

РЕШЕНИЕ 884/2004/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 29 април 2004 година

за изменение на Решение 1692/96/ЕО относно насоките на Общността за развитието на трансевропейската транспортна мрежа

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност и по-специално член 156, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложенията на Комисията ¹,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет ²,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ³,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ⁴,

като имат предвид, че:

- (1) Решение 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁵ установи насоките на Общността за трансевропейската транспортна мрежа като идентифицира проекти от съвместен интерес, чиято цел е да подпомогнат развитието на тази мрежа и в чието приложение III са изброени специфичните проекти, на които Европейският съвет по време на своите заседания в Есен през 1994 г. и в Дъблин през 1996 г. придава особено значение;
- (2) увеличаването на трафика, и в частност нарастващият дял на тежкотоварните превозни средства, довежда до повишено натоварване и до по-голям брой стеснени участъци по коридорите на международния транспорт. За да се гарантира международното

¹ ОВ С 362 Е , 18.12.2001 г., стр. 205, и ОВ С 20 Е , 28.1.2003 г., стр. 274.

² ОВ С 125 , 27.5.2002 г., стр. 75.

³ ОВ С 278 , 14.11.2002 г., стр. 7.

⁴ Становище на Европейския парламент от 30 май 2002 г. (ОВ С 187 Е , 7.8.2003 г., стр. 130) и от 11 март 2004 г. (все още не публикувано в *Официален вестник*), Съвместно становище на Съвета от 14 април 2004 г. (все още не публикувано в *Официален вестник*), и Позиция на Европейския парламент от 21 април 2004 г. (все още не публикуван в *Официален вестник*).

⁵ ОВ L 228 , 9.9.1996 г., стр.1. Решение, последно изменено с Решение № 1346/2001 /ЕО (ОВ L 185 , 6.7.2001 г., стр.1).

движение на стоките и на хората, при това положение е необходимо да се оптимизира капацитетът на трансевропейската транспортна мрежа;

- (3) Европейският съвет от Гьотеборг през 2001 г. прикани европейските институции да приемат ревизирани насоки относно трансевропейската транспортна мрежа, за да се даде приоритет, където е уместно, на инфраструктурните инвестиции, насочени към железните пътища, към вътрешните плавателни пътища, към морските превози на къси разстояния, към операции, включващи различни видове транспорт и към ефикасна вътрешна връзка. В този контекст следва да не се подценява приносът на пристанищата за вътрешни плавания и регионалните летища за осъществяването на целите на трансевропейската транспортна мрежа;
- (4) предстоящото разширяване на Европейския съюз и целта за изместване на баланса при използването на видовете транспорт и въвеждането на инфраструктурна мрежа, която е способна да покрие нарастващите потребности, както и фактът, че необходимото време за осъществяване на някои приоритетни проекти би могло да надвиши десет години, налагат да се преразгледа списъкът на проектите, изброени в приложение III на Решение № 1692/96/ЕО;
- (5) България, Чешката република, Кипър, Естония, Унгария, Литва, Латвия, Малта, Полша, Румъния, Словашката република, Словения и Турция сключиха споразумения за асоцииране и европейски споразумения и са кандидатки за членство в Европейския съюз. Транспортните администрации на единадесет от тези държави са осъществили, с подкрепата на Комисията, оценка на транспортните нужди и инфраструктури с цел да определят мрежа според същите принципи като изброените в Решение № 1692/96/ЕО;
- (6) Европейският съвет в Барселона през 2002 г. настойчиво посочи целта за намаляване на стеснените участъци в транспортната мрежа в различни региони, сред които Алпите, Пиринеите и Балтийско море;
- (7) Европейският съвет от Брюксел от декември 2003 г. подчерта, че приоритетните проекти, определени чрез насоките, са съществени елементи за засилване на единството на вътрешния пазар, по-специално в перспективата на предстоящото разширяване на Съюза и с оглед необходимостта да се отстранят стеснените участъци в транспортната мрежа и/или да се добавят липсващите звена при движението на стоките (транзит) при преминаването на естествените или други прегради или границите;
- (8) Втората паневропейска транспортна конференция , проведена в Крит през 1994 г., и третата паневропейска транспортна конференция ,

проведена в Хелзинки през 1997 г., позволиха да бъдат определени десет европейски транспортни коридора и четири паневропейски приоритетни зони за сътрудничество между Европейската общност и заинтересовани трети страни;

- (9) в своя доклад, представен на Комисията на 30 юни, групата на високо равнище по въпросите на трансевропейската транспортна мрежа (наричана по-нататък “групата на високо равнище”), посочи ограничен брой приоритетни проекти, като използва методология, основаваща се на критериите, които включват по-специално изучаването на тяхната икономическа жизненост на равнището на заинтересованите държави-членки при спазването на предварително договорен календар в рамките на програмирането на проекта, на тяхното въздействие върху движението на стоките и на хората между държавите-членки, сближаването и устойчивото развитие. Този доклад включва също проекти в новите държави-членки, които ще се присъединят към Европейския съюз на 1 май 2004 г. Резултатите от такова сътрудничество следва да бъдат взети предвид.;
- (10) изискванията, свързани с опазването на околната среда, трябва да бъдат интегрирани в определението и прилагането на политиката на Общността относно трансевропейските мрежи съгласно член 6 на Договора за създаване на Европейската общност. Това налага да се придвижат приоритетно инфраструктурите при тези видове транспорт, които вредят най-малко на околната среда, а именно железопътният, морският транспорт на къси разстояния и вътрешните плавания;
- (11) следва да се приложи основната цел, която се състои в отделяне на отрицателните въздействия от увеличаването на транспортния трафик от нарастването на брутния вътрешен продукт (БВП), както предложи Комисията в своето съобщение за стратегията на Европейския съюз в полза на устойчивото развитие.
- (12) оценката за въздействието върху околната среда, по силата на Директива 2001/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2001 г. за оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда⁶, ще се прилага в бъдеще за всички планове и програми, които водят до проекти от съвместен интерес. Финансирането на транспортните инфраструктури би следвало да бъде подчинено също на спазването на разпоредбите на законодателството на Общността, в частност на Директива 85/337/ЕИО на Съвета от 27 юни 1985 г. за оценката на последиците на някои публични и частни проекти върху околната среда⁷, и на Директиви 79/409/ЕИО на Съвета

⁶ ОВ L 197 21.7.2001 г., стр. 30.

⁷ ОВ L 175 , 5.7.1985 г., стр. 40. Директива, последно изменена с Директива 2003/35/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 156 от 25.6.2003 г., стр. 17).

