



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 19.10.2011
KOM(2011) 650 v konečnom znení
2011/0294 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY
o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete

(Text s významom pre EHP)

{SEK(2011) 1212 v konečnom znení}
{SEK(2011) 1213 v konečnom znení}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

1.1. Ciele a základné informácie

Od polovice 80-tych rokov politika transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) určovala politický rámec pre rozvoj infraštruktúry, pre hladké fungovanie vnútorného trhu a pre zabezpečenie hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti a lepšej dostupnosti v celej EÚ. To viedlo v roku 1992 k začleneniu špecifického právneho základu pre transeurópske dopravné siete do Maastrichtskej zmluvy a v roku 1994 pri príležitosti zasadnutia Európskej rady v Essene k prijatiu zoznamu 14 hlavných projektov.

V roku 1996 Európsky parlament a Rada prijali prvé základné smernice vymedzujúce politiku TEN-T a plánovanie infraštruktúry¹. V roku 2004 došlo k veľkému preskúmaniu usmernení, pri ktorom sa zohľadnilo rozšírenie EÚ a očakávané zmeny dopravných tokov². Ďalej sa rozšíril zoznam 14 prioritných projektov.

Zriadilo sa niekoľko finančných a nefinančných nástrojov s cieľom uľahčiť realizáciu projektov. Tieto nástroje zahŕňajú nariadenie o rozpočtových pravidlách TEN³, Kohézny fond, Európsky fond regionálneho rozvoja (EFRR) a úvery od Európskej investičnej banky spolu s koordinačnými iniciatívami Komisie.

V roku 2010 Európsky parlament a Rada za účelom objasnenia prijali rozhodnutie 661/2010/EÚ, ktoré je prepracovaným znením usmernení TEN-T⁴.

Dnes je dopravná infraštruktúra ako taká v rámci Európskej únie dobre rozvinutá. Aj tak je však rozdelená na viacero častí, a to geograficky, ako aj medzi jednotlivé druhy dopravy. Hlavným cieľom týchto nových usmernení, ktorými sa nahradí rozhodnutie 661/2010, je vybudovať kompletnú a integrovanú transeurópsku dopravnú sieť pokrývajúcu všetky členské štáty a regióny a poskytujúcu základ pre vyvážený rozvoj všetkých druhov dopravy s cieľom uľahčiť využívanie ich výhod, čím sa maximalizuje prínos tejto siete pre Európu. V zmysle výziev pre politiku TEN-T, ktoré sú uvedené aj v Bielej knihe:

Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje⁵ (ďalej len „Biela kniha“), sa týmito usmerneniami vymedzí dlhodobá stratégia pre politiku TEN-T až do obdobia rokov 2030 – 2050.

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

² Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady 884/2004/ES z 29. apríla 2004, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie 1692/96/ES o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, Ú. v. EÚ L 201, 7.6.2004, s. 1.

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 z 20. júna 2007, ktorým sa ustanovujú všeobecné pravidlá udeľovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych dopravných a energetických sietí, Ú. v. EÚ L 162, 22.6.2007, s. 1.

⁴ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady 661/2010/EÚ zo 7. júla 2010 o základných usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (prepracované znenie) Ú. v. EÚ L 204, 5.8.2010, s. 1.

⁵ KOM(2011) 144.

1.2. Riešené problémy

Na úrovni EÚ je potrebné vyriešiť päť hlavných problémov:

Po prvé, chýbajúce prepojenia, najmä v cezhraničných oblastiach, sú hlavnou prekážkou voľného pohybu tovaru a osôb v rámci členských štátov a medzi nimi a susednými štátmi.

Po druhé, stále pretrvávajú významné rozdiely v kvalite a dostupnosti infraštruktúry medzi jednotlivými členskými štátmi a v rámci členských štátov (nedostatky). Najmä spojenia z východu na západ si vyžadujú skvalitnenie, a to prostredníctvom vytvorenia novej dopravnej infraštruktúry a/alebo údržby, obnovy alebo zlepšenia existujúcej infraštruktúry.

Po tretie, dopravná infraštruktúra medzi jednotlivými druhmi dopravy je roztrieštená. Pokiaľ ide o multimodálne prepojenia, mnohé európske terminály nákladnej dopravy, stanice pre cestujúcich, vnútrozemské prístavy, morské prístavy, letiská a mestské uzly nevyhovujú súčasnej situácii. Keďže týmto uzlom chýba schopnosť pojať viacero spôsobov dopravy, nedostatočne sa využíva potenciál multimodálnej dopravy a jeho schopnosť odstraňovať kapacitné nedostatky infraštruktúry a premost'ovať chýbajúce spojenia.

Po štvrté, investície do dopravnej infraštruktúry by mali prispievať k dosiahnutiu cieľov zníženia emisií skleníkových plynov v doprave o 60 % do roku 2050.

A napokon, členské štáty si aj naďalej zachovávajú odlišné prevádzkové predpisy a požiadavky, najmä v oblasti interoperability, čo prehlbuje bariéry a nedostatky dopravnej infraštruktúry.

1.3. Oblasti činnosti

Cieľom tohto návrhu je ustanoviť a vypracovať kompletnú TEN-T, ktorá bude pozostávať z infraštruktúry pre železnice, vnútrozemské vodné cesty, cesty, námornú a leteckú dopravu, čím sa zabezpečí hladké fungovanie vnútorného trhu a posilnenie hospodárskej a sociálnej súdržnosti.

Pri dosahovaní týchto cieľov je prvou oblasťou činnosti „konceptné plánovanie“. Na základe informácií získaných vo verejných konzultáciách so zainteresovanými subjektmi Komisia dospela k názoru, že TEN-T by sa dala najlepšie vypracovať prostredníctvom dvojúrovňového prístupu, ktorý by pozostával z komplexnej siete a základnej siete.

Komplexná sieť predstavuje základnú úroveň TEN-T. Pozostáva zo všetkých existujúcich a plánovaných infraštruktúr, ktoré spĺňajú požiadavky usmernení. Táto komplexná sieť sa zavedie najneskôr do 31. decembra 2050.

Základná sieť sa prekrýva s komplexnou sieťou a pozostáva z jej strategicky najvýznamnejších častí. Predstavuje základnú kostru siete multimodálnej mobility. Zameriava sa na prvky TEN-T s najvyššou pridanou hodnotou pre Európu: chýbajúce cezhraničné spojenia, kľúčové miesta s kapacitnými nedostatkami a multimodálne uzly. Hlavná sieť sa zavedie najneskôr do 31. decembra 2030.

Druhá oblasť činnosti sa týka nástrojov realizácie. Komisia vypracovala koncepciu koridorov základnej siete, pričom náležitým spôsobom zohľadnila koridory železničnej nákladnej

dopravy⁶. Tieto koridory budú rámcovým nástrojom pre koordinovanú realizáciu základnej siete. Pokiaľ ide o rozsah, tieto koridory základnej siete budú v zásade pokrývať tri druhy dopravy a budú prechádzať minimálne cez tri členské štáty. Ak je to možné, mali by vytvoriť prepojenie s námorným prístavom. Pokiaľ ide o činnosti, koridory základnej siete budú poskytovať platformu pre riadenie kapacity, investície, budovanie a koordináciu zariadení na prekládku tovarov medzi viacerými druhmi dopravy, ako aj pre zavádzanie interoperabilných systémov riadenia dopravy.

1.4. Súlad s ostatnými politikami a cieľmi EÚ

Tento návrh je v súlade s politikou, ktorú Komisia oznámila v Bielej knihe. Je výslovne uvedený v rámci iniciatívy 34, ktorá sa vzťahuje na základnú sieť strategickej európskej infraštruktúry⁷.

Tieto usmernenia sa opierajú najmä o stratégiu stanovenú v Bielej knihe, a to o odstránenie hlavných bariér a nedostatkov v kľúčových oblastiach dopravnej infraštruktúry. Cieľom je vytvoriť jednotný európsky dopravný priestor s lepšími dopravnými službami a plne integrovanou dopravnou sieťou. Tým sa spoja rôzne druhy dopravy a dôjde k hlbokej zmene dopravných modelov v zmysle osobnej aj nákladnej dopravy. Táto zmena je potrebná na to, aby sa splnil cieľ zníženia emisií skleníkových plynov z dopravy o 60 % do roku 2050.

Bez podpory vhodnej siete a rozumnejšieho prístupu k jej využívaniu nebude možná žiadna väčšia zmena v doprave. Plánovanie a rozvoj infraštruktúry sa považujú za základné prvky udržateľného dopravného systému.

Tento návrh prispeje aj k politickým cieľom uvedeným v oznámení Komisie s názvom „Digitálna agenda pre Európu“⁸ podporou realizácie inteligentných dopravných systémov. Takisto ide o jedno z opatrení Aktu o jednotnom trhu navrhnutého Komisiou v apríli 2011⁹, keďže siete predstavujú základnú kosť interného trhu a zohrávajú kľúčovú úlohu pri podpore plynulého a efektívneho obehu tovarov a služieb.

Podpora udržateľnej dopravy bola ďalej označená za súčasť prostriedkov dosiahnutia jednej z troch kľúčových priorít stratégie Európa 2020 na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu prijatej Komisiou 3. marca 2010¹⁰, konkrétne udržateľného rastu, a to zameraním sa na kritické nedostatky, najmä na cezhraničné oblasti a intermodálne uzly (mestá, prístavy, logistické platformy).

Tento návrh navyše prispieva k posilneniu územnej súdržnosti územia EÚ, ktorá je jedným z cieľov EÚ, spolu s hospodárskou a sociálnou súdržnosťou.

⁶ 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.

⁷ Pozri oddiel 3.1: „Dopravná infraštruktúra: územná súdržnosť a hospodársky rast“ v prílohe 1 k Bielej knihe.

⁸ KOM(2010) 245 v konečnom znení/2.

⁹ KOM(2011) 206 v konečnom znení.

¹⁰ KOM(2010) 2020 v konečnom znení.

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

2.1. Konzultácie so zainteresovanými stranami

Komisia realizovala široké a intenzívne verejné konzultácie so zainteresovanými stranami od februára 2009 do júna 2010.

Komisia spustila proces konzultácií prijatím Zelenej knihy. Otvorila tak debatu o kľúčových výzvach a cieľoch pre politiku TEN-T a možných spôsoboch ich plnenia¹¹.

Na základe príspevkov od zainteresovaných strán Komisia ustanovila šesť expertných skupín, ktoré v čase od novembra 2009 do apríla 2010 analyzovali niekoľko kľúčových aspektov budúceho rozvoja TEN-T¹². Odporúčania expertných skupín sa stali súčasťou pracovného dokumentu Komisie predloženého na verejnú konzultáciu 4. mája 2010¹³.

Na týchto verejných konzultáciách sa zúčastnilo celkovo viac ako 530 prispievateľov. Veľká väčšina prispievateľov podporovala možnosť nového dvojúrovňového prístupu k plánovaniu TEN-T, s komplexnou sieťou ako základnou úrovňou a základnou sieťou pozostávajúcou zo strategicky najvýznamnejších častí TEN-T.

V októbri 2009 a v júni 2010 sa v Neapole konala konferencia ministrov a v Zaragoze konferencia zainteresovaných strán.

Vo februári 2011 Komisia predložila Rade a Európskemu parlamentu pracovný dokument útvarov Komisie¹⁴, ktorý ďalej rozvinul metodiku a scenáre plánovania a realizácie.

2.2. Získavanie a využívanie expertízy

Okrem konzultácií s verejnými zainteresovanými subjektmi je Komisia neustále v kontakte s členskými štátmi prostredníctvom výboru pre monitorovanie usmernení a výmenu informácií, ustanoveného na základe rozhodnutia 1692/96/ES. Prostredníctvom tohto výboru, ktorý zasadal od roku 2010 vždy raz do mesiaca, boli členské štáty informované o napredovaní a obsahu procesu preskúmania.

Ďalej útvary Komisie zorganizovali niekoľko kôl bilaterálnych a multilaterálnych stretnutí s členskými štátmi, aby podrobne prediskutovali rozvoj komplexnej siete a predložili hlavné funkcie základnej siete.

Kontakty s jednotlivými zainteresovanými stranami boli zabezpečené prostredníctvom samostatných stretnutí, na konferenciách a cez koordinátorov EÚ na stretnutiach príslušných prioritných projektov.

¹¹ „TEN-T: Preskúmanie politiky. Na ceste k lepšie integrovanej transeurópskej dopravnej sieti v záujme spoločnej dopravnej politiky“, KOM (2009) 44 v konečnom znení.

¹² Oblasti činnosti expertných skupín: štruktúra komplexnej a základnej siete a metodika plánovania TEN-T, integrácia dopravnej politiky do plánovania TEN-T, inteligentné dopravné systémy a nové technológie v rámci TEN-T, TEN-T a spojenia mimo EÚ, financovanie TEN-T, právne a nefinančné aspekty TEN-T.

¹³ „Konzultácia o budúcej politike týkajúcej sa transeurópskej dopravnej siete“, KOM(2010) 212 v konečnom znení.

¹⁴ „Nová politika transeurópskej dopravnej siete. Otázky plánovania a realizácie“, SEK(2011) 101.

2.3. Posúdenie vplyvu

V rámci posúdenia vplyvu sa určili štyri konkrétne ciele pre riešenie problému roztrieštenej siete.

Na podporu koordinácie pri plánovaní EÚ je prvým konkrétnym cieľom:

- vymedziť koherentný a prehľadný prístup k maximalizácii pridanej hodnoty TEN-T pre EÚ, týkajúci sa riešenia aspektov roztrieštenosti siete v súvislosti s chýbajúcimi prepojeniami, multimodalitou a vhodnými spojeniami so susednými a tretími krajinami, ako aj zabezpečiť vhodné geografické pokrytie.

