

32004D0884

30.4.2004

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÉ UNIE

L 167/1

## ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY č. 884/2004/ES

ze dne 29. dubna 2004,

kterým se mění rozhodnutí č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 156 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise <sup>(1)</sup>,s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru <sup>(2)</sup>,s ohledem na stanovisko Výboru regionů <sup>(3)</sup>,v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy <sup>(4)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES <sup>(5)</sup> stanovilo hlavní směry Společenství pro transevropskou dopravní síť, určilo projekty společného zájmu, které mají přispět k rozvoji této sítě, a v příloze III určilo konkrétní projekty, kterým Evropská rada na zasedáních v Essenu v roce 1994 a v Dublinu v roce 1996 přiřadila zvláštní význam.

(2) Nárůst dopravy, zejména z důvodu narůstajícího podílu těžkých nákladních vozidel, vedl v mezinárodních dopravních korydorech k přetížení a vzniku míst s malou průjezdností. Pro zajištění mezinárodní mobility zboží a cestujících je proto nutné kapacitu transevropské dopravní sítě optimalizovat.

(3) Evropská rada na zasedání v Göteborgu v roce 2001 vyzvala orgány Společenství, aby přijaly revidované hlavní směry pro transevropskou dopravní síť, přičemž mají být případně upřednostněny investice do infrastruktury železnic, vnitrozemských vodních cest, pobřežní plavby, intermodálních provozů a účinného vzájemného propojení. V tomto rámci by neměl být podceněn přínos přístavů na vnitrozemských vodních cestách a regionálních letišť k cílům transevropské dopravní sítě.

(4) Nastávající rozšíření Evropské unie a cíl, který je založen na přesunu rovnováhy mezi druhy dopravy a vybudování sítě infrastruktury schopné plnit narůstající potřeby, spolu se skutečností, že by uskutečnění některých prioritních projektů mohlo trvat více než deset let, vyžadují přezkoumání seznamu projektů v příloze III rozhodnutí č. 1692/96/ES.

(5) Bulharsko, Česká republika, Estonsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko a Turecko uzavřely přístupové dohody a evropské dohody a požádaly o členství v Evropské unii. Orgány příslušné pro dopravu v jedenácti z těchto zemí vyhodnotily za podpory Komise potřeby dopravní infrastruktury s cílem definování sítě podle stejných zásad, jaké jsou stanoveny v rozhodnutí č. 1692/96/ES.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 362 E, 18.12.2001, s. 205 a Úř. věst. C 20 E, 28.1.2003, s. 274.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 125, 27.5.2002, s. 75.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. C 278, 14.11.2002, s. 7.

<sup>(4)</sup> Stanoviska Evropského parlamentu ze dne 30. května 2002 (Úř. věst. C 187 E, 7. 8. 2003, s. 130) a ze dne 11. března 2004 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 14. dubna 2004 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Evropského parlamentu ze dne 21. dubna 2004 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

<sup>(5)</sup> Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutí naposledy pozměněné aktem o přistoupení z roku 2003.

(6) Evropská rada na zasedání v Barceloně v roce 2002 zdůraznila cíl spočívající ve snížení počtu míst s malou průjezdností v regionech jako jsou Alpy, Pyreneje a Baltské moře.

- (7) Evropská rada na zasedání v Bruselu v prosinci 2003 zdůraznila, že prioritní projekty určené v hlavních směrech jsou zásadní pro posílení soudržnosti vnitřního trhu, zejména s ohledem na nastávající rozšíření Unie a na potřebu odstranit místa s malou průjezdností nebo zcela chybějící spojení pro pohyb zboží (tranzit) přes přírodní či jiné překážky nebo přes hranice.
- (8) Druhá Panevropská dopravní konference na Krétě v roce 1994 a třetí Panevropská dopravní konference v Helsinkách v roce 1997 určily deset panevropských dopravních koridorů a čtyři panevropské oblasti jako priority spolupráce mezi Evropským společenstvím a dotčenými třetími zeměmi.
- (9) Skupina na vysoké úrovni pro transevropskou dopravní síť (dále jen „skupina na vysoké úrovni“) ve zprávě, kterou předložila Komisi dne 30. června 2003, určila omezený počet prioritních projektů pomocí metodiky založené na kritériích, která zejména zahrnují jejich potenciální ekonomickou životaschopnost, míru připravenosti zúčastněných členských států dodržet předem sjednaný harmonogram při programování projektů, jejich dopad na mobilitu zboží a osob mezi členskými státy a jejich dopad na soudržnost a udržitelný rozvoj. Zpráva rovněž zahrnuje projekty v nových členských státech, které se připojí k Unii dne 1. května 2004. K výsledkům této spolupráce by mělo být přihlédnuto.
- (10) Do definice a provádění politiky Společenství v oblasti transevropských sítí by měly být začleněny požadavky na ochranu životního prostředí v souladu s článkem 6 Smlouvy. To vyžaduje přednostní podporu infrastruktury pro druhy dopravy, které způsobují menší škody na životním prostředí, jmenovitě železniční dopravu, pobřežní plavbu a vnitrozemskou vodní dopravu.
- (11) Je nezbytné provádět hlavní cíl, který je založen na odstranění vazby mezi záporným vlivem nárůstu dopravy a růstem HDP, jak navrhla Komise ve svém oznámení o strategii Evropské unie pro udržitelný rozvoj.
- (12) Posuzování vlivů na životní prostředí podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivu některých plánů a programů na životní prostředí<sup>(1)</sup> bude v budoucnosti prováděno pro všechny plány a programy vedoucí k projektům ve společném zájmu. Financování dopravní infrastruktury by mělo být podmíněno i dodržím právních předpisů Společenství v oblasti životního prostředí, zejména směrnice Rady 85/337/EHS ze dne 27. června 1985 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí<sup>(2)</sup> a směrnice Rady 79/409/EHS ze dne 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků<sup>(3)</sup> a 92/43/EHS ze dne 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin<sup>(4)</sup>.
- (13) Bílá kniha Komise o evropské dopravní politice vyzývá k integrovanému přístupu, kombinujícímu mimo jiné opatření k ozdravení železničního sektoru, zejména nákladní dopravy, podporu vnitrozemské vodní dopravy a pobřežní námořní plavby, podporu větší doplňkovosti mezi vysokorychlostní železniční a leteckou dopravou a podporu rozvoje interoperabilních inteligentních dopravních systémů pro zajištění zvýšené účinnosti a bezpečnosti sítě.
- (14) Účinnost společné dopravní politiky závisí mimo jiné na soudržnosti opatření na revitalizaci železničního sektoru a rozvoji železniční infrastruktury. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství<sup>(5)</sup>, stanoví otevření transevropské sítě železniční nákladní dopravy pro mezinárodní nákladní dopravu po roce 2003. Tratě transevropské sítě železniční nákladní dopravy by měly být považovány za součást železniční sítě definované hlavními směry stanovenými v rozhodnutí č. 1692/96/ES, aby mohly využívat investic a přitáhnout dopravu ze silnic.
- (15) V rámci obecného cíle, kterým je zajištění udržitelné mobility osob a zboží, by měly být zavedeny mechanismy na podporu rozvoje námořních dálnic mezi členskými státy, které by snížily přetížení silnic nebo zlepšily přístup k okrajovým a ostrovním regionům a státům. Zavedení takových mechanismů, které je podporováno mimo jiné zadávacími řízeními, by mělo být průhledné a přizpůsobené potřebám, aniž by se dotklo pravidel Společenství pro hospodářskou soutěž nebo veřejné zakázky.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 197, 21.7.2001, s. 30.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 175, 5.7.1985, s. 40. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/35/ES (Úř. věst. L 156, 25.6.2003, s. 17).

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 103, 25.4.1979, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná nařízením (ES) č. 807/2003 (Úř. věst. L 122, 16.5.2003, s. 36).

<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 206, 22.7.1992, s. 7. Směrnice naposledy pozměněná nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).

<sup>(5)</sup> Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1.

