

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 22. července 2009,

kterým se mění rozhodnutí Komise 2006/679/ES, pokud jde o provádění technické specifikace pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému

(oznámeno pod číslem K(2009) 5607)

(Text s významem pro EHP)

(2009/561/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

(4) Na základě těchto vnitrostátních plánů by měl být vypracován hlavní plán EU podle zásad stanovených v kapitole 7 přílohy rozhodnutí 2006/679/ES.

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

(5) Ustanovení kapitoly 7 přílohy rozhodnutí 2006/679/ES stanoví, že hlavní plán EU se pomocí postupu revize stane přílohou TSI pod názvem evropský prováděcí plán.

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (přepracované znění)⁽¹⁾, a zejména na čl. 6 odst. 1 uvedené směrnice,

(6) Ve směrnici 2008/57/ES je uvedeno, že TSI mohou vytvořit rámec nutný pro rozhodnutí o tom, zda může být zapotřebí stávající subsystém opětovně schválit, a mohou rovněž stanovit příslušné lhůty.

s ohledem na doporučení Evropské agentury pro železnice k evropskému prováděcímu plánu (ERA-REC-02-2009-ERTMS) ze dne 23. února 2009,

(7) Strategie provádění TSI Řízení a zabezpečení by neměla vycházet pouze ze shody subsystémů s TSI v době jejich uvedení do provozu, modernizace nebo obnovy, ale měla by rovněž vycházet z koordinovaného provádění v rámci celoevropských koridorů spojujících hlavní evropské oblasti nákladní dopravy. Jelikož interoperability může být dosaženo pouze v případě, že koridory budou plně vybaveny, měly by být v rámci evropského prováděcího plánu stanoveny odpovídající lhůty pro obnovu nebo modernizaci subsystémů.

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Všechny technické specifikace pro interoperabilitu (TSI) by měly uvádět strategii provádění TSI a fáze, které mají proběhnout, s cílem uskutečnit postupný přechod od současného stavu do konečného stavu, ve kterém se dodržování TSI stane normou.

(8) Členské státy by měly vynaložit veškeré úsilí, aby pro stávající systémy třídy B uvedené v příloze B TSI zpřístupnily externí specifický přenosový modul.

(2) Rozhodnutí Komise 2006/679/ES ze dne 28. března 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému⁽²⁾ stanovilo TSI subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému.

(9) Projekty pro evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) obecně, a zejména tratě zahrnuté do evropského prováděcího plánu, mohou těžit z podpory Společenství v rámci programu TEN-T nebo jiných programů finanční podpory Společenství.

(3) V souladu s článkem 3 rozhodnutí 2006/679/ES členské státy vytvořily vnitrostátní prováděcí plán TSI pro řízení a zabezpečení a oznámily tento prováděcí plán Komisi.

(10) Odpovídající finanční podpora je důležitá pro zajištění provádění ERTMS v rozsahu a lhůtách stanovených v evropském prováděcím plánu. Plán může být proto upraven v závislosti na množství finančních prostředků, které budou k dispozici.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 284, 16.10.2006, s. 1.

- (11) Dodavatelé palubního zařízení ERTMS potvrdili, že budou schopni dodat palubní zařízení, které bude splňovat novou normu (známou jako základní norma 3) nejpozději do roku 2015; z tohoto důvodu by měly být lokomotivy provozované na mezinárodních tratích standardně vybaveny systémem ERTMS.
- (12) Rozhodnutí 2006/679/ES by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (13) Opatření tohoto rozhodnutí jsou v souladu se stanoviskem výboru pro interoperabilitu a bezpečnost v železniční dopravě zřízeného podle článku 29 směrnice 2008/57/ES,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Příloha rozhodnutí 2006/679/ES se mění takto:

- 1) Oddíly 7.1, 7.2 a 7.3 se nahrazují zněním uvedeným v příloze tohoto rozhodnutí.
- 2) V oddíle 7.4.2.3 se odkaz na oddíl 7.2.2.5 nahrazuje odkazem na oddíl 7.2.

Článek 2

Komise do 31. prosince 2015 vyhodnotí provádění evropského prováděcího plánu a na základě analýzy dosaženého pokroku v provádění do roku 2015 určí dostupnost zařízení, které splňuje novou normu (základní norma 3), a zdrojů a úroveň finančních prostředků, které jsou k dispozici na podporu provádění ERTMS, a zda jsou nutné změny tohoto rozhodnutí, zejména pokud se týká tratí, které mají být vybaveny do roku 2020. Členské státy se na této analýze musí podílet.

Článek 3

Toto rozhodnutí se použije ode dne 1. září 2009.

Článek 4

Toto rozhodnutí je určeno členskými státním.

V Bruselu dne 22. července 2009.

Za Komisi
Antonio TAJANI
místopředseda

PŘÍLOHA

Oddíly 7.1, 7.2 a 7.3 přílohy rozhodnutí 2006/679/ES se nahrazují tímto:

„7. PROVÁDĚNÍ TSI ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ

V této kapitole je nastíněna strategie provádění (evropský prováděcí plán ERTMS) TSI a jsou specifikovány fáze, které mají proběhnout, s cílem uskutečnit postupný přechod od současného stavu do konečného stavu, ve kterém se dodržování TSI stane normou.

Evropský prováděcí plán ERTMS se nevztahuje na tratě, které se nacházejí na území členského státu v případě, že je jeho železniční síť oddělena nebo izolována mořem nebo oddělena v důsledku zvláštních zeměpisných podmínek od železniční sítě ve zbytku Společenství. Tato strategie se nevztahuje na lokomotivy provozované výhradně na takových tratích.

