

## I

(Akty ustawodawcze)

## DECYZJE

## DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY NR 661/2010/UE

z dnia 7 lipca 2010 r.

w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej

(wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

jak sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego i wzmocnienie spójności gospodarczej i społecznej.

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego artykuł 172 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Decyzja nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej <sup>(3)</sup> była wielokrotnie zmieniana w istotnym zakresie <sup>(4)</sup>. W związku z tym, że obecnie wprowadzane są dalsze zmiany, dla zapewnienia jasności decyzja ta powinna zostać przekształcona.

(2) Stworzenie i rozbudowa sieci transeuropejskich przyczynia się do osiągnięcia głównych celów Unii, takich

(3) Stworzenie i rozbudowa sieci transeuropejskich na terytorium Unii ma również szczególne cele polegające na zapewnieniu zrównoważonego przepływu osób i rzeczy w najlepszych warunkach, uwzględniając aspekty społeczne, ochronę środowiska i bezpieczeństwo, oraz na integrowaniu wszystkich form transportu, z uwzględnieniem porównywalnych korzyści. Tworzenie miejsc pracy jest jedną z możliwych dodatkowych korzyści z rozwoju sieci transeuropejskiej.

(4) Wzrost natężenia ruchu, w szczególności ze względu na rosnący udział pojazdów ciężarowych, powoduje większe zatłoczenie i wzrost liczby „wąskich gardeł” w międzynarodowych korytarzach transportowych. Tak, więc w celu zapewnienia międzynarodowego przepływu rzeczy i osób należy zoptymalizować przepustowość transeuropejskiej sieci transportowej.

(5) Żegluga bliskiego zasięgu może, między innymi, przyczynić się do odciążenia tras w żegludze śródlądowej.

(6) Integracja sieci na poziomie europejskim może być rozwijana wyłącznie stopniowo, poprzez powiązanie różnych form transportu w celu pełniejszego wykorzystania zalet właściwych dla każdej z tych form.

(7) Punkty wzajemnych połączeń, w tym porty morskie, porty śródlądowe oraz terminale intermodalne, stanowią warunek wstępny integracji różnych form transportu w ramach sieci multimodalnej.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 128 z 18.5.2010, s. 147.

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 5 maja 2010 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 24 czerwca 2010 r.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 228 z 9.9.1996, s. 1.

<sup>(4)</sup> Zob. załącznik IV.

- (8) Ponieważ cele podejmowanego działania, w szczególności ustalenie ogólnych wytycznych i priorytetów w zakresie transeuropejskich sieci transportowych, nie mogą być osiągnięte w wystarczającym stopniu przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na konieczność koordynacji celów mogą być lepiej zrealizowane na poziomie unijnym, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości przewidzianą w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza decyzja nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (9) Konieczna jest identyfikacja projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, które przyczyniają się do osiągnięcia tych celów i które są zgodne z priorytetami działań już podjętych. Pod uwagę powinny być brane wyłącznie projekty potencjalnie ekonomicznie opłacalne.
- (10) Należy zadeklarować, że projekty priorytetowe są przedmiotem europejskiego zainteresowania, skoncentrować unijne finansowanie na tych projektach i wprowadzić mechanizmy wspierające koordynację między państwami członkowskimi w celu ułatwienia realizacji projektów zgodnie z pożądanym kalendarzem.
- (11) Zgodnie z art. 170 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej polityka w zakresie sieci transeuropejskich powinna przyczynić się do wzmocnienia spójności gospodarczej i społecznej w Unii. Aby osiągnąć ten cel należy dążyć do maksymalnej spójności między wytycznymi Unii w zakresie transeuropejskich sieci transportowej i programowaniem instrumentów finansowych dostępnych na szczeblu unijnym.
- (12) Późniejsza ocena priorytetowych projektów powinna ułatwiać przegląd przyszłych wytycznych i listy priorytetowych projektów oraz powinna przyczynić się do ulepszenia stosowanych przez państwa członkowskie a priori metod oceny.
- (13) Zatwierdzenie poszczególnych publicznych i prywatnych przedsięwzięć, które mogą mieć znaczny wpływ na środowisko naturalne powinno być finansowane wyłącznie po wstępnym oszacowaniu ich potencjalnego oddziaływania na środowisko, zgodnie z przepisami obowiązującymi w Unii.
- (14) Wymogi związane z ochroną środowiska powinny wchodzić w zakres definicji i realizacji unijnej polityki dotyczącej sieci transeuropejskich, zgodnie z art. 11 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Wymaga to przede wszystkim promowania infrastruktury dla form transportu jak najmniej szkodliwych dla środowiska, a mianowicie transportu kolejowego, żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i żeglugi śródlądowej.
- (15) Ocena wpływu na środowisko, o której mowa w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko<sup>(1)</sup>, będzie w przyszłości miała zastosowanie do wszystkich planów i programów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania. Finansowanie infrastruktury transportowej powinno być uzależnione również od przestrzegania przepisów prawa Unii dotyczącego środowiska, w szczególności dyrektywy Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne<sup>(2)</sup>, dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory<sup>(3)</sup> oraz dyrektywy 2009/147/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (wersja ujednolicona)<sup>(4)</sup>
- (16) W perspektywie ogólnego celu, jakim jest zapewnienie zrównoważonego przepływu osób i rzeczy, należy wprowadzić mechanizmy wsparcia dla rozwoju autostrad morskich między państwami członkowskimi w celu ograniczenia zatłoczenia na drogach lub zwiększenia dostępności do państw i regionów peryferyjnych lub wyspiarskich. Wprowadzenie takich mechanizmów, między innymi w drodze procedur przetargowych, powinno być przejrzyste, odpowiadać potrzebom i nie powinno w żaden sposób naruszać unijnych reguł konkurencji ani reguł dotyczących zamówień publicznych.
- (17) Poprawa koordynacji projektów znajdujących się na tej samej osi między zainteresowanymi państwami członkowskimi może być konieczna dla poprawy rentowności inwestycji, ułatwienia ich synchronizacji i zapewnienia finansowania.
- (18) Komisja powinna przedstawiać co dwa lata sprawozdanie z wykonania niniejszej decyzji oraz przed 2010 r. opracować sprawozdanie z postępu prac nad projektami priorytetowymi i w razie potrzeby zaproponować zmiany do listy projektów priorytetowych.
- (19) Komitet powinien być uprawniony w szczególności do wspierania Komisji przy badaniu wykonania i opracowania wytycznych, ustanowionych niniejszą decyzją.

(1) Dz.U. L 197 z 21.7.2001, s. 30.

(2) Dz.U. L 175 z 5.7.1985, s. 40.

(3) Dz.U. L 206 z 22.7.1992, s. 7.

(4) Dz.U. L 20 z 26.1.2010, s. 7.

(20) Dla zapewnienia jasności załącznik I do decyzji nr 1692/96/WE należy zastąpić nowym załącznikiem zawierającym mapy dotyczące wszystkich państw członkowskich. Dzięki temu mapy zamieszczone już w tej decyzji ostatnio zmienionej rozporządzeniem (WE) nr 1791/2006<sup>(1)</sup> zostałyby uzupełnione mapami zamieszczonymi w Akcie przystąpienia z 2003 r. Ponadto termin realizacji planu jest określony na rok 2020 w odniesieniu do wszystkich państw członkowskich,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### SEKCJA I

### PRZEPISY OGÓLNE

#### Artykuł 1

#### Przedmiot

1. Celem niniejszej decyzji jest ustalenie wytycznych dotyczących zadań, priorytetów i ogólnych kierunków przewidywanych działań w obszarze transeuropejskiej sieci transportowej. Wytyczne te określają projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania, których realizacja powinna przyczynić się do rozwoju sieci w Unii.

2. Wytyczne, o których mowa w ust. 1, wyznaczają ogólne ramy odniesienia mające zachęcić państwa członkowskie i, jeśli to konieczne, Unię do realizacji projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, których celem jest zapewnienie spójności, wzajemnych połączeń i interoperacyjności transeuropejskiej sieci transportowej, jak również zagwarantowanie dostępu do tej sieci. Wytyczne te mają również ułatwić zaangażowanie sektora prywatnego.

3. Niezbędne wymagania dotyczące interoperacyjności transeuropejskiej sieci transportowej, tematyki transportu i usług powiązanych, są określone zgodnie z Traktatami w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie<sup>(2)</sup> i niezależnie od niniejszej decyzji.

#### Artykuł 2

#### Cele

1. Transeuropejska sieć transportowa jest tworzona etapami do 2020 r. poprzez integrację infrastruktury sieci transportu lądowego, morskiego i lotniczego w Unii zgodnie z planami ramowymi przedstawionymi na mapach w załączniku I lub specyfikacjami określonymi w załączniku II.

2. Sieć musi:

a) zapewniać zrównoważony przepływ osób i rzeczy na terenie bez granic wewnętrznych i w najlepszych z możliwych

warunkach socjalnych i bezpieczeństwa, pomagając jednocześnie w osiągnięciu celów Unii, szczególnie w zakresie ochrony środowiska i konkurencji oraz przyczyniać się do wzmocnienia spójności gospodarczej i społecznej;

b) oferować użytkownikom wysokiej jakości infrastrukturę na możliwych do zaakceptowania warunkach ekonomicznych;

c) obejmować wszystkie formy transportu, biorąc pod uwagę ich porównywalne zalety;

d) umożliwiać optymalne wykorzystanie istniejących zdolności przewozowych;

e) być interoperacyjną w stopniu w jakim to możliwe, w ramach poszczególnych form transportu i zachęcać do intermodalności pomiędzy różnymi formami transportu;

f) być ekonomicznie opłacalna w stopniu w jakim jest to możliwe;

g) obejmować całe terytorium państw członkowskich, tak by ułatwić ogólny dostęp do różnych miejsc, połączyć regiony wyspiarskie, bez dostępu do morza i regiony peryferyjne z regionami centralnymi oraz połączyć między sobą, bez „wąskich gardeł”, główne konurbacje i regiony w Unii;

h) mieć możliwość połączenia z sieciami państw należących do Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA), państwami Centralnej i Wschodniej Europy i państwami basenu Morza Śródziemnego oraz równocześnie promować interoperacyjność i dostęp do tych sieci, o ile jest to uzasadnione interesem Unii.

#### Artykuł 3

#### Zasięg sieci

1. Sieć transeuropejska obejmuje infrastrukturę transportową, systemy zarządzania ruchem oraz systemy ustalania pozycji i nawigacji.

2. Infrastruktura transportowa obejmuje sieci drogowe, kolejowe i żeglugi śródlądowej, autostrady morskie, porty żeglugi morskiej i śródlądowej, porty lotnicze oraz inne punkty wzajemnego połączenia między sieciami modalnymi.

3. Systemy zarządzania ruchem i systemy ustalania pozycji i nawigacji obejmują niezbędne instalacje techniczne oraz systemy informacji i telekomunikacji, mające zapewnić harmonijność funkcjonowania sieci i sprawne zarządzanie ruchem.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 363 z 20.12.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s.1

## Artykuł 4

**Ogólne kierunki działań**

Ogólne kierunki działań Unii obejmują:

- a) sporządzanie i korektę planów ramowych przebiegu sieci;
- b) identyfikację projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania;
- c) adaptację istniejącej sieci;
- d) promocję interoperacyjności sieci;
- e) optymalne połączenie form transportu, między innymi poprzez tworzenie centrów wzajemnego połączenia, które w przypadku przewozów towarów powinny być usytuowane, jeśli jest to możliwe, daleko od centrów miast, w celu zapewnienia efektywnego funkcjonowania intermodalności;
- f) zapewnienie spójności i komplementarności pomocy finansowej, zgodnie z zasadami obowiązującymi dla każdego instrumentu finansowego;
- g) badania i rozwój;
- h) współpracę z krajami trzecimi dotyczącą rozbudowy sieci i zawierania z nimi odpowiednich porozumień;
- i) zachęcanie państw członkowskich i organizacji międzynarodowych do promowania celów, do których dąży Unia;
- j) promocję stałej współpracy pomiędzy zainteresowanymi stronami;
- k) wszystkie inne środki, których podjęcie jest konieczne do osiągnięcia celów, o których mowa w art. 2 ust. 2.

## Artykuł 5

**Priorytety**

Priorytety, biorąc pod uwagę cele przedstawione w art. 2 ust. 2 i główne kierunki działania określone w art. 4, są następujące:

- a) stworzenie i rozbudowa połączeń i głównych linii wzajemnego połączenia koniecznych do eliminacji „wąskich gardeł”, uzupełnienie brakujących odcinków i dokończenie głównych tras, w szczególności na ich odcinkach transgranicznych, pokonywanie przeszkód naturalnych i polepszenie interoperacyjności głównych tras;
- b) stworzenie i rozbudowa infrastruktury, która zachęca do połączenia sieci krajowych, aby umożliwić połączenie regionów wyspiarskich lub regionów porównywalnych do wysp oraz bez dostępu do morza, regionów peryferyjnych

i najbardziej oddalonych w stosunku do regionów centralnych Unii, w szczególności w celu zmniejszenia wysokich kosztów transportu na tych obszarach;

- c) środki niezbędne do stopniowego stworzenia interoperacyjnej sieci kolejowej obejmującej, w miarę możliwości, trasy przystosowane do przewozu towarów;
- d) środki niezbędne do wspierania transportu morskiego bliskiego i dalekiego zasięgu oraz żeglugi śródlądowej;
- e) środki niezbędne do integracji kolei i transportu lotniczego, w szczególności poprzez dostęp kolei do portów lotniczych, gdzie stosowne, oraz wymaganą infrastrukturę i urządzenia;
- f) optymalizacja przepustowości i efektywności istniejącej i nowej infrastruktury, promocja intermodalności i poprawa bezpieczeństwa i niezawodności sieci, poprzez tworzenie i modernizację terminali intermodalnych i ich infrastruktury dostępowej lub instalowanie systemów inteligentnych;
- g) integracja bezpieczeństwa i zagadnień związanych ze środowiskiem naturalnym z projektowaniem i budową europejskiej sieci transportowej;
- h) rozwój zrównoważonego przepływu osób i rzeczy, zgodnie z celami Unii w zakresie zrównoważonego rozwoju.

## Artykuł 6

**Sieci państw trzecich**

Promowanie przez Unię projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania oraz interoperacyjności i wzajemnego połączenia sieci w celu zapewnienia kompatybilności transeuropejskiej sieci transportowej z sieciami państw trzecich rozpatrywane jest oddzielnie dla każdego przypadku i zgodnie z odpowiednimi procedurami przewidzianymi w Traktatach.

## Artykuł 7

**Projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania**

1. Projekty te stanowią wspólny cel, którego realizacja jest uzależniona od stopnia zaawansowania i dostępności środków finansowych, bez naruszenia finansowych zobowiązań państwa członkowskiego lub Unii.
2. Stosownie do postanowień Traktatów, w szczególności w zakresie konkurencyjności, za projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania uznaje się każdy projekt, który:

- a) spełnia cele określone w art. 2 ust. 2;
- b) dotyczy sieci opisanej w art. 3 ust. 1;

c) odpowiada jednemu lub większej liczbie priorytetów przedstawionych w art. 5; oraz

d) jest potencjalnie ekonomicznie opłacalny na podstawie analizy społeczno-ekonomicznych kosztów i zysków.

3. Projekty odnoszą się do elementów sieci opisanych w art. 9-18, a w szczególności:

a) są związane z trasami przedstawionymi na mapach w załączniku I; lub

b) odpowiadają specyfikacji lub kryteriom załącznika II.

4. Państwa członkowskie podejmują wszelkie środki, które uważają za stosowne w ramach zasad przedstawionych w art. 1 ust. 2.

#### Artykuł 8

##### Ochrona środowiska

1. W trakcie prac nad projektami i ich realizacją państwa członkowskie muszą brać pod uwagę zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego, dokonując — zgodnie z dyrektywą 85/337/EWG — oceny wpływu na środowisko naturalne projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, które będą realizowane, i z zastosowaniem dyrektywy 92/43/EWG i 2009/147/WE.

Licząc od dnia 21 lipca 2004 r. państwa członkowskie dokonują na podstawie tych projektów oceny wpływu na środowisko naturalne planów i programów, przede wszystkim, jeżeli dotyczą one nowych tras lub innych znaczących form rozbudowy infrastruktury węzłów komunikacyjnych, zgodnie z dyrektywą 2001/42/WE.

W trakcie prac nad przedmiotowymi planami i programami, państwa członkowskie biorą pod uwagę wyniki oceny wpływu na środowisko naturalne, zgodnie z art. 8 dyrektywy 2001/42/WE.

2. Do dnia 21 lipca 2004 r. Komisja wypracowuje, w porozumieniu z państwami członkowskimi, stosowne metody realizacji strategicznej oceny wpływu na środowisko naturalne, w celu zapewnienia między innymi odpowiedniej koordynacji, uniknięcia powielania wysiłków i doprowadzenia do uproszczenia i przyspieszenia procesu planowania w odniesieniu do transgranicznych projektów i korytarzy.

Wyniki tych prac i oceny wpływu na środowisko naturalne projektów transeuropejskiej sieci realizowanych przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą 2001/42/WE są uwzględniane, w zależności od przypadku, przez Komisję w jej sprawozdaniach na temat wytycznych, o których mowa w art. 22 niniejszej decyzji, i we wnioskach legislacyjnych dotyczących zmian wytycznych, przewidzianych na mocy tego samego przepisu.

#### SEKCJA 2

##### SIEĆ DROGOWA

#### Artykuł 9

##### Charakterystyka

1. Transeuropejska sieć drogowa obejmuje autostrady i drogi o wysokiej jakości, istniejące, nowe lub wymagające dostosowania, które:

a) odgrywają ważną rolę w ruchu dalekobieżnym; lub

b) omijają główne aglomeracje miejskie na trasach identyfikowanych w sieci; lub

c) zapewniają wzajemne połączenie z innymi formami transportu; lub

d) łączą regiony bez dostępu do morza i peryferyjne z centralnymi regionami Unii.