- (16) Podpora rozvoje námořních dálnic je považována za doplněk k poskytování pomoci Společenství pro podporu rozvoje pobřežní plavby v rámci programu Marco Polo, který zavedlo nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1382/2003 ze dne 22. července 2003 o poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí (Program Marco Polo) <sup>(1)</sup>, a měla by být založena na stejných kritériích. Poskytování finanční pomoci Společenství podle těchto dvou nástrojů by však nemělo být kumulativní.
- (17) Existuje potřeba prohlásit prioritní projekty za projekty evropského zájmu z důvodu koncentrace financování Společenství pro tyto projekty a pro zavedení mechanismů na podporu koordinace mezi členskými státy, které usnadní splnění projektů v plánovaném termínu.
- (18) V souladu s článkem 154 Smlouvy má politika transevropské sítě přispět k posílení hospodářské a sociální soudržnosti v rámci Společenství. Za tímto účelem je nutné usilovat o co největší soulad hlavních směrů Společenství pro transevropskou dopravní síť a programování souvisejících finančních nástrojů, které jsou k dispozici na úrovni Společenství.
- (19) Následné hodnocení prioritních projektů by mělo usnadnit budoucí přezkoumání hlavních směrů a seznamu prioritních projektů a mělo by pomoci zlepšit metody předchozího hodnocení používané členskými státy.
- (20) Stav, kdy jsou vnitrostátní postupy pro posuzování environmentálních a sociálně-ekonomických vlivů projektu prováděny členskými státy odděleně, se může ukázat jako nevhodný v mezinárodním měřítku u projektů, které byly prohlášeny za projekty evropského zájmu. Pro vyřešení této otázky by kromě metod společného posuzování měly být vypracovány postupy koordinovaného posuzování a veřejných konzultací nebo mezinárodní postupy posouzení, které by se vztahovaly na zúčastněné členské státy a zaměřily by se na sociálně-ekonomické a environmentální aspekty. Tyto postupy by se měly používat, aniž by byly dotčeny povinnosti, které ukládají právní předpisy Společenství na ochranu životního prostředí.
- (21) Užší koordinace mezi státy, které se podílejí na projektech stejné trasy, může být nezbytná pro zlepšení návratnosti investic a usnadnění sladění investic a jejich finančního zajištění.
- (22) Členské státy by měly určit přeshraniční úseky na základě kritérií, která stanoví výbor zřízený čl. 18 odst. 2 rozhodnutí č. 1692/96/ES. Stávající odkazy na přeshraniční úseky v prioritních projektech podle přílohy III uvedeného rozhodnutí by neměly předurčovat stanovení přeshraničních úseků podle těchto kritérií.
- (23) Komise vyhodnotila analýzu dopadu doporučení skupiny na vysoké úrovni. Výsledky ukazují, že uskutečnění projektů, které skupina určila, spolu s několika opatřeními v rámci společné dopravní politiky, například zpoplatnění používání infrastruktury a otevření nákladní železniční dopravy hospodářské soutěži, by vedlo k významným přínosům v oblasti úspor času, snížení emisí a zatížení komunikací, zlepšení dostupnosti okrajových členských států a nových členských států a většímu blahobytu obecně.
- (24) Pro splnění cílů transevropské dopravní sítě a vyřešení dopravních úkolů spojených s rozšířením je nutné značně zvýšit finanční zdroje pro transevropské sítě.
- (25) Komise by mohla rozhodnout o tom, že navrhne Evropskému parlamentu a Radě, že je nezbytné upřednostnit jiné projekty než ty, které jsou uvedené v příloze III rozhodnutí č. 1692/96/ES, v zájmu sledování cílů podpory růstu, zlepšení integrace rozšířené Evropy a zlepšení produktivity a konkurenceschopnosti evropských podniků na světových trzích, přispění k cílům hospodářské, sociální a územní soudržnosti, jakož i k intermodalitě. Tyto projekty by měly být patřičně upřednostněny v rámci finančních nástrojů Společenství.
- (26) Rozhodnutí č. 1692/96/ES by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALY TOTO ROZHODNUTÍ:

#### Článek 1

Rozhodnutí č. 1692/96/ES se mění takto:

1. V čl. 2 odst. 1 se datum 2010 nahrazuje datem 2020.
2. V článku 3 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Dopravní infrastruktura zahrnuje sítě silniční, železniční a vnitrozemské vodní dopravy, námořní dálnice, námořní a vnitrozemské přístavy, letiště a ostatní spojovací místa mezi jednotlivými dopravními sítěmi.“

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 196, 2.8.2003, s. 1. Nařízení ve znění nařízení (ES) č. 788/2004 (Úř. věst. L 138, 30.4.2004, s. 17).

3. Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

#### Priority

Přednost při opatřeních mají se zřetelem k cílům uvedeným v článku 2 a základním rysům opatření uvedených v článku 4:

- a) vytvoření a rozvoj hlavních a vedlejších spojení potřebných k odstranění míst s malou průjezdností, doplnění chybějících úseků a dokončení hlavních tras, zejména jejich přeshraničních úseků, překonání přírodních překážek a zlepšení interoperability hlavních tras;
- b) vytvoření a rozvoj infrastruktury, která podporuje spojení vnitrostátních sítí pro usnadnění spojení ostrovů nebo oblastí podobných ostrovům a uzavřených, okrajových a vzdálených regionů na jedné straně a centrálních regionů Společenství na straně druhé, zejména v zájmu snížení vysokých přepravních nákladů těchto oblastí;
- c) nutná opatření pro postupné dosažení interoperabilní železniční sítě, pokud možno včetně tras přizpůsobených nákladní dopravě;
- d) nutná opatření na podporu námořní dopravy a pobřežní plavby a vnitrozemské vodní dopravy;
- e) nutná opatření pro integraci železniční a letecké dopravy, zejména prostřednictvím přístupu k letišťům železnicí ve všech vhodných případech a nezbytné infrastruktury a zařízení;
- f) optimalizace kapacity a účinnosti stávající a nové infrastruktury, podpora intermodality a zlepšení bezpečnosti a spolehlivosti sítě zřizováním a zlepšováním intermodálních terminálů a jejich přístupové infrastruktury nebo využíváním inteligentních systémů;
- g) integrace otázek bezpečnosti a životního prostředí do projektování a realizace transevropské dopravní sítě;
- h) rozvoj udržitelné mobility osob a zboží v souladu s cíli Evropské unie pro udržitelný rozvoj.“

4. Článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

#### Ochrana životního prostředí

1. Při rozvoji a uskutečňování projektů musí členské státy zohlednit ochranu životního prostředí tím, že provádějí podle směrnice Rady 85/337/EHS u zamýšlených

projektů společného zájmu posouzení vlivů na životní prostředí a uplatňují směrnice Rady 79/409/EHS ze dne 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (\*) a 92/43/EHS.

Od 21. července 2004 provádějí členské státy posouzení vlivů na životní prostředí u plánů a programů vedoucích k těmto projektům, zejména pokud se týkají nových tras nebo rozvoje jiné důležité uzlové infrastruktury, podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (\*\*). Členské státy přihlížejí k výsledkům tohoto hodnocení vlivů na životní prostředí při přípravě těchto plánů a programů v souladu s článkem 8 uvedené směrnice.

2. Do 21. července 2004 Komise po dohodě s členskými státy vyvine vhodné metody provádění strategického posuzování vlivů na životní prostředí, mimo jiné v zájmu zajištění vhodné koordinace, předcházení duplicitě prací a zjednodušení a zrychlení plánovacích procesů u přeshraničních projektů a koridorů.

K výsledkům této práce a posouzení vlivů projektů transevropských sítí na životní prostředí, které provedou členské státy podle směrnice 2001/42/ES, přihlídně Komise ve své zprávě o hlavních směrech a v případných návrzích právních předpisů pro revizi hlavních směrů podle čl. 18 odst. 3 tohoto rozhodnutí.

(\*) Úř. věst. L 103, 25.4.1979, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná nařízením (ES) č. 807/2003 (Úř. věst. L 122, 16.5.2003, s. 36).

(\*\*) Úř. věst. L 197, 21.7.2001, s. 30.“

5. V článku 9 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Síť zahrnuje rovněž infrastrukturu pro řízení dopravy, uživatelské informace, řešení nehod a mimořádných situací a výběr elektronického mýta, přičemž je tato síť založena na aktivní spolupráci mezi systémy řízení dopravy na evropské, státní a regionální úrovni a poskytovateli informačních služeb o cestách a dopravě, poskytovateli služeb s přidanou hodnotou, která zajistí nutnou doplňkovost s aplikacemi, jejichž využití je umožněno v rámci programu transevropských telekomunikačních sítí.“

6. Článek 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

### Charakteristiky

1. Železniční síť zahrnuje vysokorychlostní železniční síť a konvenční železniční síť.