S cieľom vytvoriť vhodnú štruktúru riadenia na zabezpečenie realizácie optimálnej konfigurácie siete sú ďalšie tri špecifické ciele:

- podporovať zavádzanie európskych noriem pre systémy riadenia a presadzovať rozvoj harmonizovaných prevádzkových predpisov pre projekty spoločného záujmu v oblasti TEN-T. Cieľom nie je zavádzať nové špecifické normy a predpisy, ale skôr zabezpečiť efektívne prijatie a realizáciu spoločných európskych noriem, ktoré už sú vypracované;
- podporovať spoluprácu členských štátov na účely koordinácie investícií, časovania, výberu ciest a hodnotenia vplyvov na životné prostredie a analýz nákladov a prínosov pri projektoch spoločného záujmu;
- zabezpečiť, aby bola optimálna konfigurácia siete kľúčovým prvkom pri pridelovaní finančných prostriedkov z EÚ, aby sa umožnilo sústrediť sa na cezhraničné oblasti, chýbajúce prepojenia a kapacitné nedostatky.

Výsledkom boli dve politické možnosti:

- možnosť 1, t. j. kombinácia prístupu plánovania do značnej miery založeného na aktuálnej politike, aj keď s určitými zmenami na základe získaných skúseností, s posilnenou koordináciou pri realizácii;
- možnosť 2, t. j. kombinácia silnejšieho prístupu ku koordinácii plánovania, prostredníctvom určenia optimálnej konfigurácie pre strategické „jadro“ TEN-T, a rovnako s posilnenou koordináciou pri realizácii.

Každá možnosť by priniesla významné zlepšenia v porovnaní so základným politickým prístupom, a to tak v zmysle efektívnosti realizácie, ako aj v zmysle hospodárskych, sociálnych a environmentálnych vplyvov. Možnosť 2 by mala v dôsledku silnejšej koordinácie na úrovni plánovania aj realizácie celkovo väčší pozitívny vplyv.

2.4. Metodika pre vytvorenie základnej siete

Štruktúra základnej siete podľa tohto návrhu je výsledkom spoločne dohodnutej metodiky. Bola vytvorená v súlade s nasledujúcou metodikou v dvoch krokoch¹⁵.

¹⁵ Podrobná metodika bola zverejnená v januári 2011 v pracovnom dokumente útvarov Komisie s názvom „Nová politika transeurópskej dopravnej siete – Otázky plánovania a realizácie“. Prešla menšími

Prvým krokom bola identifikácia hlavných uzlov:

- hlavné mestské uzly, zahŕňajúce hlavné mestá všetkých členských štátov, všetky veľkomestá podľa ESPON a všetky ostatné veľké mestské oblasti alebo mestské aglomerácie vrátane celej ich príslušnej multimodálnej infraštruktúry, pokiaľ sú súčasťou komplexnej siete; bolo identifikovaných celkovo 82 mestských uzlov, ktoré sú uvedené v prílohe k usmerneniam; prístavy a letiská priamo patriace k mestskému uzlu sú súčasťou základnej siete;
- mimo územia týchto hlavných mestských uzlov aj prístavy, ktoré presahujú určitú prahovú kapacitu alebo spĺňajú isté geografické kritériá; celkovo 82 prístavov je uvedených v prílohe k usmerneniam;
- najvýznamnejšie hraničné prechody: jeden pre každý spôsob dopravy medzi každým členským štátom a každou susednou krajinou; bolo identifikovaných celkovo 46 hraničných prechodov, ktoré sú uvedené v prílohe k usmerneniam.

Druhý krok pozostával z prepojenia týchto hlavných uzlov multimodálnymi spojeniami (cesta, železnica, vnútrozemská vodná doprava), podľa dostupnosti alebo uskutočniteľnosti, pri zohľadnení efektívnosti a efektivity a prednostne s využitím existujúcej infraštruktúry.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

3.1. Zhrnutie navrhovaných opatrení

Týmto návrhom nariadenia sa zruší a nahradí rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady 661/2010/EÚ zo 7. júla 2010 o základných usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete.

Návrh obsahuje tieto hlavné prvky:

- TEN-T sa vypracuje postupne prostredníctvom realizácie dvojúrovňového prístupu, ktorý pozostáva z komplexnej siete a základnej siete;
- Táto komplexná sieť sa zavedie najneskôr do 31. decembra 2050, pričom základná sieť sa zavedie prioritne do 31. decembra 2030;
- Usmernenia ustanovujú rámec pre identifikáciu projektov spoločného záujmu. Tieto projekty prispievajú k rozvoju a budovaniu TEN-T prostredníctvom vytvorenia, údržby, obnovy a modernizácie infraštruktúry, prostredníctvom opatrení na podporu zdrojovo efektívneho využívania infraštruktúry a umožnením efektívnych služieb nákladnej dopravy;
- S cieľom spolupracovať s tretími a susednými krajinami¹⁶ môže Európska únia podporovať projekty obojstranného záujmu;

zmenami v súvislosti s otázkami nastolenými na stretnutí ministrov dopravy 7. a 8. februára 2011 a na stretnutiach na vysokej úrovni so zástupcami všetkých členských štátov EÚ.

¹⁶ Regionálne dopravné siete týchto krajín sa v prílohe III uvádzajú v rozsahu, v akom boli už vymedzené. V prípade susedných krajín v rámci Východného partnerstva sa regionálna sieť vymedzí na základe

- Komplexná sieť je určená:
 - mapami;
 - zložkami infraštruktúry;
 - požiadavkami na infraštruktúru;
 - prioritami pri podpore projektov spoločného záujmu;
- v nákladných termináloch, staniciach pre cestujúcich, vnútrozemských prístavoch, námorných prístavoch a na letiskách sa prepoja druhy dopravy, aby sa umožnila multimodálna doprava;
- mestské uzly tvoria kľúčové prvky v komplexnej sieti ako spojovacie body medzi rôznymi dopravnými infraštruktúrami;
- tieto usmernenia stanovujú špecifické požiadavky pre základnú sieť, popri požiadavkách pre komplexnú sieť, napríklad dostupnosť alternatívnych palív. Komisia bude monitorovať a hodnotiť pokrok vykonaný pri realizácii základnej siete;
- koridory základnej siete sú nástrojom na realizáciu základnej siete. Majú byť založené na modálnej integrácii a interoperabilite a výsledkom má byť koordinovaný rozvoj a riadenie;
- európski koordinátori uľahčia koordinovanú realizáciu koridorov, v spolupráci s platformami pre koridory, ktoré vytvoria príslušné členské štáty;
- každá platforma pre koridor vypracuje ako štruktúru riadenia viacročný plán rozvoja vrátane investičných a realizačných plánov. Na základe týchto informácií Komisia prijme vykonávacie akty (rozhodnutia) pre každý koridor;
- tento návrh si vyžaduje pravidelné preskúmanie príloh pomocou delegovaných aktov s cieľom aktualizovať mapy komplexnej siete. Plánuje sa aj revízia základnej siete do roku 2023.

3.2. Právny základ

Právnym základom tohto návrhu je článok 172 ZFEÚ.

3.3. Zásada subsidiarity

Koordinovaný rozvoj transeurópskej dopravnej siete na podporu dopravných tokov v rámci jednotného európskeho trhu a hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti v Európe si vyžaduje činnosť na úrovni Európskej únie, pretože takúto činnosť nemôžu vykonávať samostatne členské štáty. Toto je najmä prípad cezhraničných oblastí.

práce panelu Východného partnerstva pre dopravu, pričom východiskom bude práca uskutočnená v rámci TRACECA. V prípade susedných krajín na juhu sa regionálna sieť vymedzí na základe práce vykonanej v rámci Euro-stredomorského fóra o doprave.

3.4. Zásada proporcionality

Tento návrh je v súlade so zásadou proporcionality a spadá do rozsahu činnosti v oblasti transeurópskej dopravnej siete, ako sa vymedzuje v článku 170 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Opatrenia plánované v tomto návrhu sa konkrétne obmedzujú na európsky rozmer sietí dopravnej infraštruktúry.

3.5. Výber nástrojov

Aktuálne usmernenia TEN-T boli navrhnuté a prijaté ako rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady. Toto rozhodnutie je špecificky určené členským štátom, pričom tieto usmernenia sú v celom rozsahu záväzné pre všetky členské štáty.

Členské štáty boli síce tradične hlavnými aktérmi zapojenými do rozvoja a riadenia dopravnej infraštruktúry, táto situácia sa na základe vývoja postupne mení. Regionálne a miestne orgány, manažéri infraštruktúry, prevádzkovatelia dopravy a ďalšie verejné a súkromné subjekty sa tiež stali kľúčovými aktérmi v rozvoji infraštruktúry.

Keďže sa do plánovania, rozvoja a prevádzky TEN-T zapájajú okrem členských štátov aj ostatní aktéri, je dôležité zabezpečiť, aby boli usmernenia záväzné pre všetkých. Komisia si preto ako právny nástroj pre tento návrh zvolila nariadenie.

Okrem toho treba povedať, že tento návrh je určený na obdobia do roku 2050. Preto je zložité predvídať všetky kategórie aktérov, ktorí by sa mohli zapojiť do realizačných projektov TEN-T v danom období.

3.6. Európsky hospodársky priestor

Navrhovaný akt sa týka záležitostí EHP, a preto by sa mal rozšíriť na Európsky hospodársky priestor.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh si nevyžaduje žiadne dodatočné náklady z rozpočtu EÚ.

5. NÁSTROJ „SPÁJAME EURÓPU“

V kontexte Oznámenia o viacročnom finančnom rámci na obdobie rokov 2014 – 2020¹⁷ Komisia oznámila vytvorenie nového nástroja „Spájame Európu“ na úrovni EÚ, ktorý bude financovať prioritnú infraštruktúru EÚ v doprave, energetike a v oblasti digitálneho širokopásmového pripojenia. Tento nástroj bude podporovať infraštruktúry s európskym rozmerom a v rozmere jednotného trhu, so zameraním podpory EÚ na prioritné siete, ktoré sa musia realizovať do roku 2020 a kde je európska činnosť najviac zabezpečená. Tento nástroj bude mať jeden fond vo výške 50 miliárd EUR na obdobie 2014 – 2020, z čoho 31,7 miliárd EUR sa prideli na dopravu a z tohto objemu budú oddelené prostriedky vo výške 10 miliárd

¹⁷ KOM(2011) 500 v konečnom znení.

EUR na súvisiace investície do dopravnej infraštruktúry v rámci členských štátov, ktoré sú oprávnené na financovanie z Kohézneho fondu. V tomto oznámení sa takisto navrhuje, aby sa projekty infraštruktúry v európskom záujme, ktoré prechádzajú cez susedné krajiny a predvstupové krajiny, v budúcnosti koordinovali a posilnili prostredníctvom nástroja „Spájame Európu“¹⁸.

Spolu s nástrojom „Spájame Európu“ sa týmito usmerneniami stanovujú aj priority európskeho financovania dopravnej infraštruktúry.

6. ZJEDNODUŠENIE

Návrh prispieva k zjednodušeniu existujúcich pravidiel. Prostredníctvom novej koridorovej stratégie a vybudovaním platforiem pre koridory možno zracionalizovať prípravu projektu.

¹⁸ Takáto koordinácia by mohla okrem iného zahŕňať financovanie prostredníctvom investičného nástroja európskej susedskej politiky (NIF) alebo nástroja predvstupovej pomoci (IPA).

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY
o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete

(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 predložení návrhu právneho predpisu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹⁹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²⁰,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete²¹ sa prepracovalo v záujme prehľadnosti rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ zo 7. júla 2010 o základných usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete²².
- (2) Plánovanie, rozvoj a prevádzka transeurópskych dopravných sietí prispieva k dosiahnutiu hlavných cieľov Únie, ako sú hladké fungovanie vnútorného trhu a posilnenie hospodárskej a sociálnej súdržnosti, pričom ich cieľom je aj umožnenie bezproblémovej a udržateľnej mobility osôb a tovaru a zabezpečenie dostupnosti pre všetky regióny Únie.
- (3) Tieto osobitné ciele by sa mali dosiahnuť vytvorením vzájomných prepojení a zavedením interoperability medzi vnútroštátnymi dopravnými sieťami prostredníctvom efektívneho využitia zdrojov.

¹⁹ Ú. v. EÚ C , s. . .

²⁰ Ú. v. EÚ C , s. . .

²¹ Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1.

²² Ú. v. EÚ L 204, 5.8.2010, s. 1.

- (4) Rast v doprave má za následok zvýšené zaťaženie medzinárodných dopravných koridorov. S cieľom zabezpečiť medzinárodnú mobilitu tovaru a osôb by sa mala kapacita transeurópskej dopravnej siete a využívanie tejto kapacity optimalizovať a v prípade potreby rozšíriť odstránením kapacitných nedostatkov infraštruktúry a premostením chýbajúcich prepojení infraštruktúry v rámci členských štátov a medzi nimi.
- (5) Ako sa uvádza v Bielej knihe o doprave „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“²³, účinnosť a efektívnosť dopravy sa dá výrazne vylepšiť zabezpečením lepšej modálnej integrácie v sieti, v zmysle infraštruktúry, informačných tokov a postupov.
- (6) V Bielej knihe sa vyzýva na zavedenie dopravnej informačnej a komunikačnej technológie s cieľom zabezpečiť skvalitnené a integrované riadenie dopravy a zjednodušiť administratívne postupy prostredníctvom lepšej logistiky v nákladnej doprave, zisťovania pohybu a sledovania nákladu a optimalizovaných cestovných poriadkov a dopravných tokov. Keďže takéto opatrenia podporujú efektívne riadenie a využívanie dopravnej infraštruktúry, mali by spadať do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.
- (7) Politika transeurópskej dopravnej infraštruktúry musí zohľadňovať rozvoj dopravnej politiky a vlastníctvo infraštruktúry. V minulosti boli hlavným subjektom zodpovedným za budovanie a udržiavanie dopravnej infraštruktúry členské štáty. Význam pre realizáciu multimodálnej transeurópskej dopravnej siete však začali mať aj ďalšie subjekty vrátane súkromných, ku ktorým patria napríklad manažéri infraštruktúry, koncesionári alebo prístavné a letiskové orgány.
- (8) Transeurópska dopravná sieť pozostáva do veľkej miery z existujúcej infraštruktúry. Túto existujúcu infraštruktúru riadia rozličné verejné a súkromné subjekty. Na úplné dosiahnutie cieľov novej politiky transeurópskej dopravnej siete sa musia v nariadení ustanoviť jednotné požiadavky týkajúce sa infraštruktúry, aby ich spĺňali všetky subjekty zodpovedné za infraštruktúru transeurópskej dopravnej siete.
- (9) Transeurópska dopravná sieť by sa mala najlepšie rozvíjať prostredníctvom dvojúrovňového prístupu, pričom bude pozostávať z komplexnej siete a základnej siete, teda tieto dve úrovne budú najvyššou úrovňou plánovania infraštruktúry v rámci EÚ.
- (10) Komplexná sieť by mala byť celoeurópskou dopravnou sieťou zabezpečujúcou dostupnosť všetkých regiónov v Únii vrátane vzdialených a najodľahlejších regiónov, čo je tiež cieľom integrovanej námornej politiky²⁴, a posilňujúcou súdržnosť medzi nimi. Usmernenia by mali stanoviť požiadavky pre infraštruktúru komplexnej siete s cieľom dosiahnuť kvalitnú sieť v celej EÚ do roku 2050.
- (11) Základná sieť by sa mala identifikovať a realizovať prioritne v hraniciach rámca komplexnej siete do roku 2030. Mala by tvoriť základnú kostru rozvoja multimodálnej dopravnej siete a stimulovať rozvoj celej komplexnej siete. Mala by umožniť, aby sa

²³ KOM(2011) 144 v konečnom znení.

