

32004D0884

30.4.2004

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKEJ ÚNIE

L 167/1

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

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na prvý odsek jej článku 156,

so zreteľom na návrh Komisie ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽²⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽³⁾,

konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 251 zmluvy ⁽⁴⁾,

keďže:

(1) rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady 1692/96/ES ⁽⁵⁾ stanovilo usmernenia pre transeurópsku dopravnú sieť, pričom identifikovalo projekty spoločného záujmu, ktoré majú prispieť k rozvoju tejto siete, a v prílohe III identifikovalo zvláštne projekty, ktorým Európska Rada pripísala osobitný význam na svojom zasadaní v Essene v roku 1994 a v Dubline v roku 1996;

(2) rast premávky, najmä kvôli zvyšujúcemu sa podielu ťažkých nákladných vozidiel, vyústil do zvýšeného preťaženia a do zúžených miest na medzinárodných dopravných koridoroch. Aby bola zabezpečená medzinárodná mobilita tovaru a osôb, je nevyhnutné optimalizovať kapacitu transeurópskej dopravnej siete;

⁽¹⁾ Ú. v. ES C 362 E, 18.12.2001, s. 205 a Ú. v. EÚ C 20 E, 28.1.2003, s. 274.

⁽²⁾ Ú. v. ES C 125, 27.5.2002, s. 75.

⁽³⁾ Ú. v. ES C 278, 14.11.2002, s. 7.

⁽⁴⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 30. mája 2002 (Ú. v. EÚ C 187 E, 7.8.2003, s. 130) a z 11. marca 2004 (ešte nebolo uverejnené v Úradnom vestníku), spoločná pozícia Rady zo 14. apríla 2004 (ešte nebolo uverejnené v Úradnom vestníku) a stanovisko Európskeho parlamentu z 21. apríla 2004 (ešte nebolo uverejnené v Úradnom vestníku).

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutie naposledy zmenené a doplnené rozhodnutím 1346/2001/ES (Ú. v. ES L 185, 6.7.2001, s. 1).

(3) Európska Rada v Góteborgu vyzvala inštitúcie spoločenstva, aby prijali revidované usmernenia pre transeurópsku dopravnú sieť z hľadiska prípadného uprednostnenia investícií do infraštruktúry železničnej dopravy, vnútrozemskej vodnej dopravy, príbrežnej námornej dopravy, kombinovanej dopravy a efektívnych prepojení. V tomto rámci by sa nemal podceňovať príspevok prístavov vnútrozemskej vodnej dopravy a regionálnych letísk k dosiahnutiu cieľov transeurópskej dopravnej siete;

(4) nadchádzajúce rozšírenie Európskej únie a cieľ dosiahnuť vyvážený podiel jednotlivých druhov dopravy a infraštruktúrnú sieť schopnú plniť rastúce potreby spolu so skutočnosťou, že na dokončenie niektorých prioritných projektov je potrebných viac než desať rokov, si žiadajú preskúmanie zoznamu projektov uvedených v prílohe III k rozhodnutiu 1692/96/ES;

(5) Bulharsko, Česká republika, Cyprus, Estónsko, Maďarsko, Lotyšsko, Litva, Malta, Poľsko, Rumunsko, Slovenská republika, Slovinsko a Turecko uzavreli asociačné dohody a Európske dohody a požiadali o členstvo v Európskej únii. Dopravné orgány týchto jedenástich štátov s podporou Komisie vykonali posúdenie potrieb dopravnej infraštruktúry zameraných na definovanie siete podľa rovnakých princípov, aké sú stanovené v rozhodnutí 1692/96/ES;

(6) Európska Rada v Barcelone v roku 2002 vyzdvihla cieľ znížiť počet úzkych miest v regiónoch ako sú Alpy, Pyreneje a Baltické more;

- (7) Európska Rada v Bruseli v decembri 2003 zdôraznila, že prioritné projekty uvedené v usmerneniach sú rozhodujúce na posilnenie súdržnosti vnútorného trhu hlavne z hľadiska nadchádzajúceho rozšírenia únie a potreby odstránenia úzkych miest a/alebo zabezpečenia úplne chýbajúcich spojení na prepravu tovaru (tranzit) cez prírodné alebo iné prekážky, alebo cez hranice;
- (8) druhá paneurópska dopravná konferencia na Kréte v roku 1994 a tretia paneurópska dopravná konferencia v Helsinkách v roku 1997 uviedli desať paneurópskych koridorov a štyri paneurópske dopravné oblasti ako priority na spoluprácu medzi Európskym spoločenstvom a príslušnými tretími štátmi;
- (9) vo svojej správe predloženej Komisii 30. júna 2003 uviedla skupina na vysokej úrovni pre transeurópsku dopravnú sieť (ďalej len „skupina na vysokej úrovni“) obmedzený počet prioritných projektov s použitím metódy založenej na kritériách, ktoré medzi iným zahŕňajú najmä ich potenciál hospodárskej životaschopnosti, stupeň pripravenosti príslušných členských štátov dodržať vopred dohodnutý harmonogram pri programovaní projektov, ich dopad na mobilitu tovaru a osôb medzi členskými štátmi a ich dopad na súdržnosť a udržateľný rozvoj. Správa zahŕňa aj projekty v nových členských štátoch, ktoré sa pripoja k únii 1. mája 2004; výsledky takejto spolupráce by sa mali zohľadniť;
- (10) do definovania a realizácie politiky spoločenstva v oblasti transeurópskych sietí v súlade s článkom 6 zmluvy by sa mali integrovať požiadavky na ochranu životného prostredia; to vyžaduje prednostnú podporu infraštruktúry dopravných druhov, ktoré menej poškodzujú životné prostredie, t. j. železničnej dopravy, námornej dopravy na krátke vzdialenosti a vnútrozemskej vodnej dopravy;
- (11) je nevyhnutné uskutočniť hlavný cieľ, a to odstrániť väzbu medzi negatívnym vplyvom rastu dopravy a rastom HDP, ako to Komisia navrhla vo svojom oznámení o stratégii Európskej únie pre udržateľný rozvoj;
- (12) environmentálne posudzovanie podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/42/ES z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie ⁽¹⁾ sa bude v budúcnosti vykonávať u všetkých plánov a programov vedúcich k projektom spoločného záujmu. Financovanie dopravnej infraštruktúry by malo byť podmienené aj zhodou s ustanoveniami environmentálnej legislatívy spoločenstva najmä so smernicou Rady 85/337/EHS z 27. júna 1985 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie ⁽²⁾ a smernicami Rady 70/409/EHS z 2. apríla 1979 o ochrane voľne žijúceho vtáctva ⁽³⁾ a 92/43/ES z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín ⁽⁴⁾;
- (13) Biela kniha Komisie o Európskej dopravnej politike vyzýva na integrovaný prístup, kombinujúci medzi iným opatrenia na revitalizáciu železničného sektora, najmä nákladnej dopravy, na podporu vnútrozemskej vodnej dopravy a príbrežnej námornej dopravy, na podporu zlepšenia komplementarity medzi vysokorychlostnou železnicou a leteckou dopravou a na podporu rozvoja interoperabilných inteligentných dopravných systémov, aby bola zabezpečená zvýšená efektívnosť a bezpečnosť siete;
- (14) efektívnosť spoločnej dopravnej politiky závisí medzi iným na súdržnosti opatrení na revitalizáciu železničného sektora a na rozvoji železničnej infraštruktúry. Smernica 2001/12/ES Európskeho parlamentu a Rady z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc spoločenstva ⁽⁵⁾, predpokladá po roku 2003 otvorenie transeurópskej siete železničnej nákladnej dopravy pre medzinárodnú dopravu. Trate transeurópskej siete železničnej nákladnej dopravy by sa mali považovať za časť železničnej siete definovanej v usmerneniach stanovených v rozhodnutí 1692/96/ES tak, aby mohli mať prospech z investícií a pritiahnúť dopravu z cesty;
- (15) v rámci všeobecného cieľa zabezpečiť udržateľnú mobilitu osôb a tovaru by sa mal zaviesť mechanizmus podpory rozvoja morských diaľnic medzi členskými štátmi, aby sa znížili kongescie na cestách a/alebo zlepšil prístup k okrajovým a ostrovným regiónom a štátom. Vytvorenie takého mechanizmu, podporovaného medzi iným verejnou súťažou, by malo byť transparentné a zamerané na potreby a nemalo by sa žiadnym spôsobom dotýkať pravidiel spoločenstva o hospodárskej súťaži alebo verejnom obstarávaní;

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 197, 21.7.2001, s. 30.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 175, 5.7.1985, s. 40. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2003/35/ES Európskeho parlamentu a Rady (Ú. v. EÚ L 156, 25.6.2003, s. 17).

⁽³⁾ Ú. v. ES L 103, 25.4.1979, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením (ES) 807/2003 (Ú. v. EÚ L 122, 16.5.2003, s. 36).

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 206, 22.7.1992, s. 7. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením (ES) 1882/2003 Európskeho parlamentu a Rady (Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1).

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 1.