2. Vysokorychlostní železniční síť, bez ohledu na to, zda využívá stávající nebo novou technologii, zahrnuje:

- a) tratě zvlášť postavené pro vysoké rychlosti, vybavené pro rychlosti obvykle se rovnající nebo přesahující 250 km/h;
- b) zvlášť modernizované vysokorychlostní tratě, vybavené pro rychlosti řádově 200 km/hod;
- c) zvlášť modernizované vysokorychlostní tratě nebo tratě zvlášť postavené pro vysoké rychlosti a propojené s vysokorychlostní železniční tratí, které mají v důsledku topografických, environmentálních, profilových nebo urbanistických omezení zvláštní rysy a u kterých je nutno v jednotlivých případech upravit rychlost.

Tato síť zahrnuje tratě uvedené v příloze I. Základní požadavky a technické specifikace pro interoperabilitu platné pro vysokorychlostní železniční tratě používající stávající technologii jsou definovány v souladu se směrnicí Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě systému transevropské vysokorychlostní železniční dopravy (\*). Členské státy předem vyrozumí Komisi o otevření každé vysokorychlostní tratě a o technických charakteristikách tratě.

3. Konvenční železniční síť zahrnuje tratě pro konvenční osobní a nákladní železniční dopravu, včetně železničních úseků transevropské sítě kombinované dopravy uvedené v článku 14, přístupová spojení s námořními a vnitrozemskými přístavy společného zájmu a nákladními terminály, které jsou otevřeny pro všechny provozovatele. Základní požadavky a technické specifikace pro interoperabilitu platné pro konvenční železniční tratě jsou definovány v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému (\*\*).

4. Železniční síť zahrnuje infrastrukturu a zařízení umožňující integraci železničních a silničních a v případě potřeby námořních služeb a služeb letecké dopravy. V tomto ohledu se zvláštní pozornost věnuje propojení regionálních letišť se sítí.

5. Železniční síť plní nejméně jednu z těchto funkcí:

- a) hraje důležitou roli při přepravě cestujících na dlouhé vzdálenosti;
- b) umožňuje případné propojení s letišti;
- c) umožňuje přístup k regionálním a místním železničním sítím;
- d) usnadňuje nákladní přepravu pomocí určování a rozvoje dálkových tratí, které jsou určeny pro nákladní přepravu nebo na kterých je nákladní přeprava upřednostněna;
- e) hraje důležitou roli v kombinované dopravě;
- f) umožňuje prostřednictvím přístavů společného zájmu propojení s pobřežní plavbou a vnitrozemskými vodními cestami.

6. Díky své provázanosti a postupnému uplatňování interoperability, zejména prostřednictvím technické harmonizace a harmonizovaného řídicího a kontrolního systému ERTMS, jež jsou doporučeny pro evropskou železniční síť, nabízí železniční síť uživatelům vysokou úroveň kvality a bezpečnosti. Proto Komise po konzultaci s členskými státy stanoví plán využití, který je koordinován s vnitrostátními plány.

(\*) Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6. Směrnice naposledy pozměněná nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).

(\*\*) Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1.“

7. Článek 11 se mění takto:

a) vkládá se nový odstavec, který zní:

„3b. Vnitrozemské přístavy této sítě vybavené překládkovým zařízením pro intermodální dopravu nebo s ročním objemem nákladní přepravy nejméně 500 000 tun jsou uvedeny v příloze I.“

b) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Síť rovněž zahrnuje infrastrukturu řízení provozu. Ta obsahuje zejména zavedení interoperabilního inteligentního přepravního a dopravního systému označovaného jako ‚Říční informační služby‘, který má optimalizovat stávající kapacitu a bezpečnost sítě vnitrozemských vodních cest a zlepšit interoperabilitu s jinými druhy dopravy.“

8. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 12a

### Námořní dálnice

1. Transevropská síť námořních dálnic má soustředit toky nákladní dopravy na námořní logistické trasy tak, aby se zlepšily stávající námořní spoje nebo vytvořily nové, životaschopné, pravidelné a časté námořní spoje pro přepravu zboží mezi členskými státy, a tím se snížilo přetížení pozemních komunikací nebo se zlepšila dostupnost okrajových a ostrovních regionů a států. Námořní dálnice by neměly vylučovat kombinovanou dopravu osob a zboží za předpokladu, že nákladní doprava bude převažovat.

2. Transevropská síť námořních dálnic se skládá ze zařízení a infrastruktury pro nejméně dva přístavy dvou různých členských států. Zařízení a infrastruktura zahrnují nejméně v jednom členském státě prvky, jako je zařízení přístavu, elektronické logistické systémy řízení, bezpečnost, ochranu, správní a celní řízení a infrastrukturu pro přímý přístup z moře a ze země, včetně způsobů pro zajištění celoroční splavnosti, zejména pomocí dostupných vlečných zařízení a zabezpečení zimního přístupu ledoborci.

3. Součástí transevropské sítě námořních dálnic jsou vodní cesty nebo kanály určené v příloze I, které spojují dvě evropské námořní dálnice nebo dva jejich úseky a značně přispívají ke zkrácení námořních tras, zvyšují efektivnost a snižují čas přepravy.

4. Projekty společného zájmu transevropské sítě námořních dálnic navrhuje nejméně dva členské státy a jsou přizpůsobeny skutečným potřebám. Navrhované projekty obecně zahrnují státní i soukromý sektor v souladu s postupy, které, dříve než lze pomoc poskytnoutou ze státních rozpočtů v případě potřeby doplnit o pomoc ze strany Společenství, stanoví zadávací řízení v jedné z těchto podob:

a) veřejná výzva k podávání návrhů organizovaná společně zúčastněnými členskými státy za účelem zřízení nových spojení z přístavů kategorie A podle definice v čl. 12 odst. 2, které jsou předem vybrány v rámci námořní oblasti, podle projektu č. 21 v příloze III;

b) pokud je poloha přístavů srovnatelná, veřejná výzva k podávání návrhů organizovaná společně zúčastněnými členskými státy a určená sdružením, ve kterých jsou zastoupeny alespoň přepravní společnosti a přístavy, které se nacházejí v jedné z námořních oblastí stanovených podle projektu č. 21 v příloze III.

5. Projekty společného zájmu v transevropské síti námořních dálnic

— se zaměřují na zařízení a infrastrukturu, které tvoří síť námořních dálnic,

— aniž jsou dotčeny články 87 a 88 Smlouvy, mohou zahrnovat podporu začínajícímu podniku, pokud je v důsledku zadávacího řízení podle odstavce 4 státní podpora nutná pro finanční životaschopnost projektu. Podpora začínajícímu podniku je omezena na dva roky a poskytuje se pouze na podporu řádně odůvodněných kapitálových nákladů. Podpora nesmí přesáhnout nejnižší odhadovanou částku nutnou k zahájení daných spojení. Podpora nesmí vést k narušení hospodářské soutěže na relevantních trzích v rozporu se společným zájmem,

— mohou rovněž zahrnovat činnosti, které mají širší přínosy a nesouvisejí s konkrétními přístavy, například zřízení využitelných zařízení pro rozbíjení ledu a tažení lodí nebo informačních systémů včetně systémů řízení dopravy a systémů elektronických hlášení.

6. Komise do tří let předloží výboru uvedenému v článku 18 počáteční seznam konkrétních projektů společného zájmu, čímž upřesní koncepci námořních dálnic. Tento seznam bude rovněž předán Evropskému parlamentu.

7. Projekty společného zájmu transevropské sítě námořních dálnic se předkládají Komisi ke schválení.“

9. V článku 13 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„3. Mezinárodní body sítě a body sítě Společenství se případně postupně napojí na vysokorychlostní trati železniční sítě. Síť zahrnuje infrastruktury a zařízení, které umožňují integraci leteckých, železničních a případně i námořních dopravních služeb.“

10. Vkládá se nový oddíl, který zní:

„ODDÍL 10a

## KOORDINACE MEZI ČLENSKÝMI STÁTY

Článek 17a

### Evropský koordinátor

1. Pro usnadnění koordinovaného provádění určitých projektů, zejména přeshraničních projektů nebo úseků přeshraničních projektů zahrnutých mezi projekty, které jsou prohlášeny za projekty evropského zájmu podle článku 19a, může Komise po dohodě se zúčastněnými členskými státy a po konzultaci s Evropským parlamentem jmenovat evropského koordinátora. Evropský koordinátor jedná jménem a v zastoupení Komise. Činnost evropského koordinátora se obvykle týká jediného projektu, zejména v případě přeshraničního projektu, ale v případě nutnosti může být rozšířena a může se vztahovat na celou významnou osu. Evropský koordinátor vypracuje společně se zúčastněnými členskými státy pracovní plán své činnosti.

