
	Legnica	X				
	Lublin	X	súhrnná			súhrnná
	Łódź	X	základná			základná
	Malaszewicze/Terespol					súhrnná
	Medyka/Zurawica					súhrnná
	Olsztyn	X	súhrnná (Olsztyn-Mazury)			
	Opole	X				

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĺŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Płock	X				
	Police			súhrnná	súhrnná	
	Poznań	X	základná			základná
	Radom	X				
	Rybnik	X				
	Rzepin					súhrnná
	Rzeszów	X	súhrnná			
	Szczecin- Świnoujście	X	základná (Szczecin)	základná (Szczecin), základná (Świnoujście)	základná (Szczecin), základná (Świnoujście)	základná (Szczecin), základná (Świnoujście)
	Tarnów	X				
	Toruń	X				
	Tricity	X (vrátane Gdańsku)	základná (Gdańsk)	základná (Gdańsk), základná (Gdynia)		základná (Gdańsk)
	Wałbrzych	X				
	Warszawa	X	základná, rozšírená základná (CPK)			základná (Warszawa) rozšírená základná (CPK) súhrnná (Warszawa Południe – Góra Kalwaria)
	Włocławek	X				
	Wrocław	X	základná			základná
	Zduńska Wola					základná
	Zielona Góra	X				

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
PT	Aveiro			súhrnná		súhrnná (Cacia)
	Barcelos	X				
	Beja		súhrnná			
	Braga	X				
	Bragança		súhrnná			
	Caniçal (Madeira)			súhrnná		
	Coimbra	X				základná (Alfarelos) základná (Pampilhosa)
	Corvo (Açores)		súhrnná	súhrnná		
	Elvas					súhrnná
	Entroncamento					súhrnná
	Évora	X				
	Faro-Loulé	X	súhrnná			súhrnná (Loulé)
	Figueira da Foz			súhrnná		
	Flores (Açores)		súhrnná	súhrnná (Lajes das Flores)		
	Guimarães	X				
	Madeira	X (Funchal)	súhrnná (Cristiano Ronaldo)	súhrnná		
	Graciosa (Açores)		súhrnná	súhrnná		
	Guarda					súhrnná

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĺŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Horta (Açores)		súhrnná	súhrnná		
	Leiria	X				
	Metropolitná oblasť Lisboa	X	základná (Humberto Delgado)	základná (Lisboa/Setúbal)	základná (Lisboa/Setúbal)	základná (Lisboa Norte) základná (Alcont) základná (Bobadela sever) základná (Bobadela stred) základná (Bobadela juh), súhrnná (Setúbal)
	Pico (Açores)		súhrnná	súhrnná		
	Ponta Delgada (Açores)	X	súhrnná	súhrnná		
	Poceirão					základná
	Portimão			súhrnná		
	Metropolitná oblasť Porto	X	základná (Sá Carneiro)	základná (Leixões)	základná	základná (Leixões, Valongo, Vila Nova de Gaia)
	Porto Santo (Madeira)		súhrnná	súhrnná		
	Santa Maria (Açores)		súhrnná	súhrnná		
	São Jorge (Açores)		súhrnná	súhrnná		
	Sines			základná		základná (ZILS & ZAL)
	Terceira (Açores)		súhrnná	súhrnná (Praia da Vitória)		
	Vila Nova de Famalicão	X				súhrnná (Lousado)
	Vila Real		súhrnná			

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Viseu	X				
RO	Arad	X				súhrnná
	Aiud					súhrnná
	Basarabi				súhrnná	
	Bacău	X	súhrnná			
	Baia Mare	X	súhrnná			
	Botoșani	X				
	Brăila	X		súhrnná	súhrnná	
	Brașov	X				súhrnná
	București	X	základná (Henri Coandă)		súhrnná (1 Decembrie)	základná
	Buzău	X				
	Calafat				základná	
	Călărași				súhrnná	
	Cernavodă				základná	
	Cluj-Napoca	X	súhrnná			súhrnná
	Constanța	X	súhrnná	základná (Constanța/Midia)	základná (Constanța/Midia)	
	Craiova	X	súhrnná			základná
	Drobeta-Turnu Severin				základná	
	Galați	X		základná	základná	