7.1 Realizace traťové části systému ERTMS

Cílem evropského prováděcího plánu ERTMS je zajistit, aby lokomotivy, železniční vozy a jiná železniční vozidla vybavená ERTMS mohly mít přístup k stále většímu počtu tratí, přístavů, terminálů a seřadovacích nádraží, aniž by kromě ERTMS musely mít vybavení podle vnitrostátních předpisů.

Z toho důvodu prováděcí plán nevyžaduje odstranění stávajících systémů třídy B na tratích zahrnutých do plánu. Avšak k datu stanovenému v prováděcím plánu nebude zařízení se systémem třídy B podmínkou přístupu na trať zahrnuté do prováděcího plánu pro lokomotivy, železniční vozy a jiná železniční vozidla vybavená ERTMS.

Pokud nejsou oblasti terminálů, jako jsou přístavy nebo určité tratě v přístavech, vybaveny systémem třídy B, požadavky související s „připojením“ těchto oblastí terminálů nemusejí nutně znamenat, že tyto terminály nebo tratě musí být vybaveny systémem ERTMS, jestliže není jako podmínka přístupu na trať vyžadováno zařízení se systémem třídy B.

V případě dvoukolejných a vícekolejných tratí je trať považována za vybavenou, jakmile je vybavena dvoukolejná trať. Jestliže je v úseku koridoru více než jedna trať, musí být vybavena nejméně jedna trať v tomto úseku a celý koridor je považován za vybavený, jakmile je vybavena alespoň jedna trať po celé délce koridoru.

7.1.1 Koridory

Šest koridorů popsaných v dodatku I bude vybaveno ERTMS podle harmonogramu stanoveného v uvedeném dodatku (*).

7.1.2 Napojení na hlavní evropské přístavy, rozřadovací nádraží, nákladní terminály a oblasti nákladní dopravy

Přístavy, rozřadovací nádraží, nákladní terminály a oblasti nákladní dopravy uvedené v dodatku II musí být napojeny na alespoň jeden ze šesti koridorů uvedených v dodatku I k datu a za podmínek uvedených v dodatku II.

7.1.3 Projekty financované EU

Aniž jsou dotčeny oddíly 7.1.1 a 7.1.2, vybavení ERTMS/ETCS je povinné v případě:

- nových instalací části systému CCS, která se týká vlakového zabezpečovacího zařízení, nebo
- modernizace části systému CCS týkající se vlakového zabezpečovacího zařízení, která je již v provozu a mění funkce nebo výkonnost subsystému,

u projektů železniční infrastruktury, na které je poskytována finanční podpora z Evropského fondu pro regionální rozvoj a/nebo Fondu soudržnosti (nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 (**)) a/nebo fondů TEN-T (rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES (***)).

Avšak v případě, že obnova zabezpečovacího zařízení je prováděna na krátkých (méně než 150 km) a nesouvislých úsecích tratí, může Komise udělit výjimku z tohoto pravidla za předpokladu, že systém ERMTS je instalován před dřívějším z těchto dvou dat:

- 5 let po ukončení projektu,
- časový okamžik, ke kterému je úsek tratě napojen na jinou trať vybavenou systémem ERTMS.

V tomto oddíle je dřívější z těchto dvou dat nazýváno „pozdějším datem vybavení“.

Dotyčný členský stát zašle Komisi soubor dokumentů. Tento soubor musí obsahovat ekonomickou analýzu prokazující, že uvedení systému ERTMS do provozu k pozdějšímu datu vybavení s sebou přináší významnou hospodářskou a/nebo technickou výhodu ve srovnání s jeho uvedením do provozu během projektu financovaného EU.

Takovou výjimku může členský stát zdůvodnit pouze v případě, že výběrové řízení na obnovu nebo modernizaci systému vlakového zabezpečovacího zařízení jasně stanoví možnost vybavení tratě systémem ERTMS buď během projektu, nebo k pozdějšímu datu vybavení.

Komise provede analýzu předaného souboru dokumentů a opatření navrhovaných členským státem a o výsledku analýzy informuje výbor uvedený v článku 29 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES (****). V případě, že je udělena výjimka, členský stát zajistí instalaci systému ERTMS před pozdějším datem vybavení.

7.1.4 Podmínky, za kterých jsou nepovinné funkce vyžadovány

V závislosti na parametrech traťového systému řízení a zabezpečení a jeho rozhraní s ostatními subsystemy se může stát, že některé traťové funkce, které nejsou klasifikovány jako povinné, musejí být instalovány do některých aplikací, aby byly splněny základní požadavky.

Instalace traťových vnitrostátních nebo volitelných funkcí nesmí bránit vstupu na tuto infrastrukturu vlaku, který splňuje pouze povinné požadavky na palubní systém třídy A, s výjimkou těchto případů, kdy je vyžadováno splnění požadavků na následující palubní volitelné funkce:

- traťová aplikace systému ETCS úrovně 3 vyžaduje palubní kontrolu celistvosti vlaku,
- traťová aplikace systému ETCS úrovně 1 s mezilehlým přenosem (infill) vyžaduje odpovídající palubní funkci mezilehlého přenosu, pokud je vybavovací rychlost nastavena na nulu z bezpečnostních důvodů (například ochrana nebezpečných míst),
- když zařízení ETCS vyžaduje rádiový přenos dat, musejí služby datového přenosu GSM-R splňovat požadavky systému ETCS na přenos dat,
- k palubnímu zařízení, které obsahuje modul KER STM, může být zapotřebí instalace rozhraní K.

7.1.5 Stávající systémy

Členské státy zajistí, aby funkce stávajících systémů uvedených v příloze B k TSI i jejich rozhraní zůstaly takové, jak jsou v současnosti specifikovány, s výjimkou těch modifikací, které mohou být považovány za nezbytné pro zmírnění bezpečnostních závad těchto systémů. Členské státy dají k dispozici nezbytné informace týkající se jejich stávajících systémů, které jsou nutné pro účely rozvoje a certifikace přístrojů umožňujících interoperabilitu zařízení třídy A se stávajícím vybavením třídy B.