- (16) podpora rozvoja morských diaľnic by sa mala považovať za doplnok k poskytovaniu pomoci spoločenstva, ktorá slúži ako stimul rozvoja príbrežnej námornej dopravy v rámci programu Marco Polo ustanoveného nariadením (ES) 1382/2003 Európskeho parlamentu a Rady z 22. júla 2003 o poskytnutí finančnej pomoci spoločenstva na zlepšenie environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy (program Marco Polo) ⁽¹⁾ a mala by byť založená na rovnakých kritériách. Poskytovanie finančnej pomoci spoločenstva podľa týchto dvoch nástrojov by sa však nemalo kumulovať;
- (17) je žiadúce vyhlásiť prioritné programy európskeho záujmu, aby sa koncentrovalo financovanie spoločenstva na také projekty a aby boli zavedené mechanizmy podpory koordinácie medzi členskými štátmi, čím by sa uľahčili dokončenia projektov v požadovanom termíne;
- (18) v súlade s článkom 154 zmluvy by politika v oblasti transeurópskych sietí mala pomôcť pri posilnení hospodárskej a sociálnej súdržnosti v spoločenstve. Aby sa tento cieľ dosiahol, malo by sa vyvinúť úsilie na maximalizáciu súdržnosti medzi usmerneniami spoločenstva pre transeurópsku dopravnú sieť a programovaním príslušných finančných nástrojov, ktoré sú k dispozícii na úrovni spoločenstva;
- (19) dodatočné hodnotenie prioritných projektov by uľahčilo budúce revízie usmernení a zoznamu prioritných projektov a pomohlo by zlepšiť metódy hodnotenia použité členskými štátmi pred realizáciou;
- (20) situácia, v ktorej jednotlivé členské štáty vykonávajú postupy posudzovania environmentálneho a sociálno-ekonomického dopadu projektu, sa môže ukázať ako nevhodná z hľadiska nadnárodnej dimenzie projektov vyhlásených za projekty európskeho záujmu. Aby sa tento problém vyriešil, mali by sa okrem spoločných metód hodnotenia vypracovať postupy koordinovaného hodnotenia a verejných konzultácií alebo postupy nadnárodného prieskumu pre príslušné členské štáty, ktoré budú zamerané na sociálno-ekonomické a environmentálne aspekty. Tieto postupy by sa uplatňovali bez toho, aby boli dotknuté záväzky uložené legislatívou spoločenstva týkajúce sa ochrany životného prostredia;
- (21) na zvýšenie návratnosti investícií, na uľahčenie časového zosúladenia investícií a sústredenia finančných prostriedkov môže byť nevyhnutná užšia koordinácia medzi štátmi zapojenými do projektov na rovnakej trase;
- (22) členské štáty by mali určiť cezhraničné úseky na základe kritérií definovaných výborom ustanoveným podľa článku 18 ods. 2 rozhodnutia 1692/96/ES. Existujúce odkazy na cezhraničné úseky prioritných projektov zahrnutých v prílohe III k uvedenému rozhodnutiu by nemali mať vplyv na definovanie cezhraničných úsekov podľa týchto kritérií;
- (23) Komisia vykonala analýzy dopadu odporúčaní skupiny na vysokej úrovni. Výsledky ukázali, že realizácia projektov identifikovaných skupinou, v kombinácii s niekoľkými opatreniami podľa spoločnej dopravnej politiky ako je spoplatňovanie používania infraštruktúry a otvorenie železničnej nákladnej dopravy pre hospodársku súťaž, by mohla priniesť značný prospech v oblasti časových úspor, nižších emisií a menšieho preťaženia, lepšieho prístupu k okrajovým členským štátom a novým členským štátom a väčšieho všeobecného blahobytu;
- (24) aby sa zabezpečila zhoda s cieľmi transeurópskej dopravnej siete a splnili dopravné výzvy vyplývajúce z rozšírenia, je potrebné značné zvýšenie finančných prostriedkov na transeurópske siete;
- (25) Komisia by mohla rozhodnúť, že Európskemu parlamentu a Rade navrhne, aby boli podporované iné projekty než tie, ktoré sú uvedené v prílohe III k rozhodnutiu 1692/96/ES s cieľom dosiahnutia cieľov väčšieho rastu, lepšej integrácie v rámci rozšírenej Európy a zvýšenia produktivity a hospodárskej súťaže európskeho hospodárstva na svetových trhoch, ako aj príspevku k hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti a intermodality. Tieto projekty by mali príslušnú prioritu v súvislosti s finančnými nástrojmi spoločenstva;
- (26) rozhodnutie 1692/96/ES by sa preto malo príslušne zmeniť a doplniť,

PRIJALI TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Rozhodnutie 1692/96/ES sa týmto mení a dopĺňa takto:

1. V článku 2 ods. 1 sa rok „2010“ nahrádza rokom „2020“;

2. Článok 3 ods. 2 sa nahrádza takto:

„2. Dopravná infraštruktúra zahŕňa cestné, železničné, vnútrozemské vodné siete, morské diaľnice, námorné a riečne prístavy, letiská a iné prepojujúce body medzi sieťami rôznych druhov dopravy.“;

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 196, 2.8.2003, s. 1.

3. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Priority

Berúc do úvahy ciele uvedené v článku 2 a rad opatrení stanovených v článku 4, prioritami sú:

- a) vytvorenie a rozvoj spojení, klúčových spojení a prepojení potrebných na odstránenie úzkych miest, doplnenie chýbajúcich úsekov a dokončenie hlavných trás, hlavne ich cezhraničných úsekov, prekonanie prírodných prekážok a zvýšenie interoperability na hlavných trasách;
- b) vytvorenie a rozvoj infraštruktúry, ktorá podporuje prepojenie národných sietí, aby sa uľahčilo spojenie s ostrovmi alebo oblasťami podobnými ostrovom, s uzavretými, okrajovými a najodľahlejšími regiónmi na jednej strane a centrálnymi regiónmi spoločenstva na strane druhej, najmä z hľadiska zníženia vysokých dopravných nákladov týchto oblastí;
- c) nevyhnutné opatrenia na postupné dosiahnutie interoperabilnej železničnej siete vrátane, ak je to uskutočniteľné, tratí upravených pre nákladnú dopravu;
- d) nevyhnutné opatrenia na podporu diaľkovej a príbrežnej námornej dopravy ako aj vnútrozemskej vodnej dopravy;
- e) nevyhnutné opatrenia na integráciu železničnej a leteckej dopravy, hlavne prostredníctvom železničného prístupu k letiskám, pokiaľ je to vhodné, a potrebnej infraštruktúry a zariadení;
- f) optimalizácia kapacity a výkonnosti existujúcej a novej infraštruktúry, podpora intermodality a zvýšenie bezpečnosti a spoľahlivosti siete zriadením a zdokonalením terminálov a ich prístupovej infraštruktúry a/alebo zavedením inteligentných systémov;
- g) integrácia bezpečnostných a environmentálnych záujmov do projektovania a realizácie transeurópskej dopravnej siete;
- h) rozvoj udržateľnej mobility osôb a tovaru v súlade s cieľmi Európskej únie vzhľadom na udržateľný rozvoj.“;

4. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

Ochrana životného prostredia

1. Pri plánovaní a realizácii projektov musia členské štáty podľa smernice 85/337/EHS vykonávať posudzovanie

vplyvu projektov spoločného záujmu, ktoré sa majú realizovať, na životné prostredie a uplatňovať smernice 79/409/EHS z 2. apríla 1979 o ochrane voľne žijúceho vtáctva (*) a 92/43/EHS.

Od 21. júla 2004 environmentálne posudzovanie plánov a programov vedúcich k takým projektom hlavne tam, kde sa týkajú nových trás alebo inej dôležitej uzlovej infraštruktúry vykonávajú členské štáty podľa smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie (**). Členské štáty zohľadnia výsledky takého environmentálneho posudzovania pri príprave príslušných plánov a programov v súlade v článkom 8 uvedenej smernice.

2. K 21. júlu 2004 Komisia po dohode s členskými štátmi vypracuje vhodné metódy na vykonávanie strategického environmentálneho posudzovania s cieľom zabezpečiť, okrem iného, vhodnú koordináciu, zabránenie duplicitných prác, dosiahnutie zjednodušenia a urýchlenia plánovacích procesov pre cezhraničné projekty a koridory.

Výsledky tejto práce a environmentálneho posúdenia projektov TEN vykonaného členskými štátmi podľa smernice 2001/42/ES Komisia podľa potreby zohľadní vo svojej správe o usmerneniach a v možných sprievodných legislatívnych návrhoch na revíziu usmernení podľa článku 18 ods. 3 tohto rozhodnutia.

(*) Ú. v. ES L 103, 25.4.1979, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením (ES) 807/2003 (Ú. v. EÚ L 122, 16.5.2003, s. 36).

(**) Ú. v. ES L 197, 21.7.2001, s. 30.“;

5. V článku 9 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. Sieť zahŕňa aj infraštruktúru pre potreby riadenia dopravy a informácií pre užívateľa, riešenia incidentov a núdzových prípadov a elektronický výber poplatkov, taká infraštruktúra je založená na aktívnej spolupráci medzi systémami riadenia dopravy na európskej, vnútroštátnej a regionálnej úrovni a poskytovateľmi informácií o cestovaní a premávke a služieb pridanej hodnoty, čo zabezpečí nevyhnutnú komplementaritu s aplikáciami, ktorých zavedenie bude uľahčené v rámci programu transeurópskych telekomunikačných sietí.“

6. Článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Charakteristiky

1. Železničná sieť zahŕňa vysokorýchlostné železničné trate a konvenčné železničné trate.