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Giurgiu				základná	
	Iași	X	súhrnná			
	Măcin				súhrnná	
	Mahmudia				súhrnná	
	Medgidia				súhrnná	
	Moldova Veche				súhrnná	
	Oltenița				súhrnná	
	Oradea	X	súhrnná			
	Ovidiu				súhrnná	
	Piatra Neamț	X				
	Piteşti	X				
	Ploieşti	X				
	Râmnicu Vâlcea	X				
	Satu Mare	X				
	Sibiu	X	súhrnná			
	Suceava	X	súhrnná			súhrnná
	Sulina				súhrnná	
	Târgu Mureş	X				
	Timişoara	X	základná			základná
	Tulcea		súhrnná	súhrnná	súhrnná	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Turda					súhrnná
SI	Koper			základná		
	Ljubljana	X	základná			základná
	Maribor	X	súhrnná			súhrnná
	Portorož		súhrnná			
SK	Bratislava	X	základná		základná	základná
	Čierna nad Tisou					základná
	Komárno				základná	
	Košice	X	súhrnná			súhrnná
	Leopoldov-Šulekovo					súhrnná
	Nitra	X				
	Poprad Tatry		súhrnná			
	Žilina	X				základná
FI	Eckerö			súhrnná		
	Enontekiö		súhrnná			
	Hanko			súhrnná		
	Helsinki	X	základná (Vantaa)	základná		
	Inkoo			súhrnná		
	Ivalo		súhrnná			
	Joensuu		súhrnná		súhrnná	

ČS	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Jyväskylä	X	súhrnná			
	Kajaani		súhrnná			
	Kaskinen			súhrnná		
	Kemi		súhrnná (Kemi-Tornio)	súhrnná		
	Kittila		súhrnná			
	Kokkola			súhrnná		
	Kotka-Hamina			základná (Hamina) základná (Kotka)		
	Kouvola					základná
	Kruunupyy		súhrnná			
	Kuopio	X	súhrnná			
	Kuusamo		súhrnná			
	Lahti	X				
	Lappeenranta		súhrnná		súhrnná	
	Maarianhamina		súhrnná	súhrnná		
	Oulu	X	súhrnná (Oulu)	základná (Oulu)		
	Pori		súhrnná	súhrnná		
	Rauma			súhrnná		
	Raahe			súhrnná		
	Rovaniemi		súhrnná			