7.1.6 Oznámení

Pro každý úsek koridoru popsáný v dodatku I členské státy buď oznámí Komisi podrobný harmonogram vybavení úseku koridoru systémem ERTMS, nebo potvrdí, že úsek koridoru je již vybaven. Tyto informace budou Komisi oznámeny nejpozději tři roky před datem posledního vybavení úseku koridoru specifikovaným v dodatku I.

U každého přístavu, rozřaďovacího nádraží, nákladního terminálu nebo oblasti nákladní dopravy uvedené v dodatku II členské státy poskytnou informace o konkrétních tratích, které budou používány, aby bylo zajištěno jejich napojení na jeden z koridorů uvedených v dodatku I. Tyto informace budou oznámeny Komisi nejpozději tři roky před datem specifikovaným v dodatku II a budou uvádět poslední datum vybavení pro daný přístav, rozřaďovací nádraží, nákladní terminál nebo oblast nákladní dopravy. V případě nutnosti může Evropská komise požadovat úpravy, zejména za účelem kompatibilního vybavení tratí na hranicích. Členské státy buď oznámí Komisi podrobný harmonogram vybavení těchto konkrétních tratí systémem ERTMS, nebo potvrdí, že tyto konkrétní trati jsou již systémem ERTMS vybaveny. Tyto informace budou oznámeny Komisi nejpozději tři roky před datem specifikovaným v dodatku II a budou uvádět nejzazší datum vybavení pro daný přístav, rozřaďovací nádraží, nákladní terminál nebo oblast nákladní dopravy.

V podrobných harmonogramech bude zejména uvedeno datum, do kterého musí být uzavřeno výběrové řízení na vybavení tratě, postupy zavedené s cílem zajistit interoperabilitu koridoru se sousedními zeměmi a rovněž hlavní milníky projektu. Členské státy informují Komisi každých dvanáct měsíců o pokroku v realizaci těchto tratí zasláním aktualizovaného harmonogramu.

7.1.7 Zpoždění

Jestliže členský stát důvodně očekává zpoždění při plnění termínů stanovených v tomto rozhodnutí, okamžitě o tom informuje Komisi. Předá Komisi soubor dokumentů obsahujících technický popis projektu a aktualizovaný plán. Soubor dokumentů musí rovněž obsahovat vysvětlení důvodů zpoždění a nápravná opatření zavedená členským státem.

Členskému státu může být povoleno další prodloužení lhůty nepřesahující tři roky, jestliže je zpoždění způsobeno příčinami, které členský stát nemůže přiměřeně ovlivnit, např. selhání dodavatelů nebo problémy týkající se homologace a procesu schvalování z důvodu, že příslušná zkušební vozidla nejsou k dispozici. Členskému státu může být tato výjimka udělena pouze za předpokladu splnění těchto podmínek:

- oznámení uvedená v oddíle 7.1.6 byla obdržena včas a byla vyčerpávající,
- soubor dokumentů uvedený v oddíle 7.1.7 prvním odstavci obsahuje jednoznačný důkaz o tom, že příčiny zpoždění byly mimo kontrolu členského státu,
- příslušný orgán je odpovědný za koordinaci dodavatelů palubní a traťové části a za integraci a zkoušky výrobků,
- odpovídajícím způsobem byly využity stávající laboratoře,
- je předložen důkaz o tom, že byla provedena odpovídající opatření k minimalizaci dalšího zpoždění.

Komise provede analýzu předaného souboru dokumentů a opatření navrhovaných členským státem a o výsledku analýzy informuje výbor uvedený v článku 29 směrnice 2008/57/ES.

7.2 Realizace palubní části systému ETCS

Nové lokomotivy, nové železniční vozy a jiná nová železniční vozidla schopná jezdit bez pohonu a vybavená kabinou strojvedoucího, které byly objednány po 1. lednu 2012 nebo uvedené do provozu po 1. lednu 2015, musí být vybaveny systémem ERTMS.

Tento požadavek se nevztahuje na nové posunovací lokomotivy a na jiné nové lokomotivy, nové železniční vozy a jiná nová železniční vozidla vybavená kabinou strojvedoucího, jestliže jsou navrženy výlučně pro vnitrostátní provoz nebo regionální přeshraniční přepravu. Členské státy však mohou na vnitrostátní úrovni zavést další požadavky, zejména s cílem:

- omezit přístup na tratě vybavené systémem ERTMS jen na lokomotivy vybavené systémem ERTMS, aby stávající vnitrostátní systémy mohly být vyřazeny z provozu,
- vyžadovat, aby nové posunovací lokomotivy a/nebo jiná nová železniční vozidla vybavená kabinou strojvedoucího byly i v případě, že jsou navrženy výhradně pro vnitrostátní provoz nebo regionální přeshraniční přepravu, vybaveny systémem ERTMS.

7.3 Zvláštní prováděcí pravidla pro GSM-R

Tato pravidla se použijí kromě pravidel stanovených v oddílech 7.1 a 7.2.

7.3.1 Traťová zařízení

Montáž zařízení GSM-R je povinná v případech:

- nové instalace rádiové části systému CCS,
- modernizace rádiové části systému CCS, která je již v provozu a která mění funkce nebo výkonnost subsystému.

7.3.2 Palubní zařízení

Montáž GSM-R v kolejových vozidlech, jež budou využívána na trati, která obsahuje alespoň jeden úsek vybavený rozhraními třídy A (a to i tehdy, dochází-li k jejich překrývání se systémem třídy B), je povinná v těchto případech:

- nové instalace rádiové části systému CCS,
- modernizace rádiové části systému CCS, která je již v provozu a která mění funkce nebo výkonnost subsystému.