2. Vysokorýchlostná železničná sieť používajúca súčasnú alebo novú technológiu zahŕňa:

- a) špeciálne vybudované vysokorýchlostné trate, vybavené pre rýchlosti vo všeobecnosti rovné alebo väčšie než 250 km/h;
- b) špeciálne rekonštruované vysokorýchlostné trate vybavené pre rýchlosti rádovo 200 km/h;
- c) špeciálne rekonštruované vysokorýchlostné trate alebo trate špeciálne vybudované pre vysokú rýchlosť a spojené s vysokorýchlostnou železničnou sieťou, ktoré majú špeciálne charakteristiky vyplývajúce z topografických alebo environmentálnych, profilových alebo urbanistických prekážok, ktorým sa musí osobitne rýchlosť prispôbiť.

Vysokorýchlostná železničná sieť zahŕňa trate uvedené v prílohe I. Základné požiadavky a technické špecifikácie interoperability použiteľné na vysokorýchlostné železničné trate používajúce súčasnú technológiu sú definované v súlade so Smernicou Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc (*). Členské štáty vopred oznámia Komisii otvorenie každej vysokorýchlostnej trate a technické charakteristiky trate.

3. Konvenčná železničná sieť zahŕňa trate konvenčnej železničnej osobnej a nákladnej dopravy, vrátane železničných úsekov siete transeurópskej kombinovanej dopravy uvedenej v článku 14, prístupové spojenia s námornými a riečnymi prístavmi spoločného záujmu a tie nákladné terminály, ktoré sú otvorené pre všetkých prevádzkovateľov. Základné požiadavky a technické špecifikácie interoperability použiteľné na konvenčné železničné trate používajúce súčasnú technológiu sú definované v súlade so Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite systému transeurópskych konvenčných železníc (**).

4. Železničná sieť zahŕňa infraštruktúru a zariadenia, ktoré umožňujú integráciu železničnej a cestnej a prípadne námornej a leteckej dopravy. V tomto ohľade musí byť venovaná osobitná pozornosť spojeniu regionálnych letísk so sieťou.

5. Železničná sieť plní aspoň jednu z týchto funkcií:

- a) hrá významnú úlohu v diaľkovej osobnej doprave;
- b) umožňuje prípadne prepojenie s letiskami;
- c) umožňuje prístup k regionálnym a miestnym železničným sieťam;
- d) uľahčuje nákladnú dopravu určením a budovaním diaľkových tratí určených pre nákladnú dopravu alebo tratí, na ktorých majú prioritu nákladné vlaky;
- e) hrá významnú úlohu v kombinovanej doprave;
- f) cez prístavy spoločného záujmu umožňuje prepojenie s príbrežnou námornou a vnútrozemskou vodnou dopravou.

6. Železničná sieť ponúka užívateľom vysokú úroveň bezpečnosti na základe svojej plynulosti a postupného uskutočňovania interoperability, ktorá je dosahovaná najmä technickou harmonizáciou a harmonizovaným systémom riadenia a zabezpečenia vlakov ERMTS odporúčeným pre európsku železničnú sieť. Na tento účel Komisia v spolupráci s členskými štátmi vypracuje rozvojový plán koordinovaný s národnými plánmi.

(*) Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením (ES) 1882/2003 Európskeho parlamentu a Rady (Ú. v. EÚ 284, 1.10.2003, s. 1).

(**) Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1.“;

7. Článok 11 sa mení a dopĺňa takto:

a) vkladá sa tento odsek:

„3b. Vnútrozemské prístavy siete vybavené prekladacími zariadeniami pre intermodálnu dopravu alebo s ročným objemom nákladnej prepravy aspoň 500 000 ton sú uvedené v prílohe I.“;

b) odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Sieť zahŕňa aj infraštruktúru riadenia dopravy. K nej patrí najmä vytvorenie interoperabilného, inteligentného prepravného a dopravného systému známeho ako „Riečne informačné služby (River Information Services)“, určeného na optimalizáciu existujúcej kapacity a bezpečnosti vnútrozemskej vodnej siete a na zlepšenie interoperability s ostatnými druhmi dopravy.“;

8. Vkladá sa tento článok:

„Článok 12a

Morské diaľnice

1. Transeurópska sieť morských diaľnic je určená na koncentráciu tovarových prúdov na námorných logistických trasách takým spôsobom, aby sa zlepšili existujúce námorné spojenia alebo vytvorili nové životaschopné, pravidelné a časté námorné linky pre prepravu tovaru medzi členskými štátmi, čím sa zmenšia kongescie na cestách a/alebolepší prístup k okrajovým a ostrovným regiónom a štátom. Morské diaľnice by nemali vylučovať kombinovanú dopravu osôb a tovaru za predpokladu, že prevláda nákladná doprava.

2. Transeurópska sieť morských diaľnic pozostáva zo zariadení a infraštruktúry minimálne dvoch prístavov v dvoch rôznych členských štátoch. Zariadenia a infraštruktúra zahŕňa prvky aspoň v jednom členskom štáte ako sú prístavné zariadenia, elektronické logistické riadiace systémy, bezpečnostné, ochranné, správne a colné postupy ako aj infraštruktúru pre priamy prístup po zemi alebo po mori, vrátane spôsobov zabezpečenia celoročnej splavnosti, najmä dostupnosť zariadení pre bagrovanie a lámanie ľadu pre prístup v zime.

3. Vodné cesty alebo kanály identifikované v prílohe I, ktoré spájajú európske morské diaľnice alebo ich dva úseky a podstatne prispievajú k skráteniu námorných trás, zvýšeniu efektívnosti a úspore času prepravy, tvoria časť transeurópskej siete morských diaľnic.

4. Projekty spoločného záujmu transeurópskej siete morských diaľnic navrhujú aspoň dva členské štáty a sú zamerané na skutočné potreby. Navrhované projekty vo všeobecnosti zahŕňajú verejný a súkromný sektor v súlade s postupmi, ktoré umožňujú, aby predtým než budú prostriedky národných rozpočtov v prípade potreby doplnené pomocou zo spoločenstva, prebehlo tendrové konanie jednou z nasledovných foriem:

a) vypísanie verejnej súťaže organizovanej spoločne príslušnými členskými štátmi, určenej na vytvorenie nových spojení z jedného z prístavov kategórie A podľa článku 12 ods. 2, ktoré môžu vopred vybrať v každej námornej oblasti, ako je uvedené v projekte č. 21 v prílohe III;

b) pokiaľ je zemepisná poloha prístavov porovnateľná, vypísanie verejnej súťaže organizovanej spoločne príslušnými členskými štátmi a zameranej na konzorciá, v ktorých sú zastúpené aspoň lodné spoločnosti a prístavy umiestnené v jednej z námorných oblastí, ako je uvedené v projekte č. 21 v prílohe III.

5. Projekty spoločného záujmu transeurópskej siete morských diaľnic:

— sa prednostne vzťahujú na zariadenia a infraštruktúry, ktoré tvoria sieť morských diaľnic;

— bez toho, aby boli dotknuté články 87 a 88 zmluvy môžu zahŕňať štartovaciu pomoc, ak ako výsledok tendrového postupu uvedeného v odseku 4 sa verejná podpora považuje za nevyhnutnú pre finančnú realizovateľnosť projektu. Štartovacia pomoc je limitovaná na dva roky a poskytne sa len na podporu riadne zdôvodnených kapitálových nákladov. Pomoc nesmie presiahnuť minimálnu odhadovanú čiastku požadovanú na zahájenie príslušných prepravných služieb. Pomoc nesmie viesť k deformácii hospodárskej súťaže na príslušných trhoch, ktorá by bola v rozpore so spoločným záujmom;

— môže zahŕňať aj aktivity, ktoré prinášajú širší úžitok a nie sú spojené so špecifickými prístavmi ako napríklad sprístupnenie zariadení na lámanie ľadu a na bagrovacie činnosti ako aj informačné systémy, vrátane systémov riadenia dopravy a elektronických hlásnych systémov.

6. Komisia do troch rokov predloží výboru uvedenému v článku 18 úvodný zoznam špecifických projektov spoločného záujmu, čím sa do konkrétnej formy uvedie koncepcia morských diaľnic. Tento zoznam sa oznámi aj Európskemu parlamentu.