от 2 април 1979 г. за опазването на дивите птици ⁸ и 92/43/ЕИО на Съвета от 21 май 1992 г. за опазването на естественото местообитание и на дивата флора и фауна ⁹;

- (13) Бялата книга на Комисията, относно европейската транспортна политика, препоръчва интегриран подход, който комбинира, *inter alia*, мерките, предвидени за оживяване на железопътния сектор, в частност товарния, за увеличаване ролята на вътрешните плавания и на морския транспорт на къси разстояния, за насърчаване на по-голямо допълване между високоскоростните влакове и въздушния транспорт, и за повишаване ролята на развитието на интелигентните взаимодействащи си транспортни системи, за да се осигури повишена ефективност и сигурност на мрежата;
- (14) ефективността на съвместната транспортна политика зависи, *inter alia*, от единството на мерките, предвидени за оживяването на железопътния сектор и развитието на инфраструктурата на този сектор. Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г., за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета, относно развитието на железниците в Общността ¹⁰, предвижда трансевропейска мрежа на товарните железопътни превози, отворена за услугите на международния товарен транспорт след 2003 г. Следва да се вземат предвид линиите от тази трансевропейска мрежа за товарни железопътни превози като част от железопътната мрежа, определена в насоките, установени от Решение №1692/96/ЕО, за да могат те да се ползват от инвестиции и да привлекат част от трафика по шосе.
- (15) в обсега на общата цел, гарантираща устойчива мобилност на хората и стоките, следва да се приложат механизми за поддържане на развитието на оживени морски пътища между държавите-членки, за да се намали натоварването на шосетата и/или да се подобри достъпа до периферните или островните държави и региони. Установяването на такива рамкови механизми, подкрепени, *inter alia*, от тръжни процедури, трябва да бъде прозрачно, да отговаря на потребностите и не трябва по никакъв начин да накърнява правилата на Общността в областта на конкуренцията, нито на тези, които се отнасят до обществени поръчки;
- (16) подкрепата за развитието на морските магистрални пътища трябва да се разглежда като допълнителна към предоставянето на помощ от

⁸ ОВ L 103 , 25.4.1979 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Регламент (ЕО) № 807/2003 (ОВ L 122 , 16.5.2003 г., стр. 36).

⁹ ОВ L 206 , 22.7.1992 г., стр. 7. Директива, последно изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 284 от 31.10.2003 г., стр. 1).

¹⁰ ОВ L 75 ,15.3.2001 г., стр. 1.

страна на Общността за подпомагане на развитието на морските транспортни дейности на къси разстояния в рамките на програмата “Марко Поло”, въведена чрез Регламент (ЕО) №1382/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 22 юли 2003 г. за отпускането на финансова помощ от страна на Общността за подобряване на постиженията в областта на околната среда на системата за превоз на товари (програма “Марко Поло”) ¹¹ и трябва да се подчинява на същите критерии. Въпреки това, отпускането на финансова помощ от страна на Общността в рамките на тези два инструмента не би могло да има ефект на натрупване;

- (17) необходимо е приоритетните проекти да се обявят за проекти от европейски интерес, да се съсредоточи европейското финансиране върху тези проекти и да се приложат механизмите за насърчаване на съгласуването между държавите-членки за улесняването на тяхното осъществяване съобразно желаните графици;
- (18) в съответствие с член 154 от Договора, политиката в областта на трансевропейските мрежи трябва да допринесе за засилването на икономическото и социалното сближаване на територията на Общността. За осъществяването на тази цел следва да се търси максимално единство между насоките на Общността в областта на трансевропейските мрежи и програмирането на наличните финансови инструменти на равнище Общност;
- (19) последващата оценка на приоритетните проекти трябва да улесни бъдещото преразглеждане на насоките и на списъка на приоритетните проекти и трябва да допринася за подобряването на методите на оценка, които вече се използват в държавите-членки;
- (20) ситуация в която национални процедури за оценка на въздействието върху околната среда и върху социално-икономическото състояние на даден проект между държавите-членки може да се окаже неподходящо за транснационалното измерение на проектите, обявени за проекти от европейски интерес. За да се избегне това следва да се подобрят, освен съвместните методи за оценка, съобразените процедури за оценка и за допитване до общественото мнение или процедурите за международно допитване, които обхващат различните заинтересовани държави-членки и както социално-икономическите аспекти, така и тези, свързани с околната среда. Тези процедури не трябва да нарушават задълженията, произтичащи от законодателството на Общността в областта на защитата на околната среда;
- (21) може да се окаже необходимо засилването на сътрудничеството между заинтересованите държави относно проектите, разположени по

¹¹ ОВ L 196, 2.8.2003 г., стр. 1.

една и съща ос, за да се подобри рентабилността на инвестициите и да се улесни тяхната синхронизация и финансово осигуряване;

- (22) трансграничните отсечки трябва да бъдат определени от държавите-членки въз основа на критерии, определени от комитет, установен по силата на член 18, параграф 2 от Решение 1692/96/ЕО. Съществуващите сведения за трансграничните отсечки на приоритетните проекти, включени в приложение III към същото решение, не трябва да предрешават определянето на трансграничните отсечки съгласно тези критерии;
- (23) Комисията извърши анализ на въздействието на препоръките на групата на високо равнище. Резултатите показват, че осъществяването на проектите, определени от групата, комбинирано с редица мерки, които зависят от общата транспортна политика като например налагането на такси за използването на инфраструктурата и отварянето към конкуренция на товарния железопътен транспорт, ще доведе до съществени ползи от гледна точка на спестяването на време, до намаляването на вредните емисии и на претоварването на пътищата, до подобряването на достъпа до периферните държави-членки и до новите държави-членки, както и до по-голямо общо благосъстояние;
- (24) за привеждане в съответствие с целите на трансевропейските транспортни мрежи и за премахването на предизвикателствата от разширяването в областта на транспорта, следва чувствително да се увеличат финансовите ресурси, предвидени за мрежата;
- (25) Комисията може да реши да предложи на Европейския парламент и на Съвета, че е необходимо да се постигне напредък в проектите, различни от включените в приложение III от Решение 1692/96/ЕО, за да се преследват целите за стимулиране на ръста, за по-добрата интеграция в разширена Европа и за подобряване на производителността и конкурентоспособността на европейските предприятия на световните пазари, и за да се допринесе за постигането на целта за икономическо, социално и териториално сближаване, както и интермодалността. Тези проекти трябва да се ползват с приоритетно внимание в рамките на финансовите инструменти на Общността;
- (26) следователно, Решение 1692/96/ЕО трябва да бъде съответно изменено,

РЕШИХА:

Член 1

Решение 1692/96/ЕО се изменя, както следва:

- 1) в Член 2, параграф 1, датата “2010 г.” се заменя с “2020 г.”.
- 2) В член 3, параграф 2 се заменя със следния текст:

“2. Транспортните инфраструктури включват шосейни мрежи, железни пътища и плавателни пътища, магистрални морски пътища, плавателни морски и вътрешни пристанища, летища, както и други свързващи точки между отделните типове мрежи.”.