7.3.3 Stávající systémy

Členské státy zajistí, aby funkce stávajících systémů uvedených v příloze B k TSI i jejich rozhraní zůstaly takové, jak jsou v současnosti specifikovány, s výjimkou těch modifikací, které mohou být považovány za nezbytné pro zmírnění bezpečnostních závad těchto systémů. Členské státy dají k dispozici nezbytné informace týkající se jejich stávajících systémů, které jsou nutné pro účely rozvoje a certifikace přístrojů umožňujících interoperabilitu zařízení třídy A se stávajícím vybavením třídy B.

(*) V dodatku I je uvedeno nejpozdější datum pro vybavení s ohledem na postupné vybudování jednotné sítě ERTMS. V řadě případů existují dobrovolné dohody ohledně dřívějšího data vybavení.

(**) Úř. věst. L 210, 31.7.2006, s. 25.

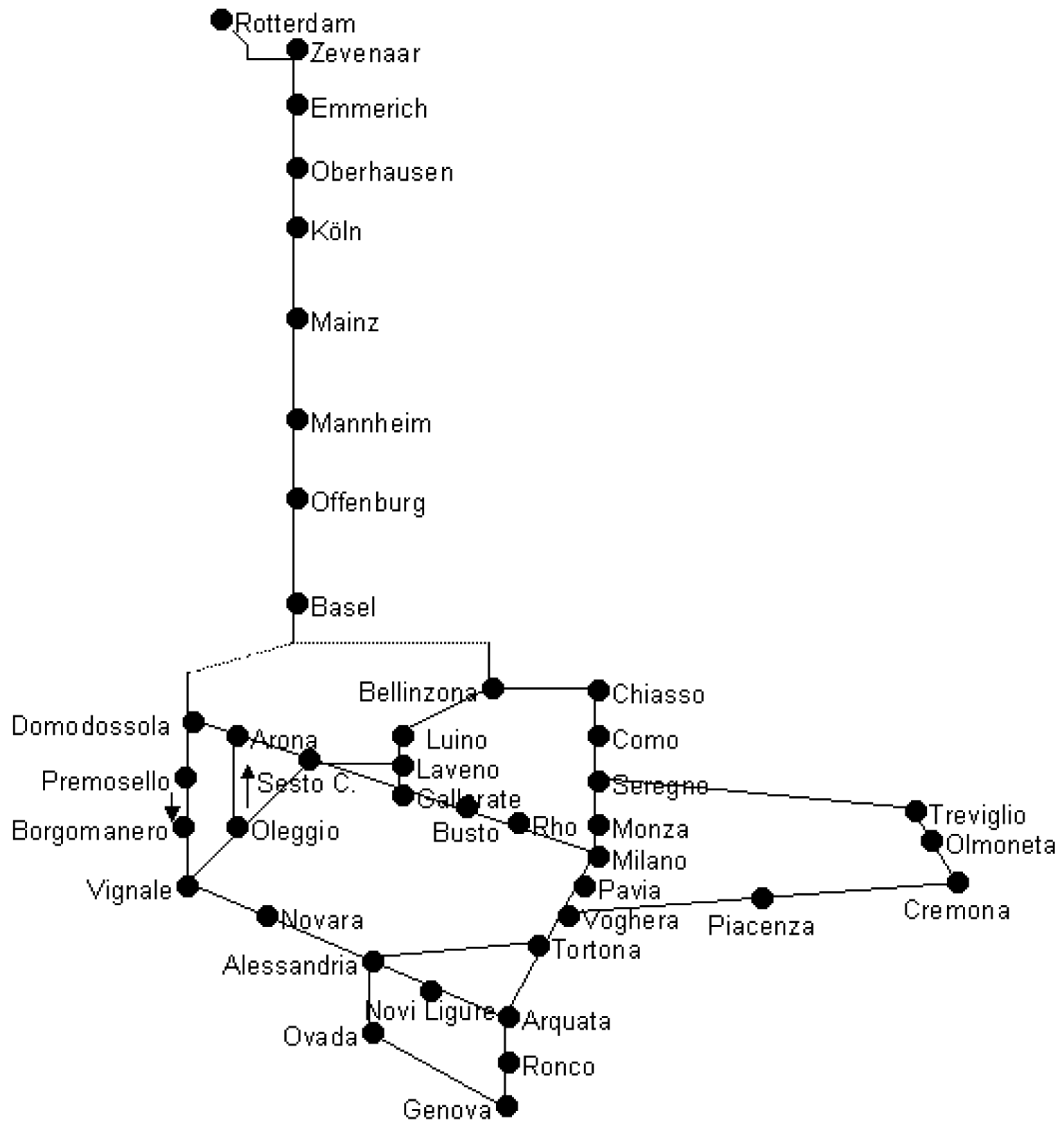
(***) Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1.