²⁴ KOM(2007) 575 v konečnom znení.

opatrenia Únie zameriavali na tie komponenty transeurópskej dopravnej siete, ktoré majú pre Európu najvyššiu pridanú hodnotu, najmä cezhraničné oblasti, chýbajúce prepojenia, multimodálne spojovacie body a hlavné kapacitné nedostatky.

- (12) Ak sa má koordinovane a včas vytvoriť základná a komplexná sieť, čím sa umožní maximalizovať prínosy siete, príslušné členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa projekty spoločného záujmu dokončili do roku 2030 resp. 2050.
- (13) Je potrebné identifikovať projekty spoločného záujmu, ktoré prispievajú k vytvoreniu transeurópskej dopravnej siete a ktoré zodpovedajú prioritám stanoveným v usmerneniach.
- (14) Projekty spoločného záujmu by mali prinášať jasnú pridanú hodnotu pre Európu. Cezhraničné projekty majú obvyčajne vysokú pridanú hodnotu pre Európu, môžu však vykazovať nižšie priame hospodárske vplyvy v porovnaní s čisto vnútroštátnymi projektmi. Preto sa pravdepodobne nebudú realizovať bez zásahu Únie.
- (15) Keďže rozvoj a realizáciu transeurópskej dopravnej siete nevykonávajú len členské štáty, všetci navrhovatelia projektov spoločného záujmu, ako sú miestne a regionálne orgány, manažéri infraštruktúry alebo ďalšie súkromné alebo verejné subjekty by mali pri realizácii takýchto projektov podliehať právam a povinnostiam vyplývajúcim z tohto nariadenia, ako aj ďalším príslušným únijným a vnútroštátnym predpisom a postupom.
- (16) Spolupráca so susednými a tretími krajinami je potrebná na zabezpečenie spojenia a interoperability medzi jednotlivými sieťami infraštruktúry. Preto by mala Únia tam, kde je to vhodné, podporovať projekty obojstranného záujmu s týmito krajinami.
- (17) Na dosiahnutie modálnej integrácie v celej sieti je potrebné vhodné plánovanie transeurópskej dopravnej siete. To zahŕňa aj realizáciu špecifických požiadaviek v celej sieti v zmysle infraštruktúry, inteligentných dopravných systémov, vybavenia a služieb. Preto je potrebné zabezpečiť primerané a harmonizované zavádzanie takýchto požiadaviek v celej Európe pre každý spôsob dopravy a pre ich vzájomné prepojenie v transeurópskej dopravnej sieti a mimo nej, tak aby sa dosiahli výhody sieťového efektu a aby sa umožnila transeurópska diaľková doprava.
- (18) Aby sa mohli určiť existujúce a plánované dopravné infraštruktúry pre komplexnú sieť a základnú sieť, mali by sa poskytnúť mapy, ako aj ich priebežné aktualizácie s cieľom zohľadniť vývoj dopravných tokov. Technickú základňu pre tieto mapy poskytuje systém Komisie TENtec, ktorý obsahuje podrobnejšie údaje o transeurópskej dopravnej infraštruktúre.
- (19) Tieto usmernenia by mali stanovovať priority pre dosiahnutie cieľov v rámci daného časového horizontu.
- (20) Inteligentné dopravné systémy sú potrebné ako základ pre optimalizáciu dopravných a prepravných činností a pre zlepšenie súvisiacich služieb.
- (21) Tieto usmernenia by mali zabezpečiť rozvoj komplexnej siete v mestských uzloch, keďže tieto uzly predstavujú začiatok alebo konečný cieľ („poslednú míľu“) pre cestujúcich aj pre náklad pohybujúci sa po transeurópskej dopravnej sieti a sú miestami prestupu v rámci jednotlivých druhov dopravy alebo medzi nimi.

- (22) Transeurópska dopravná sieť by vďaka svojej veľkosti mala poskytovať základ pre rozsiahle zavádzanie nových technológií a inovácie, čo môže pomôcť napríklad podporiť celkovú efektívnosť európskeho dopravného sektora a obmedziť emisie uhlíka. To prispeje k dosiahnutiu stratégie Európa 2020 a cieľa 60 % zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2050 (na základe úrovni z roku 1990) stanoveného v bielej knihe o doprave a súčasne prispeje k cieľu zvýšenia palivovej bezpečnosti pre Úniu.
- (23) Transeurópska dopravná sieť musí zabezpečovať efektívnu multimodalitu, aby sa umožnil lepší výber príslušného spôsobu dopravy a konsolidácia veľkých objemov pri diaľkovej doprave. Tým sa multimodalita stane pre dopravcov ekonomicky atraktívna.
- (24) Na dosiahnutie kvalitnej a efektívnej dopravnej infraštruktúry v rámci všetkých spôsobov dopravy by mali usmernenia obsahovať ustanovenia týkajúce sa bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany cestujúcich a nákladu, vplyvu zmeny klímy a potenciálnych prírodných a človekom spôsobených katastrof na infraštruktúru a dostupnosť pre všetkých používateľov dopravy.
- (25) Základná sieť by mala byť podčasťou komplexnej siete a prekrývať ju. Mala by predstavovať strategicky najvýznamnejšie uzly a spojenia transeurópskej dopravnej siete v závislosti od dopravných potrieb. Mala by byť multimodálna, teda zahŕňať všetky druhy dopravy a ich prepojenia, ako aj príslušné dopravné a informačné riadiace systémy.
- (26) Aby sa v rámci daného časového horizontu realizovala základná sieť, ako nástroj na koordináciu rôznych projektov na medzinárodnej úrovni a synchronizáciu rozvoja koridoru by sa mohla použiť koncepcia koridorov, čím by sa maximalizovali prínosy pre sieť.
- (27) Koridory základnej siete by mali riešiť aj širšie ciele dopravnej politiky a mali by uľahčovať modálnu integráciu a multimodálnu dopravu. To by malo umožňovať špeciálne vyvinuté koridory, ktoré sú optimalizované z hľadiska využívania energie a z hľadiska emisií, čím by sa minimalizoval vplyv na životné prostredie, zároveň sú však atraktívne vďaka svojej spoľahlivosti, nízkemu dopravnému zaťaženiu a nízkym prevádzkovým a administratívnym nákladom. Východiskový zoznam koridorov by sa mal uviesť v nariadení (EÚ) č. XXX/2012 [nástroj „Spájame Európu“], ale mal by byť prispôsobiteľný tak, aby mohol prihliadať na zmeny dopravných tokov.
- (28) Plánovanie správnej štruktúry riadenia a identifikácia zdrojov financovania zložitých cezhraničných projektov by sa zjednodušili vytvorením platforiem pre koridory pre takéto koridory základnej siete. Európski koordinátori by mali uľahčiť koordinovanú realizáciu koridorov základnej siete.
- (29) Pri rozvoji koridorov základnej siete by sa mala venovať náležitá pozornosť koridorom železničnej nákladnej dopravy vybudovaným v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu²⁵, ako aj európskemu plánu rozvoja ERTMS ustanovenému v rozhodnutí Komisie 2009/561/ES z 22. júla

²⁵ Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22.

2009, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie 2006/679/ES, pokiaľ ide o vykonanie technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy²⁶.

- (30) S cieľom maximalizovať súlad medzi usmerneniami a programovaním príslušných finančných nástrojov dostupných na úrovni Únie by malo byť financovanie transeurópskej dopravnej siete založené na tomto nariadení a malo by vychádzať z nástroja Spájame Európu²⁷. Cieľom financovania by malo byť zodpovedajúce zameranie a združovanie financovania z príslušných interných a externých nástrojov, ako sú štrukturálne a kohézne fondy, investičný nástroj európskej susedskej politiky (NIF), nástroj predvstupovej pomoci (IPA)²⁸, ako aj z Európskej investičnej banky, Európskej banky pre obnovu a rozvoj a iných finančných inštitúcií. Pri budovaní transeurópskej dopravnej siete by členské štáty mali najmä zohľadňovať budúce aspekty podmienenosti týkajúce sa dopravy uvedené v prílohe IV k nariadeniu (EÚ) č. XXX/2012 [Nariadenie, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde, Európskom poľnohospodárskom fonde pre rozvoj vidieka a Európskom fonde námorného a rybného hospodárstva zahrnuté do spoločného strategického rámca a ktorým sa stanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde a Kohéznom fonde a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1083/2006]²⁹.
- (31) S cieľom aktualizovať prílohy a najmä mapy, ktoré by mali zohľadňovať možné zmeny vyplývajúce zo skutočného využívania určitých prvkov dopravnej infraštruktúry v porovnaní s vopred stanovenými kvantitatívnymi prahovými hodnotami, by sa Komisia mala poveriť prijímaním aktov v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmeny a doplnenia príloh. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas svojich prípravných prác uskutočňovala náležité konzultácie aj na odbornej úrovni. Komisia by pri príprave a tvorbe delegovaných aktov mala zaistiť súčasné, včasné a náležité postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (32) S cieľom zaistiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa Komisii mali udeliť vykonávacie právomoci. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením 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 Komisie³⁰.
- (33) Keďže ciele týchto plánovaných opatrení, a najmä koordinované stanovenie a rozvoj transeurópskej dopravnej siete nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov a z dôvodu nutnosti koordinovať tieto ciele ich preto 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

²⁶ Ú. v. EÚ L 194, 25.7.2009, s. 60.

²⁷ Nariadenie (EÚ) č. XXX/2012 z ... [nástroj Spájame Európu].

²⁸ Nariadenie Rady (ES) č. 1085/2006 zo 17. júla 2006, ktorým sa ustanovuje nástroj predvstupovej pomoci (IPA), Ú. v. EÚ L 210, 31.7.2006, s. 82.

²⁹ KOM(2011) 615 v konečnom znení.

³⁰ Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

proporcionality tiež stanovenou v uvedenom článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ ZÁSADY

Článok 1

Predmet úpravy

1. Týmto nariadením sa ustanovujú usmernenia Únie (ďalej len „usmernenia“) pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, ktoré určujú infraštruktúru transeurópskej dopravnej siete, v rámci ktorej sa identifikujú projekty spoločného záujmu a projekty obojstranného záujmu.
2. Tieto usmernenia stanovujú požiadavky, ktoré musia spĺňať subjekty zodpovedné za riadenie infraštruktúry v transeurópskej dopravnej sieti.
3. Usmernenia vytyčujú priority rozvoja transeurópskej dopravnej siete.
4. Usmernenia zabezpečujú opatrenia na realizáciu transeurópskej dopravnej siete.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Tieto usmernenia sa uplatňujú na transeurópsku dopravnú sieť, ktorá zahŕňa:
 - existujúcu a plánovanú dopravnú infraštruktúru uvedenú v odseku 2 a
 - opatrenia podporujúce efektívne riadenie a využívanie takejto infraštruktúry.
2. Dopravná infraštruktúra transeurópskej dopravnej siete pozostáva z:
 - (a) infraštruktúry železničnej dopravy určenej v oddiele 1 kapitoly II,
 - (b) infraštruktúry vnútrozemskej vodnej dopravy určenej v oddiele 2 kapitoly II,
 - (c) infraštruktúry cestnej dopravy určenej v oddiele 3 kapitoly II,
 - (d) infraštruktúry námornej dopravy určenej v oddiele 4 kapitoly II,
 - (e) infraštruktúry leteckej dopravy určenej v oddiele 5 kapitoly II,
 - (f) infraštruktúry pre multimodálnu dopravu určenej v oddiele 6 kapitoly II,

- (g) vybavenia a inteligentných dopravných systémov spojených s dopravnou infraštruktúrou uvedenou v písmenách a) až f).