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

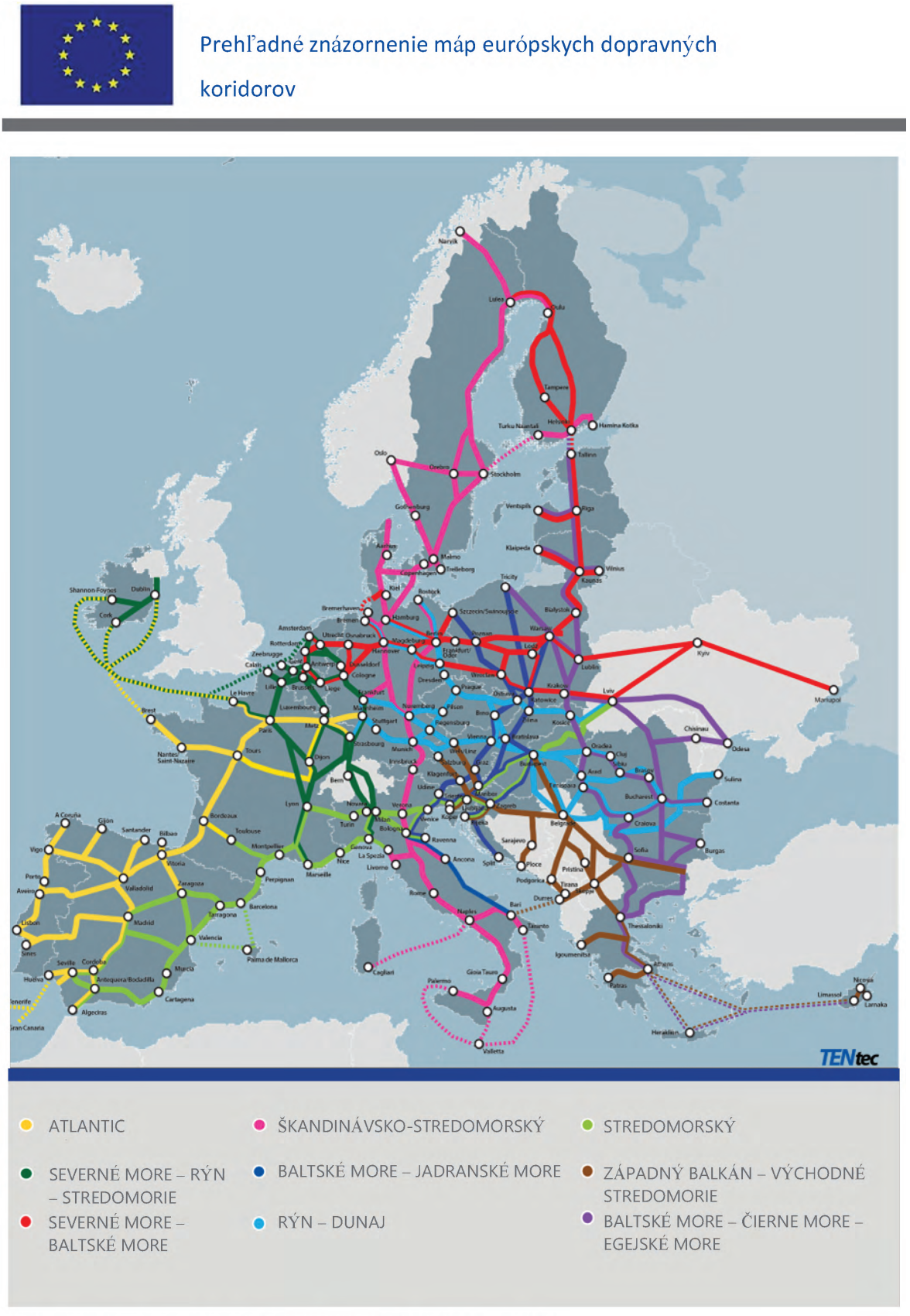
ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĺŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Savonlinna		súhrnná			
	Tampere	X	súhrnná			súhrnná
	Tornio			súhrnná		
	Turku-Naantali	X	základná (Turku)	základná (Turku) základná (Naantali)		
	Vaasa		súhrnná			
SE	Älmhult					súhrnná
	Ängelholm		súhrnná			
	Arvidsjaur		súhrnná			
	Borås	X				
	Eskilstuna	X				
	Gällivare		súhrnná			
	Gävle	X		súhrnná		súhrnná
	Göteborg	X	základná (Landvetter)	základná	základná	základná
	Grisslehamn			súhrnná		
	Hagfors		súhrnná			
	Halmstad	X		súhrnná		
	Helsingborg	X		súhrnná		
	Hemavan		súhrnná			
	Jönköping	X	súhrnná			súhrnná

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Kalmar		súhrnná			
	Kapellskär (Norrtälje)			súhrnná		
	Karlshamn			súhrnná		
	Karlskrona			súhrnná		
	Kiruna		súhrnná			
	Köping			súhrnná	súhrnná	
	Linköping	X				
	Luleå		súhrnná	základná		súhrnná
	Lund	X				
	Lycksele		súhrnná			
	Malmö	X	základná	základná		základná
	Mora		súhrnná			
	Norrköping	X		súhrnná		
	Nyköping		súhrnná (Stockholm-Skavsta)			
	Örebro	X	súhrnná			základná (Hallsberg)
	Oskarshamn			súhrnná		
	Östersund		súhrnná			
	Oxelösund			súhrnná		
	Pajala		súhrnná			