7. Projekty spoločného záujmu transeurópskej siete morských diaľnic sa predložia na schválenie Komisii.“;

9. K článku 13 sa dopĺňa tento odsek:

„3. Medzinárodné spojovacie miesta a spojovacie miesta spoločenstva sa prípadne postupne spoja s vysokorychlostnými traťami železničnej siete. Sieť zahŕňa infraštruktúry a zariadenia, ktoré umožňujú integráciu leteckej a železničnej dopravy a prípadne námornej dopravy.“;

10. Vkladá sa tento oddiel:

„ODDIEL 10a

KOORDINÁCIA MEDZI ČLENSKÝMI ŠTÁTMI

Článok 17a

Európsky koordinátor

1. Aby bola uľahčená koordinovaná realizácia niektorých projektov, najmä cezhraničných projektov zaradených medzi projekty vyhlásené za projekty spoločného záujmu uvedené v článku 19a, Komisia môže, po dohode s príslušnými členskými štátmi a po konzultácii s Európskym parlamentom menovať osobu nazvanú ‚európsky koordinátor‘. Európsky koordinátor koná v mene Komisie. Poverenie európskeho koordinátora sa vzťahuje spravidla k jednotlivému projektu, hlavne v prípade cezhraničného projektu, no môže sa rozšíriť tak, aby pokrývalo celú hlavnú os. Európsky koordinátor spolu s príslušnými členskými štátmi vypracuje pre svoje činnosti plán práce.

2. Európsky koordinátor sa vyberie najmä na základe jeho skúseností s európskymi inštitúciami a na základe znalosti problémov týkajúcich sa financovania a sociálno-ekonomického a environmentálneho posudzovania veľkých projektov.

3. V rozhodnutí Komisie, ktorým bude európsky koordinátor menovaný sa uvedú spôsoby plnenia úloh uvedených v odseku 5.

4. Príslušné členské štáty spolupracujú s európskym koordinátorom a poskytnú mu informácie potrebné na plnenie úloh uvedených v odseku 5.

5. Európsky koordinátor:

a) v spolupráci s príslušnými členskými štátmi podporuje spoločné metódy posudzovania projektov a prípadne radí podporovateľom projektu z hľadiska systému financovania projektov;

b) každý rok pre Európsky parlament a príslušné členské štáty vypracuje správu o dosiahnutom pokroku v realizácii projektu(ov), za ktorý(é) je zodpovedný, o nových predpisoch a inom vývoji, ktoré by mohli mať vplyv na charakteristiky projektov a o akýchkoľvek ťažkostiach a prekážkach, z ktorých môže vyplývať značné meškanie vzhľadom k termínom stanoveným v prílohe III;

c) spolu s príslušnými členskými štátmi konzultuje s regionálnymi orgánmi, prevádzkovateľmi, užívateľmi dopravy a zástupcami občianskych spoločností, aby získal úplné informácie o dopyte po dopravných službách, možnostiach financovania investícií a druhu

služieb, ktoré musia byť poskytnuté na uľahčenie prístupu k takým finančným zdrojom.

6. Bez toho, aby boli dotknuté príslušné postupy stanovené v práve spoločenstva a národnom práve, môže si Komisia od európskeho koordinátora vyžiadať stanovisko pri preskúvaní žiadostí o financovanie projektov alebo skupín projektov, za ktoré je európsky koordinátor zodpovedný, zo zdrojov spoločenstva.“;

11. Článok 18 sa mení a dopĺňa takto:

a) názov sa nahrádza takto:

„Výbor pre monitorovanie usmernení a výmenu informácií“;

b) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty poskytnú Komisii prehľad svojich národných plánov a programov, ktoré vypracovali v záujme rozvoja transeurópskej dopravnej siete, najmä vo vzťahu k projektom vyhláseným za projekty spoločného záujmu uvedené v článku 19a. Po prijatí pošlú národné plány a programy Komisii na účely informovanosti.“;

c) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Komisia predloží každé dva roky Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o vykonávaní usmernení popísaných v tomto rozhodnutí. Výbor ustanovený podľa odseku 2 bude pomáhať Komisii pri vypracovaní správy. Správa bude sprevádzaná v prípade potreby legislatívnymi návrhmi na revíziu usmernení; tieto legislatívne návrhy môžu v prípade potreby zahŕňať zmeny zoznamu prioritných projektov v prílohe III alebo doplnenie uvedeného zoznamu projektov podľa článku 19 ods. 1. Pri revízii sa osobitne zohľadnia projekty, ktoré prispievajú k územnej súdržnosti Európskej únie v súlade s článkom 19 ods. 1 písm. e).“;

12. Článok 19 sa nahrádza takto:

„Článok 19

Prioritné projekty

1. Prioritné projekty sú projekty spoločného záujmu uvedené v článku 7, keď skúška potvrdí, že:

a) sú určené na odstránenie úzkych miest alebo doplnenie chýbajúceho spojenia na hlavnej dopravnej osi transeurópskej siete, najmä projekty cezhraničné, projekty prekonávajúce prírodné prekážky alebo projekty s cezhraničným úsekom;

- b) sú takého dosahu, že dlhodobé plánovanie na európskej úrovni prinesie značný úžitok;
- c) ponúkajú celkový potenciálny sociálno-ekonomický čistý prospech a ďalšie sociálno-ekonomické výhody;
- d) značne zvýšia mobilitu tovaru a osôb medzi členskými štátmi, a tým prispievajú k interoperabilite národných sietí;
- e) prispievajú k územnej súdržnosti Európskej únie integráciou sietí nových členských štátov a zlepšia spojenia s okrajovými a ostrovnými regiónmi;
- f) prispievajú k udržateľnému rozvoju dopravy zvýšením bezpečnosti a znížením škôd na životnom prostredí spôsobených dopravou, najmä podporou presunu dopravy na železnice, intermodálnu dopravu, vnútrozemskú vodnú dopravu a námornú dopravu;
- g) preukážu pripravenosť príslušných členských štátov, pokiaľ ide o vykonávanie štúdií a postupov včasného hodnotenia, aby sa dokončili práce v súlade s vopred dohodnutým termínom, založené na národných plánoch a akomkoľvek rovnocennom dokumente vzťahujúcom sa k príslušnému projektu.

č. 1164/94 (*) členské štáty dajú príslušnú prioritu projektom vyhláseným za projekty európskeho záujmu;

- b) pri predkladaní svojich projektov podľa rozpočtu na transeurópske siete v súlade s článkami 9 a 10 nariadenia (ES) č. 2236/95 (**) členské štáty dajú príslušnú prioritu projektom vyhláseným za projekty európskeho záujmu;
- c) Komisia vyzýva členské štáty, aby zohľadňovali projekty vyhlásené za projekty spoločného záujmu pri plánovaní programovania štrukturálnych fondov, najmä v regiónoch patriacich pod cieľ 1, z hľadiska národných dopravných plánov spadajúcich do rozsahu pôsobnosti existujúcich podporných rámcov spoločenstva;
- d) Komisia zabezpečí, aby štáty spôsobilé pre nástroj štrukturálnych politík na prípravu na vstup pri predkladaní svojich projektov podľa uvedeného nástroja v súlade s článkami 2 a 7 nariadenia (ES) č. 1267/1999 (***) dali príslušnú prioritu projektom vyhláseným za projekty európskeho záujmu.

2. Prioritné projekty, ktoré sa majú začať pred rokom 2010, ich úseky a dohodnuté termíny dokončenia prác uvedené v odseku 1 písmeno g), sú stanovené v prílohe III.

3. Do roku 2010 Komisia vyhotoví správu o pokroku a v prípade potreby navrhne zmeny a doplnky zoznamu prioritných projektov uvedených v prílohe III v súlade s odsekom 1.;

13. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 19a

Vyhlásenie európskeho záujmu

1. Prioritné projekty uvedené v prílohe III sa vyhlasujú za projekty európskeho záujmu. Toto vyhlásenie sa robí výlučne v súlade s postupom stanoveným v zmluve a v právnych aktoch na nej založených.

2. Bez toho, aby bola dotknutá právna základňa príslušného finančného nástroja spoločenstva:

- a) pri predkladaní svojich projektov podľa Kohézneho fondu v súlade s článkom 10 nariadenia (ES)

3. Pri prognózovaní svojich finančných potrieb Komisia primerane uprednostní projekty vyhlásené za projekty európskeho záujmu.

4. V prípade značného meškania vo vzťahu ku konečnému termínu 2010, pri štartovacích prácach na jednom z projektov vyhlásených za projekty európskeho záujmu, Komisia požiada príslušné členské štáty, aby do troch mesiacov uviedli dôvody meškania. Na základe poskytnutej odpovede Komisia bude konzultovať so všetkými príslušnými členskými štátmi, aby bol problém, ktorý viedol k meškaniu vyriešený.

Komisia môže, po konzultácii s výborom ustanoveným podľa článku 18 ods. 2 a ako časť svojho aktívneho monitorovania realizácie projektu vyhláseného za projekt spoločného záujmu a s patričným zreteľom na princíp proporcionality, rozhodnúť o prijatí vhodných opatrení. Príslušné členské štáty dostanú možnosť predložiť pripomienky k takým opatreniam pred ich prijatím.

Európsky parlament bude okamžite informovaný o každom takom prijatom opatrení.

Pri prijímaní takých opatrení Komisia patrične zohľadní mieru zodpovednosti každého príslušného členského štátu na takom oneskorení a zdrží sa prijatia opatrení, ktoré by mohli ovplyvniť realizáciu projektu v členských štátoch, ktoré nie sú zodpovedné za oneskorenie.