- 3) Член 5 се заменя със следния текст:

“Член 5

Приоритети

Като се вземат предвид целите, определени в член 2, и основните направления на мерките, предвидени в член 4, приоритетите са следните:

а) установяването и развитието на ключовите свързки и свързващи звена между отделните мрежи, необходими за премахване на стеснените участъци в мрежите, пускането в действие на липсващите звена в тях и довършването на основните направления, в частност по техните трансгранични отсечки, да се преодолеят естествените прегради и да се подобри взаимодействието на основните направления;

б) установяването и развитието на инфраструктури, които ще насърчават взаимовръзките на националните мрежи за по-лесното свързване на островните региони или регионите, подобни на острови, както и регионите-анклави, регионите, които са периферни и най-отдалечени спрямо централните региони на Общността, по-специално с оглед намаляването на завишените транспортни разходи в тези региони;

в) мерките, необходими за постепенното въвеждане в действие на взаимодействаща железопътна мрежа, която включва, там където това е изпълнимо, маршрути, приспособени за товарни превози;

г) необходимите мерки за повишаване ефективността на морския транспорт на дълги и на къси разстояния и на вътрешните плавания;

д) необходимите мерки за интегриране на релсовия и въздушния транспорт, по-специално посредством железопътен достъп до летищата, в краен случай, както и необходимите инфраструктури и съоръжения;

е) оптимизация на капацитета и на ефективността на съществуващите и на новите инфраструктури, насърчаването на интермодалността и повишаване на безопасността и надеждността на мрежата чрез установяването и подобряването на интермодални терминали между различните видове транспорт и техните инфраструктури за достъп и/или благодарение на разполагането на интелигентни системи;

ж) интеграция в областта на безопасността и на грижите за околната среда в рамките на създаването и прилагането на трансевропейската транспортна мрежа;

з) развитието на устойчива мобилност на хората и стоките съгласно стратегическите цели на Европейския съюз в областта на устойчивото развитие”.

4) Член 8 се заменя със следния текст:

“Член 8

Опазване на околната среда

1. По време на етапите на планиране и изпълнение на проектите, държавите-членки трябва да вземат предвид опазването на околната среда, като осъществяват, съгласно Директива 83/337/ЕИО на Съвета, оценки за въздействието върху околната среда (ОВОС) на проектите от съвместен интерес в приложение на Директива 79/409/ЕИО на Съвета от 2 април 1979 г. относно опазването на дивите птици¹² и Директива 92/43/ЕИО на Съвета.

Считано от 21 юли 2004 г., държавите-членки извършват оценка на околната среда за плановете и програмите въз основа на тези проекти, най-вече относно тези, свързани с новите връзки или други важни форми на развитие на ключовите инфраструктури, съгласно Директива 2001/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2001 г., отнасяща се до оценката на въздействието върху околната среда на някои плановете и програми¹³. Държавите-членки взимат предвид резултатите от оценката за околната среда при изработването на въпросните плановете и програми, съгласно член 8 на посочената директива.

2. До 21 юли 2004 г. Комисията изработва, съгласувано с държавите-членки, подходящите методи за прилагането на стратегическата оценка на въздействието върху околната среда като целта е, *inter alia*, осигуряването на добра координация за избягване на повторните усилия и за постигане на по-лесно и ускорено провеждане на процеса на планиране на проектите и на трансграничните коридори.

¹² ОВ L 103 , 25.4.1979 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Регламент (ЕО) № 807/2003 (ОВ L 122 , 16.5.2003 г., стр. 36).

¹³ ОВ L 197, 21.7.2001 г., стр. 30.”;

Резултатите от тези дейности и от оценката за въздействието върху околната среда на проектите свързани с мрежите за пренос на електричество (TEN projects), осъществени от държавите-членки съгласно Директива 2001/42/ЕО се взимат предвид, според случая, от Комисията в нейния доклад за насоките, посочен в член 18, параграф 3, и в законодателните предложения относно ревизията на насоките, които евентуално се оказват необходими по силата на същата разпоредба.

5) В член 9, параграф 3 се заменя от следния текст:

“3. Мрежата включва също инфраструктурата за управление на движението, информацията за ползвателите, управлението на инцидентите и на спешните случаи и електронното извършване на плащанията; тя се основава на активното сътрудничество между системите за управление на движението на европейски, национални и регионални равнища, и доставчиците на услуги за информация по трасетата и за трафика и на услуги с добавена стойност, като се полага грижа за необходимото допълване с приложенията, чието разполагане е улеснено в рамките на програмата за трансевропейските телекомуникационни мрежи.”

б) Член 10 се заменя от следния текст:

“Член 10

Характеристики

1. Железопътната мрежа е съставена от високоскоростна мрежа и конвенционална железопътна мрежа.
2. Високоскоростната железопътна мрежа, която използва съществуващи или нови технологии, е съставена от:

а) линии, специално построени за висока скорост, оборудвани за скорости, основно равни или по-високи от 250 km/h,

б) линии, специално устроени за висока скорост, оборудвани за скорости от порядъка на 200 km/h,

в) линии, специално устроени за висока скорост или линии, специално построени за висока скорост, свързани с високоскоростната железопътна мрежа, но които притежават специфични характеристики поради топографски ограничения или заради особености на околната среда, релефа или градската среда, и по които скоростта трябва да бъде установявана индивидуално.

Тази високоскоростна железопътна мрежа е определена от съответните линии, посочени в приложение I. Основните изисквания и техническите спецификации за взаимодействие, които се прилагат за високоскоростните железопътни линии, използващи съществуващи технологии, се определят съгласно Директива 96/48/ЕО

на Съвета от 23 юли 1996 г., относно взаимодействието и оперативността на трансевропейската високоскоростна железопътна система¹⁴. Държавите-членки осведомяват предварително Комисията за откриването на всички високоскоростни линии и за техните технически характеристики.

