

31996D1692

Official Journal L 228 , 09/09/1996 P. 0001 - 0104

ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY č. 1692/96/ES

ze dne 23. července 1996

o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 129d první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise¹,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru²,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů³,

v souladu s postupem stanoveným v článku 189b Smlouvy⁴,

(1) vzhledem k tomu, že vytvoření a rozvoj transevropských sítí přispívá k dosažení důležitých cílů Společenství, jako je řádné fungování vnitřního trhu a upevnění hospodářské a sociální soudržnosti;

(2) vzhledem k tomu, že vytvoření a rozvoj transevropských sítí dopravy na celém území Společenství má také specifické cíle v zajištění udržitelné mobility osob a zboží za nejlepších možných podmínek sociálních, environmentálních a bezpečnostních a v integraci všech oborů dopravy se zřetelem k jejich komparativním výhodám; že transevropská síť může vést k vytvoření pracovních míst;

(3) vzhledem k tomu, že Komise v Bílé knize o rozvoji společné dopravní politiky vyzývá k optimálnímu využití stávajících kapacit a integraci sítí jednotlivých oborů dopravy do jedné transevropské sítě silniční, železniční, vnitrozemské vodní, námořní a letecké přepravy cestujících a zboží, jakož i kombinované dopravy;

(4) vzhledem k tomu, že vnitrozemská vodní a námořní doprava na krátké vzdálenosti může mimo jiné snížit zatížení pozemních komunikací;

(5) vzhledem k tomu, že integrace sítí na evropské úrovni se může uskutečnit pouze postupně propojením jednotlivých oborů dopravy za účelem lepšího využití předností každého z nich;

(6) vzhledem k tomu, že pro dosažení těchto cílů musí Společenství stanovit hlavní směry s přihlédnutím k zásadě subsidiarity; že je nezbytné stanovit základní rysy a priority Společenství v oblasti transevropských dopravních sítí;

(7) vzhledem k tomu, že je nezbytné stanovit, které projekty společného zájmu odpovídají těmto cílům a takto určeným prioritám; že by mělo být přihlédnuto pouze k projektům, které jsou potenciálně ekonomicky životaschopné;

(8) vzhledem k tomu, že při uskutečňování projektů společného zájmu musí členské státy vzít v úvahu ochranu životního prostředí a provádět studie o vlivu na životní prostředí podle směrnice Rady 85/337/EHS ze dne 27. června 1985 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí a uplatňovat směrnici Rady 92/43/EHS ze dne 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin⁶;

(9) vzhledem k tomu, že by měla být oprávnění pro některé veřejné a soukromé projekty, které mohou mít významný vliv na životní prostředí, udělena až poté, co byly v souladu se stávajícími právními předpisy Společenství vyhodnoceny jejich možné vlivy;

(10) vzhledem k tomu, že je nezbytné stanovit projekty společného zájmu, které se týkají nejen různých oborů dopravy v intermodálním pojetí, ale také řízení dopravy a uživatelských informačních systémů a systémů určení polohy a navigace;

(11) vzhledem k tomu, že jedním z cílů tohoto rozhodnutí je určit tyto projekty společného zájmu; že tyto projekty jsou uvedeny v příloze I, příloze II a ve vlastním textu tohoto rozhodnutí; že Evropská rada na zasedání v Essenu přiřadila čtrnácti z těchto projektů zvláštní důležitost;

(12) vzhledem k tomu, že by Komise měla předkládat každé dva roky zprávu o provádění tohoto rozhodnutí a každých pět let zprávu o tom, zda je potřeba hlavní směry přezkoumat;

(13) vzhledem k tomu, že by měl být při Komisi zřízen výbor, který bude zejména pověřen být nápomocen Komisi při přezkoumávání provádění a vývoji těchto hlavních směrů,

PŘIJALY TOTO ROZHODNUTÍ:

ČÁST I

OBECNÉ ZÁSADY

Článek 1

Účel

1. Účelem tohoto rozhodnutí je vytvoření hlavních směrů, které budou zahrnovat cíle, priority a hlavní rysy navrhovaných opatření v oblasti transevropské dopravní sítě; tyto hlavní směry stanoví projekty společného zájmu, jejichž provádění by mělo přispět k rozvoji sítě ve Společenství.

2. Hlavní směry uvedené v odstavci 1 představují obecný referenční rámec, kterým by měly být podpořeny členské státy, případně Společenství, při provádění projektů společného zájmu zaměřených na soudržnost, vzájemné propojení a interoperabilitu transevropské dopravní sítě a na přístup k této síti. Tyto projekty tvoří společný cíl, jehož dosažení závisí na jejich stupni zralosti a dostupnosti finančních zdrojů, aniž je dotčen finanční závazek členského státu nebo Společenství. Tyto hlavní směry jsou rovněž zaměřeny na usnadnění zapojení soukromého sektoru.

3. Základní požadavky ohledně

- interoperability transevropské dopravní sítě a
- telematiky dopravy a přidružených služeb

budou vymezeny v souladu se Smlouvou odděleně od tohoto rozhodnutí.

Článek 2

Cíle

1. Transevropská dopravní síť se vytvoří postupně do roku 2010 integrací sítě pozemní, námořní a letecké dopravy v rámci Společenství v souladu s načrtnutými plány vyznačenými na mapách v příloze I nebo se specifikacemi obsaženými v příloze II.