5. V prípade, že projekt vyhlásený za projekt spoločného záujmu nie je dokončený v rámci primeraného obdobia po predpokladanom termíne jeho dokončenia uvedenom v prílohe III a všetky príslušné členské štáty sú zodpovedné za oneskorenie, Komisia preskúma projekt v súlade s postupom uvedeným v odseku 4, z hľadiska zrušenia jeho klasifikácie ako projektu spoločného záujmu, revíznym postupom uvedeným v článku 18 ods. 3 Komisia v každom prípade preskúma projekt na konci pätnásťročného obdobia potom, čo bol vyhlásený za projekt spoločného záujmu v zmysle tohto rozhodnutia.

6. Päť rokov po dokončení projektu vyhláseného za projekt spoločného záujmu alebo po dokončení jedného z jeho úsekov, príslušné členské štáty posúdia jeho sociálno-ekonomický a environmentálny dopad, vrátane jeho dopadu na obchod a voľný pohyb osôb a tovaru medzi členskými štátmi, na územnú súdržnosť a udržateľný rozvoj. Členské štáty informujú Komisiu o výsledkoch takého posúdenia.

7. Keď projekt vyhlásený za projekt spoločného záujmu zahŕňa cezhraničný úsek, ktorý je technicky a finančne nedeliteľný, príslušné členské štáty koordinujú svoje postupy hodnotenia jeho sociálno-ekonomických vplyvov a vyvinú najvyššie úsilie na vykonanie nadnárodného šetrenia predtým, než udelia stavebné povolenie a v existujúcom rámci.

8. Ostatné úseky projektov európskeho záujmu budú členské štáty z prípadu na prípad koordinovať bilaterálne alebo multilaterálne.

9. Koordinované akcie alebo nadnárodné šetrenia uvedené v odseku 7 sa uplatňujú bez toho, aby boli dotknuté záväzky stanovené legislatívou spoločenstva vo vzťahu k ochrane životného prostredia a to najmä tie, ktoré sa týkajú posudzovania dopadu na životné prostredie. Príslušné členské štáty informujú Komisiu o začiatku takých koordinovaných akcií alebo nadnárodných šetrení a o výsledkoch. Komisia zahrnie také informácie do správy uvedenej v článku 18 ods. 3

Článok 19b

Cezhraničné úseky

V súvislosti s niektorými prioritnými projektami cezhraničné úseky medzi dvoma členskými štátmi, vrátane morských diaľnic, určia členské štáty na základe kritérií definovaných výborom ustanoveným podľa článku 18 ods. 2 a oznámia ich Komisii. Budú to najmä úseky, ktoré sú technicky a finančne nedeliteľné, alebo pre ktoré prijali príslušné členské štáty spoločný záväzok alebo zriadili spoločnú štruktúru.

- (*) Nariadenie Rady (ES) 1164/94 zo 16. mája 1994, ktorým sa zriaďuje kohézny fond (Ú. v. ES L 130, 25.5.1994, s. 1). Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) 1265/1999 (Ú. v. ES L 161, 26.6.1999, s. 62).
- (**) Nariadenie Rady (ES) 2236/95 z 18. septembra 1995 stanovujúce všeobecné pravidlá poskytovania finančnej pomoci spoločenstva v oblasti transeurópskych sietí (Ú. v. ES L 228, 23.9.1995, s. 1). Nariadenie zmenené a doplnené nariadením (ES) 1655/1999 Európskeho parlamentu a Rady (Ú. v. ES L 197, 29.7.1999, s. 1).
- (***) Nariadenie Rady (ES) 1267/1999 z 21. júna 1999 o vytvorení nástroja štrukturálnych politík na predvstupové obdobie (Ú. v. ES L 161, 26.6.1999, s. 73). Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) 2500/2001 (Ú. v. ES L 342, 27.12.2001, s. 1).“;

14. Články 20 a 21 sa vypúšťajú.

15. Prílohy sa menia a dopĺňajú takto:

- 1) V prílohe I sa oddiely 2, 3, 4 a 6 a pripojené mapy nahrádzajú podľa prílohy I k tomuto rozhodnutiu.
- 2) V prílohe III:
 - a) názov sa nahrádza takto: „Prioritné projekty, na ktorých začnú práce pred rokom 2010“;
 - b) obsah sa nahrádza textom uvedeným v prílohe II k tomuto rozhodnutiu.

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dvadsiaty deň po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 3

Toto rozhodnutie je adresované členskými štátom

V Štrasburgu 29. apríla 2004

Za Európsky parlament
predseda
P. COX

Za Radu
predseda
M. McDOWELL

PRÍLOHA I

Príloha I k rozhodnutiu 1692/96/ES sa mení a dopĺňa takto:

1. Oddiely 2, 3 a 4 sa nahrádzajú takto:

„Oddiel 2: Cestná sieť

2.0 Európa	2.8 Taliansko
2.1 Belgicko	2.9 Luxembursko
2.2 Dánsko	2.10 Holandsko
2.3 Nemecko	2.11 Rakúsko
2.4 Grécko	2.12 Portugalsko
2.5 Španielsko	2.13 Fínsko
2.6 Francúzsko	2.14 Švédsko
2.7 Írsko	2.15 Spojené kráľovstvo

Oddiel 3: Železničná sieť

3.0 Európa	3.8 Taliansko
3.1 Belgicko	3.9 Luxembursko
3.2 Dánsko	3.10 Holandsko
3.3 Nemecko	3.11 Rakúsko
3.4 Grécko	3.12 Portugalsko
3.5 Španielsko	3.13 Fínsko
3.6 Francúzsko	3.14 Švédsko
3.7 Írsko	3.15 Spojené kráľovstvo

Oddiel 4: Sieť vnútrozemských vodných ciest a vnútrozemských prístavov“

2. Oddiel 6 sa nahrádza takto:

„Oddiel 6: Letiská

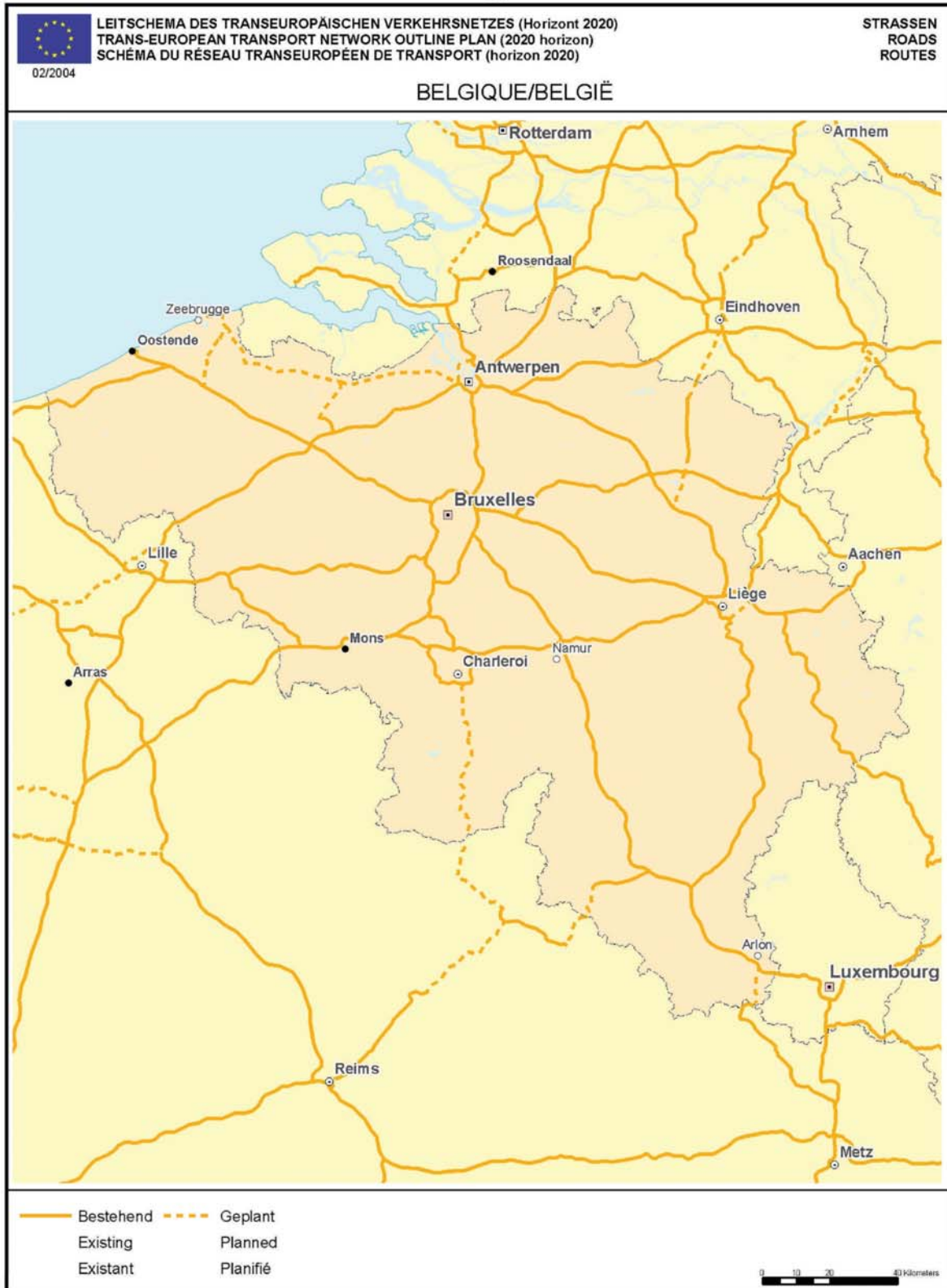
6.0 Európa	6.4 Francúzsko
6.1 Belgicko/Dánsko/Nemecko/Luxembursko/Holandsko/Rakúsko	6.5 Írsko/Spojené kráľovstvo
6.2 Grécko	6.6 Taliansko
6.3 Španielsko/Portugalsko	6.7 Fínsko/Švédsko“