3. Конвенционалната железопътна мрежа е съставена от линии за конвенционален железопътен пътнически и товарен транспорт, включително железопътните връзки на комбинираните превози, посочени в член 14, достъпа до морските пристанища и до вътрешните пристанища от съвместен интерес, както и товарните терминали, отворени за всички ползватели. Основните изисквания и техническите спецификации на взаимодействие, приложими за конвенционалните железопътни линии, се определят съгласно Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г., относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна мрежа¹⁵.”

4. Железопътната мрежа включва инфраструктури и оборудване, което позволява интегрирането на железопътните и шосейните услуги, както и, при необходимост, въздушните и морските. С оглед това следва да се отделя особено внимание на връзките на регионалните летища с мрежата.

5. Железопътната мрежа отговаря най-малко на една от следните функции:

а) играе важна роля в железопътния пътнически трафик на големи разстояния;

б) позволява, при необходимост, връзка с летищата;

в) позволява достъп до регионалните и локални железопътни мрежи;

г) улеснява товарния транспорт, като определя и развива основните линии, запазени за товарни превози, или направленията, по които товарните влакове са приоритет;

д) играе важна роля в комбинираните превози;

е) позволява взаимовръзка посредством пристанища от съвместен интерес на морския транспорт на къси разстояния и вътрешните плавания.

6. Железопътната мрежа предоставя на ползвателите високо равнище на качество и на безопасност благодарение на приемствеността и на прогресивното прилагане на нейната възможност за взаимодействие, по-специално техническото уеднаквяване и уеднаквената система за контрол-управление ERTMS, препоръчана за европейската железопътна мрежа. За

¹⁴ ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6. Директива, изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 284, 31.10.2003 г., стр. 1).

¹⁵ ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1.”

тази цел Комисията е съставила план за разполагане на системата, съобразен с националните планове, която консултира държавите-членки.

7. Член 11 се изменя, както следва:

а) въвежда се следният параграф:

“3б. Вътрешните пристанища на мрежата, оборудвани с приспособления за трансбордиране за интермодален транспорт или чийто годишен обем на товарния трафик е най-малко 500 000 тона, са посочени в приложение I.”

б) параграф 4 се заменя от следния текст:

“4. Мрежата обхваща също и инфраструктурата за управление на трафика. Тя съдържа по-специално прилагането на многоцелева и интелигентна система за трафика и за транспорта, наречена “Речна система за информация”, като целта е оптимизирането на наличния капацитет и на сигурността на мрежата за вътрешни плавания, както и за подобряването на взаимодействието с другите видове транспорт.”.

8) Въвежда се следният член:

“Член 12а

Магистрални морски пътища

1. Трансевропейската мрежа на магистралните морски пътища предвижда концентрирането на товаропотоците по морски пътища с логистично предназначение, за да се подобрят съществуващите жизнеспособни връзки по море, които се ползват редовно и често за превоз на стоки между държавите-членки, или за създаването на нови. Целта е да се намали натоварването по пътищата и/или да се подобри обслужването на периферните и островни държави и региони. Магистралните морски пътища не трябва да изключват комбинираните пътнически и товарни превози при условие, че товарните преобладават.
2. Трансевропейската мрежа от магистрални морски пътища е съставена от оборудването и инфраструктурите на най-малко две пристанища, разположени в две различни държави-членки. Това оборудване и инфраструктури включват елементи, най-малко в една държава-членка, каквито са пристанищното оборудване, електронните системи за логистично управление, процедурите за безопасност и административните и митнически процедури, както и инфраструктурите за пряк достъп по суша и море, включително средствата за осигуряване на навигацията в продължение на една година, по-специално предоставяне на разположение

на драгажно оборудване и със създаване на условия за достъп през зимата с помощта на ледоразбивачи.

3. Плавателните пътища или каналите, както са определени в приложение I, които свързват два европейски магистрални морски пътя или два участъка от тях и които допринасят значително за скъсяването на морските маршрути, постигането на по-висока ефективност и намаляването на времето за превоз, са част от трансевропейската мрежа на магистралните морски пътища.

4 Проектите от съвместен интерес за трансевропейска мрежа на магистралните морски пътища се предлагат най-малкото от две държави-членки и трябва да отговарят на действителни нужди. Предложените проекти свързват в общ смисъл публичния и частния сектор според обстоятелствата, преди помощите, отпуснати от националните бюджети да са допълнени, ако е необходимо, от помощи, отпуснати от Общността, поставянето в конкурентни условия по един от следните начини:

а) чрез публични покани за отправяне на предложения, извършвани съвместно от засегнатите държави-членки, които предвиждат установяването на нови връзки от пристанище от категория А, определено в член 12, параграф 2, което те избират предварително във вътрешността на всяка морска зона така, както е определена в проект № 21 от приложение III;

б) в степента, в която локализирането на пристанищата е сравнимо, чрез публични покани за отправяне на предложения, извършвани съвместно от заинтересованите държави-членки и отправяни към консорциуми, които обединяват най-малко морските компании и пристанищата, разположени в една от морските зони така, както са определени в проект №21 от приложение III.

4. Проектите от съвместен интерес относно трансевропейската мрежа от магистрални морски пътища:

- обхващат оборудването и инфраструктурите, които съставляват мрежата от магистрални морски пътища,
- могат да включват, без нарушаване на членове 87 и 88 от Договора за създаване на Европейските общности, стартови помощи, ако, вследствие на извеждането в конкурентни условия, предвидено в параграф 4 от настоящия член, бъде оценена като необходима публична помощ за осигуряване на икономическата жизненост на проекта. Стартовите помощи са ограничени до две години и се отпускат единствено за подпомагане на покриването на надлежно оправданите инвестиционни разходи. Те не могат да надвишават минималната сума, оценена като необходима за стартирането на въпросните връзки. Помощите не трябва да доведат до накърняване на конкурентните

принципи на засегнатите пазари, които могат да навредят на съвместния интерес,

- могат да включват също и дейности, предлагащи по-обширни предимства и които не са свързани със специални пристанища, каквато е предоставянето на оборудване за операции, предвиждащи употреба на ледоразбивачи и драгажни операции, както и информационни системи, включително системи за управление на трафика и електронни съобщителни системи за докладване.

5. Комисията представя на комитета, посочен в член 18, в тримесечен срок първоначален списък на специфичните проекти, които са от съвместен интерес; в рамките на този списък тя конкретизира концепцията за магистралните морски пътища. Този списък се предава също и на Европейския парламент.

6. Проектите от съвместен интерес относно трансевропейските мрежи на магистралните морски пътища се предоставят на Комисията за одобрение.”.