(****) Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

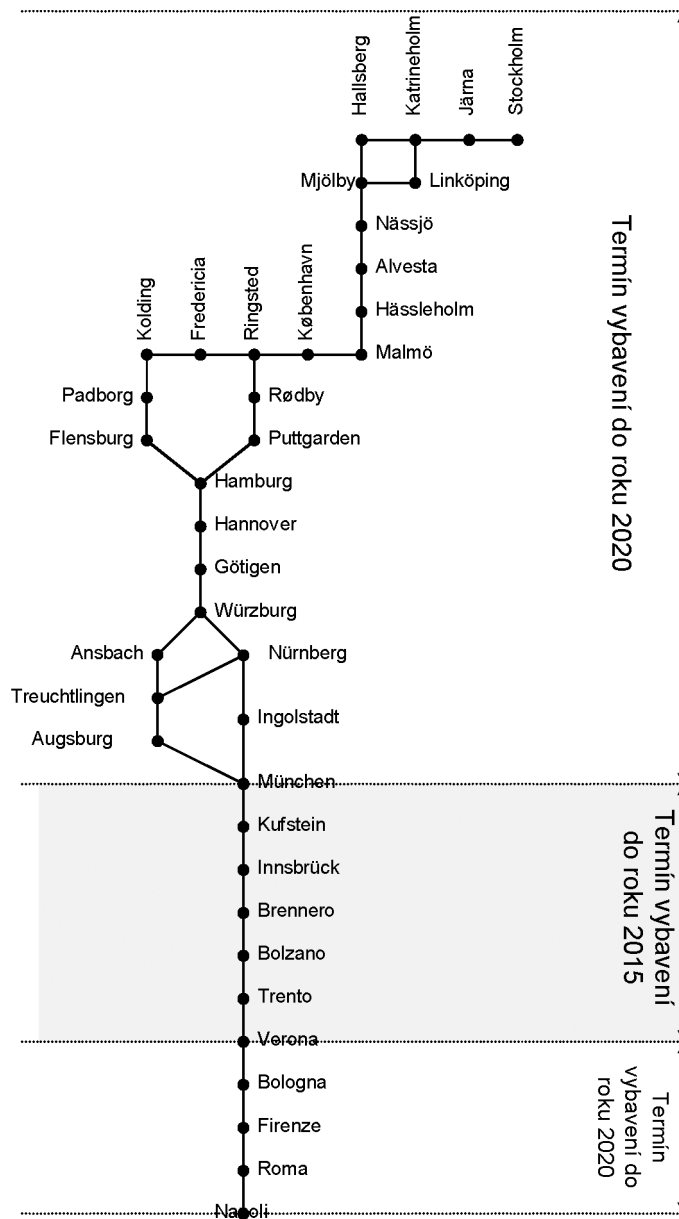
Dodatek I

Koridory a tratě, které je tvoří

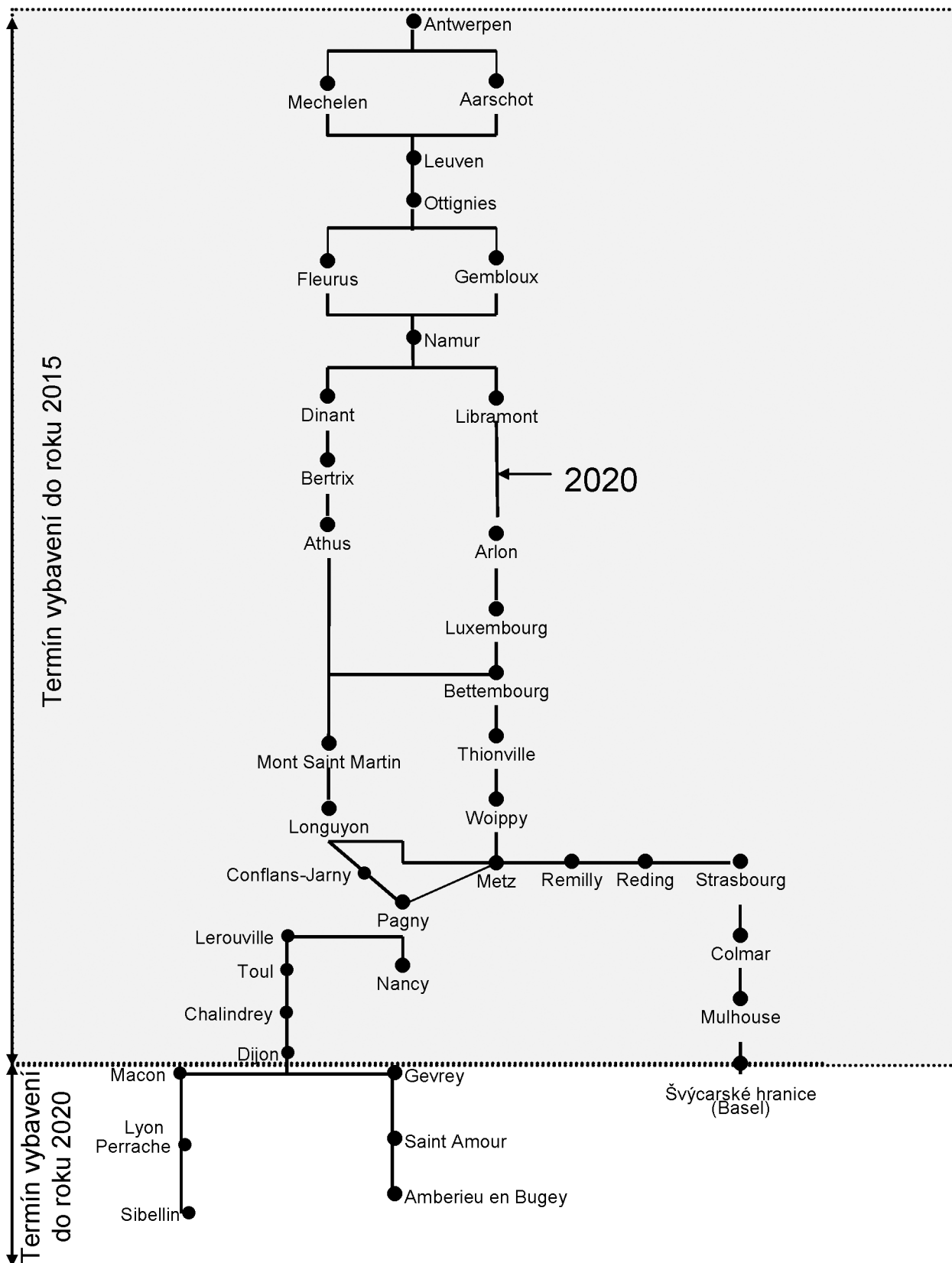
Koridor A – termín vybavení do roku 2015