3. Nasledovné mapy nahrádzajú zodpovedajúce mapy v rozhodnutí 1692/96/ES.

2.0



2.1



2.2



2.3



2.4



2.5



2.6



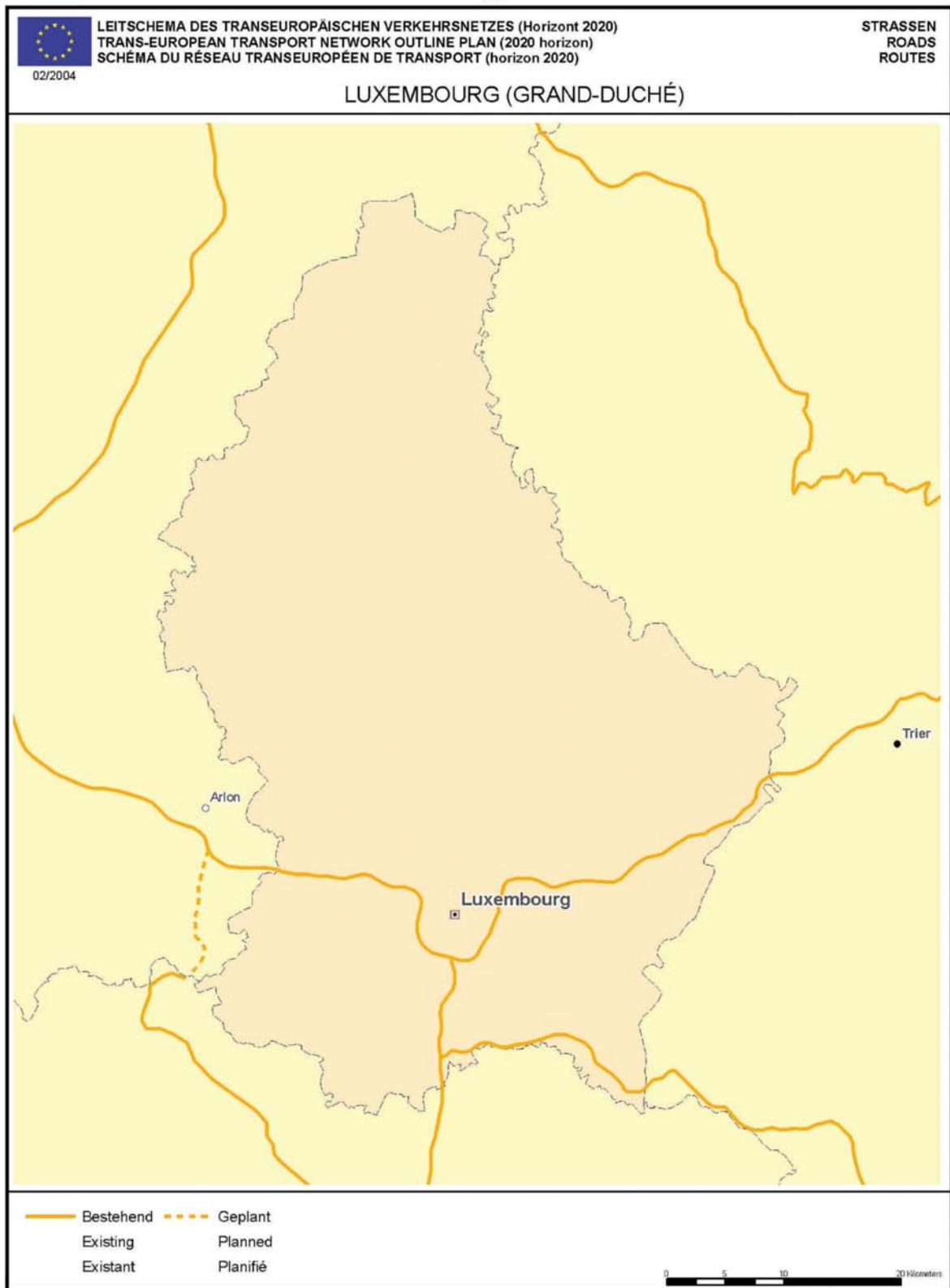
2.7



2.8



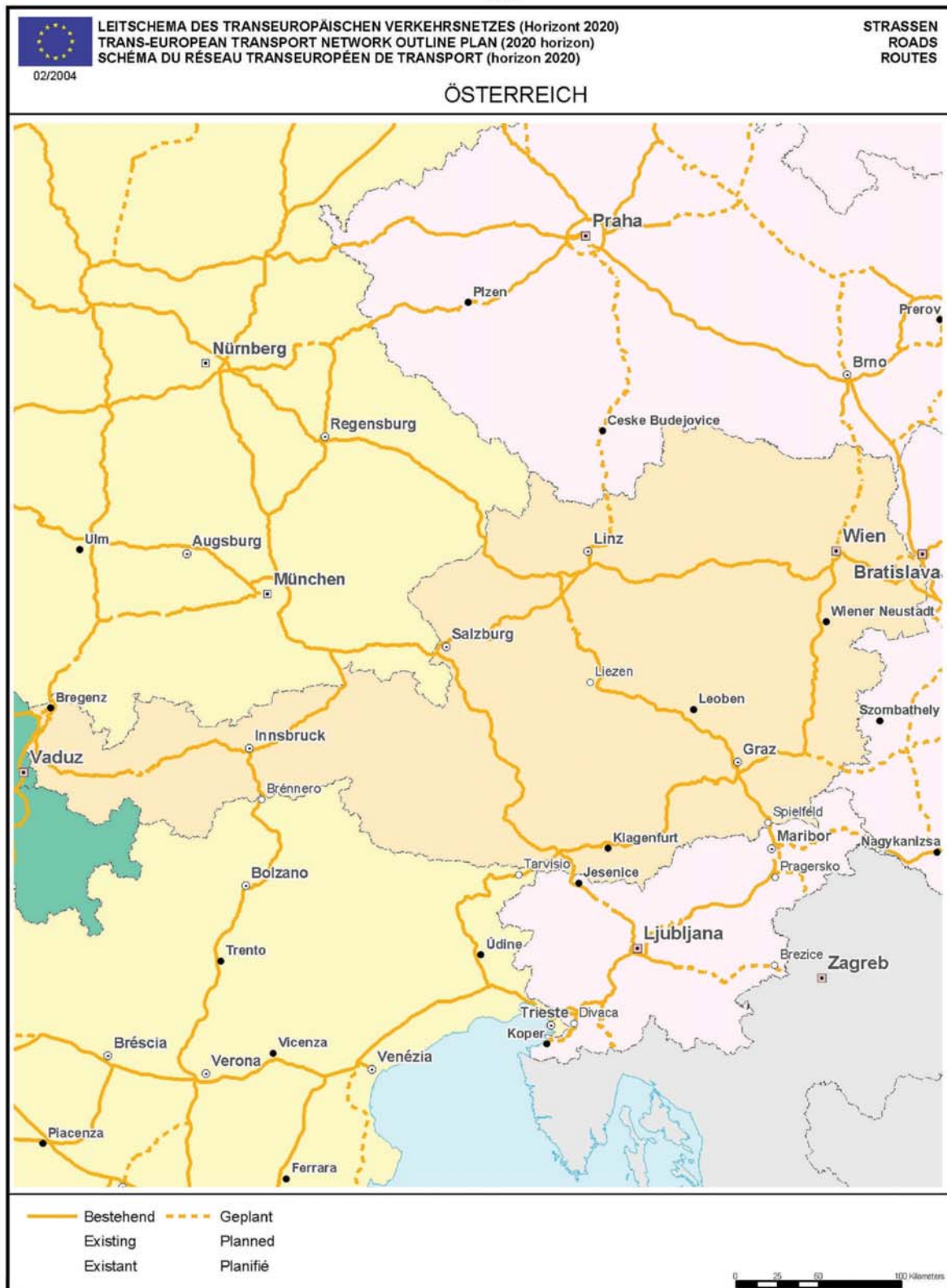
2.9



2.10



2.11



2.12



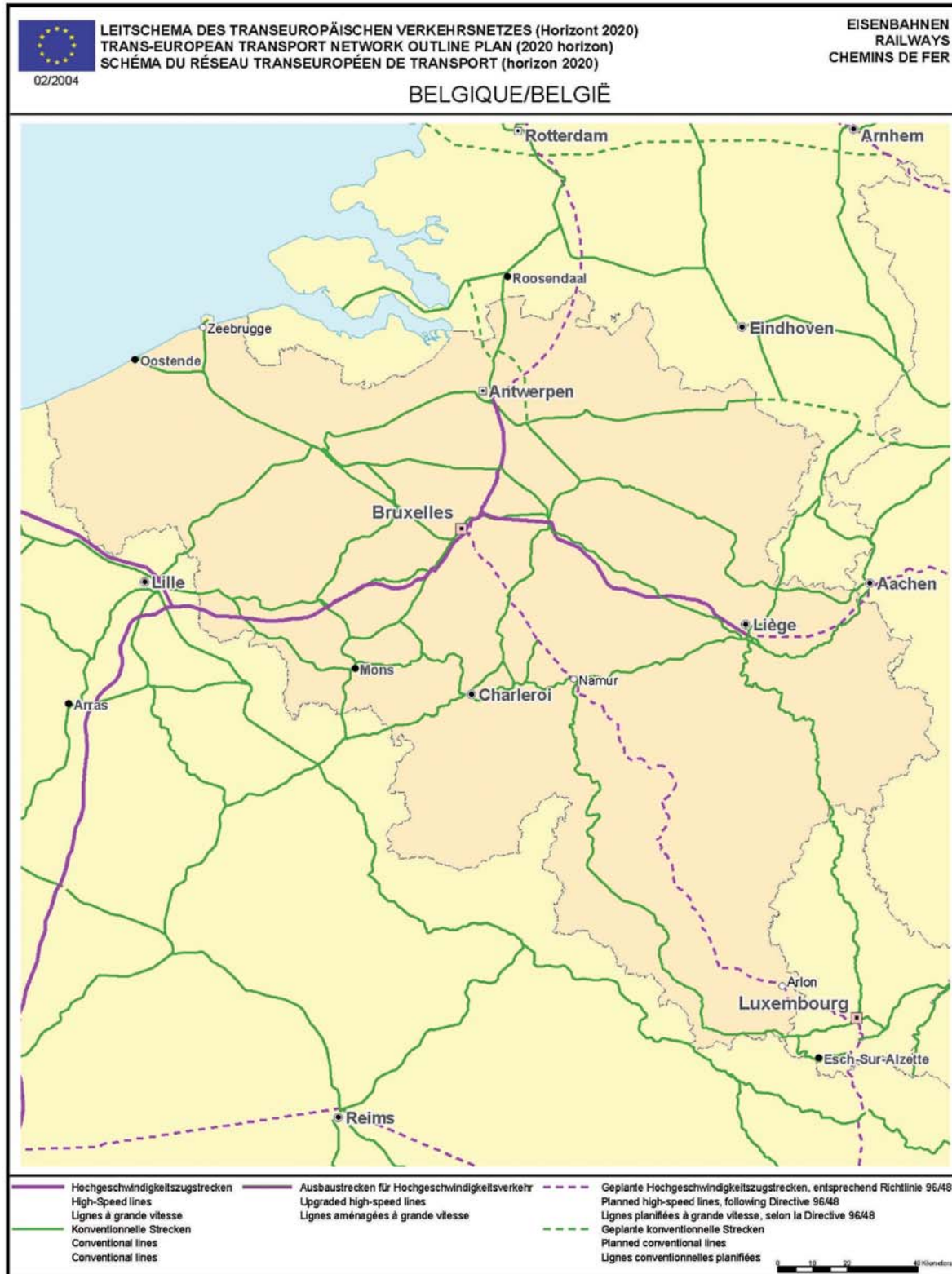
2.13



2.14



3-1



3-2



3-3



3-4



3-5



3-6



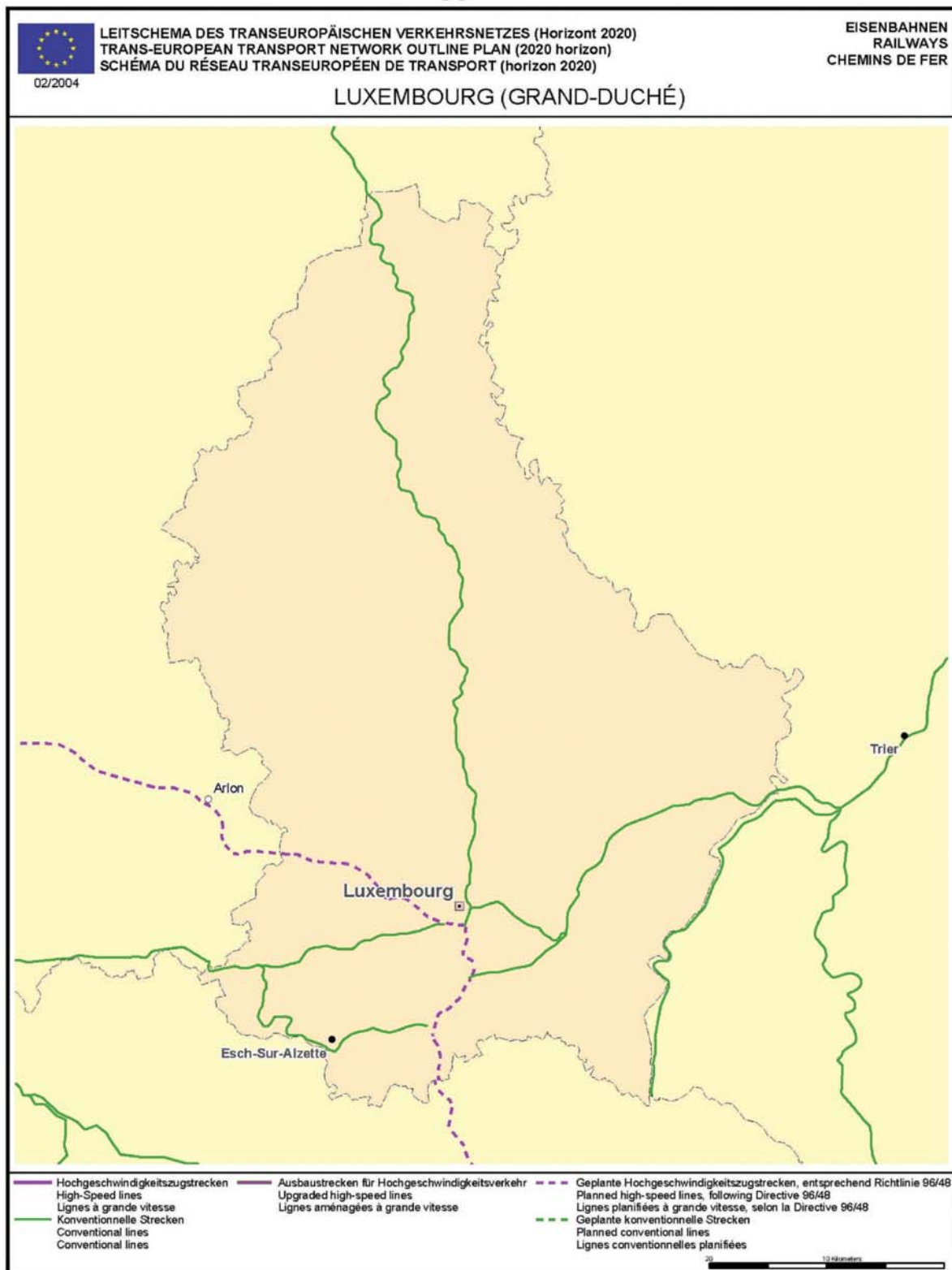
3-7



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



PRÍLOHA II

Príloha III k rozhodnutiu 1692/96/ES sa nahrádza takto:

„Príloha III

PRIORITNÉ PROJEKTY, NA KTORÝCH ZAČNÚ PRÁCE PRED ROKOM 2010

1. Železničná os Berlín-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
 - Halle/Leipzig-Nürnberg (2015);
 - Nürnberg-München (2006);
 - München-Kufstein (2015);
 - Kufstein-Innsbruck (2009);
 - Brennerský tunel (2015), cezhraničný úsek;
 - Verona-Napoli (2007);
 - Milano-Bologna (2006);