9) В член 13 се добавя следният параграф:

“3. Международните и вътрешни за Общността точки на взаимовръзка се свързват прогресивно с високоскоростните линии на железопътната мрежа, когато това е уместно. Мрежата включва инфраструктурите и съоръженията, които позволяват интегрирането на въздушните и железопътни превозни услуги и, където е уместно, услугите по морски превози.”.

10) Вмъква се следният раздел:

“РАЗДЕЛ 10а

КООРДИНАЦИЯ МЕЖДУ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ

Член 17а

Европейски координатор

1. За улесняване на координираното прилагане на някои проекти, в частност трансграничните проекти, или на части от трансгранични проекти, част от проектите, обявени за проекти от европейски интерес, посочени в член 19а, Комисията може да излъчи, съгласувано със засегнатите държави-членки и след консултация с Европейския парламент, лице, наречено “европейски координатор”. То действа от името и за сметка на Комисията. Неговата

мисия е свързана обикновено с даден отделен проект, в частност в случаите на трансгранични проекти, но може, при необходимост, да бъде разширена до всички проекти по дадено основно осово направление. Европейският координатор установява във връзка със засегнатите държави-членки работен план за своите дейности.

2. Европейският координатор се избира именно в зависимост от неговия опит с европейските институции и познаването от негова страна на въпросите, свързани с финансирането и социално-икономическата, и екологична оценка на големите проекти.
3. Решението на Комисията за излъчване на европейски координатор уточнява обстоятелствата и реда на извършване на задачите, посочени в параграф 5.
4. Заинтересованите държави-членки си сътрудничат с европейския координатор и му предоставят необходимите сведения, за да му позволят да доведе до добър край задачите, посочени в параграф 5.
5. Европейският координатор:

а) в сътрудничество със засегнатите държави-членки допринася за доразвиването на съвместните методи на оценка на проектите и съветва, ако е уместно, лицата, които работят по прилагането на проектите, за финансовото обезпечаване на проектите;

б) всяка година предлага на вниманието на Европейския парламент, на Комисията и на обхванатите държави-членки доклад за завършените проекти като част от прилагането на проектите, за които той е отговорен, за новото развитие на регламентно или друго равнище, които са в състояние да натежат върху характеристиките на проектите, както и за евентуалните трудности и препятствия, които могат да доведат до сериозно закъснение спрямо датите, посочени в приложение III;

в) консултира съвместно със засегнатите държави-членки регионалните и местни власти, операторите и ползвателите на средствата за транспорт, както и представителите на гражданското общество, за да очертае по-добре търсенето на транспортни услуги, възможностите за финансиране на инвестициите и типа услуги, които да се извършат за улесняване на достъпа до това финансиране.

6. Без да се накърняват прилагашите се процедури, предвидени в правото на Общността или в националното право, комисията може да поиска становището на европейския координатор по време на проучването на исканията за финансиране на проекти, зависещи от неговата мисия.

11) Член 18 се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя от следния текст:

“Комитет за мониторинг на насоките и за обмен на информация”;

б) параграф 1 се заменя от следния текст:

“1. Държавите-членки предоставят на Комисията съкратени версии на националните планове и програми, които са изработили за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, по-специално относно проектите, обявени за проекти от европейски интерес, посочени в член 19а. Веднага след изработването на националните планове и програми, държавите-членки ги предават на Комисията за сведение.”;

в) параграф 3 се изменя, както следва:

“3. Комисията представя веднъж на всеки две години на Европейския парламент, на Съвета, на Европейския икономически и социален комитет и на Комитета на регионите доклад за прилагането на насоките, описани в настоящото решение. Комитетът, създаден по силата на параграф 2, подпомага Комисията за подготовката на този доклад. Докладът бива придружен, ако е необходимо, от законодателни предложения за ревизията на насоките. Ако е уместно, той включва измененията и допълненията на проектите, съответстващи на член 19, параграф 1, или добавя към списъка на приоритетните проекти, фигуриращи в приложение III, проекти, съобразени с цитираната по-горе разпоредба. Ревизията се отнася съвсем специално към проектите, допринасящи за териториалното сближаване на Европейския съюз съгласно член 19, параграф 1, д).”.

12) Член 19 се заменя със следния текст:

“Член 19

Приоритетни проекти

1. Приоритетните проекти са проектите от съвместен интерес, посочени в член 7, чието проучване позволява да се провери дали те:

а) имат за цел да премахнат “тясно място” или да попълнят липсващо звено от водещо осово направление в трансевропейската мрежа, в частност при транграничните проекти, в проектите, които преминават през естествени препятствия или при проектите, които включват трансгранична отсечка;

б) са в такъв размер, че дългосрочно планиране на европейско равнище ще допринесе за голяма добавена стойност;

в) предоставят, в общи линии, чисти потенциални социално-икономически предимства, както и други предимства от същия вид;

г) подобряват в значителна степен мобилността на стоките и хората между държавите-членки и по такъв начин допринасят за взаимодействието на националните мрежи;

д) допринасят за териториалното сближаване на Европейския съюз, като интегрират мрежите на новите държави-членки и като подобряват връзките с периферните и островните региони;

е) допринасят за устойчивото развитие на транспорта, като повишават безопасността и като намаляват вредите, нанесени на околната среда от транспорта, по-специално като допринасят за по-мощното преминаване към железопътни превози, към интермодален транспорт, към вътрешни плавания и към морски транспорт;

ж) подпомагат ангажирането на заинтересованите държави-членки за осъществяването на навременни проучвания и на процедури за оценка за приключването на работите според предварителния календар въз основа на националните планове или всякакви други еквивалентни документи, отнасящи се до въпросния проект.

2. Приоритетните проекти, работите по които трябва да започнат преди 2010 г., техните участъци, както и съгласуваните дати за приключване на работите, посочени в параграф 1, ж), са изброени в приложение III.
3. Преди 2010 г. Комисията изработва доклад за състоянието на напредъка на работите и, където е уместно, предлага за изменение и допълнение списъка на приоритетните проекти, изброени в приложение III и отговарящи на условията, изложени в параграф 1.”