2. Evropský koordinátor je vybírán zejména na základě svých zkušeností s evropskými institucemi a znalostí, které se týkají financování a sociálně-ekonomického a environmentálního hodnocení významných projektů.

3. Rozhodnutí Komise o jmenování evropského koordinátora určí způsob, kterým má plnit úkoly podle odstavce 5.

4. Zúčastněné členské státy spolupracují s evropským koordinátorem a poskytují mu informace nutné k plnění úkolů podle odstavce 5.

5. Evropský koordinátor

a) ve spolupráci se zúčastněnými členskými státy prosazuje společné metody hodnocení projektů a radí případně navrhovatelům projektů v otázkách financování projektů;

b) každý rok vypracovává zprávu pro Evropský parlament, Komisi a zúčastněné členské státy o pokroku dosaženém při provádění jednoho nebo více projektů, za které odpovídá, o novém regulatorním nebo jiném vývoji, který by mohl ovlivnit charakteristiky projektů, a o obtížích a překážkách, které mohou vést ke značnému zpoždění oproti datům uvedeným v příloze III;

c) spolu se zúčastněnými členskými státy konzultuje regionální a místní orgány, provozovatele, uživatele dopravy a zástupce občanské společnosti, aby získal úplnější znalost poptávky po dopravních službách, možnostech investičního financování a druhu služeb,

které je nutno zabezpečit pro usnadnění přístupu k takovému financování.

6. Aniž jsou dotčeny platné postupy stanovené v právních předpisech Společenství a vnitrostátních právních předpisech, může Komise požadovat stanovisko evropského koordinátora při posuzování žádostí o financování Společenství u projektů nebo skupin projektů, za které evropský koordinátor odpovídá.“

11. Článek 18 se mění takto:

a) nadpis se nahrazuje tímto:

„Výbor pro sledování hlavních směrů a výměnu informací“;

b) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Členské státy poskytují Komisi stručný přehled celostátních plánů a programů, které sestavují pro rozvoj transevropské dopravní sítě, zejména pokud jde o projekty prohlášené za projekty evropského zájmu uvedené v článku 19a. Po přijetí celostátních plánů a programů je členské státy zašlou Komisi pro informaci.“;

c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Komise předloží každé dva roky Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o provádění hlavních směrů popsanych v tomto rozhodnutí. Při sestavování této zprávy je Komisi nápomocen výbor zřízený odstavcem 2. Ke zprávě budou případně přiloženy legislativní návrhy na revizi hlavních směrů; tyto legislativní návrhy mohou případně zahrnovat změny seznamu prioritních projektů v příloze III nebo dodatky k tomuto seznamu projektů, které jsou v souladu s čl. 19 odst. 1. Revize se zaměří zejména na projekty, které přispívají k územní soudržnosti Evropské unie v souladu s čl. 19 odst. 1 písm. e).“

12. Článek 19 se nahrazuje tímto:

„Článek 19

### Prioritní projekty

1. Prioritní projekty jsou projekty společného zájmu podle článku 7, u kterých šetření potvrdí, že:

a) mají omezit místo s malou průjezdností nebo doplnit chybějící spojení na významné trase transevropské sítě, zejména pokud se jedná o přeshraničními projekty, překonání přírodních překážek nebo projekty s přeshraničním úsekem;

- b) mají takový rozsah, u kterého významně napomůže dlouhodobé plánování na evropské úrovni;
- c) celkově představují potenciální čisté sociálně-ekonomické přínosy a jiné sociálně-ekonomické výhody;
- d) významně zlepšují mobilitu zboží a osob mezi členskými státy, a tím také přispívají k interoperabilitě vnitrostátních sítí;
- e) přispívají k územní soudržnosti Evropské unie integrací sítí nových členských států a zlepšováním spojení s okrajovými a ostrovními regiony;
- f) přispívají k udržitelnému rozvoji dopravy tím, že zlepšují bezpečnost a snižují škody na životním prostředí, které jsou způsobeny dopravou, zejména podporou přesunu druhů dopravy ve prospěch železnice, intermodální dopravy, vnitrozemských vodních cest a námořní dopravy;
- g) prokazují odhodlání zúčastněných členských států včas provést studie a hodnotící postupy pro dokončení práce v souladu s předem sjednaným datem, na základě celostátních plánů nebo jiného rovnocenného dokumentu týkajícího se daného projektu.

držnosti (\*), přiřadí členské státy vhodnou prioritu projektům prohlášeným za projekty evropského zájmu;

- b) při předkládání svých projektů v rámci rozpočtu pro transevropské sítě v souladu s články 9 a 10 nařízení (ES) č. 2236/95 ze dne 18. září 1995, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských sítí (\*\*), přiřadí členské státy vhodnou prioritu projektům prohlášeným za projekty evropského zájmu;
- c) Komise podporuje členské státy, aby přihlížely k projektům prohlášeným za projekty evropského zájmu při plánování programů strukturálních fondů, zejména v regionech, které spadají do působnosti cíle 1, s ohledem na vnitrostátní dopravní plány, které spadají do působnosti stávajících rámců podpory Společenství;
- d) Komise zajistí, aby země, které využívají nástroje předvstupních strukturálních politik, přiřazovaly při předkládání svých projektů v rámci tohoto nástroje v souladu s články 2 a 7 nařízení (ES) č. 1267/1999 ze dne 21. června 1999 o zřízení nástroje předvstupních strukturálních politik (\*\*\*) vhodnou prioritu projektům prohlášeným za projekty evropského zájmu.

2. Prioritní projekty, u nichž mají práce začít do roku 2010, jejich úseky a data sjednaná pro dokončení prací uvedená v odst. 1 písm. g) jsou uvedeny v příloze III.

3. Do roku 2010 Komise vypracuje zprávu o pokroku a případně navrhne změny seznamu prioritních projektů určených v příloze III v souladu s odstavcem 1.“

3. Při odhadu svých finančních potřeb přiřadí Komise náležitou prioritu projektům prohlášeným za projekty evropského zájmu.

13. Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 19a

#### Prohlášení evropského zájmu

1. Prioritní projekty určené v příloze III jsou prohlášeny za projekty evropského zájmu. Toto prohlášení se provádí výhradně v souladu s postupem stanoveným ve Smlouvě a v právních aktech na ní založených.

2. Aniž je dotčen právní základ daného finančního nástroje Společenství:

- a) při předkládání těchto projektů v rámci Fondu soudržnosti v souladu s článkem 10 nařízení (ES) č. 1164/94 ze dne 16. května 1994 o zřízení Fondu sou-

4. V případě značného zpoždění oproti konečnému termínu roku 2010 při zahájení prací na jednom z projektů prohlášených za projekty evropského zájmu požádá Komise zúčastněné členské státy, aby zpoždění do tří měsíců zdůvodnily. Na základě dané odpovědi konzultuje Komise všechny zúčastněné členské státy v zájmu řešení problému, který způsobil zpoždění.

Komise může, po konzultaci s výborem zřízeným čl. 18 odst. 2 a v rámci svého aktivního sledování provádění projektu, který byl prohlášen za projekt evropského zájmu a s řádným ohledem na zásadu proporcionality, rozhodnout o přijetí vhodných opatření. Do doby přijetí těchto opatření mají zúčastněné členské státy příležitost, aby se k nim vyjádřily.

Evropský parlament je o každém přijatém opatření neprodleně informován.



Při přijímání těchto opatření bere Komise náležitě v úvahu podíl odpovědnosti každého zúčastněného členského státu za zpoždění a zdrží se opatření, která by ovlivnila provádění projektu v členských státech, které nejsou za zpoždění odpovědné.