 - Železnično/cestný most nad úžinou Messina-Palermo (2015).
2. Vysokorýchlostná železničná os Paris-Bruxelles/Brussel-Köln-Amsterdam-London
 - Lamanšský tunel-London (2007);
 - Bruxelles/Brussel-Liège-Köln (2007);
 - Bruxelles/Brussel-Rotterdam-Amsterdam (2007) ⁽¹⁾
3. Vysokorýchlostná železničná os v juhovýchodnej Európe
 - Lisabon/Porto-Madrid (2011) ⁽²⁾
 - Madrid-Barcelona (2005);
 - Barcelona-Figueras-Perpignan (2008);
 - Perpignan-Montpellier (2015);
 - Montpellier-Nîmes (2010);
 - Madrid-Vitoria-Irún/Hendaye (2010);
 - Irún/Hendaye-Dax, cezhraničný úsek (2010);
 - Dax-Bordeaux (2020);
 - Bordeaux-Tours (2015).
4. Vysokorýchlostná železničná os východ
 - Paris-Baudrecourt (2007);
 - Metz-Luxembourg (2007);
 - Saarbrücken-Mannheim (2007).
5. Trať Betuwe (2007).

⁽¹⁾ Vrátane dvoch staníc vysokorýchlostnej železnice v Rotterdame a Amsterdame, ktoré nie sú zahrnuté v projekte schválenom Európskou radou v Essene v roku 1994.