13) Вмъкват се следните членове:

“Член 19а

Декларация за европейски интерес

1. Приоритетните проекти, изброени в приложение III, се обявяват за проекти от европейски интерес. Тази декларация се прави изключително в съответствие с процедурата, предвидена в Договора и в произтичащите от нея законодателни актове.
2. Без накърняване на юридическата основа, запазена за съответните финансови инструменти на Общността:

а) държавите-членки, по време на представянето на техните проекти в рамките на Кохезионния фонд, съгласно член 10 на Регламент (ЕО) №1164/94¹⁶, дават съответното предимство на проектите, обявени за проекти от европейски интерес;

б) държавите-членки при представянето на техните проекти с оглед бюджета, отделен за трансевропейските мрежи, съгласно членове 9 и 10 на Регламент (ЕО) № 2236/95¹⁷, отдават съответния приоритет на проектите, обявени за европейски интерес;

в) Комисията насърчава държавите-членки да вземат предвид проектите, обявени за европейски интерес, при планирането на своите структурни фондове, в частност в регионите, зависещи от Цел 1, като се вземат предвид националните транспортни схеми, които попадат в приложното поле на наличните рамки за съдействие на Общността;

г) Комисията гарантира, че страните-бенефициенти на Програма ISPA, по време на представянето на техните проекти в рамките на този инструмент и съгласно членове 2 и 7 на Регламент (ЕО) № 1267/1999¹⁸, ще дадат съответното предимство на проектите, обявени за европейски интерес.

3. Когато програмира своите финансови потребности, Комисията отдава изискваното предимство на проектите, обявени за европейски интерес.
4. Ако се окаже, че стартирането на работите по един от проектите, обявени за европейски интерес, закъснява или ще закъснее сериозно спрямо крайния срок 2010-а г., Комисията иска от засегнатите държави-членки да посочат причините за това закъснение в срок от три месеца. Въз основа на дадения отговор Комисията консултира всички засегнати държави-членки, за да реши проблема, който е довел до закъснението.

Комисията може, при консултиране с Комитета, създаден по силата на член 18, параграф 2, и в рамките на активно прилагане на проекта, обявен за европейски интерес и при спазване на принципа за пропорционалност, да предприеме съответните мерки. Засегнатите държави-членки имат възможността да формулират становища относно тези мерки преди тяхното изработване.

¹⁶ Регламент (ЕО) №1164/94 на Съвета от 16 май 1994 г., създаващ Кохезионен фонд (ОВ L 130 , 25.5.1994 г., стр. 1). Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1265/1999 (ОВ L 161, 26.6.1999 г., стр. 62).

¹⁷ Регламент (ЕО) № 2236/95 на Съвета от 18 септември 1995 г. за определяне на общите правила за отпускането на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските мрежи (ОВ L 228 23.9.1995 г., стр. 1). Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 1655/1999 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 197, 29.7.1999 г., стр. 1).

¹⁸ Регламент (ЕО) №1267/1999 на Съвета от 21 юни 1999 г., за установяване на предприєдинителен структурен инструмент (ОВ L 161 , 26.6.1999 г., стр. 73). Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 2500/2001 (ОВ L 342 , 27.12.2001 г., стр. 1).”

Европейският парламент се уведомява незабавно за всяка предприета мярка.

При приемането на тези мерки Комисията надлежно взема предвид отговорността на всяка от засегнатите държави-членки за закъснението и се въздържа да предприема мерки, които могат да навредят на осъществяването на проекта в държава-членка, която не е отговорна за това закъснение.

5. Когато някой от проектите, обявени за европейски интерес, не е приключен в голямата си част в разумен срок след крайната дата, установена в приложение III, и всички засегнати държави-членки са отговорни за закъснението, Комисията преразглежда проекта съгласно процедурата, предвидена в параграф 4, за да оттегли класификацията на проекта като определен за европейски интерес, като прилага процедурата, предвидена в член 18, параграф 3. Комисията преразглежда във всички случаи проекта в края на период от петнадесет години след датата, на която проектът е бил обявен за европейски интерес по смисъла на настоящото решение.
6. Пет години след приключването на даден проект, обявен за европейски интерес, или на някоя от неговите отсечки, заинтересованите държави-членки извършват оценка на социално-икономическия му ефект и въздействието му върху околната среда, включително отражението му върху обмена и свободното движение на хора и стоки между държавите-членки, върху териториалното единство и върху устойчивото развитие. Държавите-членки уведомяват Комисията за резултатите от тези оценки.
7. Когато даден проект от европейски интерес съдържа трансгранична отсечка, неделима технически и финансово, засегнатите държави-членки съобразяват своите процедури на оценка на социално-икономическия ефект на проекта и полагат усилия да проведат трансгранична анкета, предшестваща разрешението за строителство, и в рамките на наличното.
8. Другите отсечки на проекти от европейски интерес се съобразяват двустранно или многостранно от държавите-членки, като всеки случай се разглежда поотделно.
9. Координираните действия или трансграничните анкети, посочени в параграф 7, са приложими без нарушаване на задълженията, произтичащи от законодателството на Общността в областта на опазването на околната среда, по-специално що се отнася до оценката на въздействието върху околната среда. Засегнатите държави-членки уведомяват Комисията за стартирането и за резултата от тези координирани действия или от тези трансгранични анкети. Комисията добавя тези сведения в доклада, посочен в член 18, параграф 3.

“Член 19б

Трансгранични отсечки

В рамките на някои приоритетни проекти трансграничните отсечки между две държави-членки, включително магистралните морски пътища, се определят от въпросните държави въз основа на критерии, определени от Комитета, създаден по силата на член 18, параграф 2, и се съобщават на Комисията. Последните отговарят в частност на отсечките, неделими технически и финансово, или за които засегнатите държави-членки се ангажират съвместно да създадат обща структура.

14) Членове 20 и 21 се отменят.

15) Приложенията се изменят, както следва:

1. В приложение I, раздели 2, 3, 4 и 6 и приложените картите се заменят по начина, посочен в приложение I към настоящото решение.

2. В приложение III:

а) заглавието се заменя от “Приоритетни проекти, работите по които следва да започнат преди 2010 г.”;

б) съдържанието се заменя от текста в приложение II към настоящото решение.

Член 2

Настоящото решение влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейските общности*.

Член 3

Адресати на настоящото решение са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 29 април 2004 година.