Článok 3 Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

- (a) „projekt spoločného záujmu“ znamená každú časť plánovanej dopravnej infraštruktúry, existujúcej dopravnej infraštruktúry alebo každú zmenu existujúcej dopravnej infraštruktúry, ktorá je v súlade s ustanoveniami kapitoly 2 a všetky opatrenia poskytujúce efektívne riadenie a používanie takejto infraštruktúry;
- (b) „projekt obojstranného záujmu“ znamená projekt, do ktorého je zapojená Únia a jeden alebo viacero tretích krajín, ktorého cieľom je spojiť transeurópsku dopravnú sieť so sieťami dopravnej infraštruktúry pre tieto krajiny a uľahčiť hlavné dopravné toky;
- (c) „tretia krajina“ znamená každú susednú krajinu a všetky ostatné krajiny, s ktorými môže Únia spolupracovať pri dosahovaní cieľov vymedzených v tomto nariadení;
- (d) „susedná krajina“ znamená krajinu v rámci európskej susedskej politiky vrátane strategického partnerstva³¹, politiky rozširovania, Európskej hospodárskej oblasti alebo Európskeho združenia voľného obchodu;
- (e) „európska pridaná hodnota“ znamená v súvislosti s projektom hodnotu vyplývajúcu zo zásahu Únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak svojou činnosťou vytvárali len členské štáty;
- (f) „manažér infraštruktúry“ znamená ktorýkoľvek orgán alebo podnik zodpovedný najmä za zriadenie a udržiavanie dopravnej infraštruktúry. To môže tiež zahŕňať prevádzku riadiacich a bezpečnostných systémov infraštruktúry.
- (g) „inteligentné dopravné systémy (IDS)“ znamenajú systémy využívajúce informačné, komunikačné, navigačné a polohovacie/lokalizačné technológie na riadenie mobility a dopravy v transeurópskej dopravnej sieti a na poskytovanie služieb s pridanou hodnotou občanom a hospodárskym subjektom vrátane bezpečného, zabezpečeného, ekologického a kapacitne efektívneho používania siete. Môžu zahŕňať aj palubné zariadenia za predpokladu, že tvoria nedeliteľný systém so zodpovedajúcimi zložkami infraštruktúry. Patria k nim systémy, technológie a služby uvedené v písmenách h) až l);
- (h) „systém manažmentu letovej prevádzky“ znamená systém vymedzený v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie

³¹ KOM(2004) 106 v konečnom znení.

o interoperabilite)³² a v Európskom akčnom pláne manažmentu letovej prevádzky podľa nariadenia Rady (ES) č. 219/2007 z 27. februára 2007 o založení spoločného podniku na vývoj novej generácie európskeho systému riadenia letovej prevádzky (SESAR)³³;

- (i) „monitorovacie a informačné systémy pre lodnú dopravu“ (VTMIS) znamenajú systémy zavedené na monitorovanie a riadenie lodnej dopravy a námornej dopravy pomocou informácií zo systému automatickej identifikácie lodí (AIS), systému identifikácie a sledovania lodí na veľkú vzdialenosť (LRIT), pobrežných radarových systémov a rádiovkej komunikácie podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu a zrušuje smernica Rady 93/75/EHS³⁴;
- (j) „riečne informačné služby (RIS)“ znamenajú informačné a komunikačné technológie na vnútrozemských vodných cestách vymedzené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES zo 7. septembra 2005 o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve³⁵;
- (k) „elektronické námorné služby“ znamenajú služby využívajúce pokročilé a interoperabilné informačné technológie v sektore námornej dopravy na uľahčenie prepravy nákladu na mori a v prístavných oblastiach;
- (l) „Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS)“ znamená systém vymedzený v rozhodnutí Komisie 2006/679/ES z 28. marca 2006³⁶ a v rozhodnutí Komisie 2006/860 zo 7. novembra 2006³⁷ o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej a vysokorýchlostnej železničnej sústavy.
- (m) „druh dopravy“ znamená železničnú dopravu, vnútrozemské vodné cesty, cestnú dopravu, námornú dopravu alebo leteckú dopravu;
- (n) „multimodálna doprava“ znamená prepravu nákladu alebo cestujúcich (alebo oboch) pomocou dvoch alebo viacerých druhov dopravy;
- (o) „mestský uzol“ znamená mestskú oblasť, kde je dopravná infraštruktúra transeurópskej dopravnej siete spojená s ostatnými časťami tejto infraštruktúry a s infraštruktúrou pre regionálnu a miestnu dopravu;
- (p) „logistická platforma“ znamená oblasť, ktorá je priamo spojená s dopravnou infraštruktúrou transeurópskej dopravnej siete vrátane minimálne jedného terminálu nákladnej dopravy a umožňuje vykonávať logistické činnosti;

³² Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26.

³³ Ú. v. EÚ L 64, 2.3.2007, s. 1.

³⁴ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10.

³⁵ Ú. v. EÚ L 255, 30.9.2005, s. 152.

³⁶ Ú. v. EÚ L 284, 16.10.2006, s. 1.

³⁷ Ú. v. EÚ L 342, 7.12.2006, s. 1.

- (q) „terminál nákladnej dopravy“ znamená štruktúru vybavenú na účely prekládky nákladu medzi minimálne dvoma druhmi dopravy a na účely dočasného uskladnenia nákladu, ako sú prístavy, vnútrozemské prístavy, letiská a terminály železničnej a cestnej dopravy;
- (r) „región NUTS“ znamená región vymedzený v nomenklatúre územných štatistických jednotiek.

Článok 4

Ciele transeurópskej dopravnej siete

1. Transeurópska dopravná sieť umožňuje dopravné služby a operácie, ktoré:
 - (a) spĺňajú potreby mobility a dopravy svojich používateľov v rámci Únie a vo vzťahu k tretím krajinám, čím prispievajú k ďalšiemu hospodárskemu rastu a konkurencieschopnosti;
 - (b) sú ekonomicky efektívne, prispievajú k dosiahnutiu cieľov nízkouhlíkovej a ekologickej dopravy, palivovej bezpečnosti a ochrany životného prostredia, sú bezpečné a zabezpečené a spĺňajú vysoké kvalitatívne normy, v zmysle dopravy cestujúcich aj nákladnej dopravy;
 - (c) podporujú najrozvinutejšie technologické a prevádzkové koncepcie;
 - (d) zabezpečujú primeranú dostupnosť všetkých regiónov Únie, čím podporujú sociálnu, hospodársku a územnú súdržnosť a podporujú inkluzívny rast.
2. Pri rozvoji infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete sa sledujú tieto ciele:
 - (a) prepojenie a interoperabilita vnútroštátnych dopravných sietí;
 - (b) odstránenie kapacitných nedostatkov a premostenie chýbajúcich prepojení, v rámci dopravných infraštruktúr, ako aj v miestach ich prepojenia, na území členských štátov a na hraničných priechodoch medzi nimi;
 - (c) rozvoj všetkých druhov dopravy spôsobom, ktorý je v súlade so zabezpečením udržateľnej a ekonomicky efektívnej dopravy z dlhodobého hľadiska;
 - (d) optimálna integrácia a vzájomné prepojenie všetkých druhov dopravy;
 - (e) efektívne využívanie infraštruktúry;
 - (f) podpora širokého využívania dopravy, ktorá je najneutrálnejšia z hľadiska CO₂;
 - (g) prepojenia dopravnej infraštruktúry medzi transeurópskou dopravnou sieťou a sieťami dopravnej infraštruktúry susedných krajín a propagácia ich interoperability;
 - (h) stanovenie požiadaviek na infraštruktúru, najmä v oblasti interoperability, bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany, ktorými sa určia štandardy kvality, efektivity a udržateľnosti dopravných služieb;

- (i) pri osobnej aj nákladnej doprave plynulé prepojenia medzi dopravnou infraštruktúrou diaľkovej dopravy na jednej strane a regionálnou a miestnou dopravou na druhej strane;
- (j) dopravná infraštruktúra, ktorá zohľadňuje konkrétny stav v rôznych častiach Únie a zabezpečuje vyvážené pokrytie európskych regiónov vrátane najvzdialenejších regiónov a ostatných okrajových regiónov;
- (k) prístupnosť pre starších ľudí, osoby so zníženou mobilitou a pre zdravotne postihnutých cestujúcich.

Článok 5

Sieť efektívne využívajúca zdroje

Členské štáty a prípadne regionálne a miestne orgány, manažéri infraštruktúry, prevádzkovatelia dopravy a ďalšie verejné a súkromné subjekty plánujú, rozvíjajú a prevádzkujú transeurópsku dopravnú sieť s efektívnym využívaním zdrojov, a to prostredníctvom:

- (a) optimalizácie integrácie a vzájomného prepojenia infraštruktúry;
- (b) rozsiahleho zavádzania nových technológií a IDS;
- (c) vylepšenia a údržby existujúcej dopravnej infraštruktúry;
- (d) zohľadnenia možných synergií s ostatnými sieťami, najmä s transeurópskymi energetickými alebo telekomunikačnými sieťami;
- (e) posúdenia strategického vplyvu na životné prostredie, s vypracovaním vhodných plánov a programov a posúdenia vplyvov na zmiernenie následkov zmeny klímy;
- (f) opatrení na plánovanie a rozšírenie kapacity infraštruktúry tam, kde je to potrebné;
- (g) adekvátneho zohľadnenia citlivosti dopravnej infraštruktúry s ohľadom na zmenu klímy, ako aj prírodné a človekom spôsobené katastrofy.

Článok 6

Dvojúrovňová štruktúra transeurópskej dopravnej siete

1. Postupný rozvoj transeurópskej dopravnej siete sa dosiahne najmä realizáciou dvojúrovňovej štruktúry pre túto sieť, ktorá pozostáva z komplexnej siete a základnej siete.
2. Komplexná sieť sa skladá zo všetkých existujúcich a plánovaných dopravných infraštruktúr transeurópskej dopravnej siete, ako aj z opatrení podporujúcich efektívne využívanie takýchto infraštruktúr. Rozvíja sa v súlade s kapitolou II.

3. Základná sieť pozostávať z tých častí komplexnej siete, ktoré majú najvyšší strategický význam pre dosahovanie cieľov rozvoja transeurópskej dopravnej siete. Stanovuje a rozvíja sa v súlade s kapitolou III.

Článok 7

Projekty spoločného záujmu

1. Projekty spoločného záujmu prispievajú k rozvoju transeurópskej dopravnej siete prostredníctvom vytvorenia novej dopravnej infraštruktúry, údržby, obnovy a modernizácie existujúcej dopravnej infraštruktúry a prostredníctvom opatrení na podporu jej zdrojovo efektívneho používania.
2. Projekt spoločného záujmu:
 - (a) prispieva k cieľom uvedeným v článku 4,
 - (b) je v súlade s kapitolou II a v prípade, že sa týka základnej siete, aj s kapitolou III;
 - (c) po podrobení socio-ekonomickej analýze nákladov a výnosov dosahuje ako výsledok kladnú čistú aktuálnu hodnotu;
 - (d) preukazuje zreteľnú európsku pridanú hodnotu.
3. Projekt spoločného záujmu môže zahŕňať celý cyklus vrátane štúdií realizovateľnosti a povoľovacích, realizačných a hodnotiacich postupov.
4. Členské štáty a ďalší navrhovatelia projektov prijímú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby sa projekty vykonávali v súlade s príslušnými pravidlami a postupmi Únie a vnútroštátnymi predpismi a postupmi, najmä v súlade s právnymi predpismi Únie týkajúcimi sa životného prostredia, ochrany klímy, bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, hospodárskej súťaže, štátnej pomoci, verejného obstarávania a verejného zdravia.
5. Projekty spoločného záujmu sú oprávnené na získanie finančnej podpory Únie na základe nástrojov dostupných pre transeurópsku dopravnú sieť, najmä nástroja Spájame Európu ustanoveného nariadením (EÚ) č. XXX/2012.

Článok 8

Spolupráca s tretími krajinami

1. Únia môže podporovať projekty spoločného záujmu s cieľom prepojiť transeurópsku dopravnú sieť so sieťami infraštruktúry tretích krajín, ktoré spadajú do rozsahu pôsobnosti európskej susedskej politiky, strategického partnerstva, politiky rozširovania, Európskej hospodárskej oblasti alebo Európskeho združenia voľného obchodu a ktoré majú cieľ:
 - (a) prepojiť základnú sieť na hraničných priechodoch,

- (b) zabezpečiť prepojenie medzi základnou sieťou a dopravnými sieťami tretích krajín,
- (c) dobudovať v tretích krajinách dopravnú infraštruktúru, ktorá slúži na prepojenie medzi súčasťami základnej siete v Únii,
- (d) zaviesť systémy riadenia dopravy v týchto krajinách.

Takéto projekty spoločného záujmu zvýšia kapacitu alebo užitočnosť sietí nachádzajúcich sa v jednom alebo viacerých členských štátoch.

2. Únia môže spolupracovať s tretími krajinami s cieľom podporovať projekty obojstranného záujmu. Tieto projekty majú tieto ciele:
 - (a) podporovať interoperabilitu medzi transeurópskou dopravnou sieťou a sieťami susedných krajín;
 - (b) podporovať rozšírenie politiky transeurópskej dopravnej siete do tretích krajín;
 - (c) uľahčiť leteckú dopravu s tretími krajinami, najmä rozšírením jednotného európskeho neba a spolupráce v oblasti manažmentu letovej prevádzky;
 - (d) uľahčiť námornú dopravu a podporovať námorné diaľnice s tretími krajinami.
3. Projekty obojstranného záujmu v rámci odseku 2 písm. a) musia byť v súlade s príslušnými ustanoveniami kapitoly 2.
4. V prílohe III sa uvádzajú orientačné mapy transeurópskej dopravnej siete rozšírenej na konkrétne susedné krajiny.
5. Únia môže na podporu projektov obojstranného záujmu využívať existujúce alebo zriadiť a využívať nové koordinačné a finančné nástroje so susednými krajinami, ako je investičný nástroj európskej susedskej politiky (NIF) alebo nástroj predvstupovej pomoci (IPA).
6. Únia môže spolupracovať s medzinárodnými a regionálnymi organizáciami a orgánmi na dosahovaní všetkých ostatných cieľov uvedených v tomto článku.

KAPITOLA II

KOMPLEXNÁ SIETĚ

Článok 9

Všeobecné ustanovenia

1. Komplexná sieť predstavuje základ pre identifikáciu projektov spoločného záujmu.
2. Táto komplexná sieť:
 - (a) zodpovedá mapám uvedeným v prílohe I k tomuto nariadeniu;
 - (b) je určená prostredníctvom opisu zložiek infraštruktúry;
 - (c) musí byť v súlade s požiadavkami pre dopravné infraštruktúry ustanovenými v tejto kapitole;
 - (d) stanovuje rámec pre rozvoj prioritnej infraštruktúry podľa článkov 10 až 35.
3. Členské štáty zabezpečia, aby komplexná sieť bola hotová a v plnom súlade s príslušnými ustanoveniami tejto kapitoly najneskôr do 31. decembra 2050.