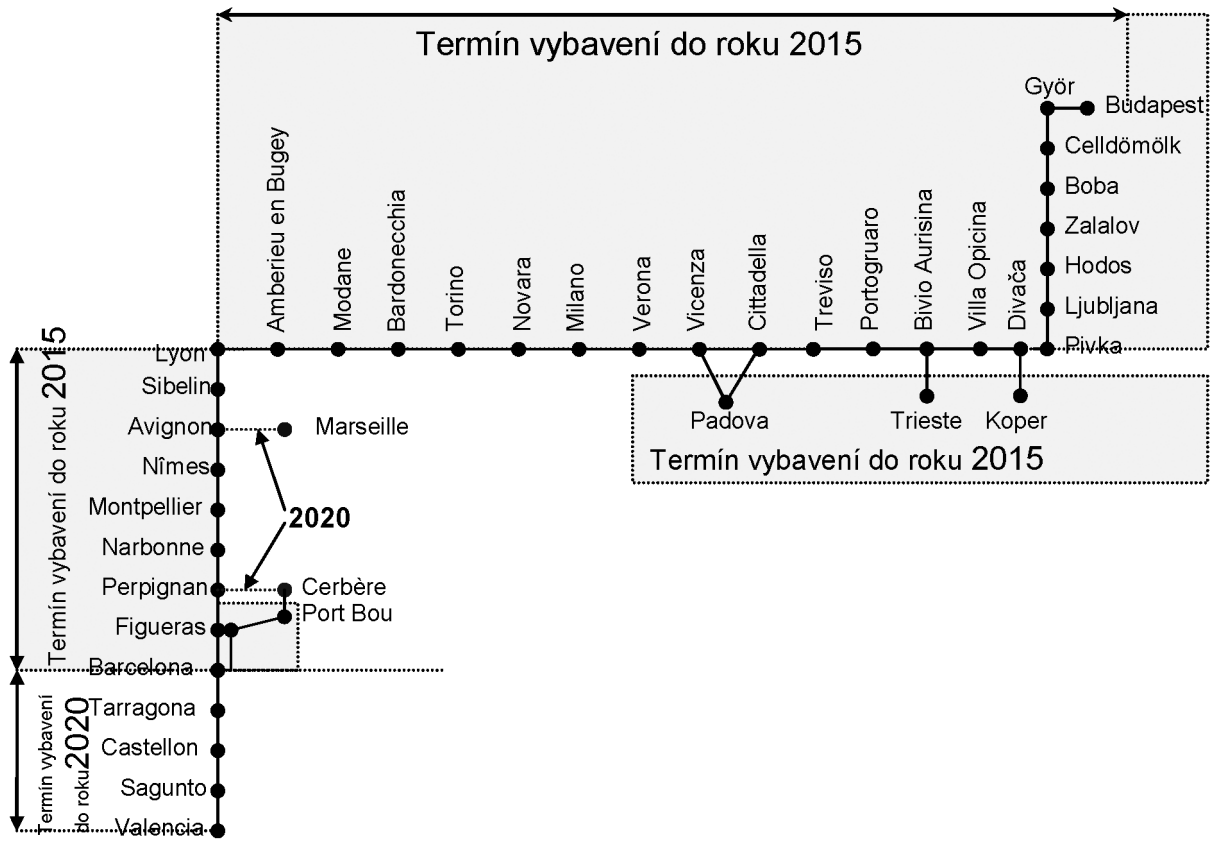
Koridor B (1)



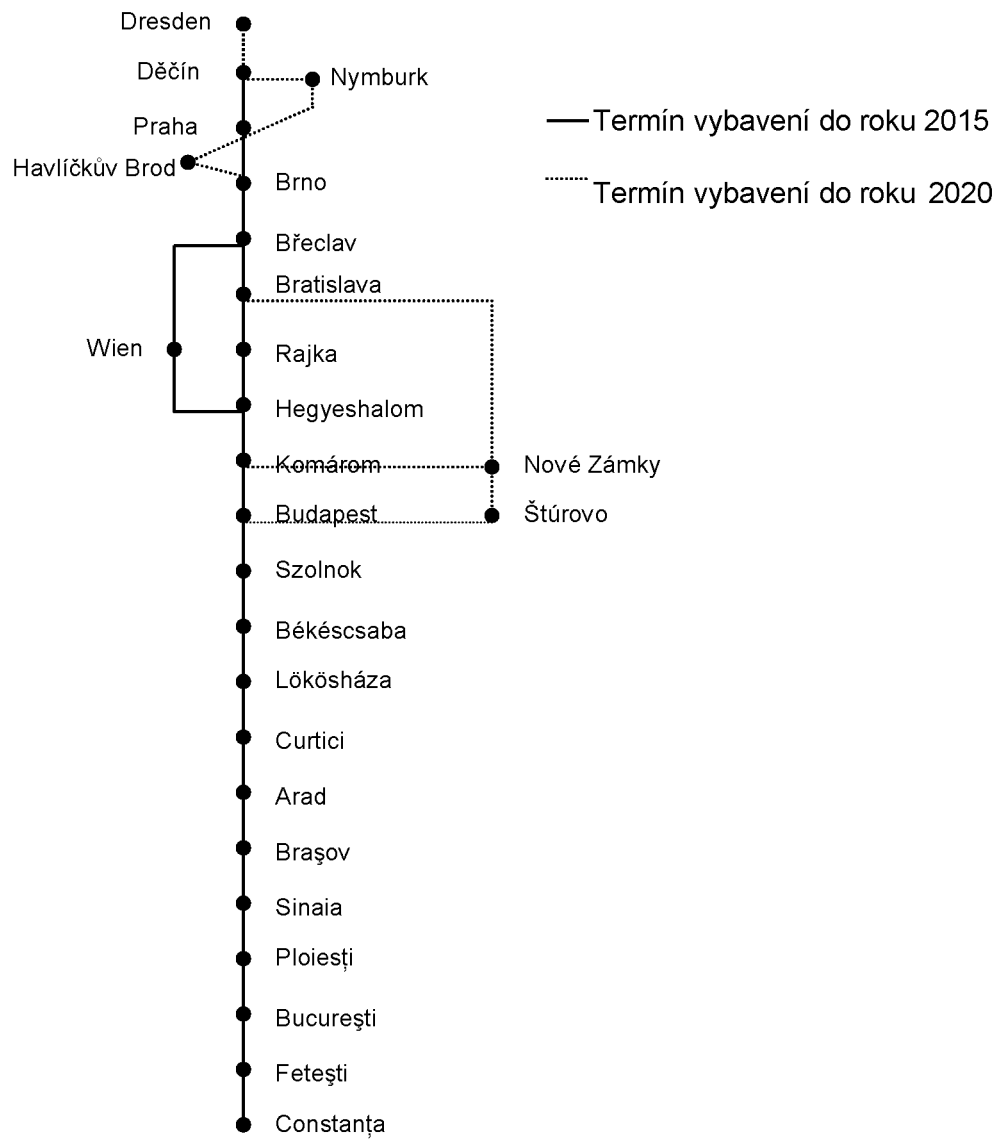
Koridor C (2)