2. Síť musí

a) zajišťovat udržitelnou mobilitu osob a zboží v oblasti bez vnitřních hranic za nejlepších možných sociálních a bezpečnostních podmínek a současně přispívat k dosahování cílů Společenství, zejména pokud jde o životní prostředí a hospodářskou soutěž, a dále upevňovat hospodářskou a sociální soudržnost;

b) nabízet uživatelům vysoce kvalitní infrastrukturu za ekonomicky přijatelných podmínek;

- c) zahrnovat všechny obory dopravy, s přihlédnutím k jejich komparativním výhodám;
- d) umožňovat optimální využití stávajících kapacit;
- e) být pokud možno interoperabilní mezi jednotlivými obory dopravy a podporovat intermodalitu mezi různými obory dopravy;
- f) být pokud možno ekonomicky životaschopná;
- g) pokrývat celé území členských států Společenství, aby se usnadnil přístup obecně, propojily se ostrovní, uzavřené a okrajové oblasti s centrálními oblastmi a propojily se vzájemně velké aglomerace a oblasti Společenství bez snížené průjezdnosti;
- h) umožňovat napojení na síť států Evropského sdružení volného obchodu (ESVO), zemí střední a východní Evropy a středomořských zemí a současně podporovat interoperabilitu a přístup k těmto sítím, pokud se to ukáže být v zájmu Společenství.

Článek 3

Rozsah sítě

1. Transevropská síť zahrnuje dopravní infrastrukturu, systémy řízení dopravy a lokalizační a navigační systémy.
2. Dopravní infrastruktura zahrnuje sítě silniční, železniční a vnitrozemské vodní dopravy, námořní a vnitrozemské přístavy, letiště a jiné body vzájemného propojení.
3. Systémy řízení dopravy a lokalizační a navigační systémy zahrnují technické, informační a telekomunikační systémy nezbytné k zajištění harmonického provozu sítě a efektivního řízení dopravy.

Článek 4

Základní rysy opatření

Opatření Společenství zahrnují v hlavních rysech

- a) vytváření a revizi plánů sítě;
- b) určení projektů společného zájmu;
- c) úpravu stávající sítě;
- d) podporu interoperability sítí;
- e) optimální kombinaci oborů dopravy, mezi jiným vytvářením uzlů propojení, které budou v případě zboží umístěny pokud možno mimo městská centra, aby se umožnil efektivní intermodální provoz;
- f) sledování soudržnosti a doplňkovosti finančních opatření v souladu s pravidly pro jednotlivé finanční nástroje;
- g) výzkum a vývoj;
- h) spolupráci se třetími zeměmi účastnicími se na rozvoji sítě a uzavření odpovídajících dohod s nimi;
- i) podněty pro členské státy a mezinárodní organizace, aby podporovaly cíle sledované Společenstvím;
- j) podporu nepřetržité spolupráce mezi zúčastněnými stranami;
- k) jakákoli jiná opatření, která se ukáží jako nezbytná pro dosažení cílů uvedených v článku 2.

Článek 5

Priority

Přednost při opatřeních mají se zřetelem k cílům uvedeným v článku 2:

- a) vytvoření a rozvoj hlavních a vedlejších spojení potřebných k odstranění míst s malou průjezdností, doplnění chybějících úseků a dokončení velkých tras;
- b) vytvoření a rozvoj infrastruktury pro přístup k síti, s umožněním propojit ostrovní, uzavřené a okrajové regiony s centrálními regiony Společenství;
- c) optimální kombinace a integrace různých oborů dopravy;
- d) zohlednění ochrany životního prostředí do vytváření a rozvoje sítě;
- e) postupné dosažení interoperability součástí sítě;
- f) optimalizace kapacity a efektivity současné infrastruktury;
- g) vytvoření a zlepšení uzlů propojení a intermodálních zařízení;
- h) zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti sítě;
- i) rozvoj a vytváření systémů pro řízení a kontrolu provozu sítě a informace pro uživatele s ohledem na optimalizaci využití infrastruktury;
- j) studie přispívající k lepšímu plánování a realizaci transevropské dopravní sítě.

Článek 6

Sítě třetích zemí

Podpora projektů společného zájmu Společenství a vzájemné propojitelnosti a interoperability za účelem zajištění slučitelnosti sítí třetích zemí s transevropskou dopravní sítí se stanoví pro jednotlivé případy odpovídajícími postupy podle Smlouvy.

Článek 7

Projekty společného zájmu

1. V souladu s pravidly Smlouvy, zejména pokud jde o hospodářskou soutěž, se jako projekt společného zájmu posuzuje jakýkoli projekt, který

- sleduje cíle stanovené v článku 2,
- se týká sítě uvedené v článku 3,
- odpovídá jedné nebo více prioritám stanoveným v článku 5,
- je na základě sociálně-ekonomického rozboru nákladů a zisku potenciálně ekonomicky životaschopný.

2. Projekty se musí vztahovat k některé součásti sítě popsané v člancích 9 až 17, a zejména:

- se musí týkat tras stanovených na mapách v příloze I nebo
- musí odpovídat specifikacím nebo kritériím v příloze II.

3. Členské státy přijmou všechna opatření, která považují za nezbytná, v rámci zásad stanovených v čl. 1 odst. 2.

Článek 8

Ochrana životního prostředí

1. Při rozvoji a uskutečňování projektů je nezbytné přihlížet k ochraně životního prostředí tím, že vliv projektů společného zájmu na životní prostředí vyhodnotí členské státy, které je mají uskutečnit, podle směrnice 85/337/EHS a za použití směrnice 92/43/EHS.

2. Komise

- a) vyvine vhodné metody rozboru pro účely strategického hodnocení vlivu celé sítě na životní

prostředí;

b) vyvine, bez ohledu na určení koridorů samých, vhodné metody rozboru koridorů pokrývající všechny dotčené obory dopravy. Při rozvíjení koncepce koridorů se zohledňuje potřeba propojení všech členských států a regionů do transevropské dopravní sítě, a zejména potřeba propojit ostrovní, uzavřené a okrajové regiony s centrálními regiony Unie.