Článok 10

Priority

Únia, členské štáty, manažéri infraštruktúry a ďalší navrhovatelia projektov pri rozvoji komplexnej siete kladú osobitný dôraz na opatrenia potrebné na:

- (a) realizáciu a zavádzanie inteligentných dopravných systémov vrátane opatrení, ktoré umožňujú riadenie dopravy, multimodálne cestovné poriadky a informačné služby, multimodálne zisťovanie pohybu a sledovanie, plánovanie kapacít a on-line rezervácie a integrované služby týkajúce sa cestovných lístkov;
- (b) premostenie chýbajúcich prepojení a odstránenie nedostatkov, najmä v cezhraničných oblastiach;
- (c) odstránenie administratívnych a technických prekážok, najmä prekážok pre interoperabilitu siete a konkurencieschopnosť;
- (d) zabezpečenie optimálnej integrácie jednotlivých druhov dopravy;
- (e) zabezpečenie vhodnej dostupnosti pre všetky regióny Únie;
- (f) zvýšenie alebo zachovanie kvality infraštruktúry v zmysle efektivity, bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, odolnosti voči zmene klímy a prípadne voči katastrofám, ekologickosti, sociálnych podmienok, dostupnosti pre všetkých používateľov, kvality služieb a kontinuity dopravných tokov;

- (g) podporu najmodernejších technologických trendov;
- (h) zaručenie palivovej bezpečnosti umožnením používania alternatívnych energetických zdrojov a najmä energetických zdrojov a pohonných systémov s nízkym alebo nulovým obsahom uhlíka;
- (i) obídenie mestských oblastí pri nákladnej železničnej doprave.

ODDIEL 1

ŽELEZNIČNÁ DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA

Článok 11

Mapy

Železničné trate, ktoré sú súčasťou komplexnej siete, sú uvedené na mapách v prílohe I.

Článok 12

Zložky infraštruktúry

1. Železničná dopravná infraštruktúra zahŕňa najmä:
 - (a) vysokorýchlostné a konvenčné železnice vrátane:
 - (i) vedľajších koľají;
 - (ii) tunelov;
 - (iii) mostov;
 - (b) terminály nákladnej dopravy a logistické platformy pre prekládku tovaru v rámci železničnej dopravy a medzi železničnou dopravou a inými druhmi dopravy;
 - (c) stanice na tratiach uvedených v prílohe I na prestupovanie cestujúcich v rámci železničnej dopravy a medzi železničnou dopravou a inými druhmi dopravy;
 - (d) súvisiace vybavenie;
 - (e) IDS.
2. Železničné trate majú takúto podobu:
 - (a) Železničné trate pre vysokorýchlostnú dopravu, ktoré sú:
 - (i) zvlášť vybudované vysokorýchlostné trate, vybavené pre rýchlosti rovné alebo vyššie ako 250 km/h;
 - (ii) rekonštruované konvenčné trate vybavené výhradne pre rýchlosti rádovo približne 200 km/h;

- (b) Železničné trate pre konvenčnú dopravu.
3. Technické vybavenie súvisiace so železničnými traťami zahŕňa elektrifikačné systémy, zariadenia pre nastupovanie a vystupovanie cestujúcich a nakladanie a vykladanie nákladu na staniciach, logistických platformách a termináloch nákladnej dopravy. Zahŕňa všetky zariadenia potrebné na zaistenie bezpečnej, zabezpečenej a efektívnej prevádzky vozidiel.

Článok 13

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

1. Prevádzkovatelia terminálov nákladnej dopravy zabezpečia, aby každý terminál nákladnej dopravy bol otvorený pre všetkých prevádzkovateľov.

Prevádzkovatelia logistických platform poskytnú minimálne jeden terminál otvorený pre všetkých prevádzkovateľov.

Prevádzkovatelia terminálov nákladnej dopravy a logistickej platformy tento prístup poskytujú nediskriminačným spôsobom a uplatňujú transparentné poplatky.

2. Prevádzkovatelia staníc osobnej dopravy zabezpečia, aby tieto stanice osobnej dopravy poskytovali prístup k informáciám, činnostiam súvisiacim s predajom lístkov a komerčným činnostiam pre železničnú dopravu v rámci komplexnej siete a prípadne informácie o spojeniach s miestnou a regionálnou dopravou, a to v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 454/2011 z 5. mája 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v osobnej doprave“ transeurópskeho železničného systému³⁸.

3. V rozsahu svojej zodpovednosti členské štáty a manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby:

- (a) železničné trate boli vybavené ERTMS;
- (b) na dosiahnutie interoperability komplexnej siete železničná infraštruktúra bola v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve³⁹ a jej vykonávacími opatreniami.
- (c) železničná infraštruktúra bola v súlade s požiadavkami technickej špecifikácie interoperability (TSI) prijatej podľa článku 6 smernice 2008/57/ES pre nové a modernizované trate, okrem náležite opodstatnených prípadov, ak to umožňuje príslušná TSI alebo na základe postupu stanoveného v článku 9 smernice 2008/57/ES. V každom prípade železničná infraštruktúra musí byť v súlade s týmito požiadavkami:

³⁸ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2011, s. 11.

³⁹ Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

- (1) menovitý rozchod koľaje pre nové železničné trate: 1 435 mm⁴⁰
- (2) elektrifikácia;
- (3) trate, ktoré používajú vlaky konvenčnej nákladnej dopravy⁴¹: zaťaženie nápravy 25 t a dĺžka vlaku 750 m;
- (4) maximálne stúpanie a klesanie nových tratí, ktoré majú byť využívané vlakmi konvenčnej nákladnej dopravy: 12,5 mm/m⁴².

Článok 14 **Rámec pre rozvoj prioritnej infraštruktúry**

Členské štáty a ďalší navrhovatelia projektov pri podpore projektov spoločného záujmu a popri prioritách stanovených v článku 10 kladú osobitný dôraz na:

- (a) zavádzanie ERTMS;
- (b) zmierňovanie vplyvu hluku spôsobeného železničnou dopravou;
- (c) dosiahnutie prísnejších noriem, ako sú normy stanovené ako minimálne požiadavky v technickej špecifikácii podľa článku 13.

ODDIEL 2 **INFRAŠTRUKTÚRA VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVY**

Článok 15 **Mapy**

Vnútrozemské vodné cesty a vnútrozemské prístavy, ktoré sú súčasťou komplexnej siete, sú uvedené na mapách v prílohe I.

Článok 16 **Zložky infraštruktúry**

1. Infraštruktúra vnútrozemskej vodnej dopravy zahŕňa najmä:
 - (a) rieky;

⁴⁰ Európsky menovitý rozchod koľaje uvedený v technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa infraštruktúry, oddiel 4.2.5.1. pre konvenčné trate (ďalej len „CR TSI“) rozhodnutia Komisie 2011/275/EÚ z 26. apríla 2011 o technickej špecifikácii pre interoperabilitu týkajúcu sa subsystému infraštruktúry systému transeurópskych konvenčných železníc, Ú. v. EÚ L 126, 14.5.2011, s. 53 a oddiel 4.2.2. pre vysokorýchlostné trate (ďalej len „HS TSI“) rozhodnutia Komisie 2008/217/ES z 20. decembra 2007 o technickej špecifikácii pre interoperabilitu týkajúcu sa subsystému infraštruktúry systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, Ú. v. EÚ L 77, 19.3.2008, s. 1.

⁴¹ Pozri požiadavky na kategórie tratí V-F uvedené v oddiele 4.2.2. CR TSI.

⁴² Požiadavky na kategórie tratí IV-F, IV-M, VI-F a VI-M podľa ustanovenia v oddiele 4.2.4.3. CR TSI.

- (b) kanály;
 - (c) jazerá;
 - (d) súvisiacu infraštruktúru, ako sú plavebné komory, zdvíhadlá, mosty, vodné nádrže;
 - (e) vnútrozemské prístavy vrátane infraštruktúry potrebnej pre dopravné činnosti v oblasti prístavu;
 - (f) súvisiace vybavenie;
 - (g) IDS.
2. Vnútrozemské prístavy musia mať ročný objem prekládky tovaru vyše 500 000 ton. Celkový ročný objem prekládky nákladu sa opiera o najnovší dostupný trojročný priemer podľa štatistických údajov Eurostatu.
 3. Vybavenie súvisiace s prístavmi umožňuje najmä pohonné a prevádzkové systémy, ktoré znižujú znečistenie, spotrebu energie a intenzitu CO₂. K vybaveniu patria aj zberné zariadenia na odpad.

Článok 17

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

1. V rozsahu svojej zodpovednosti členské štáty, prevádzkovatelia prístavov a manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby vnútrozemské prístavy boli prepojené s cestnou alebo železničnou infraštruktúrou komplexnej siete.
2. Prevádzkovatelia prístavov zabezpečia, aby každý vnútrozemský prístav poskytoval aspoň jeden terminál nákladnej dopravy otvorený pre všetkých prevádzkovateľov nediskriminačným spôsobom a aby uplatňoval transparentné poplatky.
3. V rozsahu svojej zodpovednosti členské štáty a manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby:
 - (a) rieky, kanály a jazerá boli v súlade s minimálnymi požiadavkami na vodné cesty triedy IV, ako sa ustanovuje v Európskej dohode o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) o novej klasifikácii vnútrozemských vodných ciest⁴³ a aby zabezpečovali nepretržitú priechodnosť pod mostami.
 - (b) rieky, kanály a jazerá boli vybavené RIS.

⁴³ Európska konferencia ministrov dopravy (ECMT), ECMT/CM(92)6/v konečnom znení.

Článok 18
Rámec pre rozvoj prioritnej infraštruktúry

Členské štáty a ďalší navrhovatelia projektov pri podpore projektov spoločného záujmu a popri prioritách stanovených v článku 10 kladú osobitný dôraz na:

- (a) pri existujúcich vnútrozemských vodných cestách: realizáciu opatrení potrebných na splnenie štandardov vnútrozemských vodných ciest triedy IV;
- (b) prípadne dosiahnutie prísnejších štandardov ako sú štandardy vnútrozemských vodných ciest triedy IV, s cieľom splniť požiadavky trhu;
- (c) zavedenie IDS vrátane RIS;
- (d) spojenie infraštruktúry vnútrozemského prístavu s infraštruktúrou železničnej dopravy.

ODDIEL 3
INFRAŠTRUKTÚRA CESTNEJ DOPRAVY

Článok 19
Mapy

Cesty, ktoré sú súčasťou komplexnej siete, sú uvedené na mapách v prílohe I.

Článok 20
Zložky infraštruktúry

1. Infraštruktúra cestnej dopravy zahŕňa najmä:
 - (a) cesty vysokej kvality vrátane
 - (i) mostov;
 - (ii) tunelov;
 - (iii) spojok;
 - (iv) križovatiek;
 - (v) mimoúrovňových križovatiek;
 - (b) parkovacie plochy;
 - (c) súvisiace vybavenie;
 - (d) IDS;
 - (e) terminály nákladnej dopravy a logistické platformy;

- (f) autobusové stanice.
2. Cesty vysokej kvality uvedené v ods. 1 písm. a) sú tie cesty, ktoré zohrávajú významnú úlohu v diaľkovej nákladnej a osobnej doprave, integrujú hlavné mestské a hospodárske centrá, vzájomne sa prepájajú s ostatnými druhmi dopravy a spájajú odrezané a okrajové regióny NUTS 2 s centrálnymi regiónmi Únie.
3. Kvalitné cesty musia byť zvlášť určené a postavené na motorovú premávku a sú to buď diaľnice, alebo rýchlostné cesty.
- (a) Diaľnica je cesta špeciálne určená a postavená na motorovú premávku, ktorá neslúži na obsluhu s ňou susediaceho súkromného vlastníctva a ktorá:
- (i) okrem výnimočných a dočasných obmedzení pozostáva z oddelených vozoviek pre dva smery premávky, pričom vozovky sú oddelené stredovým deliacim pásom, ktorý nie je určený na premávku, alebo výnimočne iným spôsobom;
 - (ii) nemá úrovňové križovanie s inou cestou, železničnou alebo električkovou traťou, alebo chodníkom a
 - (iii) je špeciálne označená dopravnou značkou ako diaľnica.
- (b) Rýchlostná cesta je cesta vyhradená na motorovú premávku dostupnú výlučne z mimoúrovňových križovatiek alebo riadených križovatiek a ktorá:
- (i) neumožňuje zastavenie a parkovanie na vozovke a
 - (ii) nekrižuje sa úrovňovo so žiadnou cestou, železničnou traťou alebo električkovou dráhou, alebo chodníkom pre chodcov.
4. K vybaveniu súvisiacemu s cestami patrí najmä zariadenie pre riadenie a usmerňovanie dopravy, ako aj pre dopravné informácie, pre vyberanie poplatkov za používanie, pre bezpečnosť, pre zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie, pre doplnenie paliva alebo dobitie vozidiel s alternatívnym pohonom a pre zaistenie bezpečnosti parkovacích plôch pre komerčné vozidlá.

Článok 21

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

V rozsahu svojej zodpovednosti členské štáty a manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby:

- (a) cesty zodpovedali ustanoveniam článku 20 ods. 3,
- (b) Bezpečnosť infraštruktúry cestnej dopravy bola zabezpečená, monitorovaná a v prípade potreby zlepšovaná podľa postupu ustanoveného v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. novembra 2008 o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry⁴⁴.

⁴⁴ Ú. v. EÚ L 319, 29.11.2008, s. 59.