5. Pokud není projekt prohlášený za projekt evropského zájmu z větší části dokončen v přiměřené lhůtě po očekávaném datu dokončení uvedeném v příloze III a za zpoždění odpovídají všechny zúčastněné členské státy, Komise jej přezkoumá postupem podle odstavce 4 s cílem změnit jeho zařazení jako projektu, který byl prohlášen za projekt evropského zájmu, s využitím přezkumného postupu uvedeného v čl. 18 odst. 3. Komise vždy přezkoumá projekt po uplynutí lhůty 15 let poté, co byl prohlášen za projekt evropského zájmu ve smyslu tohoto rozhodnutí.

6. Pět let po dokončení projektu prohlášeného za projekt evropského zájmu nebo jednoho z jeho úseků provedou zúčastněné členské státy posouzení jeho sociálně-ekonomických vlivů a jeho vlivů na životní prostředí, včetně jeho dopadu na obchod a volný pohyb osob a zboží mezi členskými státy, na územní soudržnost a udržitelný rozvoj. O výsledcích tohoto hodnocení informují členské státy Komisi.

7. Pokud projekt prohlášený za projekt evropského zájmu zahrnuje přeshraniční úsek, který je z technického a finančního hlediska nedělitelný, koordinují zúčastněné členské státy své postupy při posuzování sociálně-ekonomických vlivů projektu a vynaloží veškeré úsilí na provedení mezinárodního zhodnocení před vydáním stavebního povolení a ve stávajícím rámci.

8. Ostatní úseky projektů evropského zájmu budou členské státy v jednotlivých případech koordinovat na dvoustranném nebo mnohostranném základě.

9. Koordinované akce nebo mezinárodní posuzování podle odstavce 7 se použijí, aniž jsou dotčeny povinnosti vyplývající z právních předpisů Společenství o ochraně životního prostředí, zejména předpisů týkajících se posuzování vlivů na životní prostředí. Zúčastněné členské státy informují Komisi o zahájení a výsledku takových koordinovaných akcí nebo mezinárodního posuzování. Komise zahrne tyto informace do zprávy uvedené v čl. 18 odst. 3.

## Článek 19b

### Přeshraniční úseky

V souvislosti s určitými prioritními projekty určí členské státy přeshraniční úseky mezi dvěma členskými státy včetně námořních dálnic na základě kritérií, která stanoví výbor zřízený čl. 18 odst. 2 a která jsou oznámena Komisi. Půjde zejména o úseky, které jsou z technického a finančního hlediska nedělitelné nebo ke kterým se zúčastněné členské státy zavází společně a pro které zavedou společnou strukturu.

(\*) Úř. věst. L 130, 25.5.1994, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné aktem o přistoupení z roku 2003.

(\*\*) Úř. věst. L 228, 23.9.1995, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 807/2004 (Úř. věst. L 143, 30.4.2004, s. 46).

(\*\*\*) Úř. věst. L 161, 26.6.1999, s. 73. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 769/2004 (Úř. věst. L 123, 27.4.2004, s. 1).“

14. Články 20 a 21 se zrušují.

15. Přílohy se mění takto:

1. v příloze I se části 2, 3, 4 a 6 a přiložené mapy nahrazují v souladu s přílohou I tohoto rozhodnutí;

2. v příloze III se

a) nadpis nahrazuje tímto: „Prioritní projekty, u kterých mají být práce zahájeny do roku 2010“;

b) obsah nahrazuje textem uvedeným v příloze II tohoto rozhodnutí.

## Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

## Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno členskými státům.

Ve Štrasburku dne 29. dubna 2004.

Za Evropský parlament

předseda

P. COX

Za Radu

předseda

M. McDOWELL

## PŘÍLOHA I

Příloha I rozhodnutí č. 1692/96/ES se mění takto:

1. Části 2, 3 a 4 se nahrazují těmito:

„Část 2: Silniční síť

- |                |                          |
|----------------|--------------------------|
| 2.0. Evropa    | 2.8. Itálie              |
| 2.1. Itálie    | 2.9. Lucembursko         |
| 2.2. Dánsko    | 2.10. Nizozemsko         |
| 2.3. Německo   | 2.11. Rakousko           |
| 2.4. Řecko     | 2.12. Portugalsko        |
| 2.5. Španělsko | 2.13. Finsko             |
| 2.6. Francie   | 2.14. Švédsko            |
| 2.7. Irsko     | 2.15. Spojené království |

Část 3: Železniční síť

- |                |                          |
|----------------|--------------------------|
| 3.0. Evropa    | 3.8. Itálie              |
| 3.1. Belgie    | 3.9. Lucembursko         |
| 3.2. Dánsko    | 3.10. Nizozemsko         |
| 3.3. Německo   | 3.11. Rakousko           |
| 3.4. Řecko     | 3.12. Portugalsko        |
| 3.5. Španělsko | 3.13. Finsko             |
| 3.6. Francie   | 3.14. Švédsko            |
| 3.7. Irsko     | 3.15. Spojené království |

Část 4: Síť vnitrozemských vodních cest a vnitrozemských přístavů.“

2. Část 6 se nahrazuje tímto:

„Část 6: Síť letišť

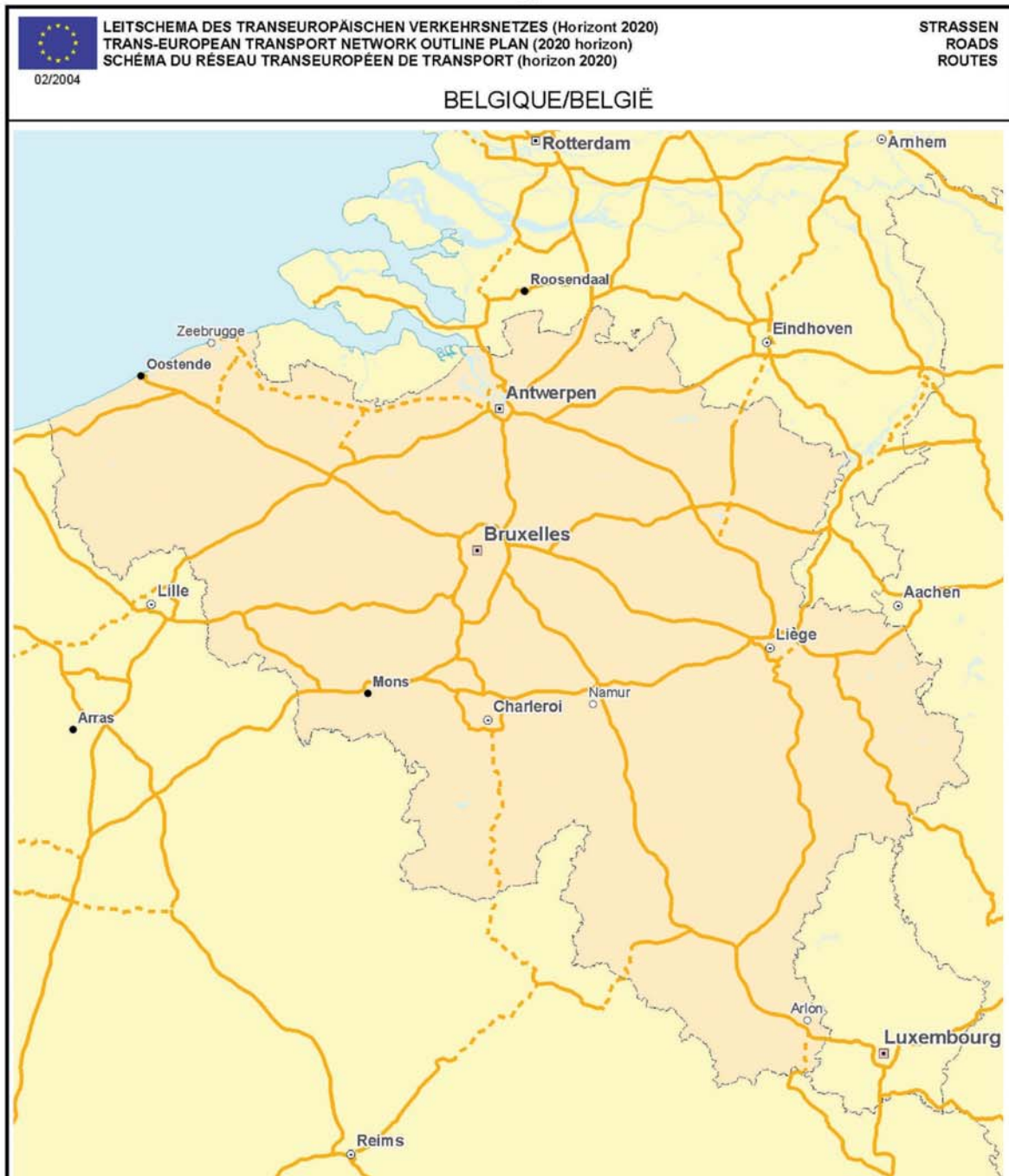
- |  |                               |
|--|-------------------------------|
| 6.0. Evropa  | 6.4. Francie                  |
| 6.1. Belgie/Dánsko/Německo/Lucembursko/Nizozemsko/Rakousko | 6.5. Irsko/Spojené království |
| 6.2. Řecko   | 6.6. Itálie                   |
| 6.3. Španělsko/Portugalsko                                 | 6.7. Finsko/Švédsko“          |