K dosažení cílů stanovených v článku 2 vezme Komise v případě potřeby v úvahu výsledky této práce ve své zprávě o hlavních směrech podle článku 21.

ČÁST 2

SILNIČNÍ SÍŤ

Článek 9

Charakteristiky

1. Transevropská silniční síť zahrnuje dálnice a silnice vysoké kvality, ať stávající, nové nebo které se mají upravit, jež

- hrají důležitou roli v přepravách na dlouhé vzdálenosti,
- jsou obchvaty hlavních městských center na trasách stanovených na síti,
- zajišťují propojení s jinými obory dopravy nebo
- spojují uzavřené a okrajové regiony s centrálními regiony Společenství.

2. Síť zaručuje uživatelům vysokou, jednotnou a nepřetržitou úroveň služeb, pohodlí a bezpečnosti.

3. Síť zahrnuje infrastrukturu pro řízení dopravy a uživatelské informace, které se zakládají na aktivní spolupráci mezi systémy řízení dopravy na evropské, státní a regionální úrovni.

ČÁST 3

ŽELEZNIČNÍ SÍŤ

Článek 10

Charakteristiky

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

2. Vysokorychlostní železniční síť zahrnuje:

- tratě zvláště postavené pro vysoké rychlosti, obecně vybavené pro rychlosti nejméně 250 km/h a používající současnou nebo novou techniku,
- zvláště modernizované vysokorychlostní tratě, vybavené pro rychlosti řádově 200 km/hod,
- zvláště modernizované vysokorychlostní tratě, které mají v důsledku topografických, profilových nebo urbanistických omezení zvláštní rysy a u kterých je nutno v jednotlivých případech upravit rychlost.

Tato síť zahrnuje tratě označené v příloze I jako vysokorychlostní tratě nebo jako tratě upravené pro vysoké rychlosti.

3. Konvenční železniční síť zahrnuje tratě pro konvenční železniční dopravu, včetně úseků sítě kombinované dopravy uvedených v článku 14.

4. Síť

- hraje důležitou roli při přepravě zboží a cestujících na dlouhé vzdálenosti,

- hraje důležitou roli při provozování kombinované dopravy na dlouhé vzdálenosti a
- umožňuje propojení se sítí jiných oborů dopravy a přístup k regionálním a místním železničním sítím.

5. Díky své spojitosti a postupné realizaci interoperability zabezpečené technickou harmonizací a harmonizovaným řídicím a kontrolním systémem nabízí síť uživatelům vysokou úroveň kvality a bezpečnosti.

ČÁST 4

SÍŤ VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CEST A VNITROZEMSKÝCH PŘÍSTAVŮ

Článek 11

Charakteristiky

1. Transevropská síť vnitrozemských vodních cest zahrnuje řeky, kanály a různé odbočky a vzájemná spojení. Poskytuje zejména možnost vzájemného propojení mezi průmyslovými regiony a velkými aglomeracemi a jejich spojení s přístavy.
2. Vnitrozemské vodní cesty, které jsou součástí sítě, musí odpovídat minimálním technickým požadavkům pro třídu IV vodních cest, tj. umožňovat proplouvání plavidel nebo tlačení souprav dlouhých 80 až 85 m a širokých 9,5 m. Jestliže je vnitrozemská vodní cesta modernizována, nově stavěna nebo zapojována do sítě, měly by technické specifikace odpovídat alespoň třídě IV, umožňovat pozdější dosažení třídy Va/Vb a umožňovat průjezd plavidel pro kombinovanou dopravu. Třída Va umožňuje průjezd tlačného soulodí dlouhého 110 m a širokého 11,40 m a třída Vb umožňuje průjezd tlačného soulodí dlouhého 172 až 185 m a širokého 11,40 m.
3. Vnitrozemské přístavy jsou součástí sítě zejména jako body propojení mezi vodními cestami uvedenými v odstavci 2 a jinými druhy dopravy.
4. Síť zahrnuje infrastrukturu řízení provozu.

ČÁST 5

NÁMOŘNÍ PŘÍSTAVY

Článek 12

Charakteristiky

Námořní přístavy umožňují rozvoj námořní dopravy a tvoří výchozí bod pro námořní spojení na ostrovy a body propojení mezi námořní dopravou a jinými druhy dopravy. Poskytují zařízení a služby dopravcům. Jejich infrastruktura nabízí široký rozsah služeb pro přepravu cestujících a zboží, včetně přepravy trajekty a dopravy na krátké a dlouhé vzdálenosti, včetně pobřežní lodní dopravy uvnitř Společenství a mezi Společenstvím a třetími zeměmi.

ČÁST 6

LETIŠTĚ

Článek 13

Charakteristiky

1. Transevropská síť letišť zahrne letiště na území Společenství, která jsou otevřena komerční letecké přepravě a jsou v souladu s kritérii stanovenými v příloze II. Tato letiště budou klasifikována odlišně podle rozsahu a typu přepravy, která se na nich provádí, a podle jejich funkce

v rámci sítě. Umožňují rozvoj leteckých spojů a vzájemné propojení letecké dopravy a jiných oborů dopravy.

2. Mezinárodní body sítě a body sítě Společenství tvoří jádro transevropské sítě letišť. Spojení mezi Společenstvím a ostatními zeměmi světa se uskutečňuje převážně prostřednictvím mezinárodních bodů sítě. Body sítě Společenství zajišťují v zásadě spojení uvnitř Společenství, přičemž přeprava mimo Společenství dosud představuje menší část jejich činnosti. Regionální body sítě a body přístupu usnadňují přístup k jádru sítě nebo přispívají k dopravnímu otevření ostrovních nebo okrajových regionů.