2. Sieć zapewnia użytkownikom wysoki, jednolity i stały poziom usług, komfortu i bezpieczeństwa.

3. Sieć obejmuje również infrastrukturę zarządzania ruchem, informacji dla użytkowników, zarządzania wypadkami i nagłymi zdarzeniami oraz elektroniczny pobór opłat; opiera się ona na aktywnej współpracy pomiędzy systemami zarządzania ruchem na europejskim, krajowym i regionalnym poziomie i dostawcami usług informacyjnych o przejazdach i ruchu oraz usług o wartości dodanej, czuwając nad niezbędną komplementarnością z aplikacjami, których rozwój jest ułatwiany w ramach programu w zakresie transeuropejskiej sieci telekomunikacyjnej.

#### SEKCJA 3

##### SIEĆ KOLEJOWA

#### Artykuł 10

##### Charakterystyka

1. Sieć kolejowa obejmuje sieć kolejową dużych prędkości i sieć konwencjonalną.

2. Sieć kolejowa dużych prędkości wykorzystująca aktualne lub nowe technologie obejmuje:

a) linie specjalnie wybudowane do dużych prędkości przystosowane do przeciętnej prędkości równej lub większej niż 250 km/h;

b) linie specjalnie dostosowane do dużych prędkości, przystosowane do prędkości rzędu 200 km/h;

c) linie specjalnie dostosowane do dużych prędkości lub linie specjalnie wybudowane do dużych prędkości, włączone do sieci linii dużych prędkości, ale o szczególnych cechach ze względu na ograniczenia topograficzne lub środowiska naturalnego, rzeźby terenu lub urbanistyczne, na których prędkość musi być dostosowana indywidualnie.

Sieć ta jest definiowana według linii przedstawionych w sekcji 3 załącznika I. Główne wymogi i specyfikacje techniczne interoperacyjności stosowane do linii kolejowych pociągów dużych prędkości wykorzystujących aktualne technologie są definiowane zgodnie z dyrektywą Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości<sup>(1)</sup>. Państwa członkowskie z wyprzedzeniem informują Komisję o otwarciu wszystkich linii kolejowych dużych prędkości i ich parametrach technicznych.

3. Konwencjonalna sieć kolejowa obejmuje linie do konwencjonalnego przewozu podróżnych i towarów, włącznie z liniami kolejowymi transportu kombinowanego, o których mowa w art. 15, dostępem do portów morskich i portów śródlądowych, będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, oraz terminale towarowe otwarte dla wszystkich użytkowników. Główne wymogi i specyfikacje techniczne interoperacyjności mające zastosowanie do konwencjonalnych linii kolejowych definiowane są zgodnie z dyrektywą 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych<sup>(2)</sup>.

4. Sieć kolejowa obejmuje infrastrukturę i wyposażenie umożliwiające zintegrowanie usług kolejowych, drogowych oraz, w zależności od przypadku, lotniczych i morskich. W tym względzie szczególną uwagę przywiązuje się do połączenia regionalnych portów lotniczych z siecią kolejową.

5. Sieć kolejowa spełnia co najmniej jedną z następujących funkcji:

- a) odgrywa ważną rolę w dalekobieżnym ruchu pasażerskim;
- b) zapewnia, w razie potrzeby wzajemne połączenie z portami lotniczymi;
- c) zapewnia dostęp do regionalnych i lokalnych sieci kolejowych;
- d) ułatwia przewóz towarów, wyznaczając i rozwijając trasy dalekiego zasięgu przeznaczone do przewozu towarów lub trasy, na których pociągi towarowe mają pierwszeństwo;
- e) odgrywa ważną rolę w transporcie kombinowanym;
- f) zapewnia wzajemne połączenie, za pośrednictwem portów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, żegluga morskiej bliskiego zasięgu i żegluga śródlądowej.

6. Sieć oferuje użytkownikom wysoki standard usług pod względem jakości i bezpieczeństwa, dzięki jej ciągłości i stopniowemu wprowadzaniu interoperacyjności, w szczególności dzięki technicznej harmonizacji i zharmonizowanemu

systemowi sterowania i kontroli ERTMS zalecanemu dla europejskiej sieci kolejowej. W tym celu Komisja po konsultacji z państwami członkowskimi stworzy plan rozbudowy skoordynowany z planami krajowymi.

#### SEKCJA 4

### SIEĆ WODNA ŚRÓDLĄDOWA I PORTY ŚRÓDLĄDOWE

#### Artykuł 11

#### Charakterystyka

1. Transeuropejska sieć śródlądowa obejmuje rzeki, kanały oraz różne odgałęzienia i ogniwa, które je łączą. W szczególności obejmuje ona wzajemne połączenia pomiędzy ośrodkami przemysłowymi i głównymi konurbacjami oraz łączy je z portami.

2. Minimalne wymagania techniczne dla dróg wodnych tworzących część sieci muszą odpowiadać normom ustalonym dla drogi wodnej IV klasy, to znaczy pozwalającej na przepłynięcie statku lub barki o długości 80-85 metrów i szerokości 9,5 m. Jeśli droga wodna wchodząca w skład sieci jest modernizowana lub budowana, wymagania techniczne muszą odpowiadać przynajmniej IV klasie i pozwalać w przyszłości na osiągnięcie poziomu klasy Va/Vb oraz stwarzać dogodne warunki do przepłynięcia statków używanych w transporcie kombinowanym. Klasa Va umożliwi przepłynięcie statku lub barki o długości 110 m i szerokości 11,4 m, a klasa Vb odpowiednio 172 do 185 m długości i 11,4 m szerokości.

3. Porty śródlądowe stanowią część sieci, w szczególności jako punkty wzajemnych połączeń pomiędzy drogami wodnymi, o których mowa w ust. 2 i art. 15, a innymi formami transportu.

4. Sieć obejmuje porty śródlądowe:

- a) otwarte dla ruchu handlowego;
- b) zlokalizowane w obrębie sieci śródlądowych dróg wodnych zgodnie ze schematem zamieszczonym w załączniku I sekcja 4;
- c) posiadające wzajemne połączenia z innymi transeuropejskimi szlakami transportowymi wymienionymi w załączniku I; oraz
- d) wyposażone w urządzenia przeładunkowe przystosowane do wymogów transportu intermodalnego lub gdzie rocznie przeładowywanych jest co najmniej 500 000 ton towarów.

Porty śródlądowe, o których mowa w lit. d) wymienione są w załączniku I.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1.

5. Sieć obejmuje również infrastrukturę zarządzania ruchem. Obejmuje ona w szczególności wprowadzenie interoperacyjnego i inteligentnego systemu ruchu i transportu zwanego Systemem Informacji Rzecznej, w celu optymalizacji istniejącej przepustowości i bezpieczeństwa sieci żegluga śródlądowej oraz poprawy ineroperacyjności z innymi formami transportu.

#### SEKCJA 5

### PORTY MORSKIE

#### Artykuł 12

### Charakterystyka

1. Porty morskie pozwalają na rozwój transportu morskiego oraz tworzą ogniwa umożliwiające połączenia żeglugowe z wyspami i punkty wzajemnych połączeń pomiędzy transportem morskim a innymi formami transportu. Udostępniają one sprzęt i świadczą usługi przedsiębiorstwom transportowym. Ich infrastruktura umożliwia świadczenie szerokiego wachlarza usług w dziedzinie transportu pasażerskiego i towarowego, w tym usług promowych oraz usług żeglugowych bliskiego i dalekiego zasięgu, także w zakresie żegluga przybrzeżnej, zarówno w obrębie Unii, jak i pomiędzy nią a krajami trzecimi.

2. Porty morskie włączone do transeuropejskiej sieci transportowej odpowiadają jednej z niżej określonych kategorii, A, B lub C:

A: porty morskie o znaczeniu międzynarodowym: porty gdzie rocznie przeładowywanych jest co najmniej 1,5 mln ton towarów lub obsługiwanych jest co najmniej 200 000 pasażerów, które, z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to obiektywnie niemożliwe, posiadają połączenie z lądowymi elementami transeuropejskiej sieci transportowej i odgrywają w związku z tym istotną rolę w międzynarodowym transporcie morskim;

B: porty morskie o znaczeniu unijnym niezaliczone do kategorii A: porty gdzie rocznie przeładowywanych jest co najmniej 0,5 mln ton towarów lub obsługiwanych jest od 100 000 do 199 999 pasażerów, które, z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to obiektywnie niemożliwe, posiadają połączenie z lądowymi elementami transeuropejskiej sieci transportowej i są wyposażone w niezbędne urządzenia przeładunkowe umożliwiające obsługę żegluga morskiej bliskiego zasięgu;

C: porty regionalne: porty te nie spełniają kryteriów kategorii A i B, lecz są usytuowane w regionach wyspiarskich, peryferyjnych lub najbardziej oddalonych, umożliwiając wzajemne połączenie takich regionów drogą morską lub ich komunikację z centralnymi regionami Unii.

Porty morskie należące do kategorii A zostały przedstawione na mapach poglądowych w planach ramowych przedstawionych w załączniku I sekcja 5, na podstawie najnowszych danych dotyczących portów.

3. Oprócz kryteriów określonych w art. 7 projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania i dotyczące portów morskich włączonych do transeuropejskiej sieci portów morskich odpowiadają wymogom i specyfikacjom określonym w załączniku II.

#### Artykuł 13

### Autostrady morskie

1. Transeuropejska sieć autostrad morskich ma na celu skoncentrowanie przepływu towarów na trasach morskich mających pełnić funkcje logistyczne, w taki sposób, aby poprawić istniejące połączenia morskie, które są opłacalne, regularne i obsługiwane z odpowiednią częstotliwością w transporcie towarów między państwami członkowskimi, lub stworzyć nowe połączenia, aby ograniczyć zatłoczenie dróg lub poprawić dostęp do peryferyjnych i wyspiarskich regionów i państw. Autostrady morskie nie powinny wykluczać możliwości transportu kombinowanego osób i rzeczy, pod warunkiem, że dominować będzie transport towarów.

2. Europejska sieć autostrad morskich obejmuje wyposażenie i infrastrukturę co najmniej dwóch portów znajdujących się w dwóch różnych państwach członkowskich. To wyposażenie i infrastruktura obejmują, co najmniej w jednym państwie członkowskim, takie elementy, jak wyposażenie portowe, elektroniczne systemy zarządzania logistycznego, procedury ochrony i bezpieczeństwa oraz procedury administracyjne i celne oraz infrastrukturę bezpośredniego dostępu lądowego i morskiego, włącznie ze środkami zapewniającymi żeglugę przez okres całego roku, w szczególności poprzez udostępnienie sprzętu pogłębiającego i umożliwienie dostępu do portu w zimie dzięki lodolamaczom.

3. Drogi wodne lub kanały wymienione w załączniku I sekcja 4, które łączą dwie europejskie autostrady morskie lub dwa odcinki tych autostrad i które w znaczący sposób przyczyniają się do skrócenia tras morskich, aby zyskać na skuteczności i ograniczyć czas przewozu są częścią europejskiej sieci autostrad morskich.

4. Projekty europejskiej sieci autostrad morskich będące przedmiotem wspólnego zainteresowania są przedstawiane przez co najmniej dwa państwa członkowskie i są dostosowane do rzeczywistych potrzeb. Przedstawiane projekty obejmują zarówno sektor publiczny jak i sektor prywatny, zgodnie z zasadami umożliwiającymi, przed uzupełnieniem, w miarę potrzeb, pomocy z budżetów krajowych, pomocą udzieloną przez Unię, w wyniku procesu przetargowego w jeden z następujących sposobów:

a) w drodze publicznego zaproszenia do składania projektów organizowanego wspólnie przez zainteresowane państwa członkowskie, mającego na celu stworzenie nowych połączeń wychodzących z portu kategorii A zdefiniowanego w art. 12 ust. 2, które zostają wcześniej wybrane w obrębie każdego obszaru morskiego, który został określony w projekcie nr 21, o którym mowa w załączniku III;

b) w przypadku gdy lokalizacja portów jest porównywalna, w drodze publicznego zaproszenia do składania projektów organizowanego wspólnie przez zainteresowane państwa członkowskie i skierowanego do konsorcjów, w skład których wchodzi co najmniej towarzystwa żeglugowe i porty położone w jednym z obszarów morskich, które zostały określone w projekcie nr 21, o którym mowa w załączniku III.

5. Projekty europejskiej sieci autostrad morskich będące przedmiotem wspólnego zainteresowania:

- a) dotyczą wyposażenia i infrastruktury, które są częścią składową sieci autostrad morskich;
- b) mogą obejmować, bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, pomoc w uruchomieniu, jeżeli, w wyniku procesu przetargowego, o którym mowa w ust. 4, dla zapewnienia finansowania projektu niezbędne jest wsparcie sektora publicznego; pomoc w uruchomieniu ograniczona jest do 2 lat i udzielana jest wyłącznie na należycie uzasadnione wydatki inwestycyjne; nie może ona przekraczać minimalnej kwoty uznanej za konieczną dla uruchomienia danych połączeń; pomoc nie może być przyczyną zakłóceń konkurencji, które zaszkodziłyby wspólnemu interesowi na rynkach, których dotyczą;
- c) mogą również obejmować działania przynoszące większe korzyści i niezwiązane z poszczególnymi portami, takie jak udostępnienie sprzętu przeznaczonego do prowadzenia działań z wykorzystaniem lodołamaczy i pogłębiarek oraz systemów informacyjnych, włącznie z systemami zarządzania ruchem i systemami elektronicznego raportowania.

6. Projekty europejskiej sieci autostrad morskich będące przedmiotem wspólnego zainteresowania są przedkładane do zatwierdzenia przez Komisję.

7. Komisja przedkłada Komitetowi, o którym mowa w art. 21 ust. 1, w terminie 3 lat, pierwszą listę szczególnych projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania. Robiąc to, Komisja konkretyzuje ideę autostrad morskich.

Lista ta jest również przekazywana Parlamentowi Europejskiemu.

#### SEKCJA 6

### PORTY LOTNICZE

#### Artykuł 14

#### Charakterystyka

1. Transeuropejska sieć portów lotniczych obejmuje porty lotnicze zlokalizowane na terytorium Unii, które są otwarte dla komercyjnego ruchu lotniczego i które spełniają kryteria przedstawione w załączniku II sekcja 6. Te porty lotnicze są sklasyfikowane w zależności od natężenia i rodzaju ruchu, jaki realizują oraz zgodnie z funkcją jaką pełnią w sieci. Zapewniają one rozwój połączeń lotniczych i wzajemne połączenie pomiędzy transportem lotniczym a innymi formami transportu.

2. Międzynarodowe punkty połączeń lotniczych i unijne punkty połączeń lotniczych tworzą podstawę transeuropejskiej sieci portów lotniczych. Połączenie Unii z resztą świata jest realizowane głównie przez międzynarodowe punkty połączeń

lotniczych. Unijne punkty połączeń lotniczych zapewniają głównie połączenia w obrębie Unii, podczas gdy połączenia poza Unią stanowią znikomą część ich działalności. Regionalne punkty połączeń lotniczych i punkty dostępu ułatwiają korzystanie z sieci i komunikację z peryferyjnymi i odizolowanymi regionami.

3. Jeżeli okaże się to stosowne, to międzynarodowe i unijne punkty połączeń są stopniowo wiązane z liniami dużych prędkości sieci kolejowej. Sieć obejmuje infrastrukturę i urządzenia umożliwiające zintegrowanie usług transportu lotniczego i kolejowego i, w zależności od przypadku, usług transportu morskiego.

#### SEKCJA 7

### SIEĆ TRANSPORTU KOMBINOWANEGO

#### Artykuł 15

#### Charakterystyka

Transeuropejska sieć transportu kombinowanego obejmuje:

- a) linie kolejowe i śródlądowe drogi wodne nadające się do transportu kombinowanego oraz żeglugi morskiej, które umożliwiają dalekobieżny transport towarów, ewentualnie w połączeniu z najkrótszymi możliwymi przewozami drogowymi w początkowej lub końcowej fazie;
- b) intermodalne terminale wyposażone w urządzenia umożliwiające dokonywanie przeładunków pomiędzy liniami kolejowymi, śródlądowymi drogami wodnymi, szlakami żeglugi morskiej i drogami;
- c) tymczasowo: odpowiedni tabor tam, gdzie wymaga tego nieprzystosowana jeszcze infrastruktura.

#### SEKCJA 8

### SIEĆ ZARZĄDZANIA I INFORMACJI W ZAKRESIE ŻEGLUGI MORSKIEJ

#### Artykuł 16

#### Charakterystyka

Transeuropejska sieć zarządzania i informacji w zakresie żeglugi morskiej obejmuje:

- a) systemy zarządzania żeglugą przybrzeżną i portową;
- b) system ustalania pozycji statków;
- c) system sprawozdawczości dla statków przewożących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające;
- d) systemy komunikacji w sytuacjach zagrożenia i systemy bezpieczeństwa na morzu.



## SEKCJA 9

**SIEĆ ZARZĄDZANIA RUCHEM LOTNICZYM**

## Artykuł 17

**Charakterystyka**

Transeuropejska sieć zarządzania ruchem lotniczym obejmuje przestrzeń powietrzną zarezerwowaną dla lotnictwa cywilnego, szlaki powietrzne, urzędnicy nawigacji powietrznej, systemy planowania i zarządzania ruchem oraz systemy kontroli ruchu lotniczego (ośrodki kontroli, urządzenia do śledzenia lotów i komunikacji), które są niezbędne, aby zapewnić bezpieczeństwo i efektywność ruchu lotniczego w europejskiej przestrzeni powietrznej.