ČŠ	NÁZOV UZLA	MESTSKÝ UZOL	LETISKO	NÁMORNÝ PRÍSTAV	VNÚTROZEMSKÝ PRÍSTAV	TERMINÁLY KOMBINOVANEJ ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ DOPRAVY/TERMINÁLY POZDĹŽ VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CIEST
	Piteå			súhrnná		
	Ronneby		súhrnná			
	Rosersberg (Sigtuna)					súhrnná
	Skellefteå		súhrnná			
	Södertälje	X			súhrnná	
	Stenungsund			súhrnná		
	Stockholm	X	základná (Arlanda), súhrnná (Bromma)	základná (Stockholm), súhrnná (Stockholm-Nynäshamn)	základná	základná
	Strömstad			súhrnná		
	Sundsvall	X	súhrnná	súhrnná		súhrnná
	Sveg		súhrnná			
	Trelleborg			základná		základná
	Umeå	X	súhrnná	súhrnná		súhrnná
	Uppsala	X				
	Varberg			súhrnná		
	Västerås	X		súhrnná	súhrnná	
	Vilhelmina		súhrnná			
	Visby		súhrnná	súhrnná		
	Ystad			súhrnná“.		

3. Na strane 172 v prílohe III, obrázok s názvom „Prehľadné znázornenie máp európskych dopravných koridorov“:

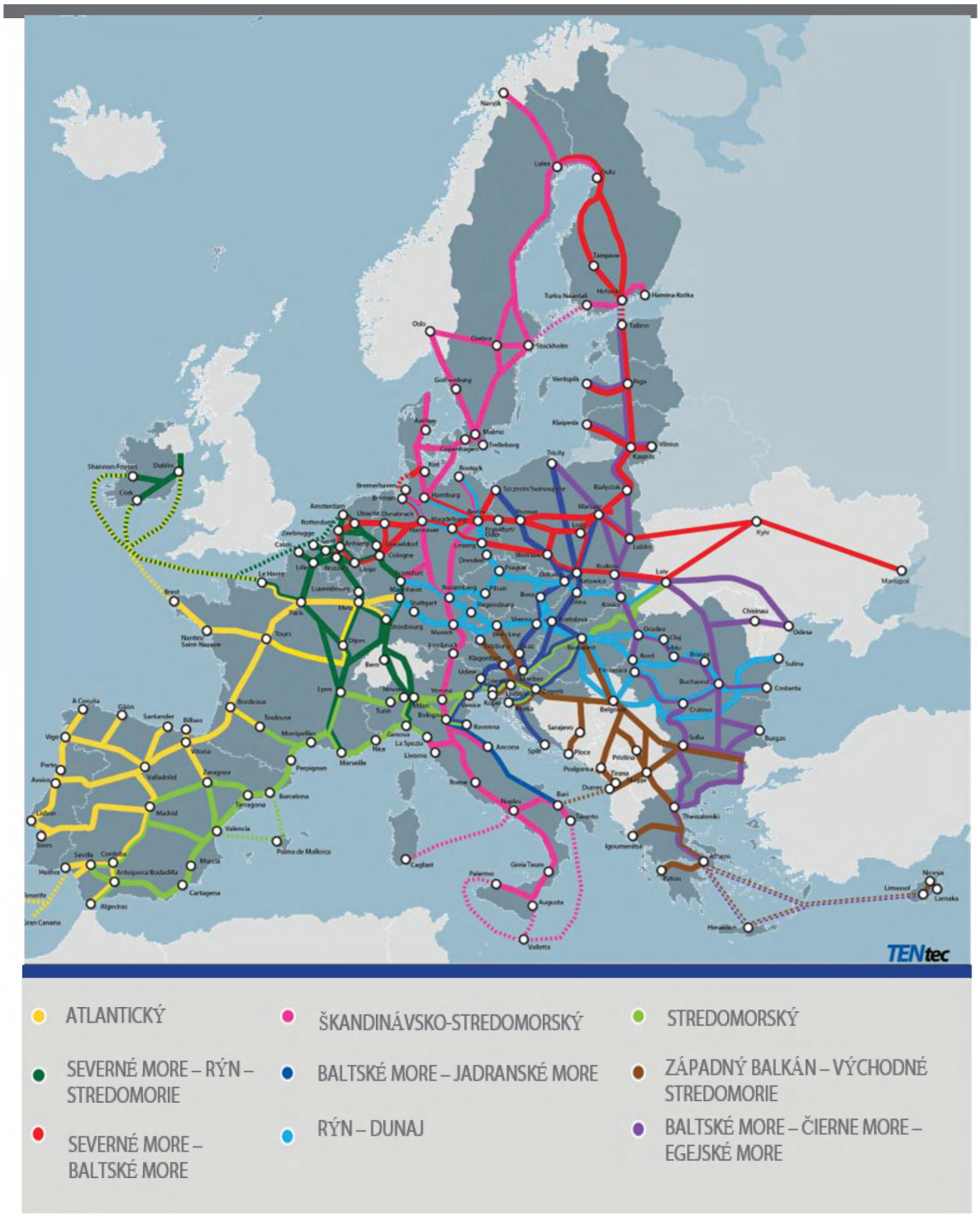
namiesto:



Časti mapy týkajúce sa smerovania koridorov v tretích krajinách sú orientačné.

má byť:

Prehľadné znázornenie máp európskych dopravných koridorov



Časti mapy týkajúce sa smerovania koridorov v tretích krajinách sú orientačné.

4. Na strane 214 v prílohe IV:

namiesto:



má byť:


Orientačné predĺženie do susedných krajín Základná a súhrnná sieť: železničná osobná doprava a letiská
Západný Balkán
C
Graz
Maribor
Varaždin
Pécs
Szeged
Arad
Sibiu
Zagreb
Osijek
Split
Sofia
Fóggia
Andria
Bari
Potenza
Taranto
Lecce
Kozani
Larisa
Ioannina
Kerkyra
Lamia
N
0
95
190
km
Železnice základnej siete
konvenčné
konvenčné/nová výst.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nová výst.
Železnice rozšír. zákl. siete
konvenčné
konvenčné/nová výst.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nová výst.
Železnice súhr. siete
konvenčné
konvenčné/nová výst.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nová výst.
plánované
Súhr. Základná
letiská
Mestské uzly
hl. mestá
mestské uzly
TENtec

5. Na strane 215 v prílohe IV:

namiesto:



má byť:


Orientačné predĺženie do susedných krajín
Základná a súhrnná sieť: cesty, prístavy, terminály kombinovanej železničnej a cestnej dopravy (TKŽCD) a letiská
Západný Balkán
C
Kecskemét
Graz
Maribor
Varaždin
Pécs
Szeged
Arad
Sibiu
Timişoara
Zagreb
Osijek
Split
Sofia
Fóggia
Andria
Bari
Potenza
Taranto
Lecce
Thessaloniki
Kozani
Larisa
Ioannina
Kerkyra
Lamia
N
Cesty základnej siete
cesta
cesta/nová výst.
Cesty rozšír. zákl. siete
cesta
cesta/nová výst.
Cesty súhr. siete
cesta
cesta/nová výst.
plánované
Súhrnná Základná
prístavy
TKŽCD
letiská
Mestské uzly
hl. mestá
mestské uzly
TENtec

6. Na strane 218 v prílohe IV:

namiesto:



má byť:

Orientačné predĺženie do susedných krajín
Základná a súhrnná sieť: cesty, prístavy, terminály kombinovanej železničnej a cestnej dopravy (TKŽCD) a letiská
Dopravná sieť Východného partnerstva: Moldavsko/Ukrajina

D



Cesty základnej siete	Cesty rozšír. zákl. siete	Cesty súhr. siete	Súhrnná Základná		Mestské uzly
cesta	cesta	cesta		prístavy	hl. mestá
cesta/nová výst.	cesta/nová výst.	cesta/nová výst.		TKŽCD	mestské uzly
		plánované		letiská	

TENtec