ČÁST 7

SÍŤ KOMBINOVANÉ DOPRAVY

Článek 14

Charakteristiky

Transevropská síť kombinované dopravy zahrnuje

- železniční tratě a vnitrozemské vodní cesty vhodné pro kombinovanou dopravu a námořní cesty, které v kombinaci s přiměřenou počáteční anebo konečnou silniční dopravou umožňují přepravu zboží na dlouhé vzdálenosti,
- zařízení pro překládku mezi železničními tratěmi, vnitrozemskými vodními cestami, námořními trasami a silnicemi,
- po nezbytnou dobu vhodný vozidlový park, pokud to dosud nepřizpůsobené charakteristiky infrastruktury vyžadují.

ČÁST 8

ŘIDICÍ A INFORMAČNÍ SÍŤ NÁMOŘNÍ DOPRAVY

Článek 15

Charakteristiky

Transevropská řídicí a informační síť námořní dopravy zahrnuje

- systémy řízení pobřežní plavby a přístavů,
- lokalizační systémy plavidel,
- oznamovací systémy pro plavidla přepravující nebezpečné věci nebo znečišťující látky,
- komunikační systémy pro tísňové situace a bezpečnost na moři,

aby byla zaručena maximální bezpečnost a efektivnost námořní plavby a ochrana životního prostředí v plavebních zónách členských států Společenství.

ČÁST 9

ŘIDICÍ SÍŤ LETECKÉ DOPRAVY

Článek 16

Charakteristiky

Transevropská řídicí síť letecké dopravy zahrnuje vzdušný prostor vyhrazený pro obecné letectví, letové cesty, navigační zařízení, systémy plánování provozu a řízení a systém řízení letového provozu (kontrolní střediska, prostředky dohledu a komunikace), které jsou nezbytné pro bezpečné

a efektivní letectví v evropském vzdušném prostoru.

ČÁST 10

LOKALIZAČNÍ A NAVIGAČNÍ SÍŤ

Článek 17

Charakteristiky

Transevropská síť lokalizačních a navigačních systémů zahrnuje družicové lokalizační a navigační systémy a systémy, které budou vymezeny v budoucím evropském radionavigačním plánu. Tyto systémy poskytují spolehlivé a efektivní služby pro stanovení polohy a navigaci, které mohou být využity ve všech oborech dopravy.

ČÁST 11

SPOLEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 18

Výbor pro výměnu informací a vypracování zprávy

1. Členské státy pravidelně Komisi oznamují plány a programy na své úrovni, které navrhly pro rozvoj transevropské dopravní sítě, zejména pokud jde o projekty společného zájmu stanovené tímto rozhodnutím.
2. Při Komisi se zřizuje Výbor pro transevropskou dopravní síť (dále jen "výbor"); skládá se ze zástupců členských států a předsedá mu zástupce Komise. V tomto výboru se uskutečňuje výměna informací o plánech a programech oznámených členskými státy a může být přezkoumána každá otázka vztahující se k rozvoji transevropské dopravní sítě.
3. Komise předloží každé dva roky Evropskému parlamentu, Radě, Hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o provádění hlavních směrů stanovených v tomto rozhodnutí.

Při přípravě této zprávy je Komisi nápomocen výbor uvedený v odstavci 2.

Článek 19

Specifické projekty

V příloze III jsou pro informaci uvedeny projekty, na něž se odkazuje v přílohách I a II a v ostatních ustanoveních tohoto rozhodnutí, jimž přisoudila Evropská rada na zasedání v Essenu zvláštní důležitost.

Článek 20

Intermodální doprava a řízení provozu

Mezi ostatními projekty společného zájmu uvedenými v přílohách I a II je potřeba se zřetelem k dokončení sítě věnovat zvláštní pozornost zejména těm, které se týkají intermodální dopravy a nových metod řízení dopravy.

Článek 21

Přezkoumání hlavních směrů

1. Každých pět let po vstupu tohoto rozhodnutí v platnost a poprvé před 1. červencem 1999 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, ve které uvede, zda by se měly hlavní směry s ohledem na ekonomický a technický rozvoj v dopravě, zejména železniční, upravit.

Komisi je při vypracování této zprávy nápomocen výbor uvedený v článku 18.

2. V návaznosti na zprávu uvedenou v odstavci 1 předloží Komise v případě potřeby vhodné návrhy.

Článek 22

Zrušení

Zrušuje se rozhodnutí Rady 78/174/EHS ze dne 20. února 1978, kterým se zavádí konzultační postup a zřizuje se Výbor pro dopravní infrastrukturu⁷.

Článek 23

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem vyhlášení v Úředním věstníku Evropských společenství.

Článek 24

Toto rozhodnutí je určeno členskými státy.

V Bruselu dne 23. července 1996.

Za Evropský parlament

předseda

K. HÄNSCH

Za Radu

předseda

M. LOWRY PŘÍLOHA I

SCHEMATA SÍTĚ ZNÁZORNĚNÁ V MAPÁCH*

Část 2: Silniční síť

2.0 Evropa 2.5 Španělsko 2.10 Rakousko

2.1 Belgie/Lucembursko 2.6 Francie 2.11 Portugalsko

2.2 Dánsko 2.7 Irsko 2.12 Finsko

2.3 Německo 2.8 Itálie 2.13 Švédsko

2.4 Řecko 2.9 Nizozemsko 2.14 Spojené království

Část 3: Železniční síť

3.0 Evropa 3.4 Řecko 3.8 Itálie 3.12 Portugalsko

3.1 Belgie 3.5 Španělsko 3.9 Lucembursko 3.13 Finsko

3.3 Dánsko 3.6 Francie 3.10 Nizozemsko 3.14 Švédsko

3.4 Německo 3.7 Irsko 3.11 Rakousko 3.15 Spojené království

Část 4: Síť vnitrozemských vodních cest

4. Evropa

Část 5: Námořní přístavy

Projekty společného zájmu zahrnující námořní přístavy jsou určeny v tomto rozhodnutí na základě kritérií v příloze II a mohou se vztahovat na kterýkoli přístav členského státu Společenství. Protože nelze ukázat všechny přístavy na jedné mapě, není mapa námořních přístavů v této příloze obsažena.