## SEKCJA 10

**SIEĆ NAWIGACJI I USTALANIA POZYCJI**

## Artykuł 18

**Charakterystyka**

Transeuropejska sieć systemów ustalania pozycji i nawigacji składa się z satelitarnych systemów ustalania pozycji i nawigacji oraz systemów, które będą zdefiniowane w przyszłości zgodnie z europejskim planem nawigacji radiowej. Systemy te zapewniają wiarygodne i efektywne usługi w zakresie nawigacji i ustalania pozycji, które mogą być stosowane we wszystkich formach transportu.

## SEKCJA 11

**KOORDYNACJA MIĘDZY PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI**

## Artykuł 19

**Europejski koordynator**

1. W celu ułatwienia skoordynowanej realizacji niektórych projektów, w szczególności projektów transgranicznych lub części projektów transgranicznych wśród projektów określonych jako będące przedmiotem europejskiego zainteresowania, o których mowa w art. 25, Komisja może wyznaczyć, w porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi i po zasięgnięciu opinii Parlamentu Europejskiego, osobę zwaną „europejskim koordynatorem”.

2. Europejski koordynator jest wybierany w szczególności z uwzględnieniem doświadczenia w instytucjach europejskich i znajomości zagadnień związanych z finansowaniem i oceną społeczno-ekonomiczną i środowiskową dużych projektów.

3. Decyzja Komisji dotycząca wyznaczenia europejskiego koordynatora określa zasady wykonywania zadań, o których mowa w ust. 5.

4. Europejski koordynator działa w imieniu i na rzecz Komisji. Jego misja dotyczy zwykle jednego projektu,

w szczególności w przypadku projektów transgranicznych, ale może, w razie potrzeby, zostać rozszerzona na całość głównej osi. W porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi europejski koordynator ustali plan pracy dla swoich działań.

5. Europejski koordynator:

a) wspiera, we współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi wspólne metody oceny projektów i doradza, w razie potrzeby, wykonawcom projektów w sprawach ich finansowania;

b) sporządza dla Parlamentu Europejskiego, Komisji i zainteresowanych państw członkowskich coroczne sprawozdanie na temat postępu dokonanego w realizacji projektów, za które jest odpowiedzialny, nowych rozwiązań lub innych okoliczności, które mogą mieć wpływ na charakterystykę projektu oraz ewentualnych trudności i przeszkód mogących być przyczyną znaczących opóźnień w stosunku do dat określonych w załączniku III;

c) prowadzi konsultacje wraz z zainteresowanymi państwami członkowskimi, władzami regionalnymi i lokalnymi, operatorami i użytkownikami środków transportu oraz przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego, aby pogłębić wiedzę na temat zapotrzebowania na usługi transportowe, możliwości finansowania inwestycji i rodzaju usług, jakie mają być świadczone w celu ułatwienia dostępu do takiego finansowania.

6. Zainteresowane państwa członkowskie współpracują z europejskim koordynatorem i dostarczają mu informacji niezbędnych do wykonywania zadań, o których mowa w ust. 5.

7. Bez uszczerbku dla stosowanych procedur określonych w prawodawstwie unijnym i krajowym, Komisja może zwrócić się o opinię europejskiego koordynatora podczas rozpatrywania wniosków o finansowanie przez Unię projektów lub grup projektów, za które europejski koordynator jest odpowiedzialny.

## SEKCJA 12

**PRZEPISY WSPÓLNE**

## Artykuł 20

**Krajowe plany i programy**

Państwa członkowskie przekazują Komisji streszczenia krajowych planów i programów, które są przygotowywane w celu rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, a w szczególności projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, o których mowa w art. 24-27. Po przyjęciu krajowych planów i programów państwa członkowskie przekazują je do wiadomości Komisji.

### Artykuł 21

#### **Komitet ds. monitorowania wytycznych i wymiany informacji**

1. Komisję wspomaga Komitet ds. monitorowania wytycznych i wymiany informacji zwany dalej „Komitetem”, który składa się z przedstawicieli państw członkowskich, a przewodniczy mu przedstawiciel Komisji.

2. Komitet dokonuje wymiany informacji na temat planów i programów podejmowanych przez państwa członkowskie i może rozpatrywać wszelkie kwestie związane z rozwojem transeuropejskiej sieci transportowej.

### Artykuł 22

#### **Sprawozdanie**

Raz na dwa lata Komisja przygotowuje sprawozdanie na temat wdrażania wytycznych opisanych w niniejszej decyzji i przekazuje je Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów.

Komitet pomaga Komisji w przygotowaniu sprawozdania.

Do sprawozdania są załączane, o ile jest to konieczne, wnioski legislacyjne dotyczące zmian wytycznych, zawierające, o ile jest to konieczne, zmiany projektów zgodnych z art. 23 ust. 1 lub dodające do listy projektów priorytetowych znajdującej się w załączniku III projekty zgodne z tym przepisem. Zmiana dotyczy w szczególności projektów, które przyczyniają się do spójności terytorialnej Unii zgodnie z art. 23 ust. 1 lit. e).

### Artykuł 23

#### **Projekty priorytetowe**

1. Projekty priorytetowe są projektami będącymi przedmiotem wspólnego zainteresowania, o których mowa w art. 7, których zbadanie umożliwia sprawdzenie, czy:

- ich celem jest wyeliminowanie „wąskich gardeł” lub uzupełnienie brakujących połączeń na głównej trasie transeuropejskiej sieci, w szczególności są to projekty transgraniczne, projekty przecinające naturalne przeszkody lub obejmujące odcinki transgraniczne;
- ich skala jest taka, że długoterminowe planowanie na poziomie europejskim powoduje znaczący przyrost wartości dodanej;
- przynoszą całościowo potencjalne społeczno-ekonomiczne korzyści netto i inne tego rodzaju korzyści;

d) w znaczący sposób zwiększają przepływ rzeczy i osób między państwami członkowskimi i tym samym mają również wpływ na interoperacyjność sieci krajowych;

e) przyczyniają się do spójności terytorialnej Unii, integrując sieci nowych państw członkowskich i polepszając połączenia z regionami peryferyjnymi i wyspiarskimi;

f) przyczyniają się do zrównoważonego rozwoju transportu, zwiększając bezpieczeństwo i ograniczając szkody wywołane przez transport w środowisku naturalnym, w szczególności poprzez promowanie modalnego transferu na rzecz kolei, transportu intermodalnego, żeglugi śródlądowej i transportu morskiego;

g) świadczą o zaangażowaniu zainteresowanych państw członkowskich w realizację badań i procedur oceny w czasie umożliwiającym zakończenie prac zgodnie z wcześniej ustalonym terminem, na podstawie planów krajowych lub każdego innego równoważnego dokumentu dotyczącego danego projektu.

2. Priorytetowe projekty, nad którymi prace powinny zacząć się przed 2010 r., ich odcinki oraz uzgodnione daty zakończenia prac, o których mowa w ust. 1 lit. g), są wymienione w załączniku III.

3. Przed 2010 r. Komisja przygotowuje sprawozdanie na temat stanu zaawansowania prac i, jeżeli zaistnieje taka potrzeba, przedstawi propozycję zmiany listy priorytetowych projektów wymienionych w załączniku III i spełniających warunki określone w ust. 1.

### Artykuł 24

#### **Deklaracja europejskiego zainteresowania**

Priorytetowe projekty wymienione w załączniku III są ogłaszane jako będące przedmiotem europejskiego zainteresowania. Deklaracja ma miejsce wyłącznie zgodnie z procedurą określoną w Traktatach i powiązanych aktach prawa pochodnego.

### Artykuł 25

#### **Projekty ogłoszone jako będące przedmiotem europejskiego zainteresowania**

1. Bez uszczerbku dla podstaw prawnych właściwych instrumentów finansowych Unii, państwa członkowskie:

- podczas prezentacji swoich projektów w ramach Funduszu Spójności, zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające Fundusz Spójności<sup>(1)</sup>, przyznają stosowny priorytet projektom ogłoszonym jako będące przedmiotem europejskiego zainteresowania;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 210 z 31.7.2006, s. 79.

b) podczas prezentacji swoich projektów w ramach budżetu przeznaczanego na sieć transeuropejską, zgodnie z art. 5 i 9 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 680/2007 z dnia 20 czerwca 2007 r. ustanawiające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych<sup>(1)</sup>, przyznają stosowny priorytet projektom ogłoszonym jako będące przedmiotem europejskiego zainteresowania.

2. Bez uszczerbku dla podstaw prawnych właściwych instrumentów finansowych Unii, Komisja:

a) zachęca państwa członkowskie do uwzględniania projektów ogłoszonych jako będące przedmiotem europejskiego zainteresowania, przy planowaniu przez nie programu funduszy strukturalnych, w szczególności w regionach objętych celem „konwergencja”, z uwzględnieniem narodowych planów transportu wchodzących w zakres stosowania istniejących unijnych ram wsparcia;

b) zapewnia, aby kraje korzystające z Instrumentu Pomocy Przedakcesyjnej (IPA), podczas prezentacji swoich projektów w ramach tego instrumentu i zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1085/2006 z dnia 17 lipca 2006 r. ustanawiające Instrument Pomocy Przedakcesyjnej (IPA)<sup>(2)</sup>, przyznały pierwszeństwo projektom ogłoszonym jako będące przedmiotem europejskiego zainteresowania.

3. Komisja podczas prognozowania swych potrzeb finansowych przyznaje stosowne pierwszeństwo projektom ogłoszonym jako będące przedmiotem europejskiego zainteresowania.

#### Artykuł 26

### **Opóźnienie w realizacji projektów ogłoszonych jako będące przedmiotem europejskiego zainteresowania**

1. Jeżeli okaże się, że rozpoczęcie prac nad jednym z projektów ogłoszonym jako będący przedmiotem europejskiego zainteresowania znacznie się opóźnia w stosunku do ostatecznego terminu 2010 r., Komisja zwraca się do zainteresowanych państw członkowskich o podanie przyczyn takiego opóźnienia w terminie trzech miesięcy. Na podstawie udzielonej odpowiedzi Komisja przeprowadza konsultacje ze wszystkimi państwami członkowskimi w celu rozwiązania problemu, który jest przyczyną opóźnienia.

Komisja może podjąć decyzję o przyjęciu stosownych środków, w porozumieniu z Komitetem, w ramach czynnego monitorowania realizacji projektu ogłoszonego jako będący przedmiotem europejskiego zainteresowania i z poszanowaniem zasady proporcjonalności. Przed ich przyjęciem zainteresowane państwa członkowskie mają możliwość przedstawienia uwag dotyczących tych środków.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 162 z 22.6.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 210 z 31.7.2006, s. 82.

Parlament Europejski jest bezzwłocznie informowany o każdym przyjętym środku.

Przyjmując te środki, Komisja w należyty sposób bierze pod uwagę odpowiedzialność za opóźnienie każdego zainteresowanego państwa członkowskiego i wstrzymuje się od przyjęcia środków, które mogłyby zaszkodzić realizacji projektu w państwie członkowskim, które nie jest odpowiedzialne za opóźnienie.

2. W przypadku, gdy jeden z projektów ogłoszonych jako będący przedmiotem europejskiego zainteresowania nie został w znacznej części zrealizowany w rozsądnym terminie po wyznaczonej w załączniku III dacie jego zakończenia i jeżeli wszystkie zainteresowane państwa członkowskie są odpowiedzialne za opóźnienie, Komisja ponownie bada projekt zgodnie z procedurą przewidzianą w ust. 1 w celu cofnięcia mu kwalifikacji projektu ogłoszonego jako będący przedmiotem europejskiego zainteresowania z zastosowaniem procedury rewizyjnej, o której mowa w art. 22 akapit trzeci.

We wszystkich przypadkach, Komisja ponownie bada projekt po upływie okresu piętnastu lat od daty ogłoszenia go projektem będącym przedmiotem europejskiego zainteresowania w rozumieniu niniejszej decyzji.

#### Artykuł 27

### **Ocena skutków społeczno-ekonomicznych i wpływu na środowisko naturalne**

1. Pięć lat po zakończeniu realizacji projektu ogłoszonego jako będący przedmiotem europejskiego zainteresowania lub jednej z jego części zainteresowane państwa członkowskie dokonują oceny jego skutków społeczno-ekonomicznych i jego wpływu na środowisko naturalne, włącznie z wpływem na wymianę handlową i swobodny przepływ osób i rzeczy między państwami członkowskimi, na spójność terytorialną i zrównoważony rozwój. Państwa członkowskie informują Komisję o wynikach tej oceny.

2. Jeżeli projekt będący przedmiotem europejskiego zainteresowania obejmuje odcinek transgraniczny, którego nie da się podzielić pod względem technicznym i finansowym, zainteresowane państwa członkowskie koordynują swoje procedury oceny skutków społeczno-ekonomicznych projektów i podejmują starania, aby przed udzieleniem pozwolenia na budowę i w istniejących ramach przeprowadzić ponadnarodowe dochodzenie.

3. Pozostałe części projektu będącego przedmiotem europejskiego zainteresowania są koordynowane przez państwa członkowskie, w zależności od przypadku, dwustronnie lub wielostronnie.

4. Koordynowane działania lub ponadnarodowe dochodzenia, o których mowa w ust. 2, mają zastosowanie bez uszczerbku dla obowiązków wynikających z przepisów prawa unijnego dotyczących ochrony środowiska naturalnego, w szczególności w odniesieniu do oceny wpływu na środowisko naturalne. Zainteresowane państwa członkowskie informują Komisję o rozpoczęciu i wynikach takich skoordynowanych działań lub ponadnarodowych dochodzeń. Komisja włącza te informacje do sprawozdania, o którym mowa w art. 22.

*Artykuł 28*

**Odcinki transgraniczne**

W ramach niektórych priorytetowych projektów odcinki transgraniczne między dwoma państwami członkowskimi, włącznie z autostradami morskimi, definiowane są przez te państwa na podstawie kryteriów określonych przez Komitet i notyfikowane Komisji.

Są to w szczególności odcinki, których nie da się podzielić pod względem technicznym i finansowym lub co do których zainteresowane państwa członkowskie podejmują wspólne zobowiązania i tworzą wspólną strukturę.

*Artykuł 29*

**Uchylenie**

Decyzja 1692/96/WE zostaje uchylona.

Odesłania do uchylonej decyzji odczytuje się jako odesłania do niniejszej decyzji, zgodnie z tabelą korelacji w załączniku V.

*Artykuł 30*

**Wejście w życie**

Niniejsza decyzja wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

*Artykuł 31*

**Adresaci**

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 7 lipca 2010 r.

*W imieniu Parlamentu  
Europejskiego*  
J. BUZEK  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*  
O. CHASTEL  
*Przewodniczący*

## ZAŁĄCZNIK I

PLANY ROZWOJU SIECI PRZEDSTAWIONE NA MAPACH <sup>(1)</sup>

## Sekcja 2: Sieć drogowa

2.0. Europa	2.7. Irlandia	2.14. Litwa	2.21. Portugalia
2.1. Belgia	2.8. Grecja	2.15. Luksemburg	2.22. Rumunia
2.2. Bułgaria	2.9. Hiszpania	2.16. Węgry	2.23. Słowenia
2.3. Republika Czeska	2.10. Francja	2.17. Malta	2.24. Słowacja
2.4. Dania	2.11. Włochy	2.18. Niderlandy	2.25. Finlandia
2.5. Niemcy	2.12. Cypr	2.19. Austria	2.26. Szwecja
2.6. Estonia	2.13. Łotwa	2.20. Polska	2.27. Zjednoczone Królestwo

## Sekcja 3: Sieć kolejowa

3.0. Europa	3.7. Irlandia	3.14. Luksemburg	3.21. Słowenia
3.1. Belgia	3.8. Grecja	3.15. Węgry	3.22. Słowacja
3.2. Bułgaria	3.9. Hiszpania	3.16. Niderlandy	3.23. Finlandia
3.3. Republika Czeska	3.10. Francja	3.17. Austria	3.24. Szwecja
3.4. Dania	3.11. Włochy	3.18. Polska	3.25. Zjednoczone Królestwo
3.5. Niemcy	3.12. Łotwa	3.19. Portugalia	
3.6. Estonia	3.13. Litwa	3.20. Rumunia	

## Sekcja 4: Sieć dróg wodnych i portów śródlądowych

4.0. Europa	4.4. Niemcy/Austria	4.8. Republika Czeska	4.12. Rumunia
4.1. Belgia	4.5. Francja / Włochy	4.9. Litwa	4.13. Słowacja
4.2. Niderlandy	4.6. Francja	4.10. Węgry	
4.3. Niemcy	4.7. Bułgaria	4.11. Polska	

## Sekcja 5: Porty morskie — Kategoria A

5.0. Europa	5.5. Morze Śródziemne — część wschodnia
5.1. Morze Bałtyckie	5.6. Bułgaria / Rumunia
5.2. Morze Północne	5.7. Cypr
5.3. Ocean Atlantycki	5.8. Malta
5.4. Morze Śródziemne — część zachodnia	

## Sekcja 6: Porty lotnicze

6.0. Europa	6.6. Grecja	6.14. Malta
6.1. Belgia / Dania / Niemcy / Luksemburg / Niderlandy / Austria	6.7. Hiszpania/ Portugalia	6.15. Polska
6.2. Bułgaria	6.8. Francja	6.16. Rumunia
6.3. Republika Czeska	6.9. Włochy	6.17. Słowenia
6.4. Estonia	6.10. Cypr	6.18. Słowacja
6.5. Irlandia/ Zjednoczone Królestwo	6.11. Łotwa	6.19. Finlandia/ Szwecja
	6.12. Litwa	
	6.13. Węgry	

<sup>(1)</sup> Mapy odnoszące się do odpowiednich sekcji wymienionych w przepisach wykonawczych lub w załączniku II.