3. Následující mapy nahrazují odpovídající mapy v rozhodnutí č. 1692/96/ES.

2.0



2.1



2.2





2.3



2.4



2.5





2.6



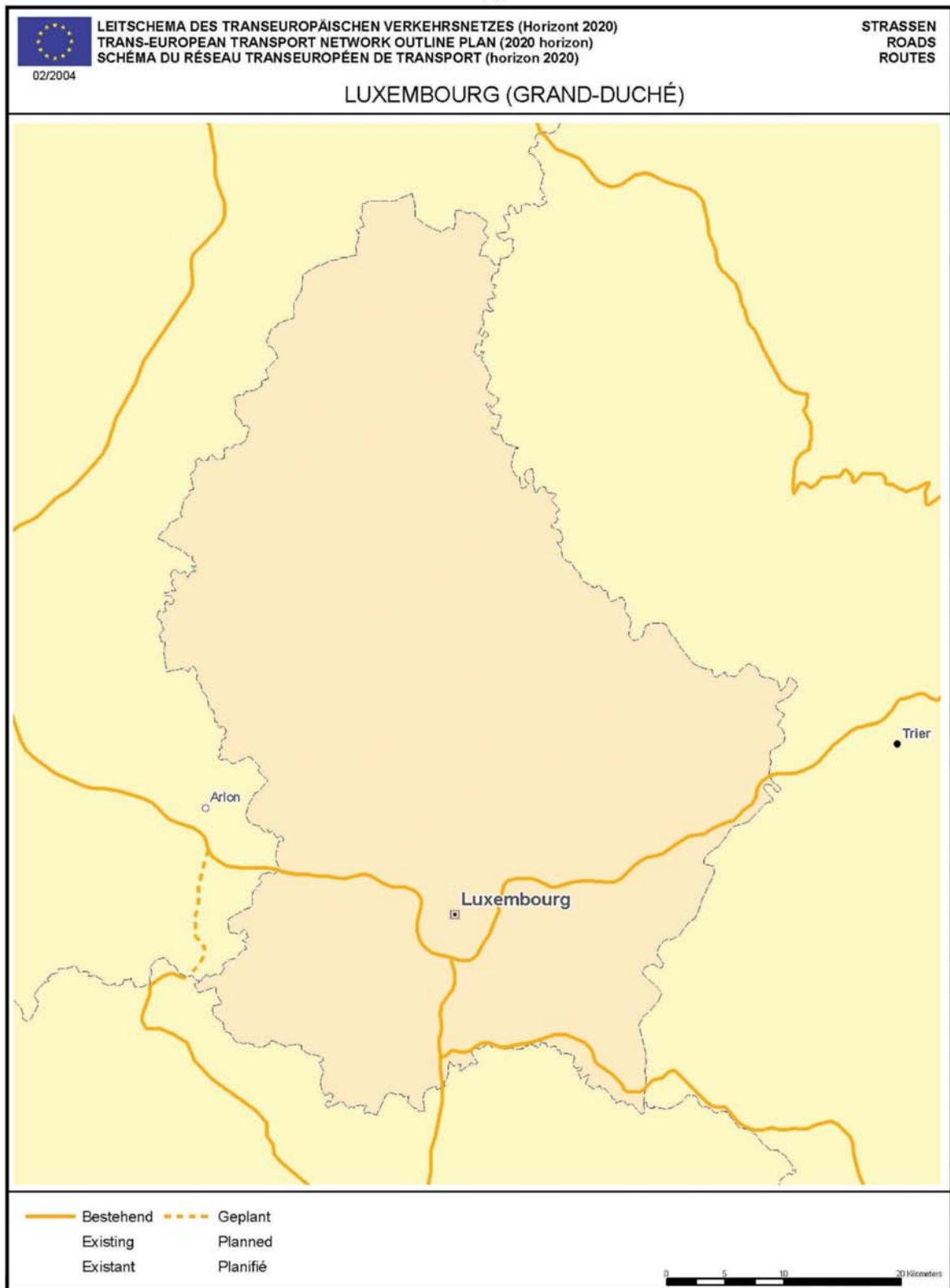
2.7



2.8



2.9





2.10



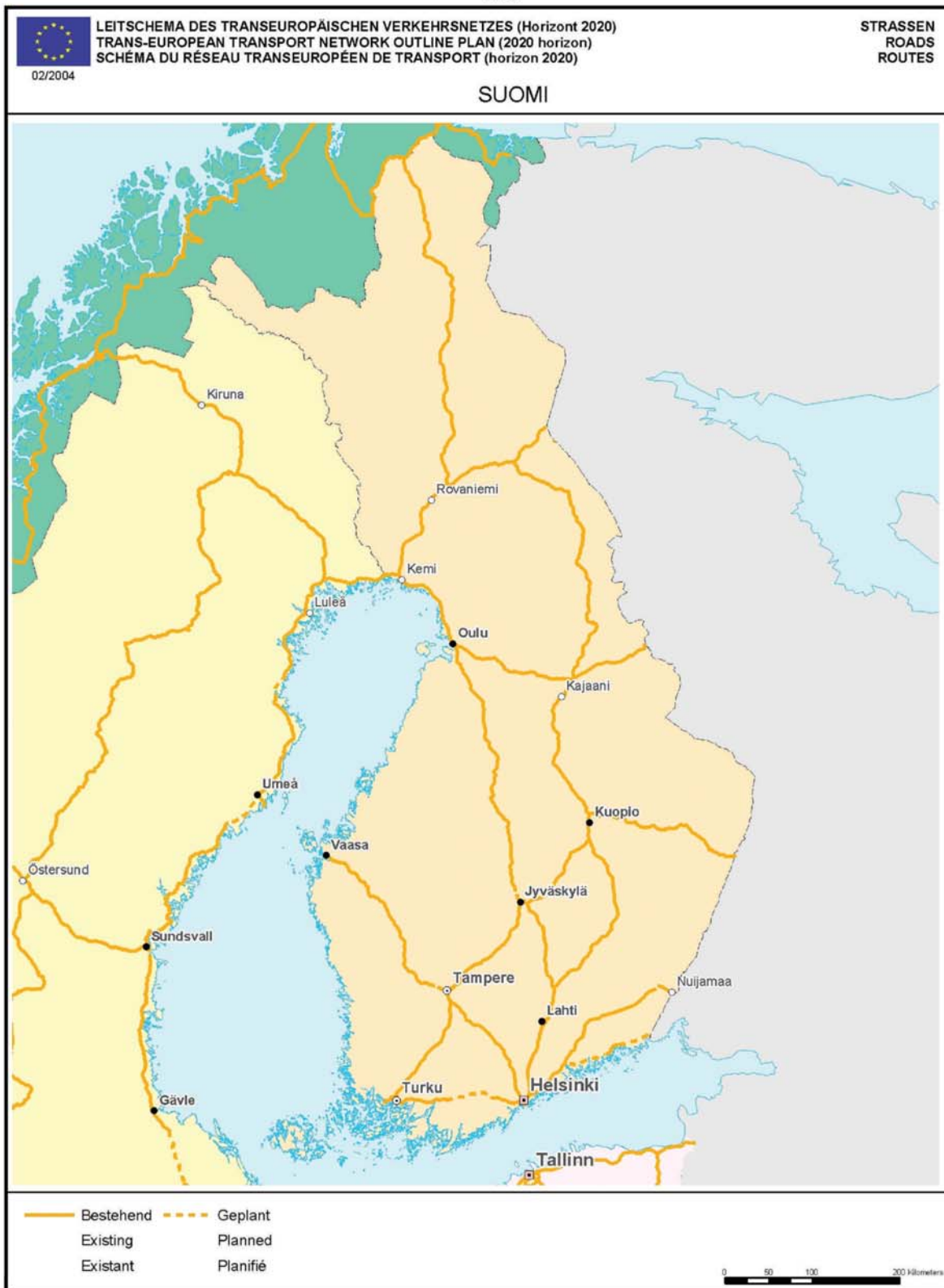
2.11



2.12



2.13





2.14



2.15



3.0







3-2





3-3



3-4



3-5





3-6



3-7

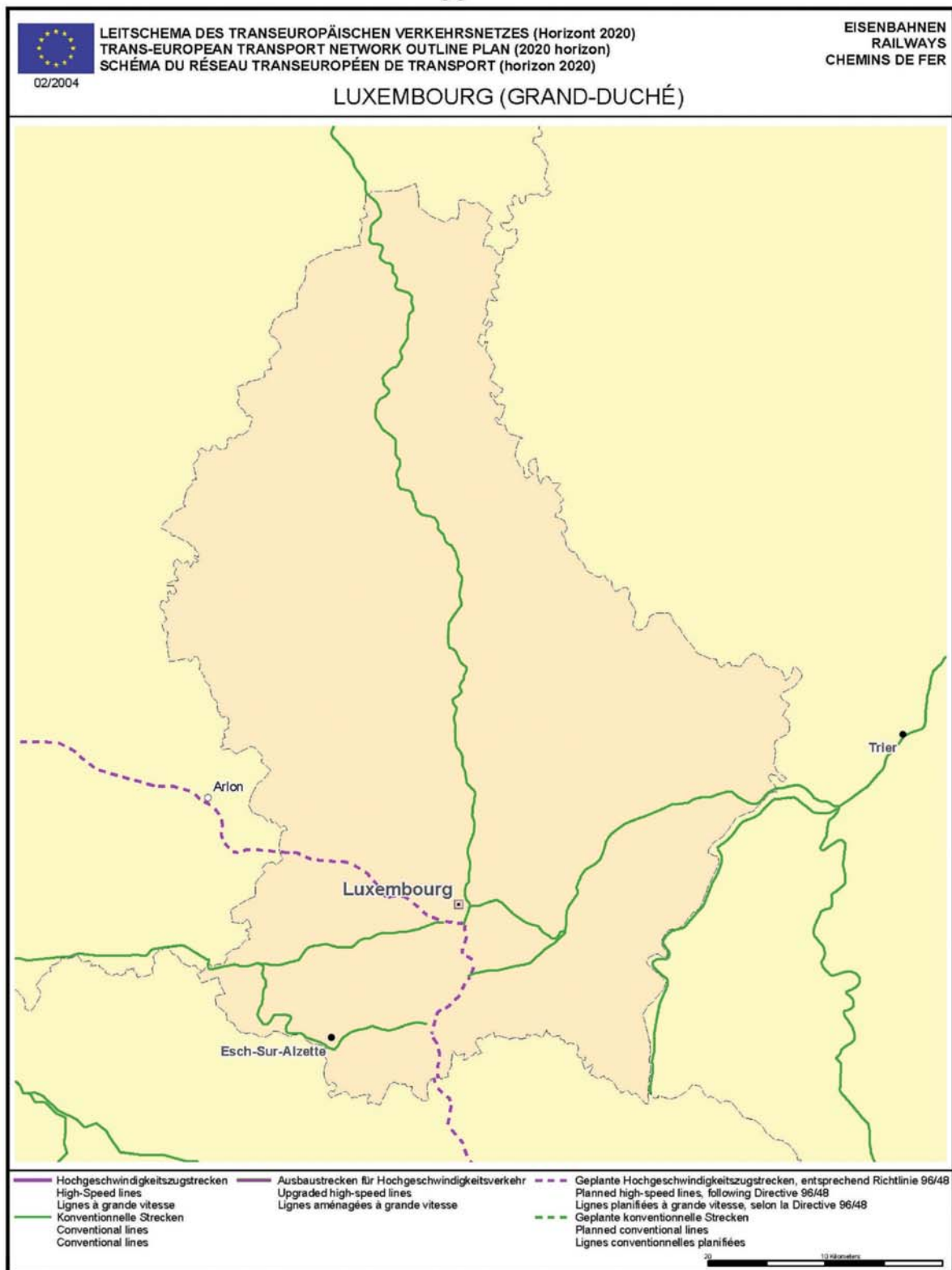


3-8





3-9



3-10



3-11





3-12



3-13





3-14



3-15





4.0



6.0





6.1



## 6.2



6.3





6.4







6.6



6.7



## PŘÍLOHA II

Příloha III rozhodnutí č. 1692/96/ES se nahrazuje tímto:

## „PŘÍLOHA III

**PRIORITNÍ PROJEKTY, U KTERÝCH MAJÍ BÝT ZAHÁJENY PRÁCE DO ROKU 2010**

1. Železniční osa Berlín — Verona/Milán — Bologna — Neapol — Messina — Palermo
  - Halle/Lipsko — Norimberk (2015),
  - Norimberk — Mnichov (2006),
  - Mnichov — Kufstein (2015),
  - Kufstein — Innsbruck (2009),
  - Brennerský tunel (2015), přeshraniční úsek,
  - Verona — Neapol (2007),
  - Milán — Bologna (2006),
  - železniční/silniční most přes Messinskou úžinu — Palermo (2015).