Část 6: Letiště

6.0 Evropa 6.4 Francie

6.1 Belgie/Dánsko/Německo/Lucembursko/Nizozemsko/Rakousko 6.5 Irsko/Spojené království

6.2 Řecko 6.6 Itálie

6.3 Španělsko/Portugalsko 6.7 Finsko/Švédsko

Část 7: Síť kombinované dopravy

7.1 A. Železnice

B. Železnice, velké měřítko

7.2 Vnitrozemské vodní cesty

NB: Výraz "v plánu" ve vysvětlivkách k mapám zahrnuje všechny etapy infrastrukturního projektu společného zájmu, od předběžných studií až po výstavbu.

ČÁST 2

SILNIČNÍ SÍŤ

Vyobrazení map - viz Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 11 - 39, corrigendum Úř. věst. L 15, 17.1.1997, s. 1.

ČÁST 3

ŽELEZNIČNÍ SÍŤ

Vyobrazení map - viz Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 41 - 71, corrigendum Úř. věst. L 15, 17.1.1997, s. 1.

ČÁST 4

SÍŤ VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CEST

Vyobrazení map - viz Úř. věst. L 228, 9. 9. 1996, s. 73, corrigendum Úř. věst. L 15, 17.1.1997, s. 1.

ČÁST 6

LETIŠTĚ

Vyobrazení map - viz Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 75 - 89, corrigendum Úř. věst. L 15, 17.1.1997, s. 1.

ČÁST 7

SÍŤ KOMBINOVANÉ DOPRAVY

Vyobrazení map - viz Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 91 - 95, corrigendum Úř. věst. L 15, 17.1.1997, s. 1.

PŘÍLOHA II

KRITÉRIA A SPECIFIKACE PROJEKTŮ SPOLEČNÉHO ZÁJMU*

Část 2: Silniční síť

Část 3: Železniční síť

Část 4: Síť vnitrozemských vodních cest a vnitrozemských přístavů

Část 5: Námořní přístavy

Část 6: Letiště

Část 7: Síť kombinované dopravy

Část 8: Řídicí a informační síť námořní dopravy

Část 9: Řídicí síť letecké dopravy

Část 10: Lokalizační a navigační síť

Část 2

Silniční síť

Kromě projektů vztahujících se ke spojení uvedeným v příloze I se za infrastrukturní projekty společného zájmu považují všechny projekty vztahující se ke spojení, které se týkají:

A. rozvoje sítě, zejména

- rozšíření dálnic nebo zvýšení kvality silnic,
- výstavby nebo zlepšení obchvatů nebo okružních komunikací,
- zvýšení interoperability vnitrostátních sítí.

B. rozvoje systémů řízení provozu a uživatelských informačních systémů, zejména

- vytvoření telematické infrastruktury pro sběr dat o provozu,
- rozvoje dopravních informačních a kontrolních center a výměny dat mezi dopravními informačními centry v různých zemích,
- vytvoření silničních informačních služeb, zejména systému RDS-TMC1,
- technická interoperabilita telematických infrastruktur.

Část 3

Železniční síť

Kromě projektů vztahujících se ke spojení uvedeným v příloze I se za infrastrukturní projekty společného zájmu považují všechny projekty vztahující se ke spojení, které se týkají:

- interoperability mezi transevropskými železničními systémy,
- interoperability se sítěmi jiných oborů dopravy.

Část 4

Síť vnitrozemských vodních cest a vnitrozemských přístavů

Vnitrozemské přístavy

Kromě projektů vztahujících se ke spojení uvedeným v příloze I se za projekty společného zájmu považují všechny infrastrukturní projekty, které

A. se vztahují k přístavům ve smyslu čl. 11 odst. 3, jež splňují všechny tyto podmínky:

1. jsou na síti vnitrozemských vodních cest podle plánu v příloze I;
2. jsou propojeny s jinými transevropskými trasami;
3. jsou k dispozici zařízení pro překládku, zejména

- centra překládkových manipulací,
- kontejnerové terminály,
- zařízení pro trajekty s horizontální překládkou;

B. a odpovídají jedné nebo více z následujících kategorií:

1. přístup k přístavu z vnitrozemských vodních cest;

2. přístavní infrastruktura uvnitř areálu přístavu;
3. jiné dopravní infrastruktury uvnitř areálu přístavu;
4. jiná dopravní infrastruktury spojující přístav s jinými prvky transevropské dopravní sítě.

Řízení provozu

Za infrastrukturní projekty společného zájmu se považují zejména projekty, které zahrnují:

- signalizační a naváděcí systém pro plavidla, zejména pokud přepravují nebezpečné věci nebo znečišťující látky,
- tísňové komunikační systémy a zabezpečení vnitrozemské vodní cesty.

Část 5

Námořní přístavy

1. Kategorie projektů přístavní a související infrastruktury společného zájmu

Projekty přístavní a související infrastruktury musí patřit do jedné nebo několika z následujících kategorií:

- A. přístup k přístavu od moře nebo vnitrozemské vodní cesty, včetně nákladů na vybavení pro práci ledoborců v zimě,
- B. přístavní infrastruktura uvnitř areálu přístavu,
- C. pozemní dopravní infrastruktura uvnitř areálu přístavu,
- D. pozemní dopravní infrastruktura propojující přístav s ostatními prvky transevropské dopravní sítě.