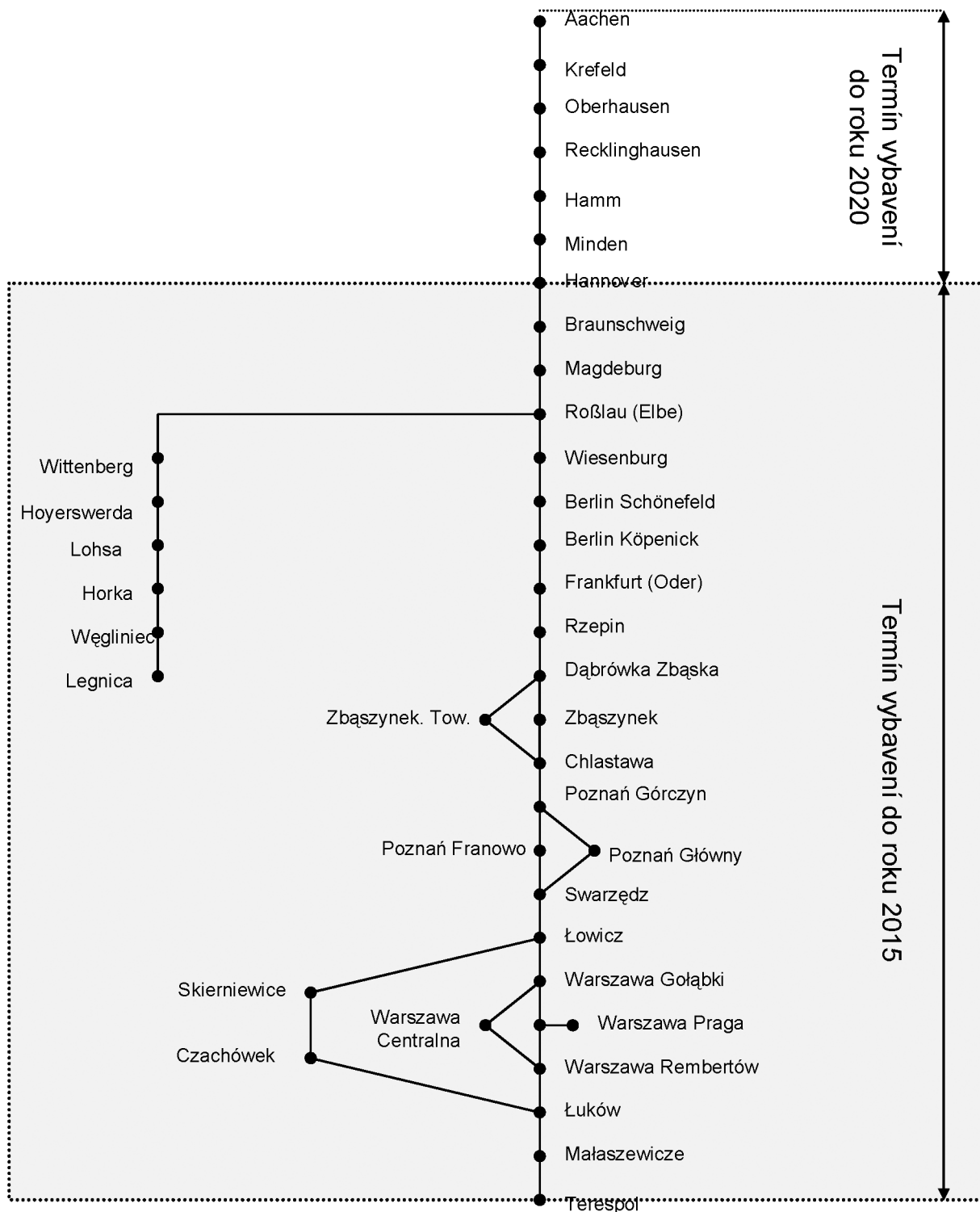
Koridor D ⁽³⁾



Koridor E



Koridor F



(¹) Aniž by byly dotčeny právní předpisy vztahující se na celoevropskou vysokorychlostní síť, je možné vybudovat propojení mezi úseky vysokorychlostních tratí za předpokladu, že nákladním vlakům jsou přiděleny trasy. Nejméně jedno spojení vybavené systémem ERTMS bude do roku 2020 realizováno mezi Dánskem a Německem (Flensburg – Hamburk nebo Rødby – Puttgarden), nikoliv však nutně obě dvě. Brennerský základní tunel bude vybaven systémem ERTMS, jakmile budou dokončeny práce na infrastruktuře (cílový rok 2020).