*Sekcja 7:* **Sieć transportu kombinowanego**

7.1 A. Kolej

B. Kolej, duża skala

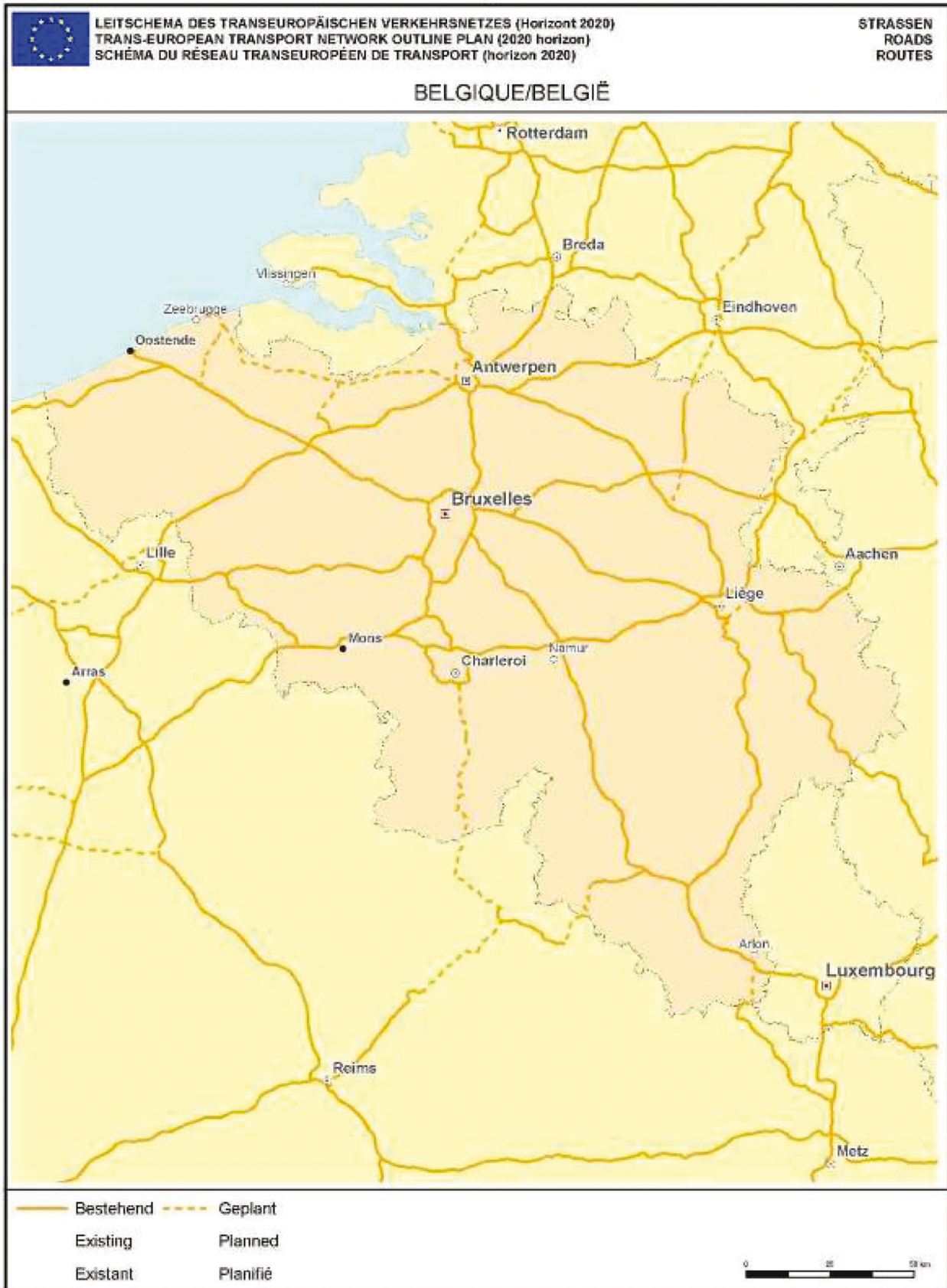
*Uwaga:* Termin „planowane” w legendzie map obejmuje wszystkie etapy projektu infrastruktury stanowiącej przedmiot wspólnego zainteresowania od wstępnych analiz po budowę.