За Европейския парламент:

За Съвета:

Председател

Председател

P. COX

M. McDOWELL

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Приложение I на Решение 1692/96/ЕО се изменя, както следва:

1. Раздели 2, 3 и 4 се заменят със следния текст:

“Раздел 2 Шосейна мрежа

2.0. Европа	2.4. Гърция	2.8. Италия	2.12. Португалия
2.1. Белгия	2.5. Испания	2.9. Люксембург	2.13. Финландия
2.2. Дания	2.6. Франция	2.10. Нидерландия	2.14. Швеция
2.3. Германия	2.7. Ирландия	2.11. Австрия	2.15. Обединено кралство

“Раздел 3 Железопътна мрежа

3.0. Европа	3.4. Гърция	3.8. Италия	3.12. Португалия
3.1. Белгия	3.5. Испания	3.9. Люксембург	3.13. Финландия
3.2. Дания	3.6. Франция	3.10. Нидерландия	3.14. Швеция
3.3. Германия	3.7. Ирландия	3.11. Австрия	3.15. Обединено кралство

Раздел 4: Мрежа на плавателните пътища и пристанищата за вътрешни плавания

2. Раздел 6 се заменя със следния текст:

“Раздел 6: Летища

6.0. Европа	6.4. Франция
6.1. Белгия/Дания/Германия/ Люксембург/Нидерландия/Австрия	6.5. Ирландия/Обединено кралство
6.2. Гърция	6.6. Италия
6.3. Испания/Португалия	6.7. Финландия/Швеция”

3. Следните карти заменят картите, които съответстват на Решение № 1692/96/ЕО.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Приложение III на Решение 1692/96/ЕО се заменя със следния текст:

“ПРИЛОЖЕНИЕ III

ПРИОРИТЕТНИ ПРОЕКТИ, РАБОТИТЕ ПО КОИТО СЛЕДВА ДА ЗАПОЧНАТ ПРЕДИ 2010 Г.:

1. Железопътно осово направление Берлин-Верона/Милано-Болоня-Неапол-Месина-Палермо
 - Хале/Лайпциг-Нюрнберг (2015 г.);
 - Нюрнберг-Мюнхен (2006 г.);
 - Мюнхен-Куфщайн (2015 г.);
 - Куфщайн-Инсбрук (2009 г.);
 - тунел Бренер (2015 г.), трансгранична отсечка;
 - Верона-Неапол (2007 г.);
 - Милано-Болоня (2006 г.);
 - Шосейно-железопътен мост над протока Месина-Палермо (2015 г.)

2. Железопътно осово високоскоростно направление Париж/Брюксел-Кьолн-Амстердам-Лондон
 - тунел под Ламанш-Лондон (2007 г.);
 - Брюксел-Лиeж-Кьолн (2007 г.);
 - Брюксел-Ротердам-Амстердам (2007 г.)¹⁹;

3. Осово високоскоростно железопътно направление в Югозападна Европа
 - Лисабон/Порто-Мадрид (2011 г.)²⁰;
 - Мадрид-Барселона (2005 г.);
 - Барселона-Фигерас-Перпинян (2008 г.);
 - Перпинян-Монпелие (2015 г.);
 - Монпелие-Ним (2010 г.);
 - Мадрид-Витория-Ирун/Хендае (2010 г.);
 - Ирун/Хендае-Дакс, трансгранична отсечка (2010 г.);
 - Дакс-Бордо (2020 г.);
 - Бордо-Тур (2015 г.);

4. Източно високоскоростно осово железопътно направление

¹⁹ Включително двете гари за високоскоростни влакове на Ротердам и Амстердам, които не са били включени в проекта, одобрен от Европейския съвет в Есен през 1994 г.

²⁰ Включително връзките Лисабон-Порто (2013 г.), Лисабон-Мадрид (2010 г.) и Авейро-Саламанка (2015 г.)

- Париж-Бодрекур (2007 г.);
 - Мец-Люксембург (2007 г.);
 - Саарбрюкен-Манхайм (2007 г.).
5. Линия от Бетюве (2007 г.)
6. Железопътно осово направление Лион-Триест-Дивача/Копер-Дивача-Любляна-Будапеща-украинска граница²¹
- Лион-Сен Жан дьо Мориен (2015 г.);
 - тунел Мон-Сени (2015-2017 г.), трансгранична отсечка;
 - Бусолено-Торино (2011 г.);
 - Торино-Венеция (2010 г.);
 - Венеция-Ронки юг-Триест-Дивача (2015 г.);
 - Копер-Дивача-Любляна (2015 г.);
 - Любляна-Будапеща (2015 г.).
7. Автомагистрално осово направление Игуменица/Патра-Атина-София-Будапеща
- Виа Игнация (2006 г.);
 - Пате (2008 г.);
 - Автомагистрала София-Кулата-граница Гърция/България (2010 г.), с Промахон-Кулата като трансгранична отсечка;
 - Автомагистрала Надлач-Сибиу (разклонение към Букурещ и Констанца) (2007 г.)
8. Интермодално осово направление Португалия/Испания-останалата част на Европа²²
- Железопътна линия Коруня-Лисабон-Синеш (2010 г.);
 - Железопътна линия Лисабон-Валядолид (2010 г.);
 - Железопътна линия Лисабон-Фаро (2004 г.);
 - Автомагистрала Лисабон-Валядолид (2010 г.);
 - Автомагистрала Ла Коруня-Лисабон (2003 г.);
 - Автомагистрала Севиля-Лисабон (приключена през 2001 г.);
 - Ново летище на Лисабон (2015 г.).

²¹ Части от това направление отговарят на паневропейски коридор V.

²² Включително модернизацията на пристанищата и летищата (2015 г.) съгласно съдържанието, одобрено от Европейските съвети в Есен и Дъблин.

9. Железопътно осово направление Корк-Дъблин-Белфаст-Странраер²³ (2001)
10. Малпенса (приключено през 2001 г.)²⁴
11. Постоянна връзка към Йоресунд (приключена през 2000 г.)²⁵
12. Железопътно/шосейно направление северен триъгълник
 - Шосейни и железопътни проекти в Швеция²⁶ (2010 г.);
 - Автомагистрала Хелзинки-Турку (2010 г.);
 - Железен път Керава-Лахти (2006 г.);
 - Автомагистрала Хелзинки-Ваалимаа (2015 г.);
 - Железен път Хелзинки-Вайниккала (граница с Русия) (2014 г.)
13. Шосейно осово направление Обединено кралство/Ирландия/Бенелюкс (2010 г.)
14. Основна линия от Западното крайбрежие (2007 г.)
15. Галилео (2008 г.)
16. Железопътно товарно осово направление Синеш/Алгесирас-Мадрид-Париж
 - Ново транспиренейско железопътно направление с голям капацитет;
 - Железен път Синеш-Бадахоз (2010 г.);
 - Железопътна линия Алгесирас-Бобадийя (2010 г.).
17. Железопътно направление Париж-Страсбург-Щутгарт-Виена-Братислава
 - Бодрекур-Страсбург-Щутгарт (2015 г.), с моста на Кел като трансгранична отсечка
 - Щутгарт-Улм (2012 г.);

²³ Ново увеличаване на капацитета по това направление бе решено през 2003 г.; добавено като отделен проект.