2. Účel projektů

Za projekty přístavní a související infrastruktury se považují projekty, které mají jeden nebo více z těchto účelů:

- usnadnění růstu zahraničního obchodu uvnitř a mimo Společenství,
- podpora zásady udržitelné mobility prostřednictvím odlehčení přetížených pozemních koridorů a snížení externích nákladů evropské dopravy tím, že se např. zvýší podíl námořní dopravy na celkové přepravě, zejména podpora pobřežní plavby,
- zlepšení dostupnosti a upevnění hospodářské a sociální soudržnosti v Evropském společenství podporou rozvoje námořních spojů uvnitř Společenství se zvláštním zřetelem na ostrovní a okrajové regiony Společenství,
- umožnění stálého přístupu k přístavům Baltského moře nad 60o severní šířky, které obvykle v zimě zamrzají.

3. Specifické podmínky:

Projekty musí přispívat k

- integraci přepravy do transevropské dopravní sítě nebo intermodální dopravní sítě nebo
- většímu využívání oborů dopravy méně poškozujících životní prostředí.

Část 6

Letiště

I. Výběrová kritéria pro letiště společného zájmu:

Letiště společného zájmu musejí splňovat kritéria jednoho nebo více následujících bodů sítě:

1. Mezinárodní body sítě zahrnují

- letiště nebo letištní systémy¹ s ročním objemem přepravy nejméně
 - 5 000 000 pohybů cestujících minus 10 % nebo
 - 100 000 komerčních pohybů letadel nebo
 - odbavených 150 000 t zboží nebo
 - 1 000 000 pohybů cestujících mimo Společenství;
- nebo
- jakékoli nové letiště postavené k nahrazení stávajícího mezinárodního bodu sítě, který by se nemohl ve svém lokalitě dále rozvíjet.

2. Body sítě Společenství zahrnují:

- všechna letiště nebo letištní systémy s ročním objemem přepravy:
 - mezi 1 000 000 minus 10 % a 4 999 999 pohybů cestujících nebo
 - mezi 50 000 a 149 999 t odbaveného zboží nebo
 - mezi 500 000 a 899 999 pohybů cestujících, z nichž nejméně 30 % je mezinárodních, nebo
 - mezi 300 000 a 899 999 pohybů cestujících mimo evropskou pevninu na vzdálenost přes 500 km od nejbližšího mezinárodního bodu sítě,
- nebo
- jakékoli nové letiště postavené k nahrazení stávajícího mezinárodního bodu sítě, který by se nemohl ve svém lokalitě dále rozvíjet.

3. Regionální body sítě a body přístupu zahrnují všechna letiště

- s ročním objemem přepravy mezi 500 000 a 899 999 pohyby cestujících, z nichž méně než 30 % je mezinárodních, nebo
- s ročním objemem přepravy mezi 250 000 minus 10 % a 499 999 pohybů cestujících nebo
- s ročním objemem přepravy mezi 10 000 a 49 999 t odbaveného zboží nebo
- umístěná na ostrově některého členského státu nebo
- umístěná v uzavřených oblastech Společenství s komerční přepravou, zajišťovanou letadly s maximální vzletovou hmotností nad 10 t.

Letiště je umístěno v uzavřené oblasti, je-li nad 100 km od nejbližšího mezinárodního bodu sítě nebo bodu sítě Společenství. Tato vzdálenost se může výjimečně zkrátit na 75 km, aby se vzal v úvahu obtížný přístup s ohledem na zeměpisnou situaci nebo špatnou kvalitu infrastruktury pozemní dopravy.

II. Specifikace projektů společného zájmu vztahujících se k síti letišť

Projektem společného zájmu se rozumí projekt, který splňuje níže uvedené požadavky:

Specifikace projektů Typ bodu sítě, na který se projekt zejména vztahuje*

I. Optimalizace stávající kapacity letišť

Opatření 1 - optimalizace stávající kapacity z hlediska pohybu letadel, cestujících nebo zboží, včetně letištního navigačního zařízení Mezinárodní

Společenství

Regionální bod sítě a bod přístupu

Opatření 2 - zlepšení letištního zabezpečení a bezpečnosti Mezinárodní

Společenství

Regionální bod sítě a bod přístupu

Opatření 3 - úprava stávající infrastruktury nezbytná z hlediska dotvoření společného trhu, a zejména z hlediska opatření pro volný pohyb osob ve Společenství Mezinárodní

Společenství

Regionální bod sítě a bod přístupu

II. Rozvoj nové kapacity letišť

Opatření 4 - rozvoj infrastruktury a zařízení určujících kapacitu letiště, pokud jde o letadla, pohyb zboží nebo cestujících, včetně leteckého navigačního zařízení Mezinárodní

Společenství

Opatření 5 - výstavba nového letiště nahrazujícího současné kapacity letiště nebo letištního systému, který v dané lokalitě nelze dále rozvíjet Mezinárodní

Společenství

III. Zlepšení ochrany proti hluku v důsledku činností na letišti

Opatření 6 - zlepšení environmentální slučitelnosti z hlediska hluku a zpracování letištních zplodin Mezinárodní

Společenství

IV. Zlepšení nebo rozvoj přístupu k letišti

Opatření 7 - zlepšení a rozvoj rozhraní mezi letištěm a přístupovou infrastrukturou Mezinárodní

Společenství

Opatření 8 - zlepšení a rozvoj vzájemného propojení s ostatními dopravními sítěmi, zejména železniční sítí Mezinárodní