SEKCJA 2  
SIEĆ DROGOWA

2.0



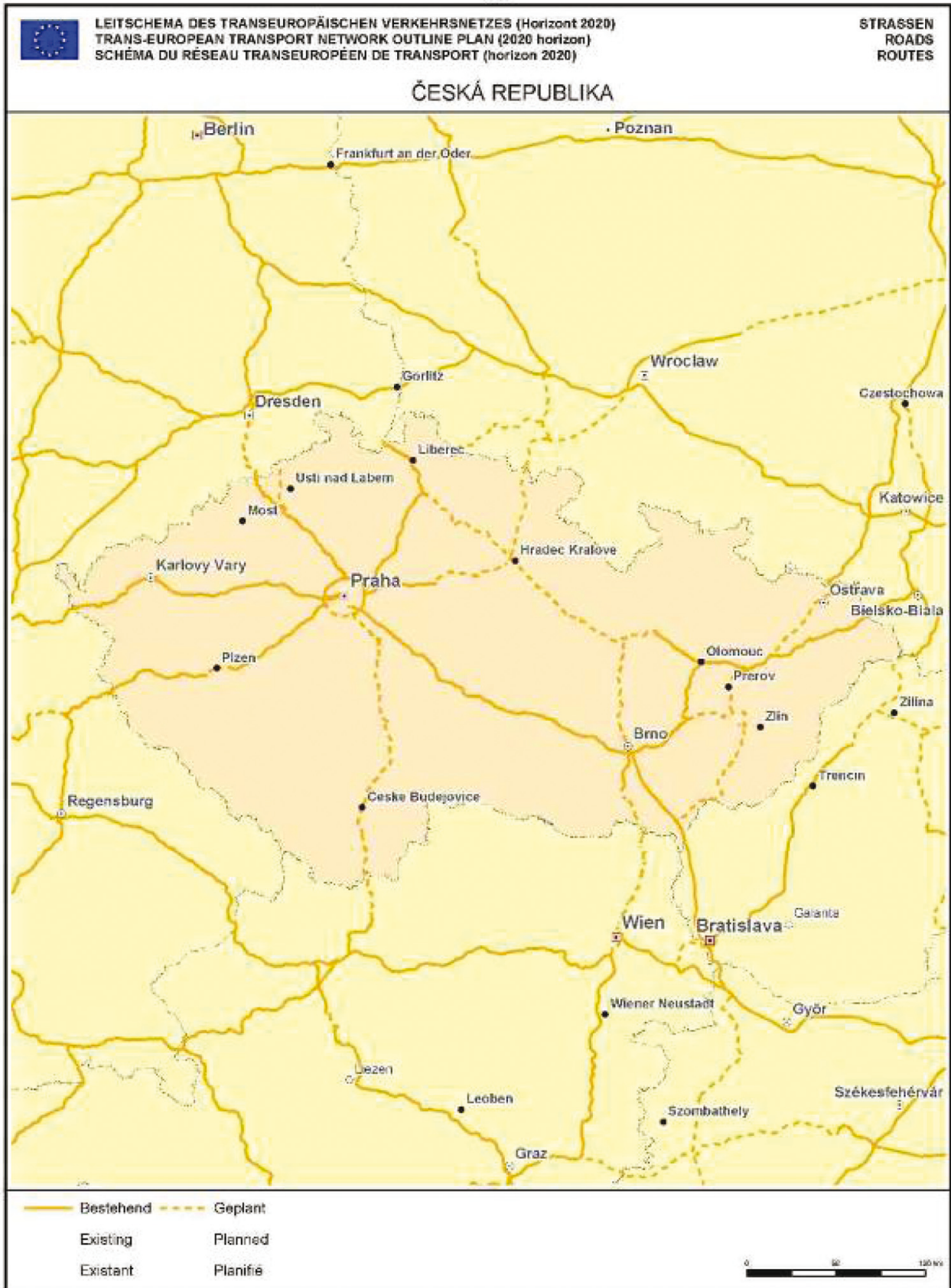
2.1







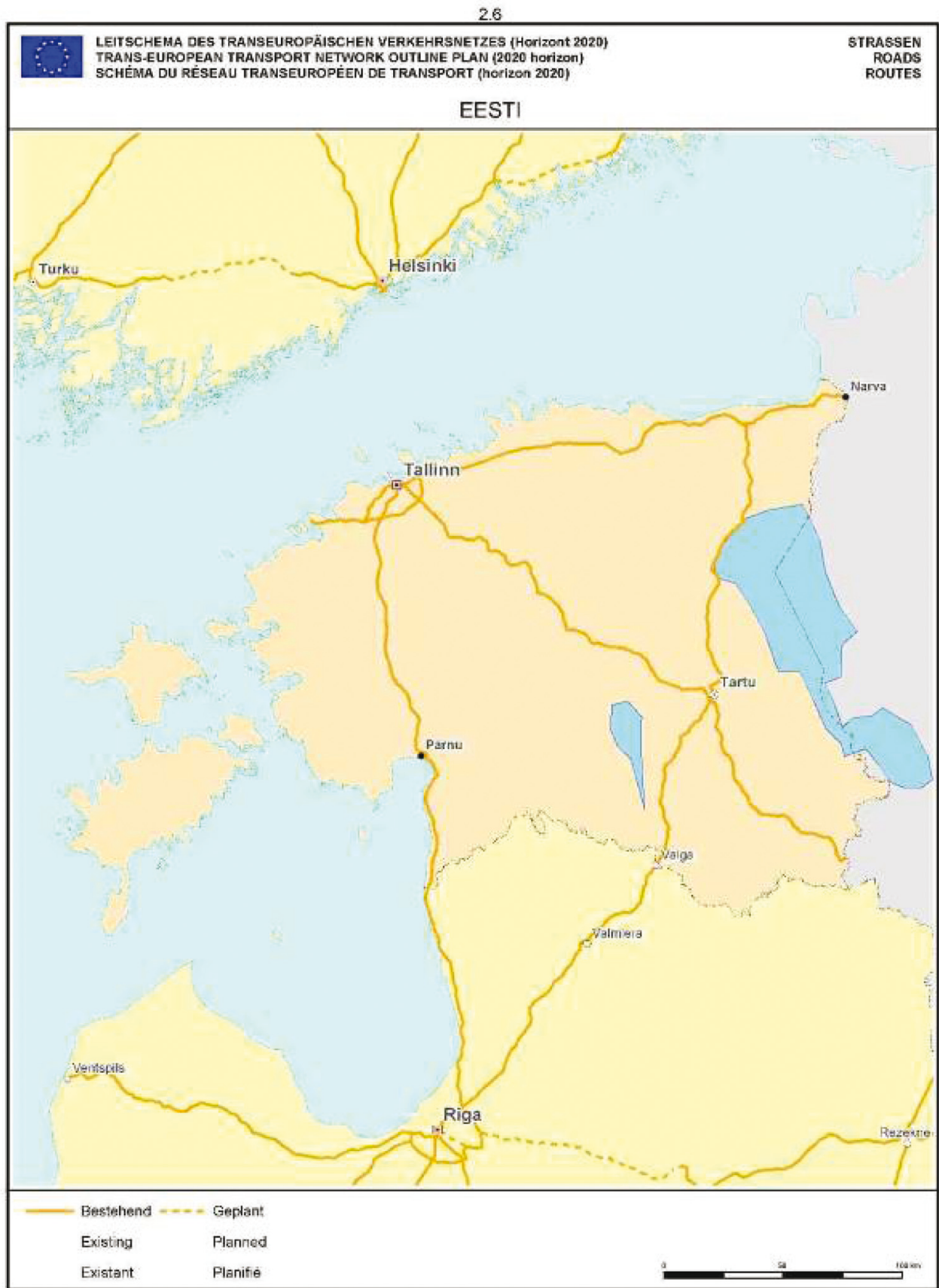
2.3





2.5





2.7



2.8



2.9





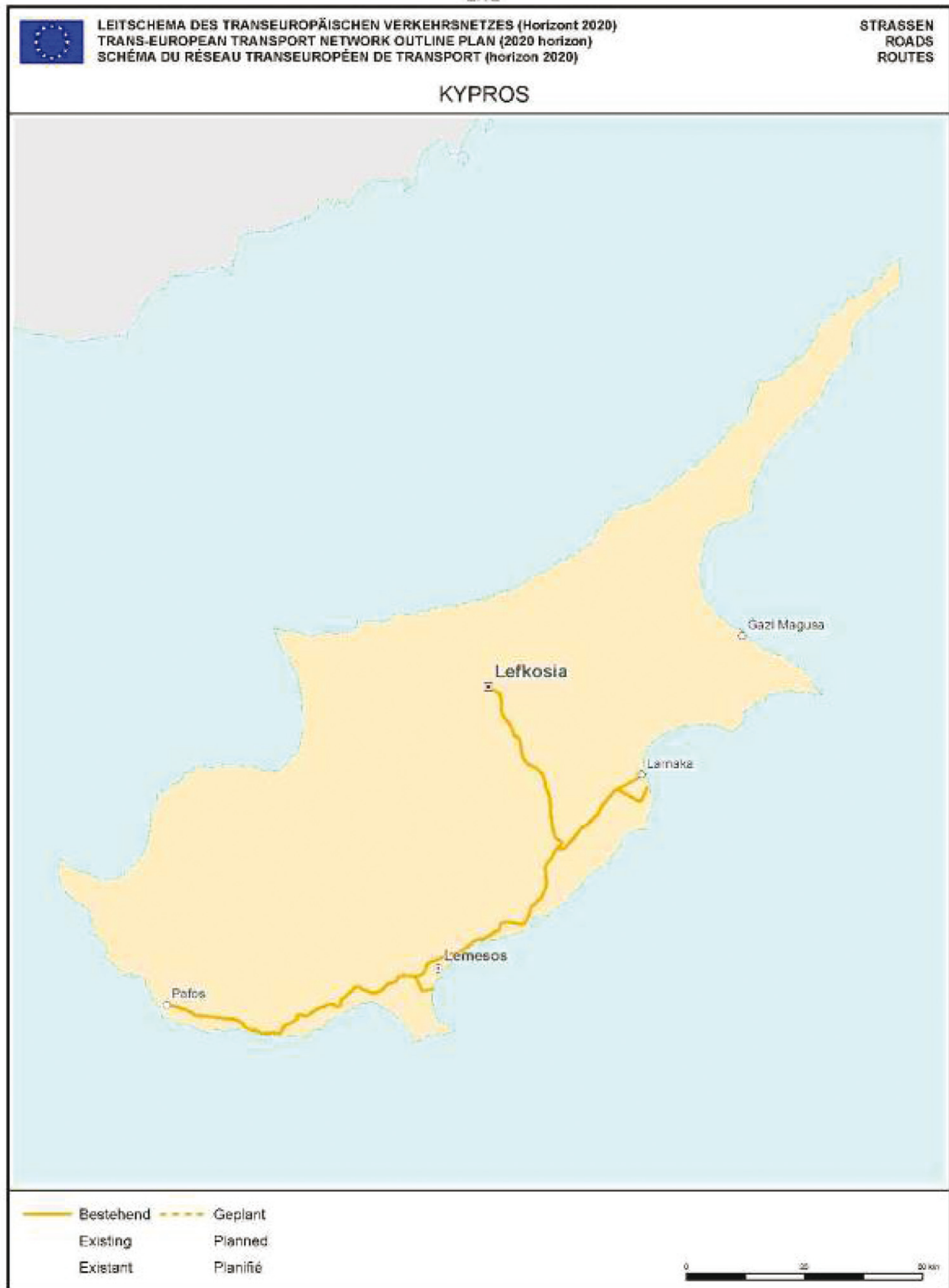
2.10



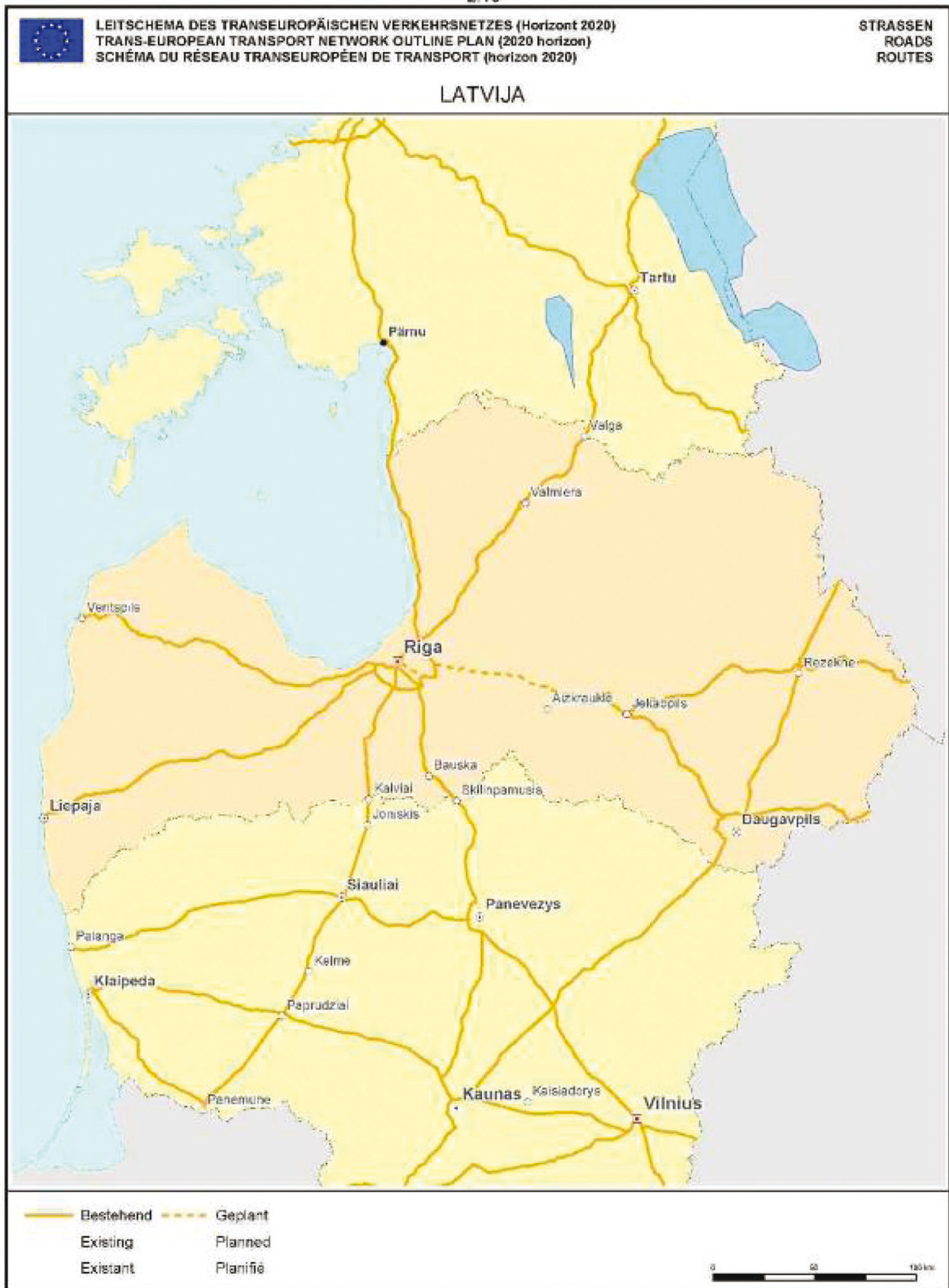
2.11



2.12



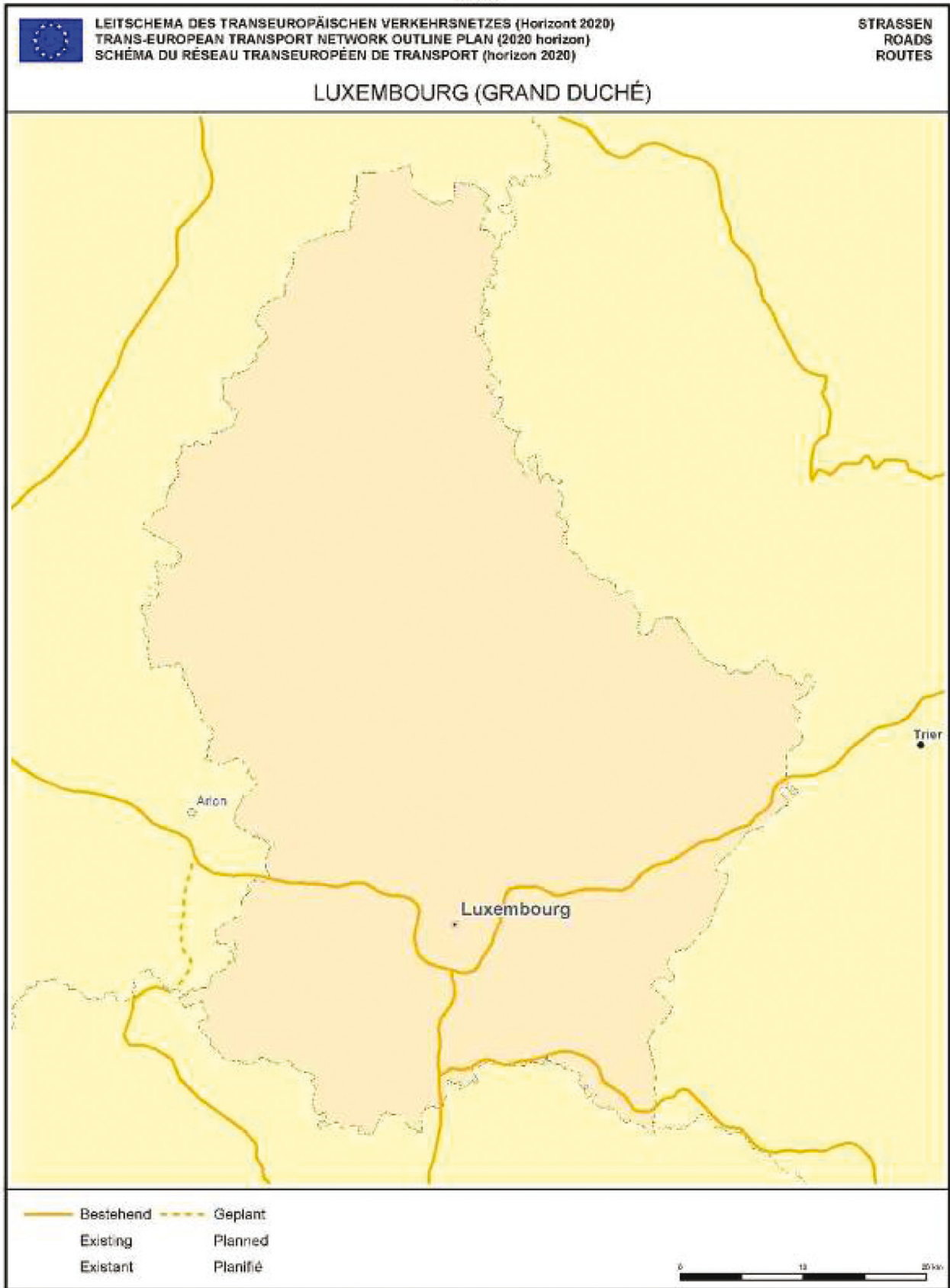
2.13



2.14



2.15



2.16



2.17

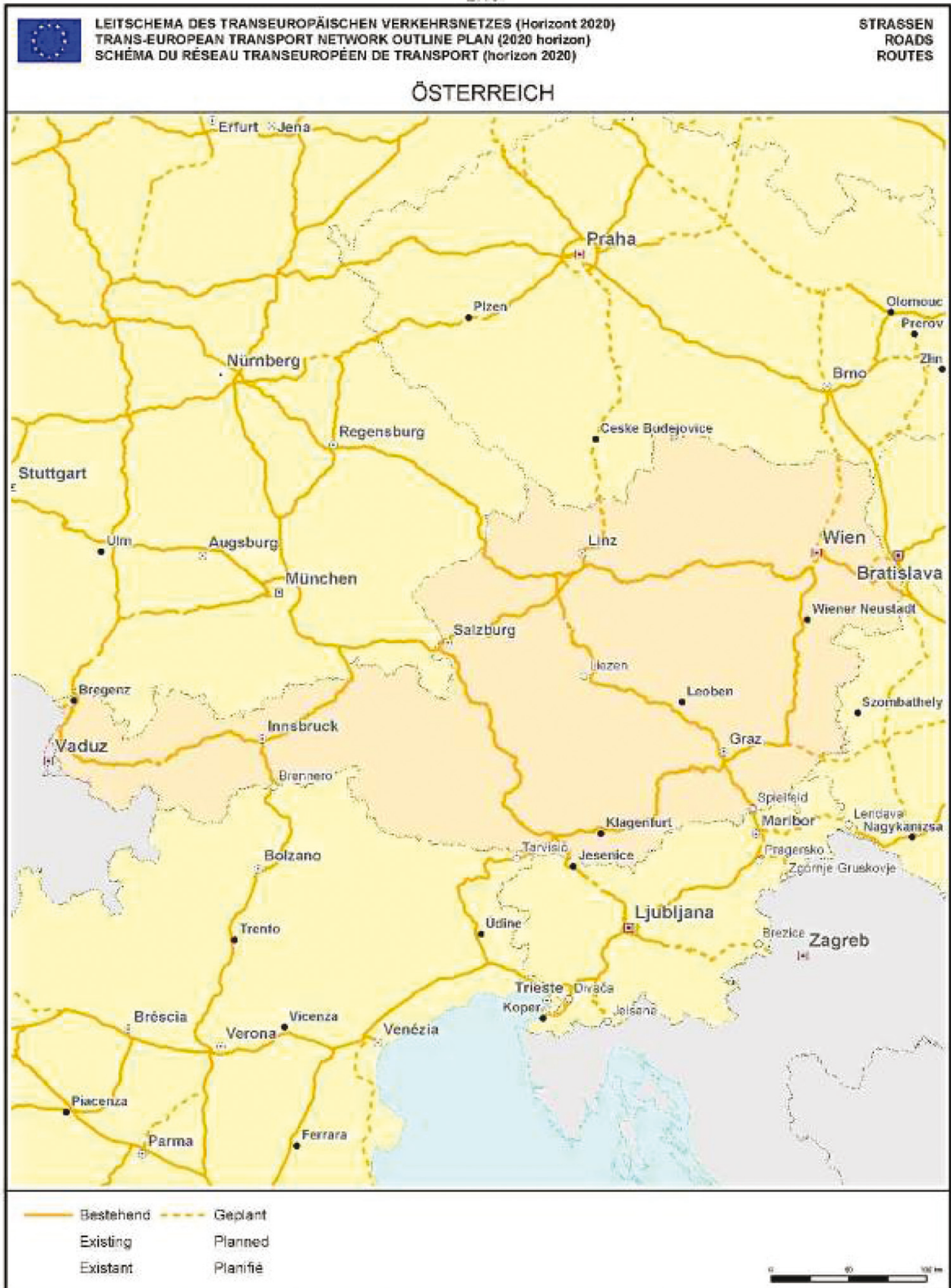




2.18



2.19



2.20



2.21



2.22



2.23



2.24



2.25





2 26