²⁴ Приключен проект.

²⁵ Приключен проект.

²⁶ Няколко къси шосейни и железопътни отсечки ще бъдат завършени между 2010 и 2015 г.

- Мюнхен-Залцбург (2015 г.), трансгранична отсечка;
- Залцбург-Виена (2012 г.);
- Виена-Братислава (2010 г.), трансгранична отсечка.

18. Направление плавателен канал Рейн/Мозел-Майн-Дунав²⁷

- Рейн-Мозел (2019 г.), с шлюза край Лане като трансгранична отсечка;
- Вилсхофен-Щраубинг (2013 г.);
- Виена-Братислава (2015 г.), трансгранична отсечка;
- Палковичово-Мохач (2014 г.);
- “Стеснени участъци” в Румъния и България (2011 г.).

19. Взаимодействие между високоскоростните железопътни линии в Иберийския полуостров

- Мадрид-Андалусия (2010 г.);
- Север-Изток (2010 г.);
- Мадрид-Леванте и Средиземно море (2010 г.);
- Коридор Север-Северозапад, включително Виго-Порто (2010 г.);
- Естрададур (2010 г.);

20. Железопътно осово направление Фемарнбелт

- Постоянна връзка железен път/шосе от Фемарнбелт (2014 г.);
- Железен път за достъп до Дания от Йорезунд (2015 г.);
- Железен път за достъп до Германия от Хамбург (2015 г.);
- Железен път Хановер-Хамбург/Бремен (2015 г.).

21. Магистрални морски пътища

Проекти от съвместен интерес, изброени съгласно член 12а и отнасящи се до следните магистрални морски пътища:

- Магистрален морски път Балтийско море (свързва държавите-членки край Балтийско море с тези от Централна и Западна Европа, включително направление, преминаващо по канала Северно море/Балтийско море (Килски канал) (2010 г.);

²⁷ Част от това направление отговаря на определението на европейски коридор VII

- Магистрален морски път от Западна Европа (свързва Португалия и Испания през атлантическата дъга със Северно море и Ирландско море) (2010 г.);
- Магистрални морски пътища в Югоизточна Европа (свързват Адриатическо море с Бяло море и с източно Средиземно море с цел обхващане на Кипър) (2010 г.);
- Магистрален морски път в Югозападна Европа (западно Средиземно море), свързва Испания, Франция, Италия и Малта и се свързва с магистрален морски път от Югоизточна Европа²⁸ (2010 г.).

22. Железопътно направление Атина-София-Будапеща-Виена-Прага-Нюрнберг/Дрезден²⁹

- Железен път граница Гърция/България-Кулата-София-Видин-Калафат (2015 г.);
- Железен път Гюргево-Брашов (към Букурещ и Констанца) (2010 г.);
- Железен път Будапеща-Виена (2010 г.), трансгранична отсечка;
- Железен път Бжецлав-Прага-Нюрнберг (2010 г.), с Нюрнберг-Прага като трансгранична отсечка;

Железопътно направление Прага-Линц (2016 г.);

23. Железопътно направление Гданск-Варшава-Бърно/Братислава-Виена³⁰

- Железен път Гданск-Варшава-Катовице (2015 г.);
- Железен път Катовице-Бжецлав (2010 г.);
- Железен път Катовице-Жилина-Нове место n.V. (2010 г.).

24. Железопътно направление Лион-Генуа-Базел-Дуисбург-Ротердам/Антверпен

- Лион-Мюлуз-Милхайм³¹, с Мюлуз-Милхайм като трансгранична отсечка (2018 г.);
- Генуа-Милано/Новара-швейцарска граница (2013 г.);

²⁸ Включително към Черно море

²⁹ Това основно направление отговаря в голямата си част на определението за Паневропейски коридор IV.

³⁰ Това основно направление отговаря в голямата си част на определението за Паневропейски коридор VI.

³¹ Включва високоскоростния влак TGV Рейн-Рона, без разклонението Запад.

4 Проект № 5 (линия от Берю) свързва Ротердам с Емерих.

- Базел-Карлсруе (2015 г.);
- Франкфурт-Манхайм (2012 г.);
- Дуисбург-Емерих (2009 г.);³²
- Айзернер Райн (Железния Рейн)/Рейдт-Антверпен, трансгранична отсечка (2010 г.).

25. Автомагистрално осово направление Гданск-Бърно-Братислава-Виена³³

- Автомагистрала Гданск-Катовице (2010 г.);
- Автомагистрала Катовице-Бърно/Жилина (2010 г.), трансгранична отсечка;
- Автомагистрала Бърно-Виена (2009 г.), трансгранична отсечка.

26. Железопътно/шосейно направление Ирландия-Обединено кралство/континентална Европа

- Железопътно/шосейно направление, което свързва Дъблин със Севера (Белфаст-Ларн) и с Юга (Корк) (2010 г.);²
- Железопътно/шосейно направление Хюл-Ливърпул (2015 г.);
- Железен път Феликстоу-Нунийтън (2011 г.);
- Железен път Кру-Холихед (2008 г.).

27. “Рейл Балтика”: направление Варшава-Каунас-Рига-Талин-Хелзинки

- Варшава-Каунас (2010 г.);
- Каунас-Рига (2014 г.);
- Рига-Талин (2016 г.).

28. “Юрокапрейл” по железопътното направление Брюксел-Люксембург-Страсбург

- Брюксел-Люксембург-Страсбург (2012 г.).

³² Това основно направление отговаря в голямата си част на определението за Паневропейски коридор VI.

³³ Включва проект № 13 от Есен: шосейно направление Ирландия-Обединено кралство/Бенелюкс.

29. Железопътно осово направление от интермодален коридор Бяло море/Адриатическо море

- Козани-Каламбака-Игуменица (2012 г.);
- Янина-Антирио-Рио-Каламата (2014 г.).

30. Канал Сена-Шелт/Ескаут

Подобрения в смисъл на възможност за навигация Дюлмон-Гент (2012-2014-2016 г.);
Компиен-Камбре (2012-2014-2016 г.).

В кавички е посочена предварително договорената дата на завършване на работите. Датите на завършване на работите по проекти от № 1 до № 20 и № 30 и подробностите за отсечките са посочените в доклада на групата на високо равнище, когато те са били действително определени.”