2. Vysokorychlostní železniční osa Paříž — Brusel/Brusel — Kolín nad Rýnem — Amsterdam — Londýn
  - tunel pod Lamanšským průlivem — Londýn (2007),
  - Brusel/Brusel — Lutych — Kolín nad Rýnem (2007),
  - Brusel/Brusel — Rotterdam — Amsterdam (2007) <sup>(1)</sup>.
3. Vysokorychlostní železniční osa jihozápadní Evropy
  - Lisabon/Porto — Madrid (2011) <sup>(2)</sup>,
  - Madrid — Barcelona (2005),
  - Barcelona — Figueras — Perpignan (2008),
  - Perpignan — Montpellier (2015),
  - Montpellier — Nîmes (2010),
  - Madrid — Vitoria — Irún/Hendaye (2010),
  - Irún/Hendaye — Dax, přeshraniční úsek (2010),
  - Dax — Bordeaux (2020),
  - Bordeaux — Tours (2015).
4. Vysokorychlostní železniční osa východ
  - Paříž — Baudrecourt (2007),
  - Metz — Lucemburk (2007),
  - Saarbrücken — Mannheim (2007).
5. Trať Betuwe (2007)

<sup>(1)</sup> Včetně dvou železničních stanic pro vysokorychlostní vlaky v Rotterdamu a Amsterdamu, které nebyly zahrnuty do projektu, jež potvrdila Evropská rada na zasedání v Essenu v roce 1994.

<sup>(2)</sup> Včetně spojení Lisabon-Porto (2013), Lisabon-Madrid (2010) a Aveiro-Salamanca (2015).