(²) Propojení mezi Nancy a Redingem bude zabezpečeno do roku 2020.

(³) Dvě další větve budou vybaveny do roku 2020: Montmélian – Grenoble – Valence a Lyon – Valence – Arles – Miramas (levý břeh řeky Rhóny).

Dodatek II

Hlavní evropské přístavy, rozřadovací nádraží, nákladní terminály a oblasti nákladní dopravy ⁽¹⁾

Země	Oblast nákladní dopravy	Datum	Poznámka
Belgie	Antverpy	31.12.2015	Spojení do Rotterdamu bude zprovozněno do roku 2020.
	Gent	31.12.2020	
	Zeebrugge	31.12.2020	
Bulharsko	Burgas	31.12.2020	Napojení na koridor E vyžaduje vybavení úseku Burgas – Sofie a Sofie – Vidin – Calafat a Calafat – Curtici v Rumunsku (PP22).
Česká republika	Praha	31.12.2015	
	Lovosice	31.12.2020	
Dánsko	Taulov	31.12.2020	Připojení tohoto terminálu vyžaduje, aby trať Flensburg – Padborg byla vybrána jako spojení vybavené systémem ERTMS – viz poznámka pod čarou ke koridoru B.
Německo	Drážďany ⁽¹⁾	31.12.2020	Do roku 2020 musí být také zajištěno přímé spojení mezi koridorem E a koridorem F (z Drážďan do Hannoveru).
	Lübeck	31.12.2020	
	Duisburg	31.12.2015	
	Hamburk ⁽²⁾	31.12.2020	
	Kolín nad Rýnem	31.12.2015	
	Mnichov	31.12.2015	
	Hannover	31.12.2015	
	Rostock	31.12.2015	
	Ludwigshafen/ Mannheim	31.12.2015	
	Norimberk	31.12.2020	
Řecko	Pireus	31.12.2020	Napojení na koridor E vyžaduje vybavení úseku Kulata – Sofie v Bulharsku.
Španělsko	Algeciras	31.12.2020	
	Madrid	31.12.2020	
	Pamplona	31.12.2020	Jsou požadována tři spojení. Spojení do Paříže přes Hendaye, spojení z Pamplony do Madridu a napojení z Pamplony na koridor D přes Zaragozu.
	Zaragoza	31.12.2020	
	Tarragona	31.12.2020	
	Barcelona	31.12.2015	
	Valencia	31.12.2020	

Země	Oblast nákladní dopravy	Datum	Poznámka
Francie	Marseille	31.12.2020	
	Perpignan	31.12.2015	
	Avignon	31.12.2015	
	Lyon	31.12.2015	
	Le Havre	31.12.2020	
	Lille	31.12.2020	
	Dunkerque	31.12.2020	
	Paříž	31.12.2020	Do roku 2020 budou zprovozněna tato spojení: i) Hendaye ii) tunel pod kanálem La Manche iii) Dijon iv) Metz přes Epernay a Châlons-en-Champagne.
Itálie	La Spezia	31.12.2020	
	Janov	31.12.2015	
	Gioia Tauro	31.12.2020	
	Verona	31.12.2015	
	Milán	31.12.2015	
	Taranto	31.12.2020	
	Bari	31.12.2020	
	Padova	31.12.2015	
	Terst	31.12.2015	
	Novara	31.12.2015	
	Boloňa	31.12.2020	
	Řím	31.12.2020	
Lucembursko	Bettembourg	31.12.2015	
Maďarsko	Budapešť	31.12.2015	
Nizozemsko	Amsterdam	31.12.2020	
	Rotterdam	31.12.2015	Spojení do Antverp bude rovněž realizováno do roku 2020.
Rakousko	Štýrský Hradec	31.12.2020	
	Vídeň	31.12.2020	
Polsko	Gdyně	31.12.2015	
	Katovice	31.12.2020	
	Vratislav	31.12.2015	Do roku 2020 musí být trať Vratislav – Legnica vybavena, aby bylo zajištěno přímé spojení na německé hranice (Zhořelec).
	Gliwice	31.12.2015	
	Poznaň	31.12.2015	
	Varšava	31.12.2015	
Portugalsko	Sines	31.12.2020	
	Lisabon	31.12.2020	
Rumunsko	Constanta	31.12.2015	

Země	Oblast nákladní dopravy	Datum	Poznámka
Slovinsko	Koper	31.12.2015	
	Lublaň	31.12.2015	
Slovensko	Bratislava	31.12.2015	
Spojené království	Bristol	Tento terminál bude napojen, jakmile bude koridor C prodloužen k tunelu pod kanálem La Manche.	

(¹) Německo vynaloží maximální úsilí, aby vybavilo úsek koridoru E, Drážďany – hranice České republiky, dříve.

(²) Německo zajistí vybavení železničního spojení do Hamburku, ale přístavní oblast může být do roku 2020 vybavena jen částečně.

(¹) Seznam hubů obsažených v tomto dodatku může být změněn, pokud změny nevedou ke snížení nákladní dopravy nebo nemají významný dopad na projekty v jiných členských státech.“