- (c) Cestné tunely s dĺžkou viac ako 500 m spĺňali požiadavky smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/54/ES z 29. apríla 2004 o minimálnych bezpečnostných požiadavkách na tunely v transeurópskej cestnej sieti⁴⁵.
- (d) Interoperabilita systémov vyberania mýta bola zabezpečená v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. apríla 2004 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v Spoločenstve⁴⁶ a s rozhodnutím Komisie 2009/750/ES zo 6. októbra 2009 o definícii Európskej služby elektronického výberu mýta a jej technických prvkov⁴⁷.
- (e) boli zavedené inteligentné dopravné systémy v oblasti infraštruktúry cestnej dopravy v súlade so smernicou 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 dopravy⁴⁸.

Článok 22

Rámec pre rozvoj prioritnej infraštruktúry

Členské štáty a ďalší navrhovatelia projektov pri podpore projektov spoločného záujmu a popri prioritách stanovených v článku 10 kladú osobitný dôraz na:

- (a) používanie IDS, najmä multimodálnych informačných systémov a systémov riadenia dopravy, ako aj umožnenie integrovaných komunikačných a platobných systémov;
- (b) zavádzanie nových technológií a inovácií na podporu nízkouhlíkovej dopravy;
- (c) poskytovanie bezpečných parkovacích plôch;
- (d) propagácia bezpečnosti na cestách.

ODDIEL 4

INFRAŠTRUKTÚRA NÁMORNEJ DOPRAVY

Článok 23

Mapy

Námorné prístavy, ktoré sú súčasťou komplexnej siete, sú uvedené na mapách v prílohe I.

Článok 24

Zložky infraštruktúry

1. Infraštruktúra námornej dopravy zahŕňa najmä:

⁴⁵ Ú. v. EÚ L 167, 30.4.2004, s. 39.

⁴⁶ Ú. v. EÚ L 166, 30.4.2004, s. 124.

⁴⁷ Ú. v. EÚ L 268, 13.10.2009, s. 11.

⁴⁸ Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, s. 1.

- (a) námorný priestor;
 - (b) morské prielavy;
 - (c) námorné prístavy vrátane infraštruktúry potrebnej pre dopravné činnosti v oblasti prístavu;
 - (d) navigačné zariadenia;
 - (e) vstupy do prístavov;
 - (f) námorné diaľnice;
 - (g) súvisiace vybavenie;
 - (h) IDS.
2. Námorné prístavy sú vstupnými a výstupnými bodmi pre vnútrozemskú infraštruktúru komplexnej siete. Musia spĺňať minimálne jedno z týchto kritérií:
- (a) celkový ročný objem prepravených cestujúcich presahuje 0,1 % z celkového ročného objemu prepravených cestujúcich vo všetkých námorných prístavoch Únie. Referenčná hodnota pre tento celkový objem vychádza z najnovšieho dostupného trojročného priemeru podľa štatistických údajov Eurostatu;
 - (b) celkový ročný objem prepravy nákladu – buď pri nakladaní s hromadným alebo nehromadným nákladom – presahuje 0,1% z príslušného celkového ročného objemu nákladu spracovaného vo všetkých námorných prístavoch Únie. Referenčná hodnota pre tento celkový objem vychádza z najnovšieho dostupného trojročného priemeru podľa štatistických údajov Eurostatu;
 - (c) námorný prístav sa nachádza na ostrove a poskytuje jediný prístupový bod do regiónu NUTS 3 v komplexnej sieti;
 - (d) námorný prístav sa nachádza v najvzdialenejšom regióne alebo v periférnej oblasti, mimo okruhu 200 km od ďalšieho najbližšieho prístavu v komplexnej sieti.
3. K vybaveniu súvisiacemu s námornou dopravnou infraštruktúrou patrí najmä zariadenie na lámanie ľadu, hydrologické prieskumy a zariadenia na bagrovanie a údržbu prístavu a vstupu do prístavu.

Článok 25 **Námorné diaľnice**

1. Námorné diaľnice predstavujú námorný charakter transeurópskej dopravnej siete. Pozostávajú z príbrežných námorných ciest, prístavov, súvisiacej námornej infraštruktúry a zariadení, ako aj zariadení umožňujúcich služby príbrežnej námornej dopravy alebo služby prepravy medzi riekami a morami minimálne medzi dvoma prístavmi vrátane spojenia s vnútrozemím prinajmenšom v dvoch rôznych členských štátoch. Námorné diaľnice zahŕňajú:

- (a) námorné spojenia medzi námornými prístavmi komplexnej siete;
 - (b) prístavné zariadenia, informačné a komunikačné technológie (IKT), ako sú elektronické systémy riadenia logistiky, bezpečnostné, administratívne, colné postupy a postupy zabezpečenia ochrany minimálne v jednom členskom štáte;
 - (c) infraštruktúru pre priamy prístup k pevnine a moru.
2. Návrhy projektov spoločného záujmu pre námorné diaľnice v transeurópskej dopravnej sieti podávajú minimálne dva členské štáty. Musia mať jednu z nasledujúcich foriem:
- (a) byť námornou zložkou koridoru základnej siete podľa článku 49 alebo predstavovať námornú zložku medzi dvoma koridormi základnej siete;
 - (b) predstavovať námorné spojenie a jeho prepojenia s vnútrozemím v rámci základnej siete medzi dvoma alebo viacerými prístavmi základnej siete;
 - (c) predstavovať námorné spojenie a jeho prepojenia s vnútrozemím medzi prístavom základnej siete a prístavmi komplexnej siete, s osobitným zameraním na prepojenia prístavov základnej a komplexnej siete s vnútrozemím.
3. Projekty spoločného záujmu pre námorné diaľnice v transeurópskej dopravnej sieti môžu zahŕňať aj činnosti, ktoré prinášajú širšie výhody a nesúvisia s konkrétnymi prístavmi, ako sú činnosti na zníženie vplyvu na životné prostredie, na sprístupnenie zariadení na lámanie ľadu, činnosti zabezpečujúce celoročnú plavbyschopnosť, bagrovanie, alternatívne tankovacie zariadenia, ako aj optimalizácia procesov, postupov a ľudských činností, IKT platforiem a informačných systémov vrátane riadenia dopravy a elektronických oznamovacích systémov.

Článok 26

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

1. V rozsahu svojej zodpovednosti členské štáty, prevádzkovatelia prístavov a manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby:
- (a) námorné prístavy boli prepojené so železničnými traťami, cestami a, pokiaľ to je možné, s vnútrozemskými vodnými cestami v rámci komplexnej siete, okrem Malty a Cypru, keďže na ich území nie je vybudovaný žiadny železničný systém.
 - (b) každý námorný prístav poskytoval aspoň jeden terminál otvorený pre všetkých prevádzkovateľov nediskriminačným spôsobom a uplatňoval transparentné poplatky.
 - (c) morské prielavy, prístavné plavebné dráhy a ústia riek prepájali dve moria alebo poskytovali prístup z mora do námorných prístavov a aby zodpovedali minimálne vnútrozemskej vodnej ceste triedy VI.

2. Prevádzkovatelia prístavov musia zabezpečiť, aby prístavy disponovali zariadeniami potrebnými na zabezpečenie ekologickej lodí v prístavoch, najmä prístavnými zbernými zariadeniami na lodný odpad a zvyšky nákladu v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES z 27. novembra 2000 o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu⁴⁹.
3. Členské štáty zavedú VTMS podľa ustanovení smernice 2002/59/ES.

Článok 27

Rámec pre rozvoj prioritnej infraštruktúry

Členské štáty a ďalší navrhovatelia projektov pri podpore projektov spoločného záujmu a popri prioritách stanovených v článku 10 kladú osobitný dôraz na:

- (a) podporu morských diaľnic vrátane príbrežnej námornej dopravy;
- (b) vzájomné prepojenie námorných prístavov s vnútrozemskými vodnými cestami;
- (c) zavádzanie VTMS a elektronických námorných služieb.

ODDIEL 5

INFRAŠTRUKTÚRA LETECKEJ DOPRAVY

Článok 28

Mapy

Letiská, ktoré sú súčasťou komplexnej siete, sú uvedené na mapách v prílohe I.

Článok 29

Zložky infraštruktúry

1. Infraštruktúra leteckej dopravy zahŕňa najmä:
 - (a) vzdušný priestor, letové trasy a letové cesty;
 - (b) letiská;
 - (c) súvisiace vybavenie;
 - (d) IDS.
2. Letiská musia spĺňať jedno z týchto kritérií:
 - (a) Pri letiskách pre osobnú dopravu:

⁴⁹ Ú. v. ES L 332, 28.11.2000, s. 81.

- (i) celkový ročný objem prepravených cestujúcich je minimálne 0,1 % z celkového ročného objemu prepravených cestujúcich na všetkých letiskách Únie. Celkový ročný objem cestujúcich sa opiera o najnovší dostupný trojročný priemer podľa štatistických údajov Eurostatu;
 - (ii) hraničná hodnota 0,1 % sa neuplatňuje, ak sa letisko nachádza mimo okruhu 100 km od najbližšieho letiska v komplexnej sieti alebo mimo okruhu 200 km, ak je región, v ktorom sa nachádza, vybavený vysokorýchlostnou železničnou traťou.
- (b) Pri letiskách pre nákladnú dopravu celkový ročný objem prepraveného nákladu je minimálne 0,2 % z celkového ročného objemu prepraveného nákladu na všetkých letiskách Únie. Celkový ročný objem prepraveného nákladu sa opiera o najnovší dostupný trojročný priemer podľa štatistických údajov Eurostatu.

Článok 30

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

1. Členské štáty a prevádzkovatelia letísk v rozsahu svojej zodpovednosti zabezpečia, aby každé letisko poskytovalo aspoň jeden terminál otvorený pre všetkých prevádzkovateľov nediskriminačným spôsobom a uplatňovalo transparentné poplatky.
2. V rozsahu svojej zodpovednosti členské štáty, prevádzkovatelia letísk a leteckí dopravcovia zabezpečia, aby sa na infraštruktúru leteckej dopravy komplexnej siete uplatňovali spoločné základné normy na ochranu civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania prijaté Úniou v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002⁵⁰.
3. V rozsahu svojej zodpovednosti členské štáty, prevádzkovatelia letísk a leteckí dopravcovia zabezpečia, aby infraštruktúra manažmentu letovej prevádzky umožňovala vykonávanie jednotného európskeho neba v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie)⁵¹ s nariadením 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)⁵², s nariadením 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)⁵³ a s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite)⁵⁴ s

⁵⁰ Ú. v. EÚ L 97, 9.4.2008, s. 72.

⁵¹ Ú. v. EÚ L 96, 31. 3.2004, s. 1.

⁵² Ú. v. EÚ L 96, 31. 3.2004, s. 10.

⁵³ Ú. v. EÚ L 96, 31. 3.2004, s. 20.

⁵⁴ Ú. v. EÚ L 96, 31. 3.2004, s. 26.

cieľom zlepšiť výkonnosť a udržateľnosť európskeho systému leteckej dopravy, ako aj účelnosť vykonávacích predpisov a špecifikácií Únie.

Článok 31

Rámec pre rozvoj prioritnej infraštruktúry

Členské štáty a ďalší navrhovatelia projektov pri podpore projektov spoločného záujmu a popri prioritách stanovených v článku 10 kladú osobitný dôraz na:

- (a) optimalizáciu existujúcej infraštruktúry;
- (b) zvyšovanie kapacitu letísk;
- (c) podporu vykonávania jednotného európskeho neba a systémov manažmentu letovej prevádzky, najmä tých, ktoré zavádzajú SESAR.

ODDIEL 6

INFRAŠTRUKTÚRA PRE MULTIMODÁLNU DOPRAVU

Článok 32

Mapy

Terminály nákladnej dopravy a logistické platformy, ktoré sú súčasťou komplexnej siete, sú uvedené na mapách v prílohe I.

Článok 33

Zložky infraštruktúry

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

- (a) celkový objem prekládky nákladu prevyšuje kvantitatívnu hraničnú hodnotu pre námorné prístavy stanovenú v článku 24;
- (b) ak v regióne NUTS 2 neexistuje terminál nákladnej dopravy ani logistická platforma, ktoré spĺňajú podmienky písm. a), je to hlavný terminál nákladnej dopravy alebo logistická platforma určená príslušným členským štátom, ktoré sú prinajmenej spojené s cestami a železnicami uvedeného regiónu NUTS 2.

Článok 34

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

1. V rozsahu svojej zodpovednosti členské štáty, prevádzkovatelia terminálov nákladnej dopravy, prístavov a letísk a manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby:

- (a) druhy dopravy boli prepojené v ktoromkoľvek z týchto miest: terminály nákladnej dopravy, osobné stanice, vnútrozemské prístavy, letiská, námorné prístavy, s cieľom umožniť multimodálnu nákladnú a osobnú dopravu.
 - (b) Bez toho, aby boli dotknuté platné ustanovenia stanovené v právnych predpisoch Únie a vnútroštátnych právnych predpisoch musia byť terminály nákladnej dopravy a logistické platformy, vnútrozemské a námorné prístavy, ako aj letiská manipulujúce s nákladom vybavené na zabezpečovanie informačných tokov v rámci tejto infraštruktúry a medzi jednotlivými druhmi dopravy v rámci logistického reťazca. Takéto systémy musia umožňovať najmä poskytovanie informácií v reálnom čase o dostupnej kapacite infraštruktúry, dopravných tokoch a polohe, zisťovania pohybu a sledovania, ako aj zaručovať bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu na celej multimodálnej ceste.
 - (c) Bez toho, aby boli dotknuté platné ustanovenia stanovené v právnych predpisoch Únie a vnútroštátnych právnych predpisoch plynulú osobnú doprava v komplexnej sieti uľahčujú vhodné zariadenia a dostupnosť IDS na železničných staniciach, autobusových staniciach, letiskách a v prípade potreby v námorných prístavoch a v prístavoch vnútrozemských vodných ciest.
2. Prevádzkovatelia terminálov nákladnej dopravy musia zabezpečiť, aby terminály nákladnej dopravy boli vybavené žeriavmi, dopravníkmi a ďalšími zariadeniami na pohyb nákladu medzi rôznymi druhmi dopravy a na stanovenie polohy a skladovanie nákladu.