6. Železniční osa Lyon — Terst — Divača/Koper — Divača — Lublaň — Budapešť — ukrajinská hranice <sup>(1)</sup>
  - Lyon — St. Jean de Maurienne (2015),
  - tunel Mont — Cenis (2015–2017), přeshraniční úsek,
  - Bussoleno — Turín (2011),
  - Turín — Benátky (2010),
  - Benátky — Ronchi Sud — Terst — Divača (2015),
  - Koper — Divača — Lublaň (2015),
  - Lublaň — Budapešť (2015).
7. Dálniční osa Igumenitsa/Patras — Atény — Sofia — Budapešť
  - Via Egnatia (2006),
  - Pathe (2008),
  - dálnice Sofia — Kulata — řecko-bulharská hranice (2010), s přeshraničním úsekem Promahon — Kulata,
  - dálnice Ndlac — Sibiň (větve k Bukurešti a Konstanci) (2007).
8. Multimodální osa Portugalsko/Španělsko — ostatní Evropa <sup>(2)</sup>
  - železnice La Coruña — Lisabon — Sines (2010),
  - železnice Lisabon — Valladolid (2010),
  - železnice Lisabon — Faro (2004),
  - dálnice Lisabon — Valladolid (2010),
  - dálnice La Coruña — Lisabon (2003),
  - dálnice Sevilla — Lisabon (dokončeno v r. 2001),
  - nové letiště v Lisabonu (2015).
9. Železniční osa Cork — Dublin — Belfast — Stranraer <sup>(3)</sup> (2001)
10. Malpensa (dokončeno 2001) <sup>(4)</sup>
11. Pevné spojení Öresund (dokončeno 2000) <sup>(5)</sup>
12. Severský trojúhelník, železniční/silniční osa
  - silniční a železniční projekty ve Švédsku <sup>(6)</sup> (2010),
  - dálnice Helsinky — Turku (2010),
  - železnice Kerava — Lahti (2006),
  - dálnice Helsinky — Vaalimaa (2015),
  - železnice Helsinky — Vainikkala (ruská hranice) (2014).
13. Silniční osa Spojené království/Irsko/Benelux (2010)
14. Západopobřežní hlavní trať (2007)
15. Galileo (2008)
16. Nákladní železniční osa Sines — Madrid — Paříž
  - nová vysokokapacitní železniční osa přes Pyreneje,
  - železnice Sines — Badajoz (2010),
  - železniční trať Algeciras — Bobadilla (2010).

<sup>(1)</sup> Části této trasy odpovídají V. panevropskému koridoru.

<sup>(2)</sup> Včetně modernizace přístavů a letišť (2015) v souladu s obsahem, který potvrdila Evropská rada na zasedáních v Essenu a Dublinu.

<sup>(3)</sup> O dalším nárůstu kapacity této trati bylo rozhodnuto v roce 2003 a byl doplněn jako samostatný projekt.

<sup>(4)</sup> Projekt dokončen.

<sup>(5)</sup> Projekt dokončen.

<sup>(6)</sup> Několik krátkých silničních a železničních úseků bude dokončeno v letech 2010 až 2015.

17. Železniční osa Paříž — Štrasburk — Stuttgart — Vídeň — Bratislava
  - Baudrecourt — Štrasburk — Stuttgart (2015) s Kehlským mostem jako přeshraničním úsekem,
  - Stuttgart — Ulm (2012),
  - Mnichov — Salcburk (2015), přeshraniční úsek,
  - Salcburk — Vídeň (2012),
  - Vídeň — Bratislava (2010), přeshraniční úsek.
18. Vnitrozemská vodní osa Rýn/Mása — Mohan — Dunaj <sup>(1)</sup>
  - Rýn — Mása (2019) s plavební komorou Lanaye jako přeshraničním úsekem,
  - Vilshofen — Štrubina (2013),
  - Vídeň — Bratislava (2015) — přeshraniční úsek,
  - Palkovičovo — Moháč (2014),
  - místa s malou průjezdností v Rumunsku a Bulharsku (2011).
19. Vysokorychlostní železniční interoperabilita na Iberském poloostrově
  - Madrid — Andalusie (2010)
  - severovýchod (2010)
  - Madrid — Levanta a Středomoří (2010)
  - koridor sever/severozápad, včetně Vigo — Porto (2010)
  - Estremadura (2010).
20. Železniční osa Fehmarn
  - pevné železniční/silniční spojení přes Fehmarn (2014),
  - železnice pro přístup v Dánsku z Öresundu (2015),
  - železnice pro přístup v Německu z Hamburku (2015),
  - železnice Hannover — Hamburk/Brémy (2015).
21. Námořní dálnice

Projekty společného zájmu určené v souladu s článkem 12a a týkající se těchto námořních dálnic:

  - dálnice Baltského moře (spojující členské státy u Baltského moře s členskými státy střední a západní Evropy, včetně trasy přes Severní moře/Baltské moře (Kielský kanál) (2010)),
  - západoevropská námořní dálnice (vedoucí z Portugalska a Španělska přes Atlantský oblouk do Severního moře a Irského moře) (2010),
  - námořní dálnice jihovýchodní Evropy (spojující Jaderské moře s Jónským mořem a východním Středomořím včetně Kypru) (2010),
  - námořní dálnice jihozápadní Evropy (západní Středomoří), spojující Španělsko, Francii a Itálii včetně Malty a napojující se na námořní dálnici jihovýchodní Evropy <sup>(2)</sup> (2010).
22. Železniční osa Atény — Sofia — Budapešť — Vídeň — Praha — Norimberk/Drážďany <sup>(3)</sup>
  - železnice řecko-bulharská hranice — Kulata — Sofia — Vidin/Calafat (2015),
  - železnice Curtici — Brašov (na Bukurešť a Konstanci) (2010),
  - železnice Budapešť — Vídeň (2010), přeshraniční úsek,
  - železnice Břeclav — Praha — Norimberk (2010), s přeshraničním úsekem Norimberk — Praha,
  - železniční osa Praha — Linec (2016).

<sup>(1)</sup> Část této trasy odpovídá definici VII. panevropského koridoru.

<sup>(2)</sup> Také k Černému moři.

<sup>(3)</sup> Tato významná trasa do velké míry odpovídá definici IV. panevropského koridoru.

23. Železniční osa Gdaňsk — Varšava — Brno/Bratislava — Vídeň <sup>(1)</sup>
  - Železnice Gdaňsk — Varšava — Katowice (2015),
  - Železnice Katowice — Břeclav (2010),
  - Železnice Katowice — Žilina — Nové Mesto nad Váhom (2010).
24. Železniční osa Lyon/Ženeva — Basilej — Duisburg — Rotterdam/Antverpy
  - Lyon — Mylhúzy — Mülheim <sup>(2)</sup>, s přeshraničním úsekem Mylhúzy — Mülheim (2018),
  - Ženeva — Milán/Novara — švýcarská hranice (2013),
  - Basilej — Karlsruhe (2015),
  - Frankfurt nad Mohanem — Mannheim (2012),
  - Duisburg — Emmerich (2009) <sup>(3)</sup>,
  - ‚Železný Rýn‘ Rheidt — Antverpy, přeshraniční úsek (2010).
25. Dálniční osa Gdaňsk — Brno/Bratislava — Vídeň <sup>(4)</sup>
  - dálnice Gdaňsk — Katowice (2010),
  - dálnice Katowice — Brno/Žilina (2010), přeshraniční úsek,
  - dálnice Brno — Vídeň (2009), přeshraniční úsek.
26. Železniční/silniční osa Irsko/Spojené království/kontinentální Evropa
  - silniční/železniční osa spojující Dublin se severem (Belfast — Larne) a jihem (Cork) (2010) <sup>(5)</sup>,
  - silniční/železniční osa Hull — Liverpool (2015),
  - železnice Felixstowe — Nuneaton (2011),
  - železnice Crewe — Holyhead (2008).
27. ‚Rail Baltica‘, železniční osa Varšava — Kaunas — Riga — Tallinn — Helsinky
  - Varšava — Kaunas (2010),
  - Kaunas — Riga (2014),
  - Riga — Tallinn (2016).
28. ‚Eurocaprail‘ na železniční ose Brusel — Lucemburk — Štrasburk
  - Brusel — Lucemburk — Štrasburk (2012).
29. Železniční osa iónského/jaderského intermodálního koridoru
  - Kozani — Kalampaka — Igumenitsa (2012),
  - Janina — Antirrio — Rio — Kalamata (2014).
30. Vnitrozemská vodní cesta Seina — Šelda.
  - zlepšení splavnosti Deulemont — Gent (2012–2014–2016),
  - Compiègne — Cambrai (2012–2014–2016).

Předem sjednané datum dokončení díla je uvedeno v závorkách. Data dokončení díla u projektů 1 až 20 a 30 a podrobnosti o úsecích odpovídají zprávě skupiny na vysoké úrovni, ve které byly určeny.“

<sup>(1)</sup> Tato významná trasa do velké míry odpovídá definici VI. panevropského koridoru.

<sup>(2)</sup> Včetně trasy TGV Rýn-Rhône, bez západní větve.

<sup>(3)</sup> Projekt č. 5 (trať Betuwe) spojuje Rotterdam a Emmerich.

<sup>(4)</sup> Tato hlavní trasa do velké míry odpovídá definici VI. panevropského koridoru.

<sup>(5)</sup> Včetně Essenského projektu č. 13: silniční osa Irsko/Spojené království/Benelux.