⁽²⁾ Vrátane spojení Lisabon-Porto (2013), Lisabon-Madrid (2010) a Aveiro-Salamanka (2015).

6. Železničná os Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-ukrajinská hranica ⁽¹⁾
 - Lyon-St Jean de Maurienne (2015);
 - Mont-Cenis tunel (2015-2017), cezhraničný úsek;
 - Bussoleno-Torino (2011);
 - Torino-Venezia (2010);
 - Venezia-Ronchi Sud-Trieste Divača (2015);
 - Koper- Divača -Ljubljana (2015)
 - Ljubljana-Budapest (2015).
7. Diaľničná os Igoumenitsa/Patra-Atény-Sofia-Budapest
 - Via Egnatia (2006);
 - Pathe (2008);
 - diaľnica Sofia-Kulata-grécko/bulharská hranica (2010), s Promahon-Kulata ako cezhraničným úsekom;
 - diaľnica Nadlac-Sibiu (odbočka na Bukurešť a Constanța) (2007).
8. Multimodálna os Portugalsko/Španielsko-zvyšok Európy ⁽²⁾
 - železnica La Coruña-Lisabon-Sines (2010);
 - železnica Lisabon-Valladolid (2010);
 - železnica Lisabon-Faro (2004);
 - diaľnica Lisabon-Valladolid (2010);
 - diaľnica La Coruña-Lisabon (2003);
 - diaľnica Sevilla-Lisabon (dokončená v roku 2001);
 - nové letisko Lisabon (2015).
9. Železničná os Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (2001) ⁽³⁾
10. Malpensa (dokončená v roku 2000) ⁽⁴⁾
11. Pozemné spojenie Öresund (dokončená v roku 2000) ⁽⁵⁾
12. Železnično-cestná os nordický trojuholník
 - Cestné a železničné projekty vo Švédsku (2010) ⁽⁶⁾;
 - diaľnica Helsinki-Turku (2010);
 - železnica Kerava-Lahti (2006);
 - diaľnica Helsinki-Vaalimaa (2015);
 - železnica Helsinki-Vainikkala (ruská hranica) (2014).
13. Cestná os Spojené kráľovstvo/Írsko/Benelux (2010)
14. Hlavná trať západné pobrežie (2007)
15. Galileo (2008)
16. Železničná os pre nákladnú dopravu Sines-Madrid-Paris
 - Nová vysokokapacitná železničná os cez Pyreneje;
 - železnica Sines-Badajoz (2010);
 - železničná trať Algeciras-Bobadilla (2010).

⁽¹⁾ Časti tejto trasy zodpovedajú paneurópskemu koridoru V.

⁽²⁾ Vrátane modernizácie prístavov a letísk (2015) a v súlade s obsahom schváleným Európskou radou v Essene a Dubline.

⁽³⁾ O ďalšom zvýšení kapacity na tejto trati bolo rozhodnuté v roku 2003 a doplnilo sa ako samostatný projekt.

⁽⁴⁾ Projekt dokončený.

⁽⁵⁾ Projekt dokončený.

⁽⁶⁾ Niektoré krátke úseky cesty a železničnej trate budú dokončené medzi rokom 2010 a 2015.

17. Železničná os Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava
 - Baudrecourt-Strasbourg-Stuttgart (2015) s mostom Kehl ako cezhraničným úsekom;
 - Stuttgart-Ulm (2012);
 - München-Salzburg (2015), cezhraničný úsek;
 - Salzburg-Wien (2012);
 - Wien-Bratislava (2010), cezhraničný úsek.
18. Rýn/Meuse-Mohan-Dunaj vnútrozemská vodná os ⁽¹⁾
 - Rýn-Meuse (2019) s plavebnou komorou Lanaye ako cezhraničným úsekom;
 - Vilshofen-Straubing (2013);
 - Wien-Bratislava (2015) cezhraničný úsek;
 - Pálkovičovo-Mohács (2014);
 - úzke mieste v Rumunsku a Bulharsku (2011).
19. Interparabilita vysokorýchlostnej železnice na Iberskom poloostrove
 - Madrid-Andalucía (2010);
 - sever-východ (2010);
 - Madrid-Levante a Stredozemné more (2010);
 - koridor sever/severozápad, vrátane Vigo-Porto (2010);
 - Extremadura (2010).
20. Železničná os Fehmarn Belt
 - pevné železničné/cestné spojenie s Fehmarn Belt (2014);
 - prípojná železnica v Dánsku z Öresundu (2015);
 - prípojná železnica v Nemecku z Hamburgu (2015);
 - železnica Hannover-Hamburg/Bremen (2015).
21. Morské diaľnice

Projekty spoločného záujmu určené v súlade článkom 12a a týkajúce sa nasledovných morských diaľnic:

 - Morská diaľnica Baltické more (spojenie baltických členských štátov s členskými štátmi v strednej a východnej Európe, vrátane trasy cez kanál (Severné more/Baltické more (Kielsky kanál)(2010));
 - Morská diaľnica západná Európa (vedúca z Portugalska a Španielska cez Atlantický oblúk do Severného mora a Írskeho mora) (2010);
 - Morská diaľnica juhovýchodná Európa (spájajúca Adriatické more s Iónskym morom a východným Stredozemným morom tak, aby zahŕňala Cyprus) (2010);
 - Morská diaľnica juhozápadná Európa (Západné Stredozemné more) spájajúca Španielsko, Francúzsko, Taliansko a Maltu a s napojením na morskú diaľnicu juhovýchodná Európa ⁽²⁾ (2010);
22. Železničná os Atény-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg/Dresden ⁽³⁾
 - železnica grécko/bulharská hranica-Kulata-Sofia-Vidin/Calafat (2015);
 - železnica Curtici-Brasov (smerom na Bukurešť a Constantu) (2010);
 - železnica Budapest-Wien (2010), cezhraničný úsek;
 - železnica Břeclav-Praha-Nürnberg (2010), s úsekom Nürnberg-Praha ako cezhraničným úsekom;
 - železničná os Praha-Linz (2016).

⁽¹⁾ Časť tejto trasy zodpovedá definícii paneurópskeho koridoru VII.

⁽²⁾ Vrátane Čierneho mora.

⁽³⁾ Táto hlavná trať do značnej miery zodpovedá definícii paneurópskeho koridoru IV.

23. Železničná os Gdansk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien ⁽¹⁾
 — železnica Gdansk-Warszawa-Katowice (2015);
 — železnica Katowice-Břeclav (2010);
 — železnica Katowice-Žilina-Nové Mesto n.V. (2010).
24. Železničná os Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
 — Lyon-Mulhouse-Mülheim ⁽²⁾, s úsekom Mulhouse-Mülheim ako cezhraničným úsekom (2018);
 — Genova-Milano/Novara-švajčiarska hranica (2013);
 — Basel-Karlsruhe (2015);
 — Frankfurt-Mannheim (2012);
 — Duisburg-Emmerich (2009) ⁽³⁾
 — ‚Železný Rýn‘ Rheidt-Antwerpen, cezhraničný úsek (2010).
25. Diaľničná os Gdaňsk-Brno/Bratislava-Wien ⁽⁴⁾
 — diaľnica Gdansk-Katowice (2010);
 — diaľnica Katowice-Brno/Žilina (2010), cezhraničný úsek;
 — diaľnica Brno-Wien (2009), cezhraničný úsek.
26. Železnično/diaľničná os Írsko/Spojené kráľovstvo/kontinentálna Európa
 — železnično/diaľničná os spájajúca Dublin so severom (Belfast-Larne) a juhom (Cork) (2010) ⁽⁵⁾;
 — železnično/diaľničná os Hull-Liverpool (2015);
 — železnica Felixstowe-Nuneaton (2011);
 — železnica Crewe-Holyhead (2008).
27. Os ‚Rail Baltica‘ Warsaw-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
 — Warsaw-Kaunas (2010);
 — Kaunas-Riga (2014);
 — Riga-Tallinn (2016).
28. ‚Eurocaprail‘ na železničnej osi Brussels-Luxembourg-Strasbourg
 — Brussels-Luxembourg-Strasbourg (2012).
29. Železničná os medzinárodného koridoru Iónske more/Adriatické more
 — Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa (2012);
 — Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014).
30. Vnútrozemská vodná cesta Seine-Scheldt.
 Zlepšenie splavnosti Deulemont-Gent (2012-2014-2016);
 Compiègne-Cambrai (2012-2014-2016).

Vopred dohodnuté dátumy dokončenia prác sú uvedené v zátvorkách. Dátumy dokončenia projektov 1 až 20 a 30 a údaje o úsekoch pochádzajú zo správy odborníkov na vysokej úrovni, v ktorej boli uvedené.“

⁽¹⁾ Táto hlavná trať do značnej miery zodpovedá definícii paneurópskeho koridoru VI.

⁽²⁾ Vrátane TGV Rýn-Rhône, bez západnej odbočky.

⁽³⁾ Projekt č. 5 (trať Betuwe) spája Rotterdam a Emmerich.

⁽⁴⁾ Táto hlavná dopravná os do značnej miery zodpovedá definícii paneurópskeho koridoru VI.

⁽⁵⁾ Vrátane essenského projektu č. 13: cestná os Írsko/Spojené kráľovstvo/Benelux.