Společenství

Část 7

Síť kombinované dopravy

Kromě projektů vztahujících se ke spojením uvedeným v příloze I se za projekty společného zájmu považují všechny infrastrukturní projekty, které se týkají

- výstavby nebo modernizace železniční nebo vnitrozemské vodní infrastruktury, aby se intermodální manipulační jednotky staly technicky uskutečnitelné a ekonomicky životaschopné;

- výstavby nebo rozvoje středisek překládky mezi obory pozemní dopravy, včetně vybudování fixních nebo mobilních překládkových zařízení,

- úpravy areálů přístavů umožňující rozvoj nebo zlepšení přesunu kontejnerů mezi námořními cestami a železnicí, vnitrozemskými vodními cestami nebo silnicemi;

- železničního zařízení zvláště upraveného pro kombinovanou dopravu, pokud to vyžaduje povaha infrastruktury, zejména co se týče nákladů na možné úpravy takové infrastruktury a s ohledem na použití takového zařízení spojeného s odpovídající infrastrukturou a příslušnými provozovateli, kterým umožní přístup na nediskriminačním základě.

Část 8

Řídicí a informační síť námořní dopravy

Mezi projekty společného zájmu lze začlenit jakýkoli projekt, který

- se vztahuje k cílům bezpečnostní politiky Společenství v námořní dopravě nebo
- je určen k provedení mezinárodních úmluv a usnesení Mezinárodní námořní organizace (IMO) v oblasti bezpečnosti námořní dopravy a týká se
- zavedení systému Společenství k oznamování plavidel připlouvajících do přístavů Společenství nebo z nich odplouvajících nebo proplouvajících vodami Společenství za pomoci elektronického systému výměny dat, zahrnujícího také přenos dat mezi plavidly a pozemními zařízeními prostřednictvím transpondérů, přičemž se v úvahu berou zejména elektronické systémy výměny dat (EDI) včetně slučitelných rozhraní;
- vývoje a zdokonalování radionavigačních pozemských kanálů LORAN - C;
- vývoje zdokonalování zlepšení pobřežních a přístavních systémů řízení (VTS) a jejich propojení z pohledu bezpečnějšího a účinnějšího sledování a řízení námořní dopravy a odbavování, zejména v úzkých průjezdnicích, vytížených nebo ekologicky citlivých vodách;
- rozvoje nástrojů k zlepšení pochopení přepravy: databáze o tocích přepravy a nehodách v námořní dopravě, rozvoje nástrojů pro rozbor dopravních toků EPTO (European Permanent Traffic Observatory);
- vývoje infrastruktury a zařízení k zavedení Globálního námořního tísňového a bezpečnostního systému (GMDSS);
- zlepšení systémů telematické výměny dat v souvislosti se státní přístavní kontrolou plavidel.

Část 9

Síť řízení letecké dopravy

Za projekty společného zájmu se považují jakékoli projekty vedoucí ke zvýšení kapacity systému a optimalizaci jeho využití, které jsou součástí harmonizace a integrace zařízení a postupů různých vnitrostátních bodů sítě a jsou v souladu s příslušnými mezinárodními normami definovanými Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) a příslušnými evropskými subjekty, s důrazem především na Evropskou organizaci pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol).

Tyto projekty se vztahují k

- studiím o lepším využití letového prostoru různými účastníky a vytvoření konsistentního a efektivního systému tras,
- plánování a řízení letového provozu tak, aby lépe odpovídala nabídka poptávce a zlepšilo se využití dostupných kontrolních kapacit,
- studiím a práci nezbytné pro harmonizaci zařízení a postupů k integraci různých poskytovatelů služeb se zvláštním zřetelem na hlavní směry přijaté Evropskou konferencí civilního letectví (ECAC);
- zlepšení produktivity systému, zejména prostřednictvím automatizované pomoci řízení a systémů zjišťování a řešení nebezpečných situací,
- příspěvkům pro zavedení prostředků komunikace, navigace a dohledu nezbytných pro řízení letecké dopravy, včetně podpory nových technik, zejména družicových a digitálních datových sítí, jestliže to povede k souladu s evropskými specifikacemi.

Část 10

Lokalizační a navigační síť

Za projekt společného zájmu se považuje jakýkoli projekt, který se vztahuje k vytvoření jakéhokoli prvku budoucího evropského radionavigačního plánu nebo globálního družicového a navigačního systému tvořícího součást této struktury:

- kontrolní centrum zahrnující systém zpracování a kontroly,
- síť pozemských navigačních stanic,
- prostorový segment složený z družic umožňující přenos navigačních signálů,
- síť dozorčích stanic.

PŘÍLOHA III

SEZNAM ČTRNÁCTI PROJEKTŮ PŘIJATÝCH EVROPSKOU RADOU NA ZASEDÁNÍ V ESSENU VE DNECH 9. A 10. PROSINCE 1994

1. Vysokorychlostní vlak/kombinovaná doprava sever - jih:

Norimberk - Erfurt - Halle/Lipsko - Berlín,

Brennerská osa: Verona - Mnichov

2. Vysokorychlostní vlak (Paříž) - Brusel - Kolín nad Rýnem - Amsterdam - Londýn

Belgie: belgicko-francouzské hranice- Brusel - Lige - belgicko-německé hranice

Brusel - belgicko-nizozemské hranice

Spojené království: Londýn - přístup k Eurotunelu

Nizozemsko: belgicko-nizozemské hranice - Rotterdam - Amsterdam

Německo: (Cáchy) G 27 Kolín - Rýn/Mohan

3. Vysokorychlostní vlak Jih:

Madrid - Barcelona - Perpignan - Montpellier

Madrid - Vittoria - Dax

4. Vysokorychlostní vlak Východ:

Paříž - Metz - Štrasburk - Appenweier - (Karlsruhe) s připojením na Metz - Saarbrücken - Mannheim a Metz - Lucemburk