Článok 35

Rámec pre rozvoj prioritnej infraštruktúry

Členské štáty a ďalší navrhovatelia projektov pri podpore projektov spoločného záujmu a popri prioritách stanovených v článku 10 kladú osobitný dôraz na:

- (a) zabezpečenie efektívneho vzájomného prepojenia a integrácie infraštruktúry komplexnej siete, a to v prípade potreby prostredníctvom prístupovej infraštruktúry a prostredníctvom terminálov nákladnej dopravy a logistických platforiem;
- (b) odstránenie hlavných technických a administratívnych bariér multimodálnej dopravy;
- (c) vybudovanie plynulého toku informácií medzi jednotlivými druhmi dopravy a umožnenie poskytovania multimodálnych služieb a služieb v rámci jedného druhu dopravy v celom transeurópskom dopravnom systéme vrátane príslušných komunikačných a platobných služieb, služieb predaja cestovných lístkov a komerčných služieb.

ODDIEL 7

SPOLOČNÉ USTANOVENIA

Článok 36 **Mestské uzly**

Cieľom členských štátov a ďalších navrhovateľov projektov pri rozvoji komplexnej siete v mestských uzloch musí byť zabezpečiť:

- (a) v prípade osobnej dopravy: vzájomné prepojenie medzi železničnou, leteckou infraštruktúrou a podľa potreby medzi infraštruktúrou vnútrozemských vodných ciest, cestnou a námornou infraštruktúrou komplexnej siete;
- (b) v prípade nákladnej dopravy: vzájomné prepojenie medzi železničnou a podľa potreby infraštruktúrou vnútrozemských vodných ciest, leteckou infraštruktúrou, námornou a cestnou infraštruktúrou komplexnej siete;
- (c) vhodné prepojenie medzi rôznymi železničnými stanicami alebo letiskami komplexnej siete v rámci mestského uzla;
- (d) bezproblémové prepojenie medzi infraštruktúrou komplexnej siete a infraštruktúrou pre regionálnu a miestnu dopravu vrátane logistickej konsolidácie a distribučných centier;
- (e) obídenie mestských oblastí pri cestnej doprave s cieľom uľahčiť diaľkové dopravné toky v komplexnej sieti;
- (f) obídenie mestských oblastí v prípade nákladnej železničnej dopravy;
- (g) podpora mestskej nákladnej dopravy s nízkou hlučnosťou a nízkymi emisiami uhlíka.

Článok 37 **ITS**

1. Inteligentné dopravné systémy (IDS) IDS umožní riadenie dopravy a výmenu informácií v rámci jednotlivých druhov dopravy a medzi nimi v prípade multimodálnych dopravných činnostiach a dopravných službách s pridanou hodnotou, pričom sa zlepši bezpečnosť, bezpečnostná ochrana a ochrana životného prostredia.
2. IDS uľahčí bezproblémové prepojenie medzi infraštruktúrou komplexnej siete a infraštruktúrou pre regionálnu a miestnu dopravu.
3. K IDS patria v súvislosti s jednotlivými druhmi dopravy najmä:
 - v prípade železníc: ERTMS;

- v prípade vnútrozemských vodných ciest: riečne informačné služby a elektronické námorné služby;
- v prípade cestnej dopravy: IDS v súlade so smernicou 2010/40/EÚ;
- v prípade námornej dopravy: VTMISS a elektronické námorné služby;
- v prípade leteckej dopravy: systémy manažmentu letovej prevádzky, najmä tie, ktoré sa opierajú o SESAR.

Článok 38 **Služby nákladnej dopravy**

Únia, členské štáty a ďalší navrhovatelia projektov venujú osobitnú pozornosť projektom spoločného záujmu, ktoré zabezpečujú efektívne služby nákladnej dopravy, ktoré využívajú infraštruktúru komplexnej siete a prispievajú k znižovaniu emisií oxidu uhličitého. Cieľom týchto projektov je najmä:

- (a) zlepšiť udržateľné využívanie dopravnej infraštruktúry vrátane jej efektívneho riadenia;
- (b) podporovať zavádzanie inovatívnych dopravných služieb alebo nových kombinácií overených existujúcich dopravných služieb, a to aj prostredníctvom uplatňovania IDS a vytvorenia príslušných štruktúr riadenia;
- (c) uľahčiť multimodálne dopravné činnosti a zlepšiť spoluprácu medzi poskytovateľmi služieb;
- (d) stimulovať efektívne využívanie zdrojov a uhlíkovú efektívnosť, najmä v oblasti pohonu vozidiel, riadenia dopravných prostriedkov, plánovania systémov a činností, zdieľania zdrojov a spolupráce;
- (e) analyzovať, poskytovať informácie a monitorovať trhy, charakteristiky a výkonnosť vozových parkov, administratívne požiadavky a ľudské zdroje.

Článok 39 **Nové technológie a inovácia**

Komplexná sieť musí držať krok s rozvojom a zavádzaním najnovšej technológie. Tým sa sledujú tieto ciele:

- (a) umožniť dekarbonizáciu dopravy prechodom na inovatívne dopravné technológie;
- (b) umožniť dekarbonizáciu všetkých druhov dopravy stimuláciou energetickej účinnosti, ako aj zavádzaním alternatívnych systémov pohonu a poskytovaním príslušnej infraštruktúry. Takáto infraštruktúra môže zahŕňať energetické siete a iné zariadenia potrebné na zásobovanie energiou, zohľadňovať rozhranie infraštruktúra – vozidlo a môže zahŕňať inteligentné dopravné systémy;

- (c) zlepšiť bezpečnosť a udržateľnosť pohybu osôb a tovarov;
- (d) zlepšiť prevádzku, dostupnosť, interoperabilitu, multimodalitu a efektivitu siete vrátane predaja multimodálnych cestovných lístkov;
- (e) podporovať opatrenia na zníženie externých nákladov, akými je akékoľvek znečistenie vrátane hlučnosti, dopravného zaťaženia a poškodenia zdravia;
- (f) zavádzať bezpečnostnú technológiu a kompatibilné normy pre identifikáciu v sieťach;
- (g) zvýšiť odolnosť voči zmene klímy;
- (h) napredovať v rozvoji a zavádzaní inteligentných dopravných systémov v rámci jednotlivých druhov dopravy a medzi nimi.

Článok 40

Bezpečná a zabezpečená infraštruktúra

Členské štáty a ďalší navrhovatelia projektov musia náležite zabezpečiť, aby dopravná infraštruktúra poskytovala vysokú mieru bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany pri pohybe cestujúcich a nákladu.

Článok 41

Odolnosť infraštruktúry voči zmene klímy a katastrofám

Počas plánovania infraštruktúry členské štáty a ďalší navrhovatelia projektov náležite zohľadňujú opatrenia na hodnotenie rizík a prispôbenie sa rizikám, ktoré adekvátnym spôsobom zlepšujú odolnosť voči zmene klímy, najmä v súvislosti so zrážkami, záplavami, búrkami, vysokými teplotami a obdobiami horúčav, obdobiami sucha, zvyšovaním hladiny mora a pobrežnými príbojmi, a to v súlade so všetkými požiadavkami, ktoré sú stanovené v príslušných právnych predpisoch Únie.

Pokiaľ je to vhodné, náležite sa zohľadňuje aj odolnosť infraštruktúry voči prírodným alebo človekom spôsobeným katastrofám v súlade so všetkými požiadavkami, ktoré sú stanovené v príslušných právnych predpisoch Únie.

Článok 42

Ochrana životného prostredia

Členské štáty a ďalší navrhovatelia projektov vykonávajú posúdenie vplyvu plánov a projektov na životné prostredie, a to najmä podľa ustanovení smernice Rady 85/337/EHS z 27. júna 1985 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie⁵⁵ a 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín⁵⁶, ako aj smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti

⁵⁵ Ú. v. ES L 175, 5.7.1985, s. 40.

⁵⁶ Ú. v. ES L 206, 22.7.1992, s. 7.

vodného hospodárstva⁵⁷, smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/42/ES z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie⁵⁸ a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/147/ES z 30. novembra 2009 o ochrane voľne žijúceho vtáctva⁵⁹, a to s cieľom zabrániť negatívnym vplyvom na životné prostredie ako je fragmentácia krajiny, zástavba pôdy, znečistenie vody a ovzdušia, ako aj hlučnosť alebo, keď to nie je možné, zmierniť ich, a efektívne chrániť biodiverzitu.

Článok 43

Prístup pre všetkých používateľov

Dopravná infraštruktúra umožní bezproblémovú mobilitu a prístup pre všetkých, najmä pre starších ľudí, osoby so zníženou mobilitou a zdravotne postihnutých cestujúcich.

⁵⁷ Ú. v. ES L 327, 22.12.2000, s. 1.

⁵⁸ Ú. v. ES L 197, 21.7.2001, s. 30.

⁵⁹ Ú. v. EÚ L 20, 26.1.2010, s. 7.

KAPITOLA III

ZÁKLADNÁ SIEŤ

Článok 44

Určenie základnej siete

1. Základná sieť pozostáva z tých častí komplexnej siete, ktoré majú najvyšší strategický význam pre dosahovanie cieľov politiky transeurópskej dopravnej siete. Základná sieť prispieva najmä k zvládnutiu zvyšujúcej sa mobility a k rozvoju nízkouhlíkového dopravného systému.
2. Základná sieť je prepojená v uzloch a zabezpečuje prepojenia so sieťami dopravnej infraštruktúry susedných krajín.
3. Dopravné infraštruktúry, ktoré tvoria základnú sieť, sú uvedené na príslušných mapách komplexnej siete uvedených v prílohe I.

Článok 45

Požiadavky

1. Základná sieť odzrkadľuje vyvíjajúci sa dopyt po doprave a potrebu multimodálnej dopravy. Najmodernejšie technológie a regulačné a riadiace opatrenia na účely riadenia využívania infraštruktúry sa zohľadňujú s cieľom zabezpečiť zdrojovo efektívne využívanie dopravnej infraštruktúry a poskytovať dostatočnú kapacitu.
2. Infraštruktúra základnej siete musí bez výnimky spĺňať všetky požiadavky stanovené v kapitole II. Infraštruktúra základnej siete musí okrem toho spĺňať aj tieto požiadavky:
 - (a) v prípade železničnej dopravnej infraštruktúry:
 - kompletná elektrifikácia železničných tratí;
 - trate s pravidelnou nákladnou dopravou: zaťaženie nápravy minimálne 22,5 t, rýchlosť na trati 100 km/h a dĺžka vlaku 750 m.
 - (b) v prípade infraštruktúry vnútrozemskej navigácie a námornej dopravy:
 - dostupnosť alternatívnych ekologických palív.
 - (c) v prípade cestnej dopravnej infraštruktúry:
 - vybudovanie odpočívadiel približne každých 50 kilometrov na diaľniciach s cieľom poskytnúť okrem iného dostatočnú kapacitu parkovacích miest pre komerčných používateľov ciest s primeranou úrovňou bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany;

- dostupnosť alternatívnych ekologických palív.
- (d) v prípade leteckej dopravnej infraštruktúry:
 - schopnosť sprístupniť alternatívne ekologické palivá.

Článok 46
Rozvoj základnej siete

1. Dopravná infraštruktúra základnej siete sa musí rozvíjať v súlade s príslušnými ustanoveniami kapitoly II.
2. Projekty spoločného záujmu, ktoré prispievajú k dokončeniu základnej siete, sa realizujú ako prioritá.
3. Bez toho, aby bol dotknutý článok 47 ods. 2 a 3 členské štáty zabezpečia, aby sa najneskôr do 31. decembra 2030 základná sieť dokončila a bola v súlade s príslušnými ustanoveniami tejto kapitoly.

Článok 47
Uzly základnej siete

1. Uzly základnej siete sú stanovené v prílohe II a zahŕňajú:
 - mestské uzly vrátane ich prístavov a letísk;
 - námorné prístavy;
 - hraničné priechody do susedných krajín.
2. Námorné prístavy uvedené v časti 2 prílohy II sa najneskôr do 31. decembra 2030 prepoja so železničnou a cestnou dopravnou infraštruktúrou transeurópskej dopravnej siete, s výnimkou náležite opodstatnených prípadov.
3. Hlavné letiská uvedené v časti 1b prílohy II sa najneskôr do 31. decembra 2050 prepoja so železničnou a cestnou dopravnou infraštruktúrou transeurópskej dopravnej siete. Po zohľadnení potenciálneho dopytu po doprave sa takéto letiská prípadne začlenia do vysokorychlostnej železničnej siete.

KAPITOLA IV

REALIZÁCIA ZÁKLADNEJ SIETE POMOCOU KORIDOROV ZÁKLADNEJ SIETE

Článok 48

Všeobecný účel koridorov základnej siete

1. Koridory základnej siete sú nástrojom na uľahčenie koordinovanej realizácie základnej siete. Koridory základnej siete sú založené na modálnej integrácii, interoperabilite, ako aj na koordinovanom rozvoji a riadení infraštruktúry, tak aby sa zabezpečili zdrojovo efektívne multimodálne dopravné siete.
2. Koridory základnej siete poskytujú koordinovaný prístup vzhľadom na využívanie infraštruktúry a investície, tak aby sa zabezpečilo čo najefektívnejšie riadenie kapacít. Multimodálna infraštruktúra v rámci koridorov základnej siete sa vybuduje a v prípade potreby koordinuje spôsobom, ktorým sa optimalizuje využívanie každého druhu dopravy a ich vzájomná spolupráca. Koridory základnej siete podporujú komplexné zavádzanie interoperabilných systémov riadenia dopravy.