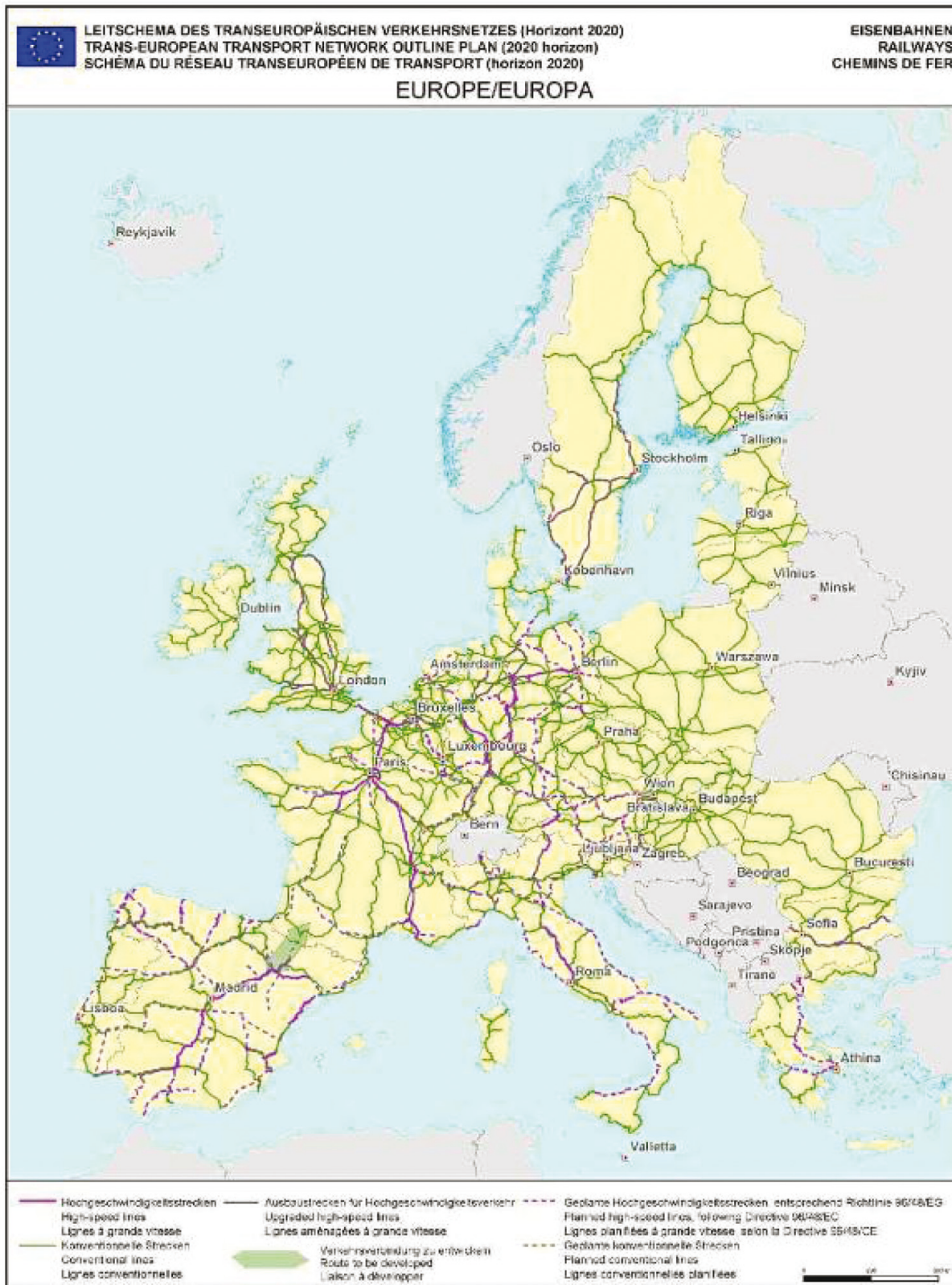


2.27

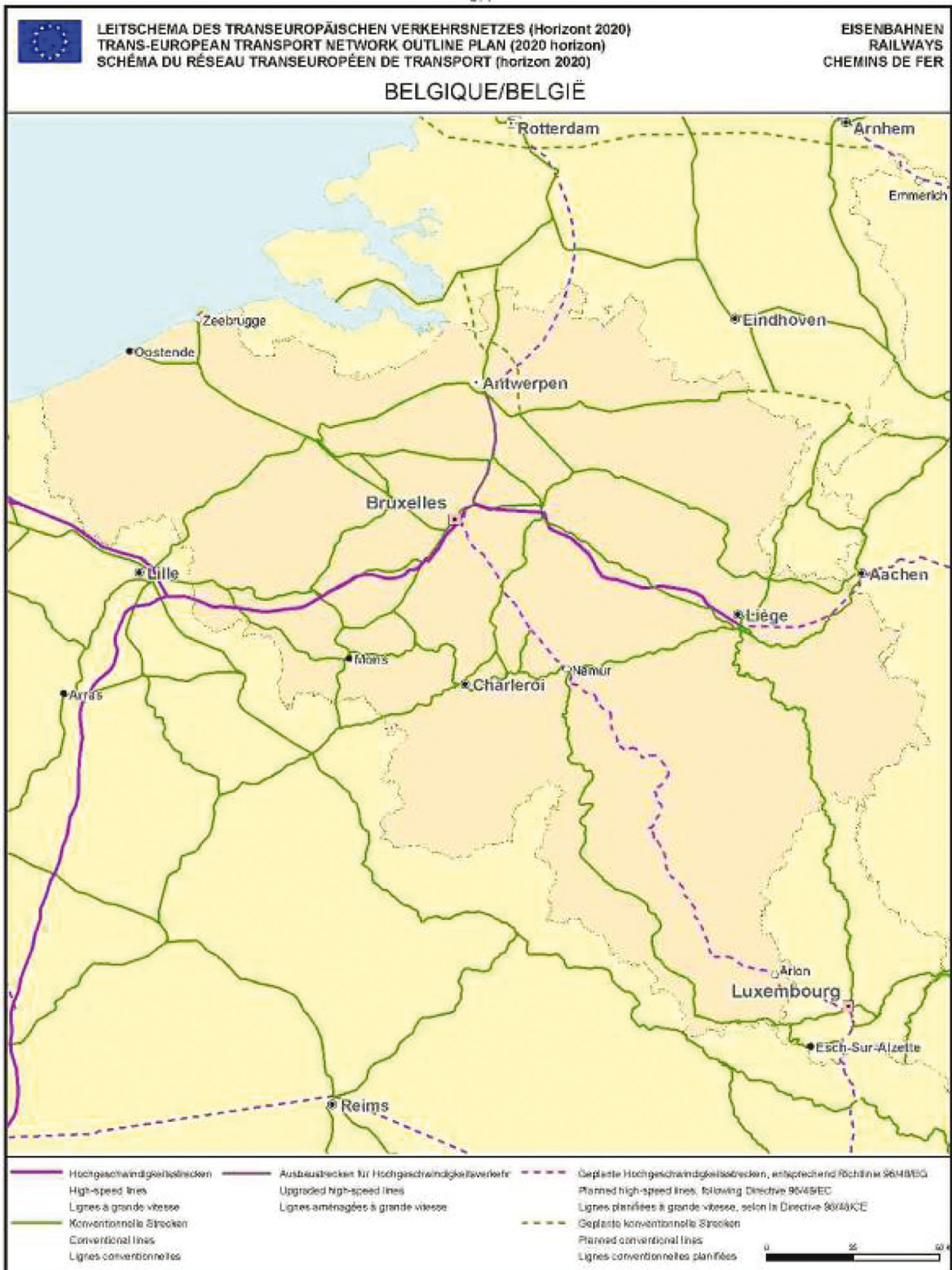


SEKJA 3  
SIEĆ KOLEJOWA

3.0

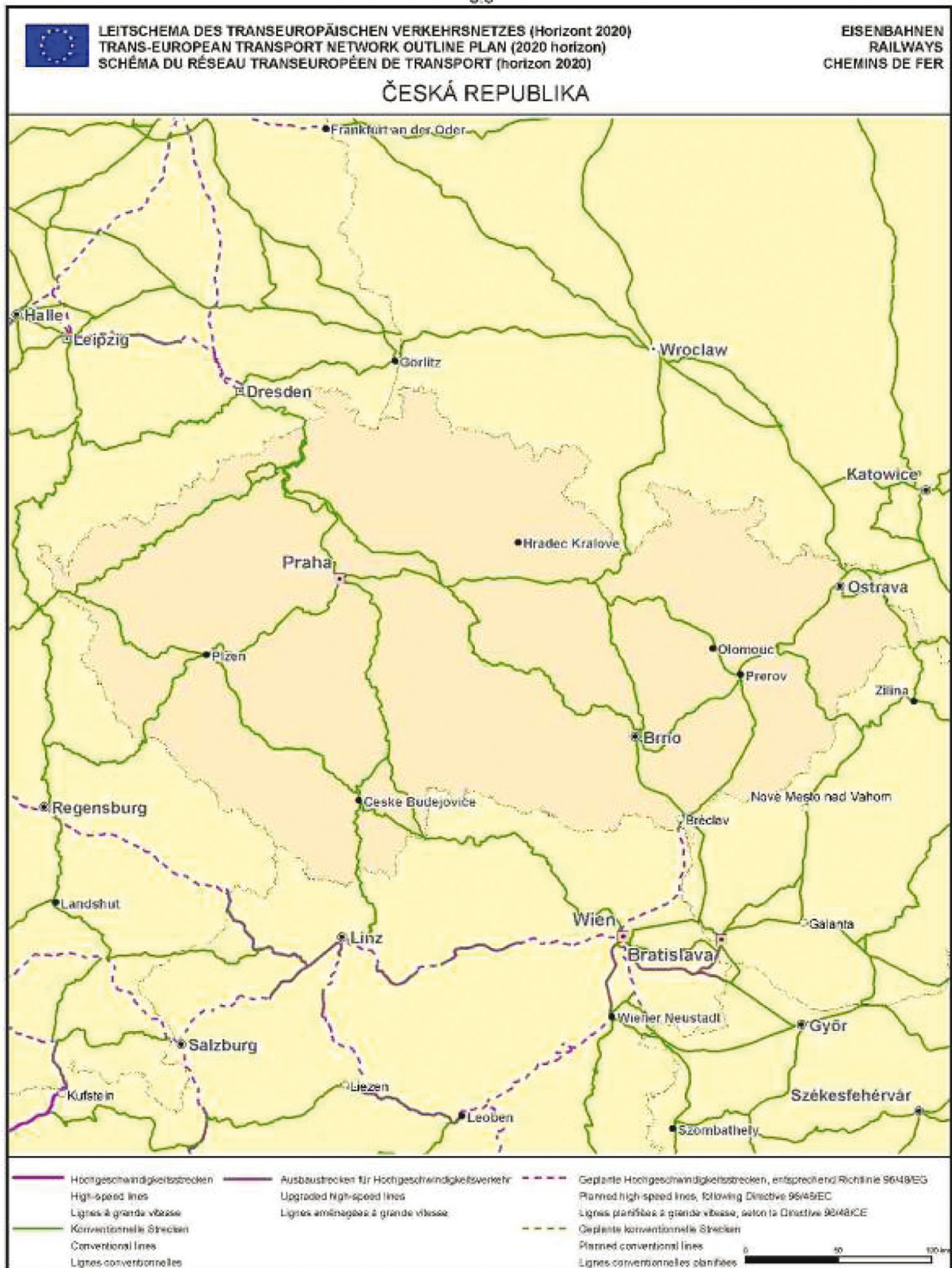


3.1



3.2





3.4



3.5





3.6



3.7



3.8



3.9



3.10



3.11



3.12

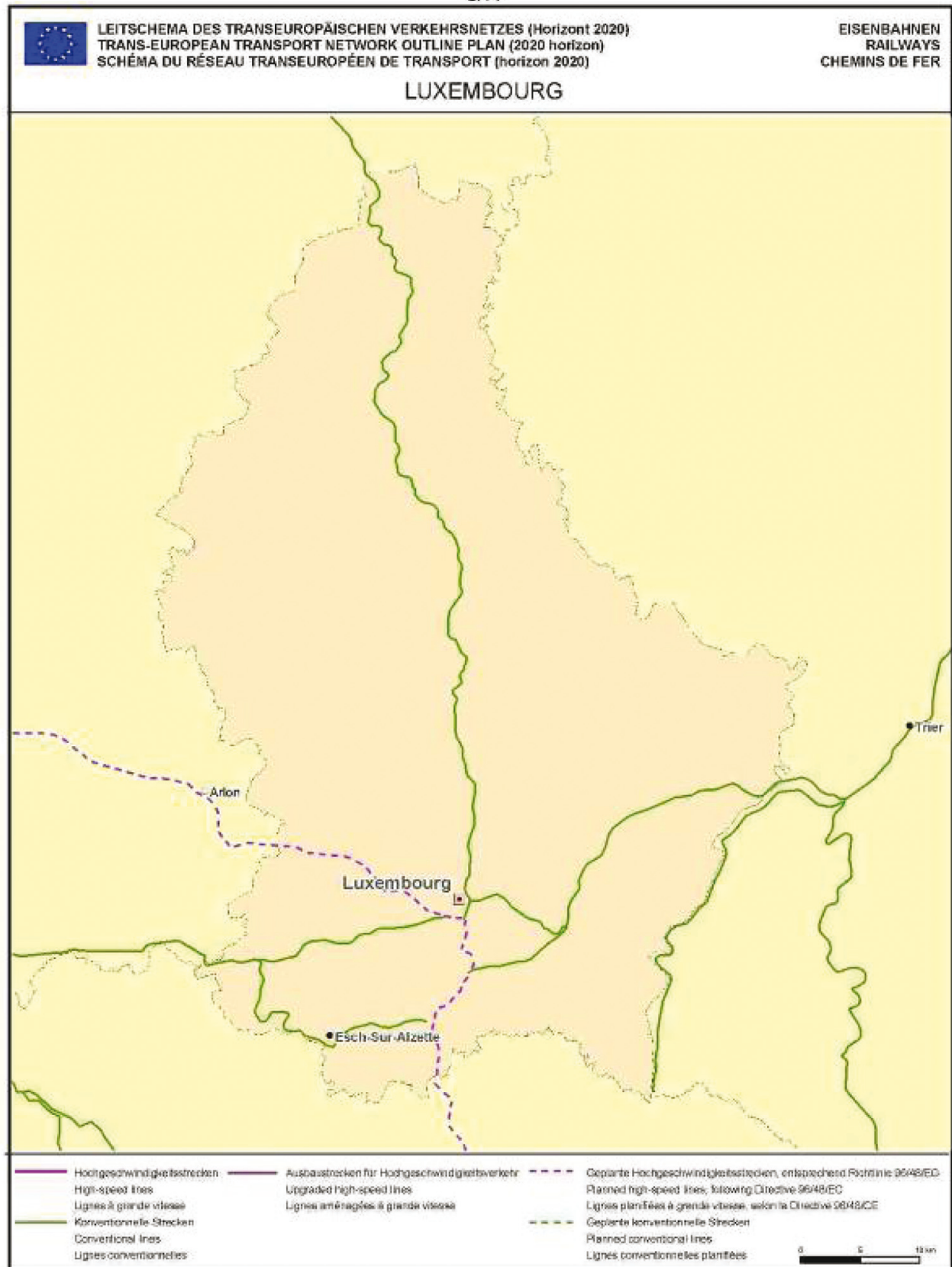


3.13





3.14



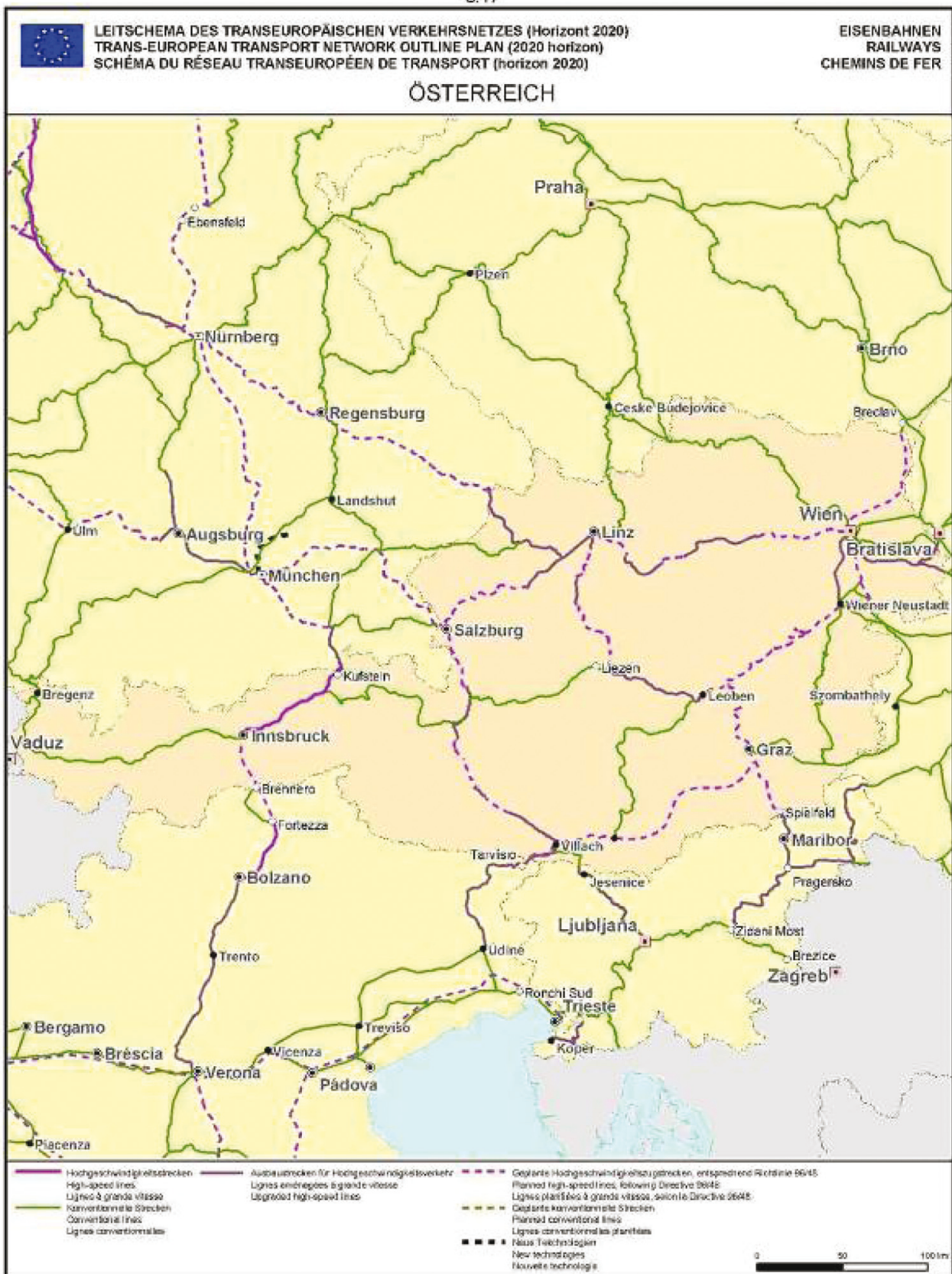
3.15



3.16



3.17



3.18



3.19



3.20

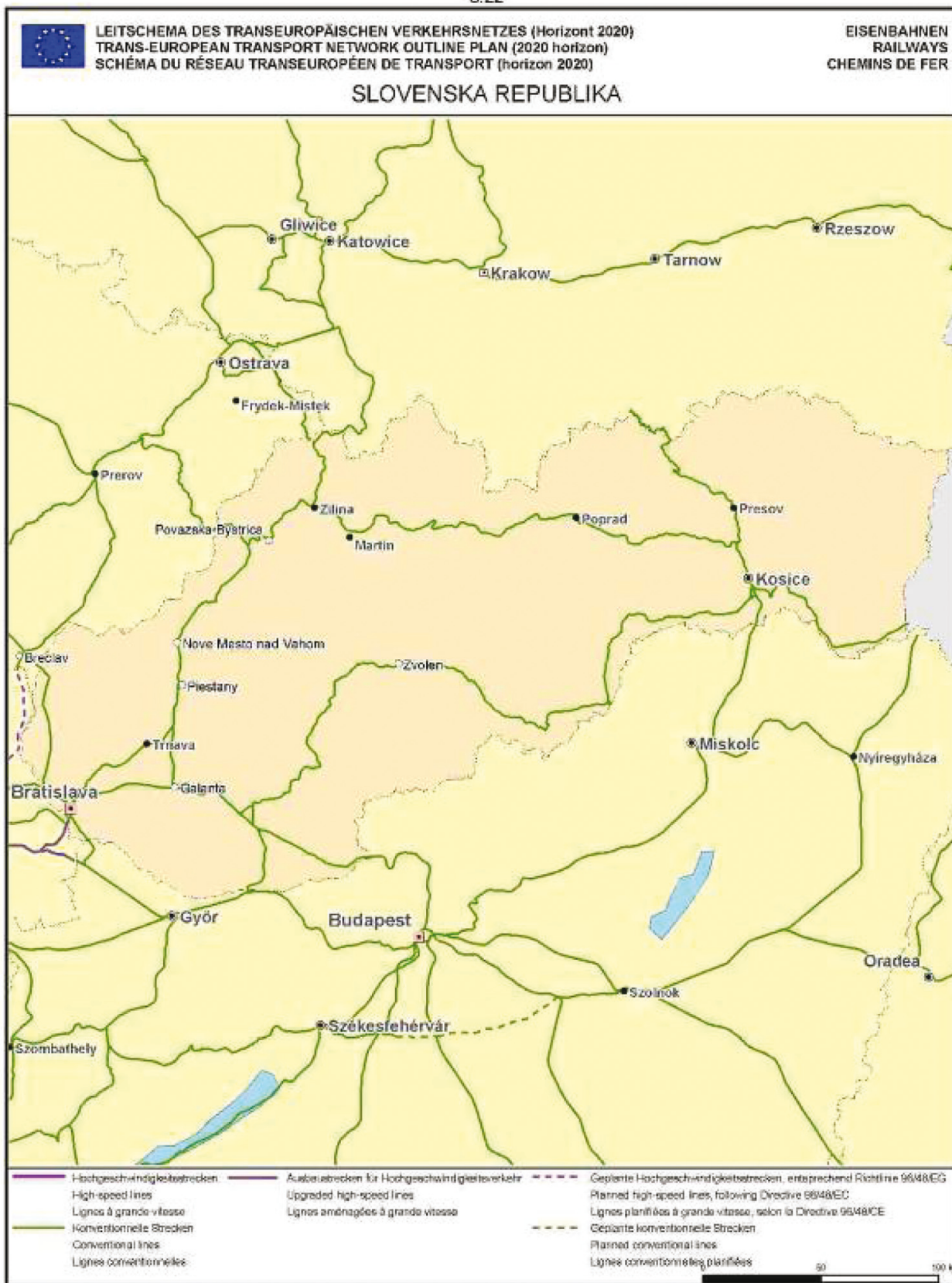


3.21





3.22



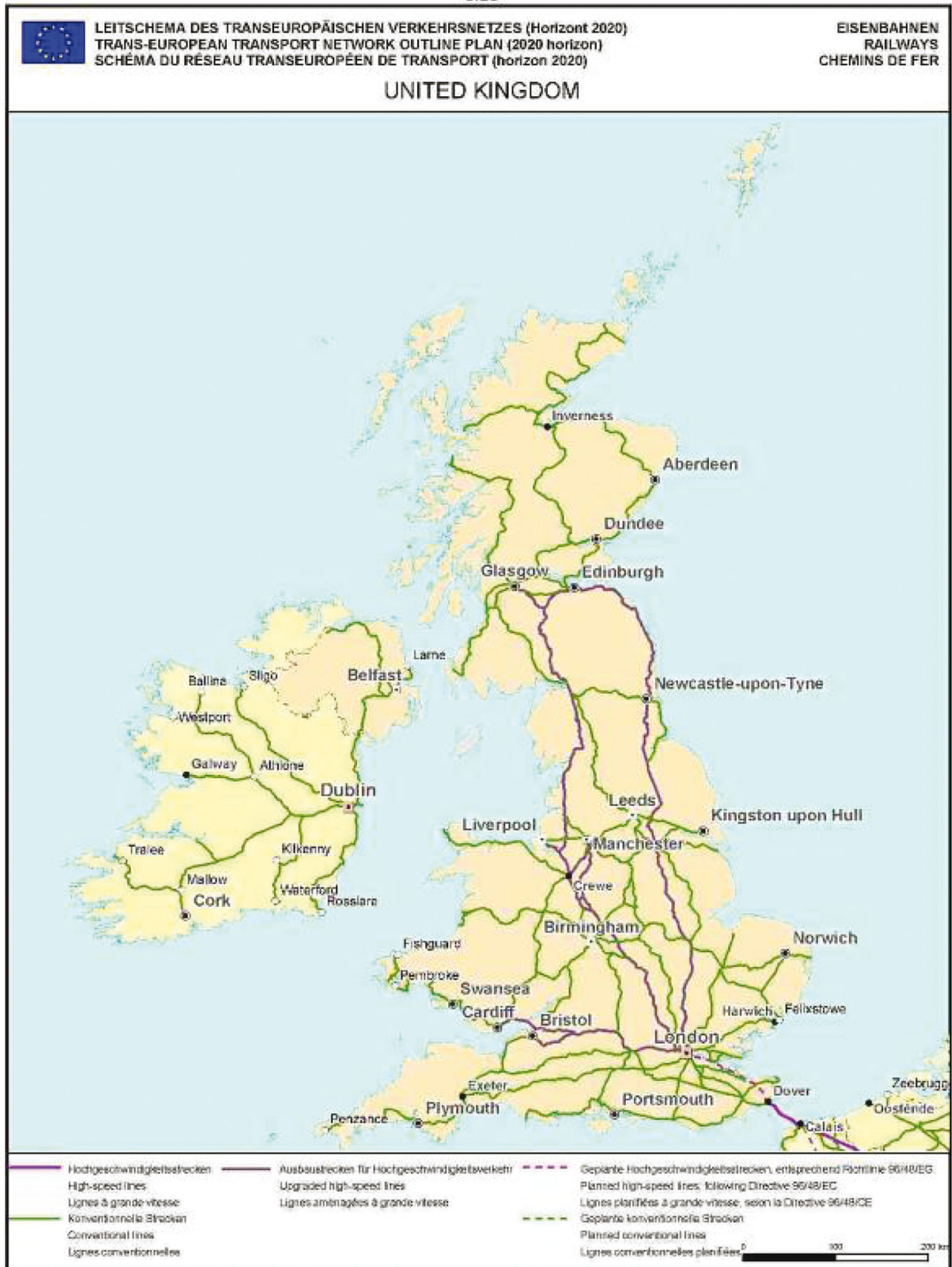