5. Konvenční doprava železniční/kombinovaná: trať Betuwe

Rotterdam - nizozemsko-německé hranice - Rýn/Ruhr

6. Vysokorychlostní vlak/kombinovaná doprava: Francie - Itálie

Lyon - Turín

Turín - Milán - Benátky - Terst

7. Řecké dálnice: Patras: Rion Antirio, Patras - Atény - Soluň - Promahon (řecko-bulharská hranice) a Via Ignatia: Igumenitsa - Soluň - Alexandroupolis - Ormenio (řecko-bulharská hranice) - Kipi (řecko-turecká hranice)

8. Dálnice Lisabon - Valladolid

9. Konvenční železniční spojení: Cork - Dublin - Belfast - Larne - Stranraer

10. Letiště Malpensa (Milán)

11. Pevné železniční/silniční spojení mezi Dánskem a Švédskem (pevné spojení resund) včetně přístupových silničních, železničních a leteckých tras

12. Nordický trojúhelník (železnice/silnice)

13. Irsko/Spojené království/Benelux - silniční spojení

1) Západopobřežní hlavní trať (železnice)

Společné prohlášení

Evropský parlament, Rada a Komise zdůrazňují význam, který přikládají zřízení a spojitému rozvoji transevropské dopravní sítě. Vítají přijetí tohoto rozhodnutí zřizujícího tuto síť a vymezující konkrétní projekty společného zájmu, což umožňuje, aby byl legislativní rámec pro transevropskou dopravní síť dokončen.

Zaznamenávají, že tyto projekty přispívají k dosažení cílů stanovených v článku 2, zejména mohou zásadním způsobem přispět ke konkurenceschopnosti, vytváření pracovních míst a soudržnosti v Unii, a rovněž vycházejí vstříc potřebě propojit ostrovní, uzavřené a okrajové oblasti s centrálními oblastmi Společenství. V této souvislosti zdůrazňují, že skutečnost, že tyto projekty jsou vymezeny v příloze I, příloze II a člancích tohoto rozhodnutí, je činí způsobilými pro finanční příspěvek Společenství, jenž může usnadnit a urychlit jejich skutečné provedení v daném členském státě.

Evropský parlament, Rada a Komise vyzývají členské státy, aby přikládaly nejvyšší význam provádění těchto projektů, jimž věnují zvláštní pozornost. Komise se zavazuje informovat je pravidelně o jejich uskutečňování, mimo jiné prostřednictvím zpráv stanovených v člancích 18 a 21.

Evropský parlament, Rada a Komise berou na vědomí projekty schválené Evropským parlamentem v druhém čtení s ohledem na rozvoj transevropské dopravní sítě.

Prohlášení Komise

- K části 5 přílohy I: Námořní přístavy

Komise předloží v roce 1997 po konzultaci zúčastněných osob a dotčených členských států zprávu, případně doprovázenou návrhy projektů týkajících se přístavů, přičemž použije přístup uplatněný pro letiště v části 6.

- K normám ochrany životního prostředí a potrubní sítě

Komise bude

a) pokračovat ve zkoumání norem ochrany životního prostředí pro každý typ dopravy a

b) zkoumat možnost zřízení potrubní sítě, na kterou by se nevztahovaly obecné zásady pro transevropské energetické sítě, a možnost jejich začlenění do transevropské sítě

a předloží případné vhodné návrhy.

- K příloze I

Komise prozkoumá projekty schválené Evropským parlamentem ve druhém čtení za účelem stanovení, zda jsou způsobilé pro zařazení do přílohy I. Toto prozkoumání provede jako součást revizního postupu stanoveného v článku 21.

- K článkům 19 a 20 a příloze III

Komise potvrzuje, že nic v tomto prohlášení nepředjímá finanční závazky členských států Společenství.

- K článku 20

V souladu s čl. 6 odst. 1 nařízení (ES) č. 2236/95, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských sítí, Komise prohlašuje, že při hodnocení projektů, které mají být podporovány v rámci rozpočtu na transevropské dopravní síť, bude věnovat náležitou pozornost projektům multimodální povahy, zejména projektům týkajícím se cest na dlouhé vzdálenosti do odlehlých oblastí.

1 Úř. věst. C 220, 8.8.1994, s. 1., a Úř. věst. C 97, 20.4.1995, s. 1.

2 Úř. věst. C 397, 31.12.1994, s. 23.

3 Úř. věst. C 210, 14.8.1995, s. 34.

4 Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 18. května 1985 (Úř. věst. C 151, 19.6.1995, s. 234), společný postoj Rady ze dne 28. září 1995 a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 13. prosince 1995 (Úř. věst. C 17, 22.1.1996, s. 58). Rozhodnutí Rady ze dne 15. července 1996 a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 17. července 1996 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

5 Úř. věst. L 175, 5.7.1985, s. 40.

6 Úř. věst. L 206, 22.7.1992, s. 7.

7 Úř. věst. L 54, 25.2.1978, s. 16.

* Mapy se vztahují k odpovídajícím částem uvedeným ve vlastním textu tohoto rozhodnutí nebo přílohy II.

* Tato kritéria a specifikace se vztahují k odpovídajícím částem uvedeným ve vlastním textu nebo přílohy I.

1 Radiodigitální oznamovací systém pro silniční dopravu, který uvádí do souladu dopravní zprávy s potřebami jednotlivých uživatelů pozemních komunikací.

1 Letištní systémy: Úř. věst. č. L 240, 24. 8. 1992, s. 14.

* Tato tabulka nevylučuje, aby dotyčná opatření byla v některých řádně odůvodněných a zvláštních případech rozšířena na další body sítě.