Článok 49

Vymedzenie koridorov základnej siete

1. Koridory základnej siete pozostávajú zo súčastí základnej siete. Zahŕňajú minimálne tri druhy dopravy a prechádzajú minimálne cez tri členské štáty. Vzťahujú sa na najdôležitejšie cezhraničné toky diaľkovej dopravy v základnej sieti.
2. V náležite opodstatnených prípadoch môže koridor základnej siete zahŕňať len dva druhy dopravy.
3. Koridory základnej siete zahŕňajú námorné prístavy a prístupy k nim, s výnimkou náležite opodstatnených prípadov.

Článok 50

Zoznam koridorov základnej siete

1. Každý členský štát sa podieľa minimálne na jednom koridore základnej siete.
2. Zoznam koridorov základnej siete je stanovený v prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. XXX/2012 z ... [nástroj Spájame Európu].

Článok 51

Koordinácia koridorov základnej siete

1. Na uľahčenie koordinovanej realizácie koridorov základnej siete Komisia po konzultácii s príslušnými členskými štátmi a po konzultácii s Európskym parlamentom vymenuje osoby do funkcie „európskeho koordinátora“.

2. Výber do funkcie európskeho koordinátora sa uskutočňuje najmä na základe jeho/jej skúseností s európskymi inštitúciami a na základe znalosti problémov týkajúcich sa financovania a sociálno-ekonomického a environmentálneho posudzovania veľkých projektov.
3. Komisia v rozhodnutí o menovaní európskeho koordinátora konkretizuje spôsoby plnenia úloh uvedených v odseku 5.
4. Európsky koordinátor koná v mene a z poverenia Komisie. Právomoc európskeho koordinátora sa vzťahuje iba na jeden koridor základnej siete. Európsky koordinátor spolu s príslušnými členskými štátmi vypracuje plán činností, ktoré sa majú realizovať.
5. Európsky koordinátor:
 - (a) riadi koordinovanú realizáciu koridoru základnej siete s cieľom umožniť dodržiavanie časového plánu stanoveného vo vykonávacom rozhodnutí o konkrétnom koridore základnej siete;
 - (b) oznamuje členským štátom, Komisii a podľa potreby všetkým ostatným subjektom priamo zapojeným do rozvoja koridoru základnej siete všetky ťažkosti, s ktorými sa stretne a prispieva k hľadaniu vhodných riešení;
 - (c) každoročne vypracuje správu pre Európsky parlament, Komisiu a príslušné členské štáty o pokroku dosiahnutom pri realizácii koridoru základnej siete;
 - (d) v spolupráci s príslušnými členskými štátmi vedie konzultácie s príslušnými regionálnymi a miestnymi orgánmi, manažérmi infraštruktúry, prevádzkovateľmi dopravy, používateľmi dopravných služieb a prípadne s ďalšími verejnými a súkromnými subjektmi s cieľom získať hlbšie znalosti o dopyte po dopravných službách, možnostiach financovania investícií a o krokoch, ktoré treba vykonať, ako aj podmienok, ktoré treba splniť na uľahčenie prístupu k takejto finančnej podpore alebo financovaniu.
6. Príslušné členské štáty spolupracujú s európskym koordinátorom a poskytujú mu informácie potrebné na plnenie úloh uvedených v odseku 5.
7. Bez toho, aby boli dotknuté príslušné postupy stanovené v právnych predpisoch Únie a vnútroštátnych právnych predpisoch, môže si Komisia od európskeho koordinátora vyžiadať stanovisko pri preskúmaní žiadostí o financovanie koridorov základnej siete, za ktoré je európsky koordinátor zodpovedný, zo zdrojov Únie.

Článok 52

Riadenie koridorov základnej siete

1. Pri každom koridore základnej siete zriadia príslušné členské štáty platformu pre koridor zodpovednú za určenie všeobecných cieľov koridoru základnej siete a za prípravu a kontrolu opatrení uvedených v článku 53 ods. 1.
2. Platforma pre koridor pozostáva zo zástupcov príslušných členských štátov a prípadne z ďalších verejných a súkromných subjektov. V každom prípade sa na

platforme pre koridor zúčastňujú manažéri infraštruktúry vymedzení v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii⁶⁰.

3. Európsky koordinátor predsedá platforme pre koridor.
4. Platforma pre koridor sa zriadi ako trvalý právny subjekt, akým je napríklad Európske zoskupenie hospodárskych záujmov.
5. Zriadením platforiem pre koridor nie je dotknutá zásada, že príjemca finančnej podpory Únie má konečnú zodpovednosť za realizáciu projektov.

Článok 53

Plán rozvoja koridorov

1. Pri každom koridore základnej siete príslušné členské štáty v spolupráci s platformou pre koridor spoločne vypracujú a oznámia Komisii plán rozvoja koridoru do šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia. Tento plán zahŕňa najmä:
 - (a) opis charakteristík koridoru základnej siete vrátane kapacitných nedostatkov;
 - (b) ciele pre koridor základnej siete najmä v zmysle výkonnosti vyjadrenej ako kvalita služby, jeho kapacity a súladu s požiadavkami uvedenými v kapitole II;
 - (c) program opatrení potrebných pre rozvoj koridoru základnej siete;
 - (d) štúdiu multimodálneho dopravného trhu;
 - (e) realizačný plán vrátane:
 - plánu zavádzania interoperabilných systémov riadenia dopravy v multimodálnych nákladných koridoroch bez toho, aby boli dotknuté príslušné právne predpisy Únie;
 - plánu na odstránenie fyzických, technických, prevádzkových a administratívnych bariér medzi jednotlivými druhmi dopravy a v rámci nich, ako aj na zlepšenie efektívnych multimodálnych dopravných sietí a služieb;
 - opatrení na zlepšenie administratívnej a technickej kapacity v súvislosti s koncipovaním, plánovaním, navrhovaním, obstarávaním, realizáciou a monitorovaním projektov spoločného záujmu;
 - hodnotenia rizík vrátane možných vplyvov zmeny klímy na infraštruktúru a prípadne aj navrhovaných opatrení na podporu odolnosti voči klíme.
 - opatrení, ktoré sa majú prijať na zníženie emisií skleníkových plynov;

⁶⁰ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29.

- (f) pravidelne aktualizovaný investičný plán vrátane:
- zoznamu projektov rozšírenia, obnovy alebo opätovného zavedenia dopravnej infraštruktúry uvedenej v článku 2 ods. 2 pri každom druhu dopravy zahrnutom v koridore základnej siete;
 - príslušného finančného plánu s rôznymi plánovanými zdrojmi financovania a finančnej podpory na medzinárodnej, vnútroštátnej, regionálnej, miestnej úrovni a na úrovni Únie, prípadne vrátane vyhradených systémov krížového financovania, ako aj súkromného kapitálu spolu s objemom už priznaných viazaných rozpočtových prostriedkov a prípadne s odkazom na plánovaný príspevok Únie v rámci finančných programov Únie.
2. Na základe plánu rozvoja koridoru, ktorý zabezpečujú príslušné členské štáty, Komisia poskytne svoje stanovisko.
3. Na podporu realizácie koridorov základnej siete Komisia môže prijať vykonávacie rozhodnutia pre koridory základnej siete. Tieto rozhodnutia môžu:
- (a) zahŕňať plánovanie investícií, príslušné náklady a harmonogram realizácie, ktoré sa považujú za potrebné na realizáciu koridorov základnej siete v súlade s cieľmi tohto nariadenia;
 - (b) vymedzovať všetky opatrenia zamerané na zníženie externých nákladov, najmä emisií skleníkových plynov a hluku, ako aj na podporu zavádzania nových technológií v systémoch riadenia dopravy a kapacít;
 - (c) zabezpečovať ďalšie opatrenia, ktoré sú potrebné na vykonávanie viacročného plánu rozvoja koridoru a efektívne využívanie infraštruktúry koridorov základnej siete.

Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 55 ods. 2.

KAPITOLA V

SPOLOČNÉ USTANOVENIA

Článok 54

Aktualizácia a poskytovanie správ

1. Členské štáty priebežne informujú Komisiu prostredníctvom interaktívneho geografického a technického informačného systému pre transeurópsku dopravnú sieť (TENtec) o pokroku pri realizácii projektov spoločného záujmu a o investíciách vykonaných na tento účel.

Členské štáty priebežne informujú Komisiu prostredníctvom interaktívneho geografického a technického informačného systému pre transeurópsku dopravnú sieť

(TENtec) o pokroku pri realizácii projektov spoločného záujmu a o investíciách vykonaných na tento účel. Členské štáty pošlú jednotlivé vnútroštátne plány a programy po prijatí Komisii na informačné účely.

2. Každé dva roky od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia a po konzultácii s výborom podľa článku 54 Komisia zverejní správu o pokroku pri vykonávaní usmernení, ktorú bude poskytovať Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov.
3. Komisia je oprávnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 56 týkajúce sa prispôsobenia príloh I, II a III a zohľadnenia možných zmien vyplývajúcich z kvantitatívnych hraničných hodnôt stanovených v článkoch 16, 24, 29 a 33. Pri tejto úprave príloh Komisia:
 - (a) zahrnie do komplexnej siete logistické platformy, terminály nákladnej dopravy, vnútrozemské prístavy, námorné prístavy a letiská, ak sa preukáže, že hodnota priemerného objemu dopravy za posledné dva roky presahuje príslušnú hraničnú hodnotu;
 - (b) vylúči z komplexnej siete logistické platformy, terminály nákladnej dopravy, vnútrozemské prístavy, námorné prístavy a letiská, ak sa preukáže, že hodnota priemerného objemu dopravy za posledných šesť rokov nedosahuje príslušnú hraničnú hodnotu;
 - (c) prispôsobí mapy cestnej, železničnej infraštruktúry a infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest, aby odzrkadľovali pokrok v realizácii siete. Pri úprave týchto máp Komisia nepovolí žiadne úpravy usporiadania ciest mimo limitov povolených príslušným postupom povoľovania projektov.

Úpravy podľa odsekov a) a b) sa opierajú o najnovšie dostupné štatistické údaje zverejnené Eurostatom.

4. Projekty spoločného záujmu týkajúce sa infraštruktúry, ktorá je nanovo zaradená do transeurópskej dopravnej siete, sú oprávnené na účely článku 7 ods. 5 od dátumu nadobudnutia účinnosti delegovaných aktov podľa odseku 3.

Projekty spoločného záujmu týkajúce sa infraštruktúry, ktorá je vylúčená z transeurópskej dopravnej siete, už nie sú oprávnené k dátumu nadobudnutia účinnosti delegovaných aktov podľa odseku 3. Koniec oprávnenosti na pomoc nemá vplyv na financovanie alebo na rozhodnutia o grante prijaté Komisiou pred týmto dátumom.

Článok 55 **Výbor**

1. Komisii pomáha výbor. Týmto výborom je výbor v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 56
Vykonávanie delegovania právomocí

1. Právomoc prijímať delegované akty sa udeľuje Komisii s výhradou podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 54 ods. 3 sa Komisii udeľuje na neobmedzené obdobie od [nadobudnutie účinnosti tohto nariadenia].
3. Európsky parlament alebo Rada môžu delegovanie právomocí uvedené v článku 54 ods. 3 kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomocí v ňom uvedenej. Účinnosť nadobudne dňom nasledujúcim po uverejnení rozhodnutia v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu v ňom uvedenému. Nemá vplyv na platnosť akýchkoľvek už účinných delegovaných právnych aktov.
4. Komisia oznamuje delegovaný akt súčasne Európskemu parlamentu a Rade, a to ihneď po jeho prijatí.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 54 ods. 3 nadobúda účinnosť len vtedy, ak v lehote dvoch mesiacov od oznámenia tohto aktu Európskemu parlamentu a Rade voči nemu Európsky parlament alebo Rada nevznesú žiadne námietky, alebo ak pred uplynutím tejto lehoty Európsky parlament aj Rada informovali Komisiu, že nevznesú námietky. Z iniciatívy Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota o dva mesiace predĺži.

Článok 57
Preskúmanie

Najneskôr do 31. decembra 2023 vykoná Komisia preskúmanie realizácie základnej siete, pričom vyhodnotí súlad s ustanoveniami stanovenými v tomto nariadení a pokrok v realizácii.

Článok 58
Jednotný kontaktný orgán

Členské štáty môžu ustanoviť jednotný kontaktný orgán na uľahčenie a koordináciu procesu povoľovania projektov spoločného záujmu, najmä cezhraničných projektov v súlade s príslušným *acquis* Únie.

Článok 59
Oneskorené dokončenie základnej siete

1. V prípade významného omeškania pri začatí alebo dokončení prác na základnej sieti Komisia príslušné členské štáty požiada, aby do troch mesiacov poskytlí dôvody omeškania. Na základe poskytnutej odpovede Komisia vedie konzultácie s príslušnými členskými štátmi s cieľom vyriešiť problém, ktorý viedol k omeškaniu.

2. Komisia môže v rámci svojho aktívneho monitorovania realizácie základnej siete a s ohľadom na zásadu proporcionality a subsidiarity rozhodnúť o prijatí vhodných opatrení.
3. O každom takom prijatom opatrení okamžite informuje Európsky parlament a členské štáty.

Článok 60

Kompatibilita s právnymi predpismi a politikami Únie

Opatrenia prijaté podľa tohto nariadenia zohľadňujú všetky príslušné politiky Únie, a to najmä politiky týkajúce sa hospodárskej súťaže, prístupu na trh, ochrany životného prostredia, zdravia, udržateľného rozvoja a verejného obstarávania.

Článok 61

Podpora a hodnotenie

Komisia podporuje a vyhodnocuje pokrok politiky celoeurópskej dopravnej siete a jej celkové vykonávanie.

Článok 62

Zrušenie

Rozhodnutie č. 2010/661/EÚ sa zrušuje.

Na všetky rozhodnutia o financovaní na základe nariadenia (ES) č. 680/2007⁶¹ sa naďalej uplatňuje rozhodnutie č. 611/2010/EÚ.

Článok 63

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

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*

⁶¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 z 20. júna 2007, ktorým sa ustanovujú všeobecné pravidlá udeľovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych dopravných a energetických sietí, Ú. v. EÚ L 162, 22.6.2007, s. 1.