3.23



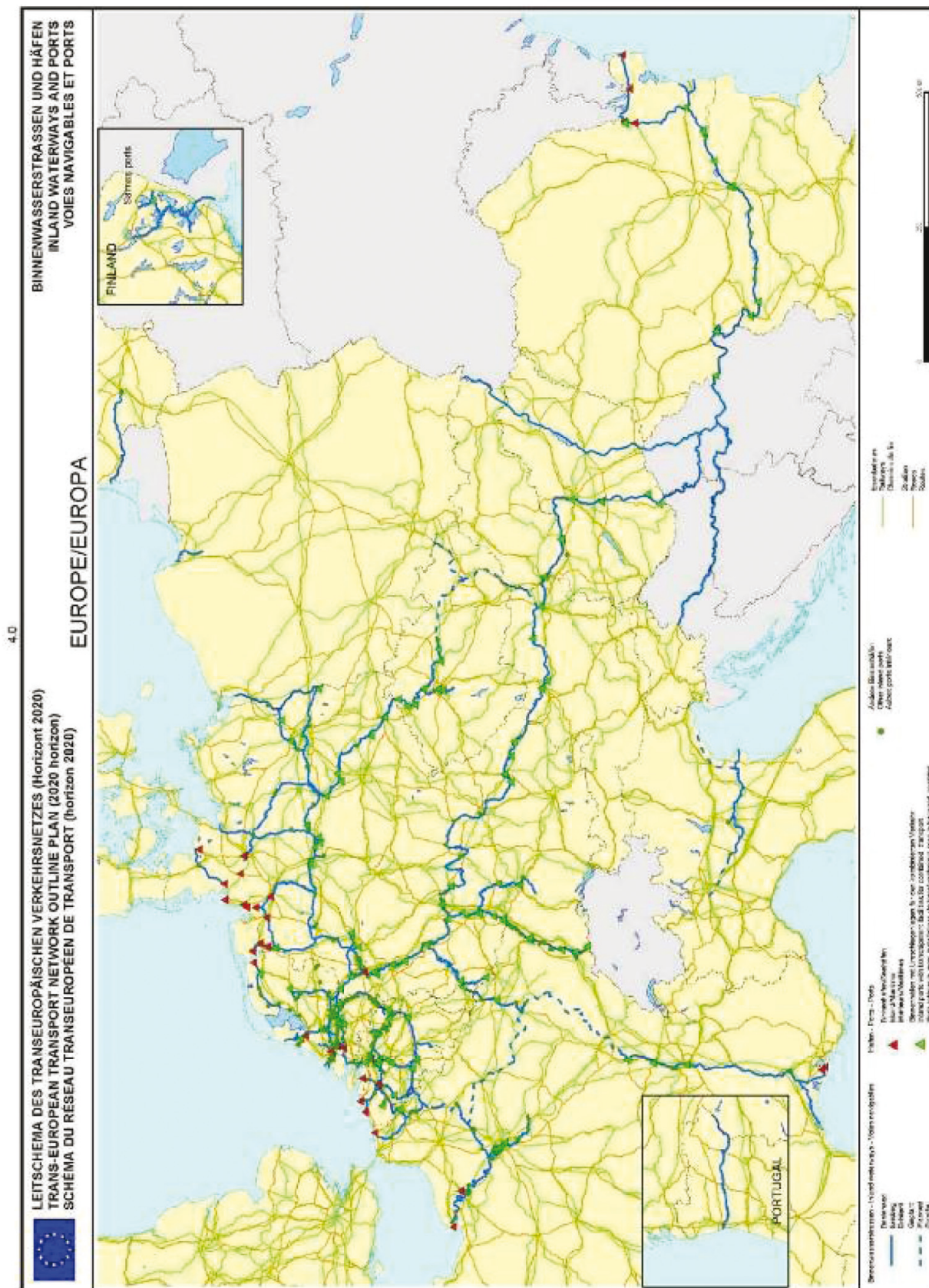
3.24

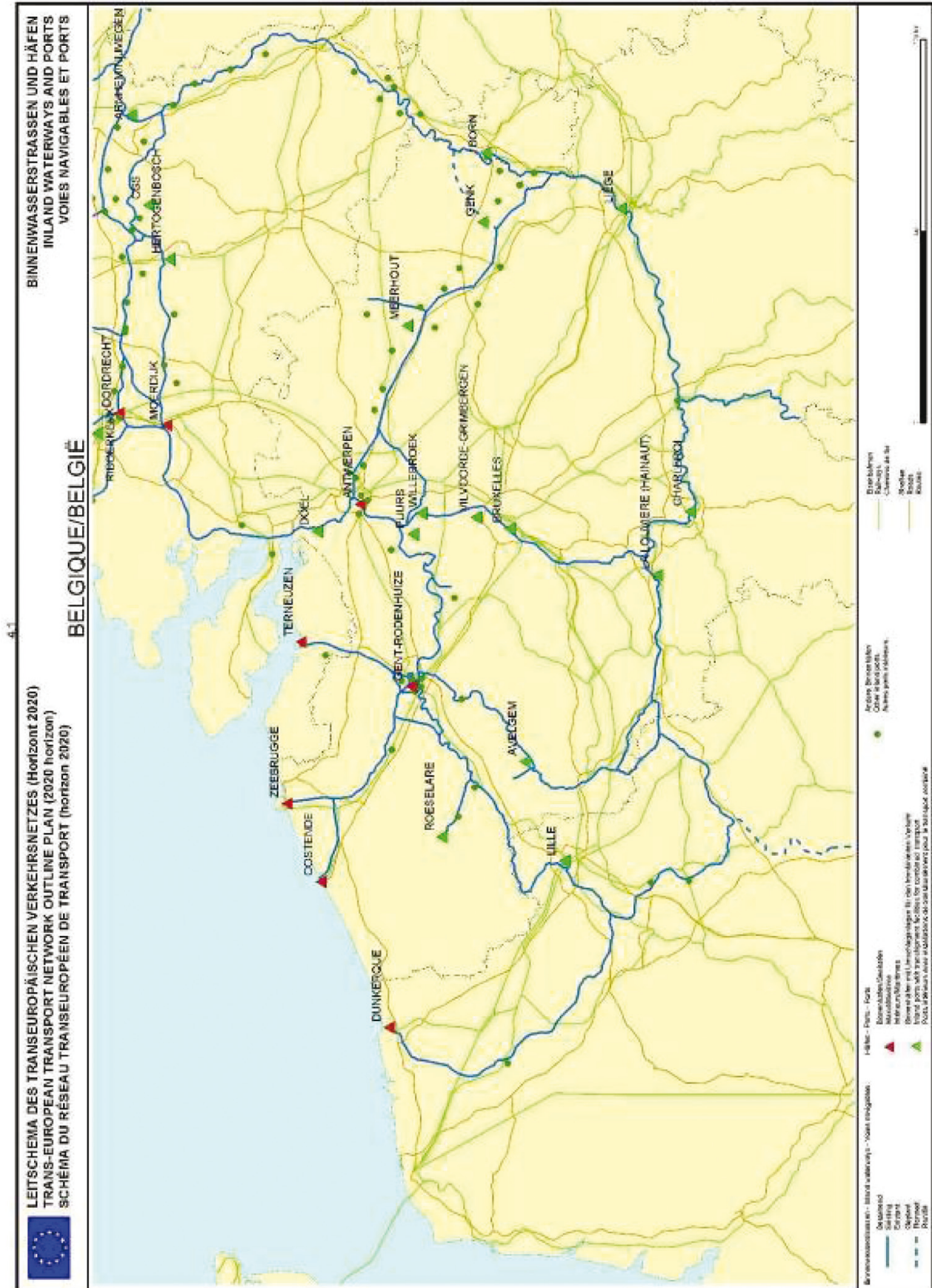


3.25

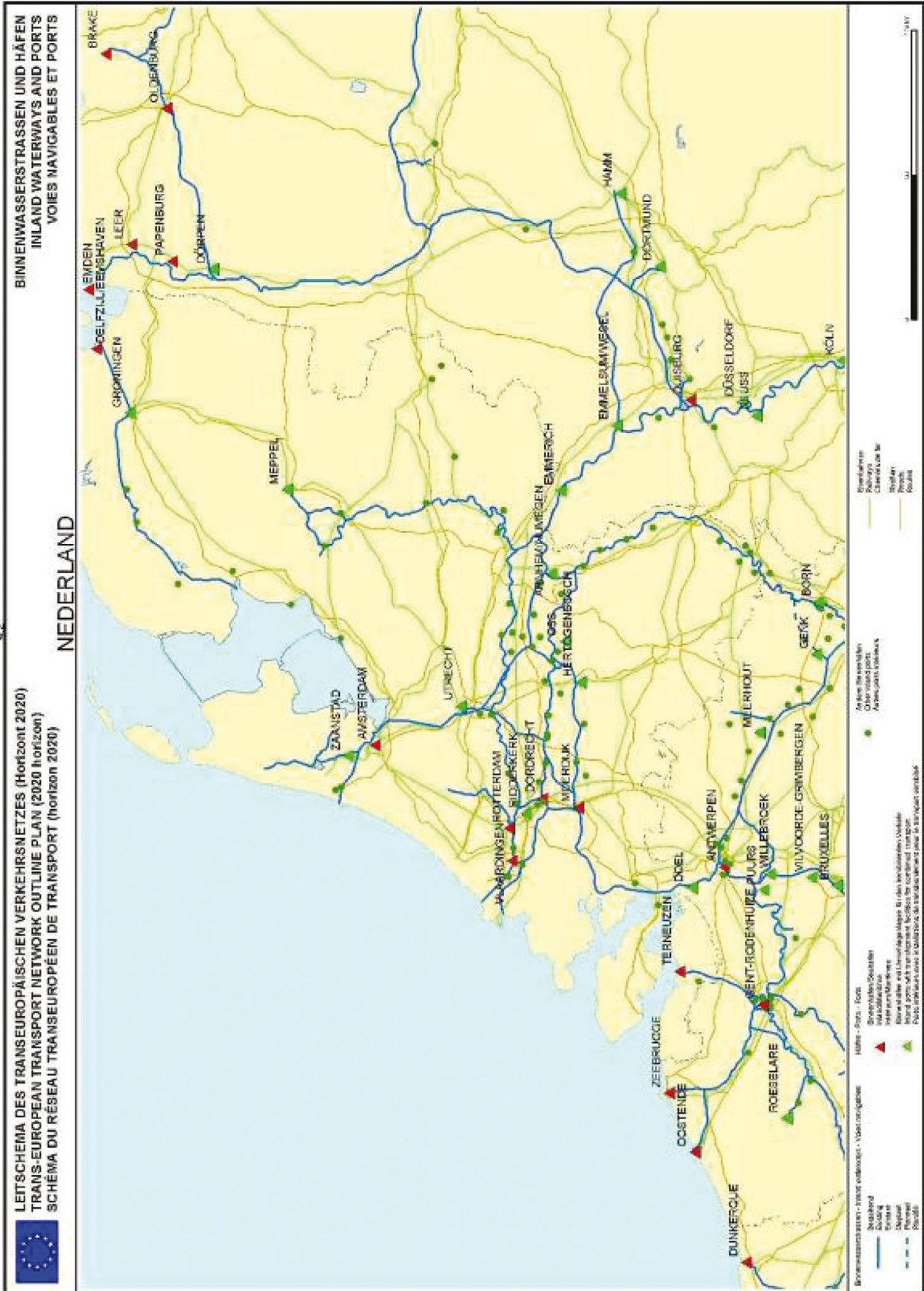


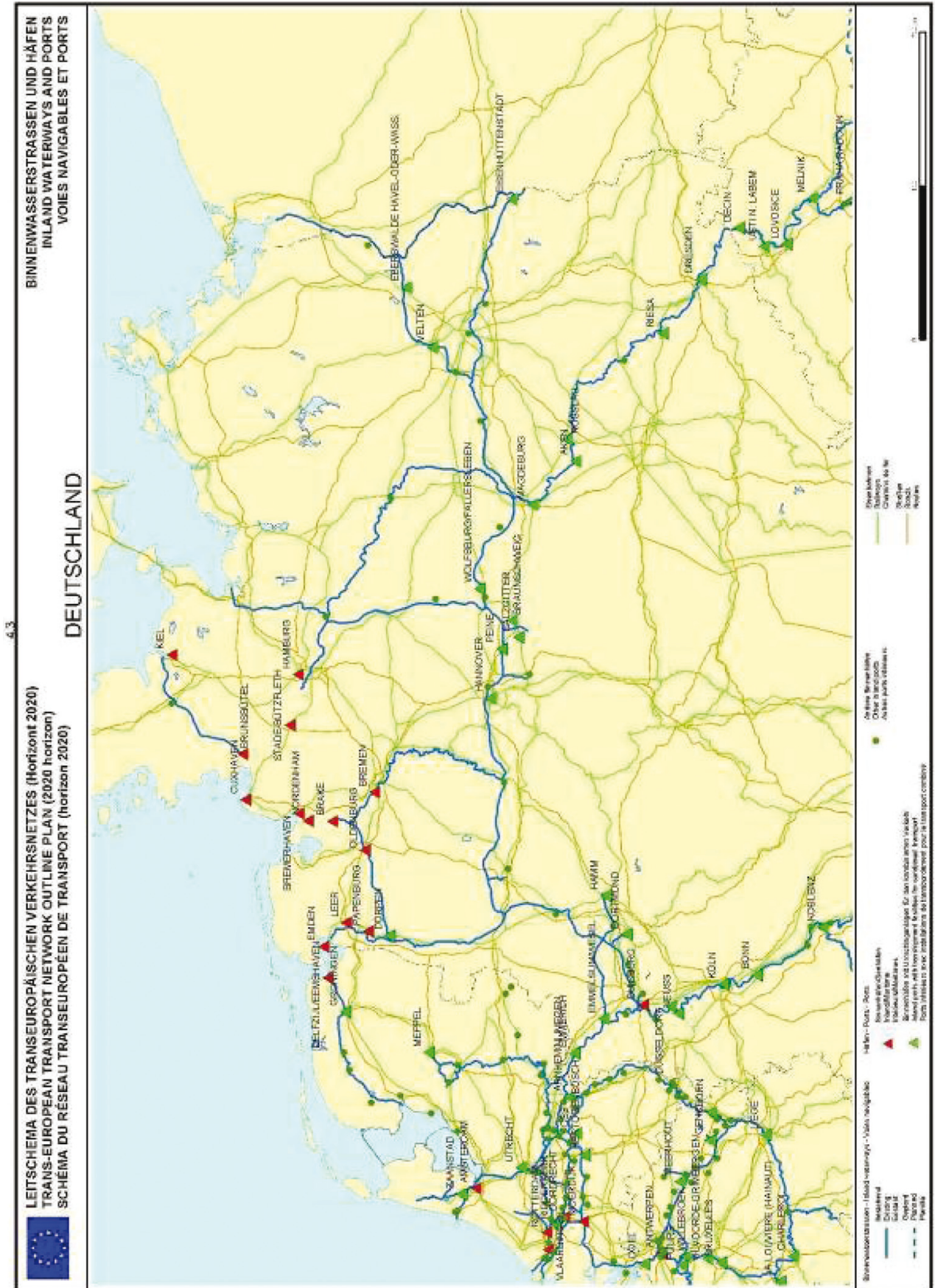
SEKCJA 4  
SIEĆ DRÓG WODNYCH I PORTÓW ŚRÓDLĄDOWYCH





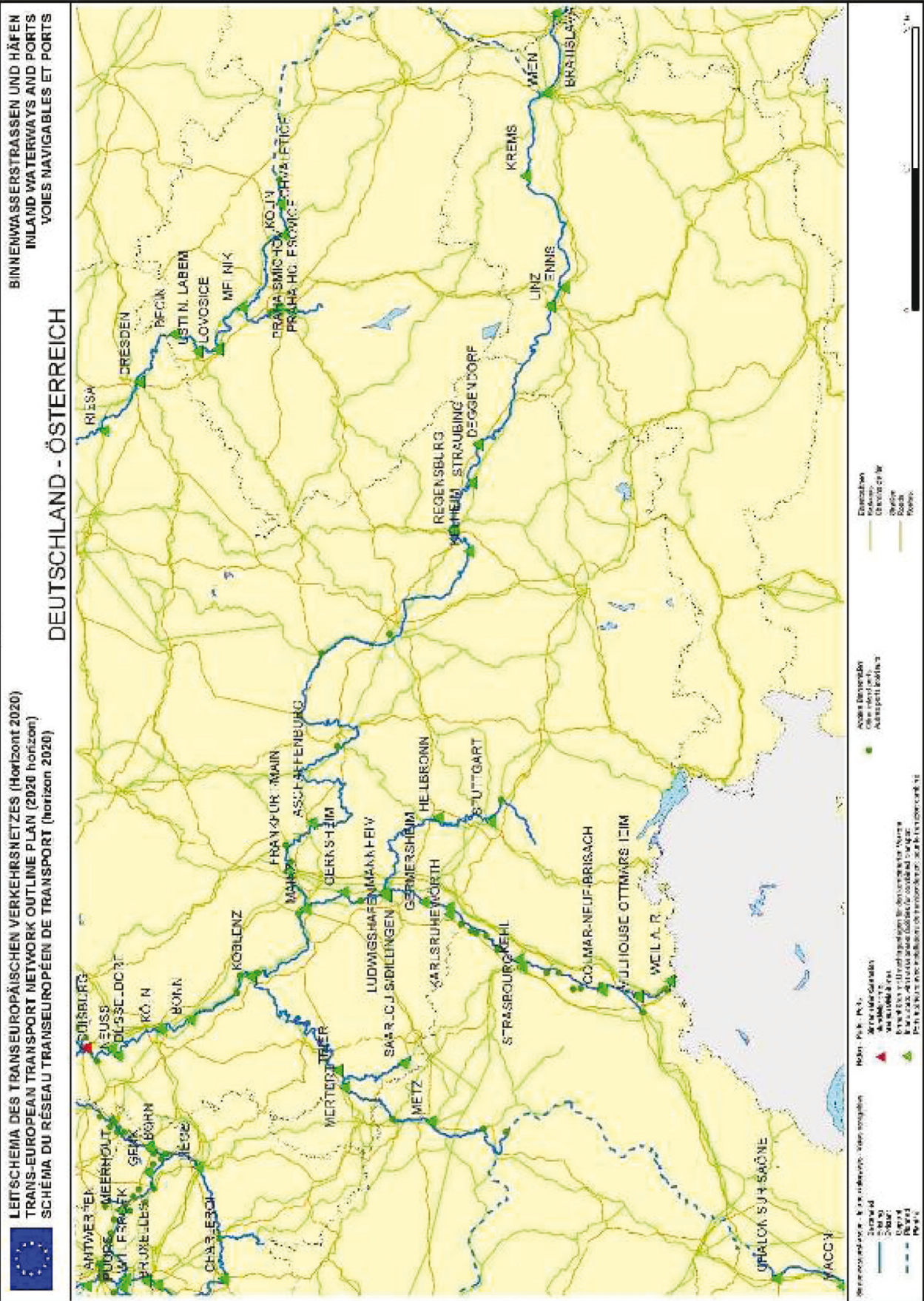
4.2

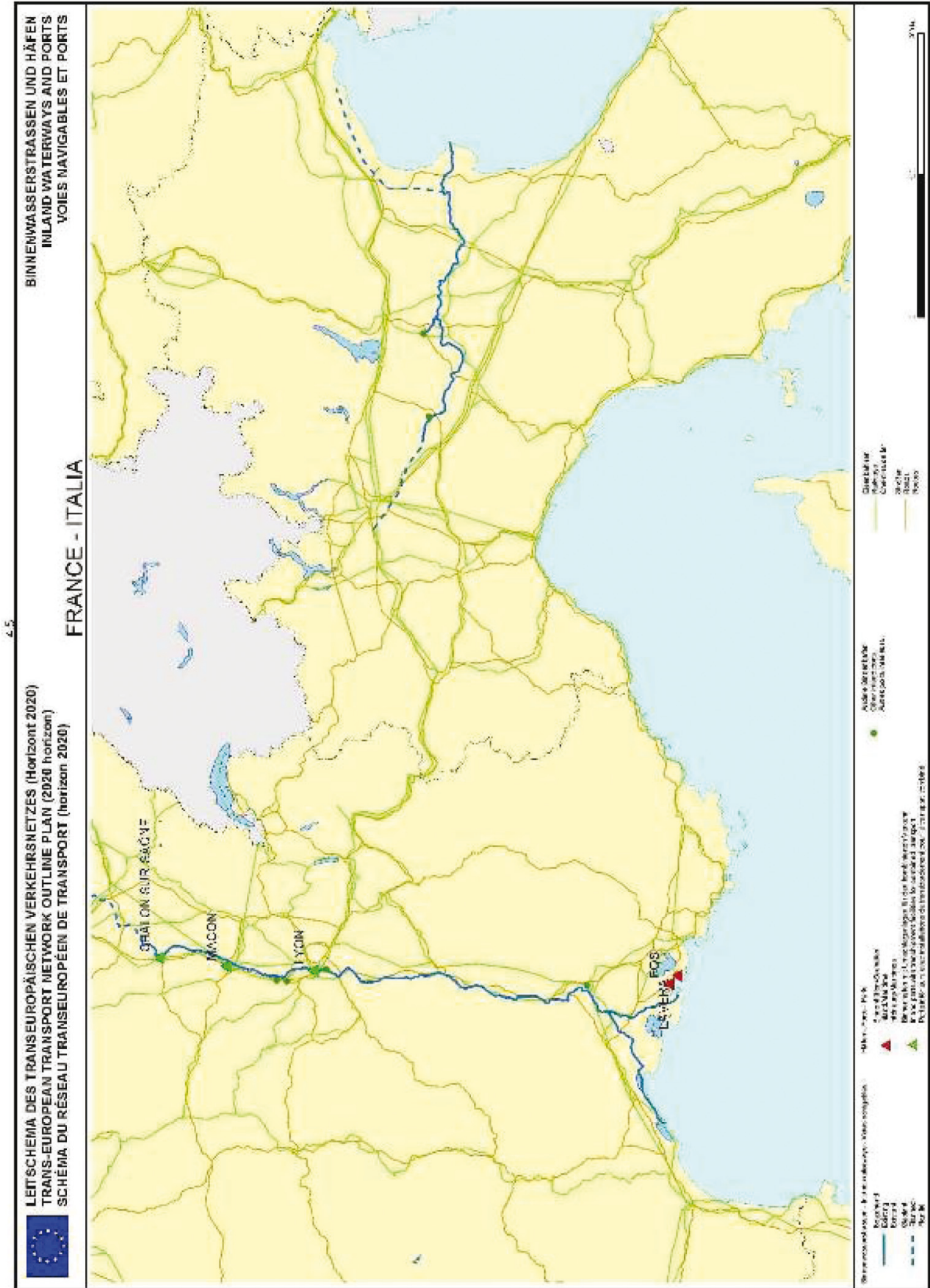


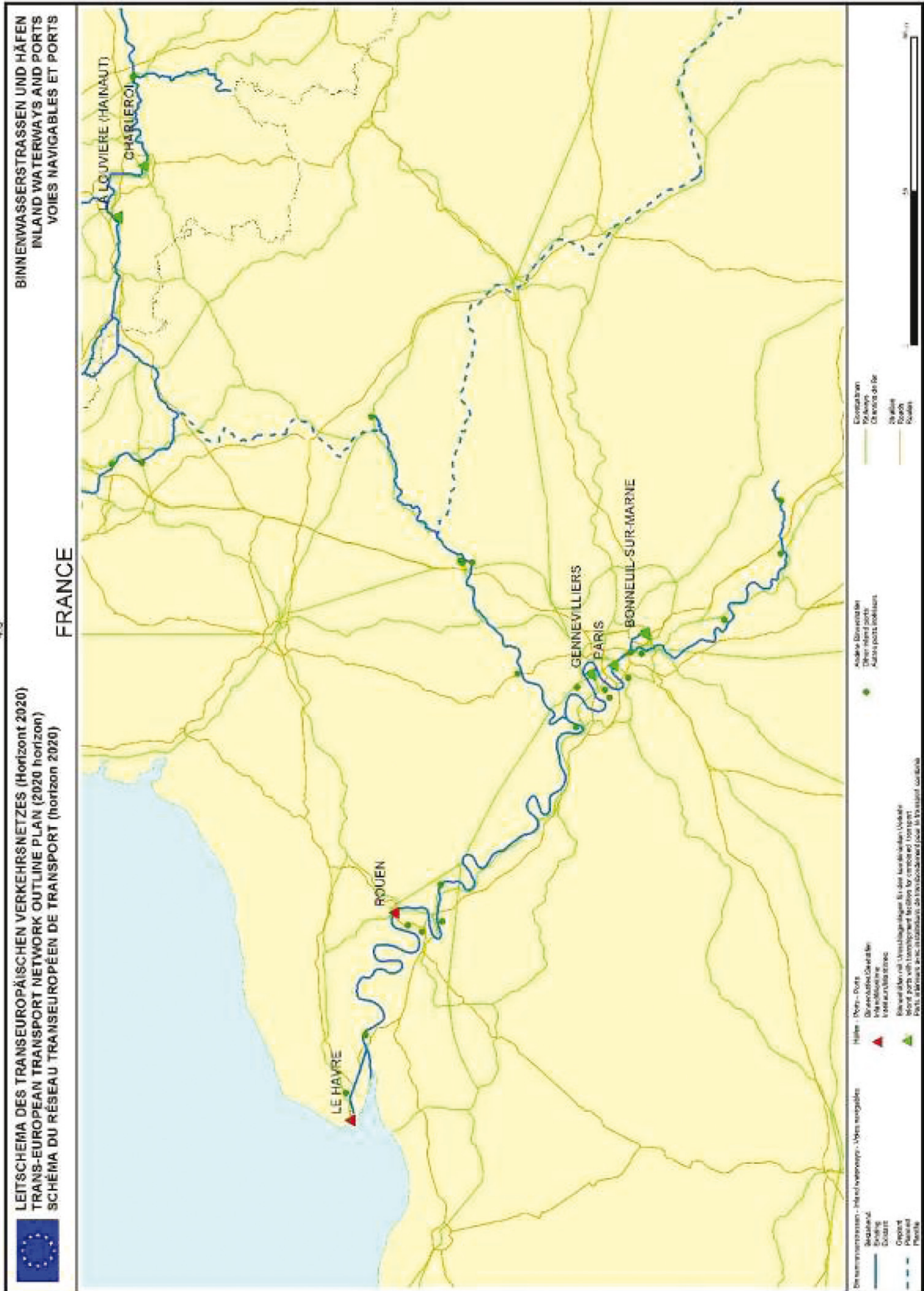




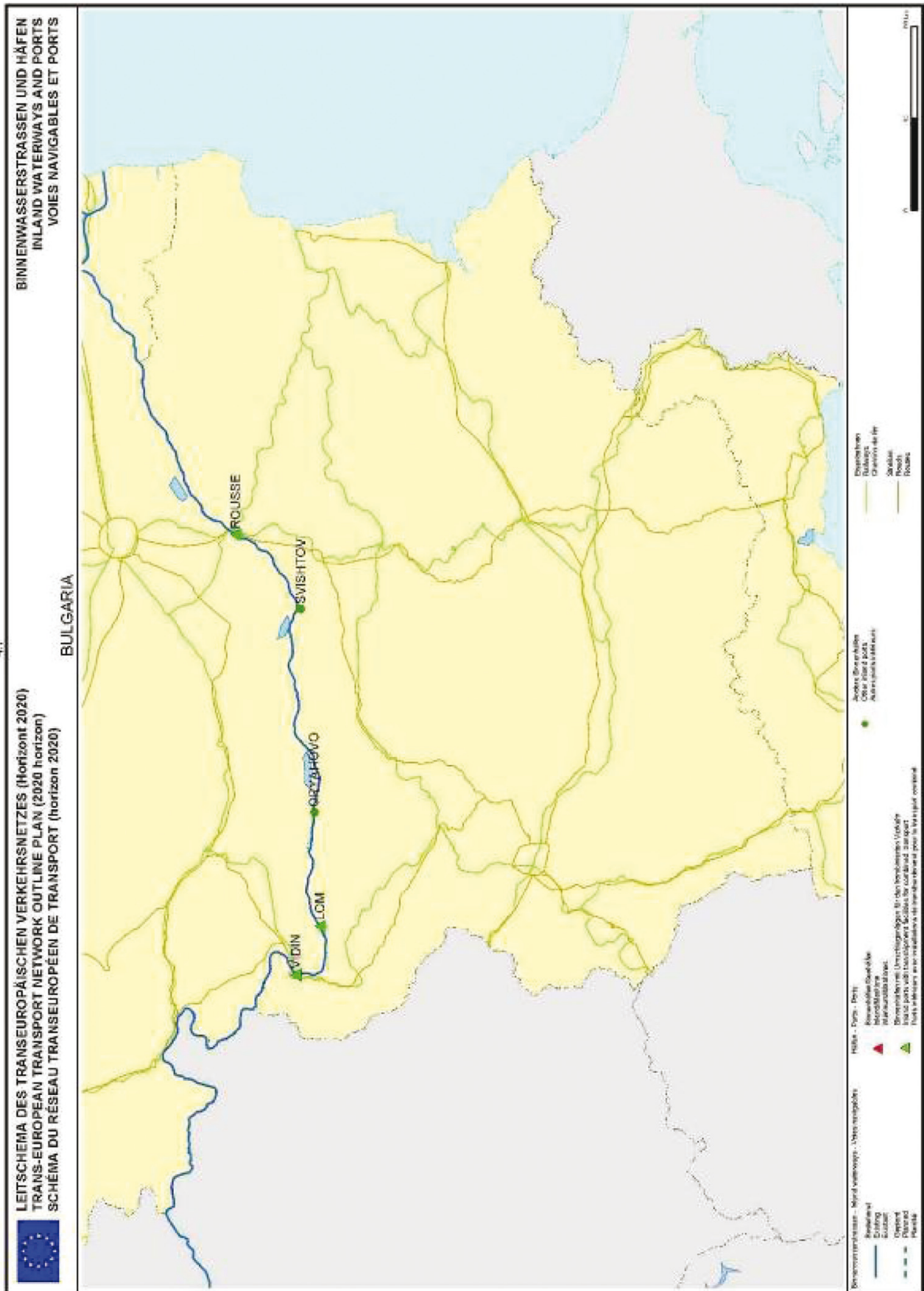
4.4







4.7



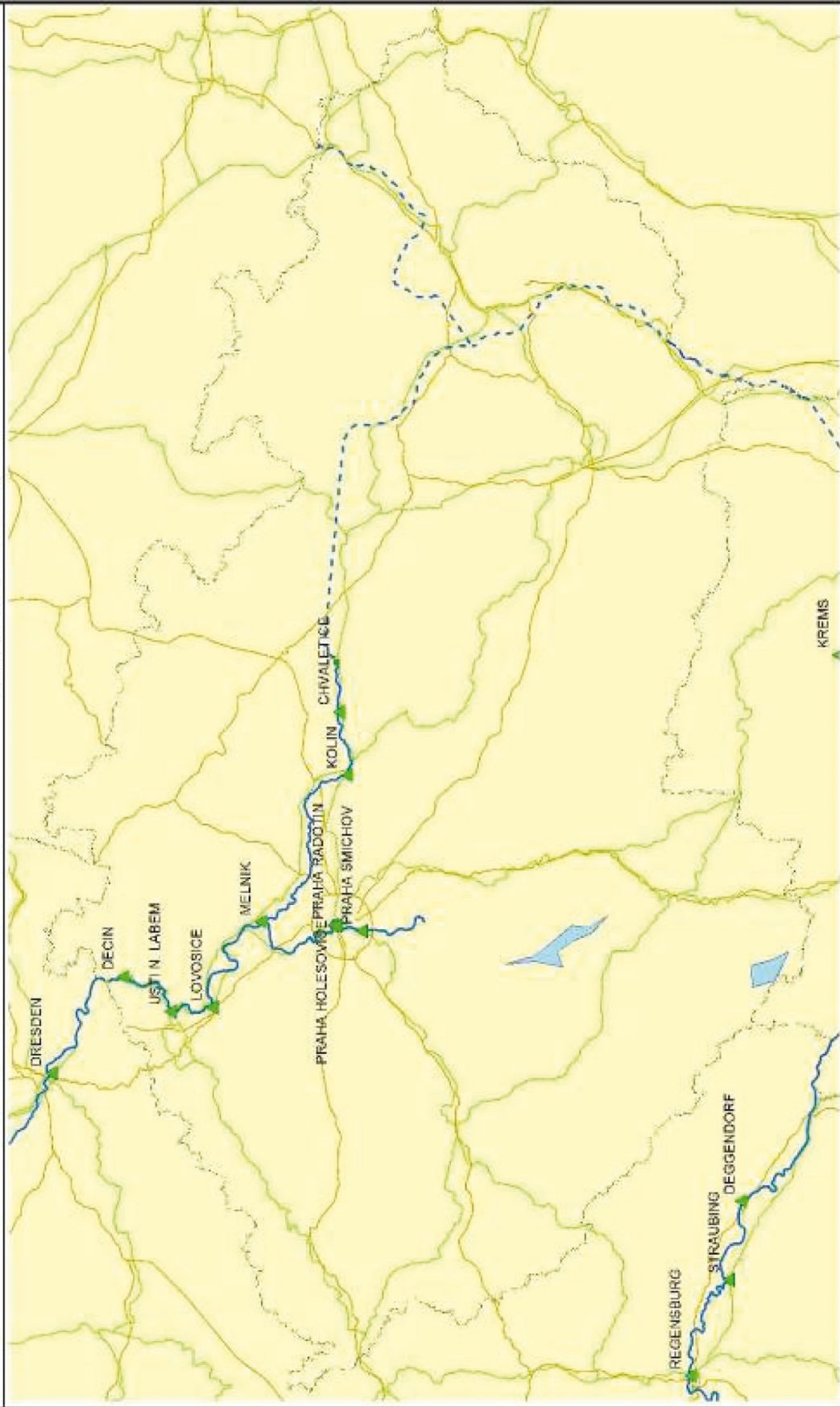
4.8

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)  
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)  
 SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)



BINNENWASSERSTRASSEN UND HÄFEN  
 INLAND WATERWAYS AND PORTS  
 VOIES NAVIGABLES ET PORTS

ČESKÁ REPUBLIKA



**Binnenwasserstraßen – Strand und/oder Ufer** (Vollständig)

- Existierende
- Geplant
- Planung

**Häfen – Strände**

- Bestehend
- Geplant
- Planung

**Verkehrsverbindungen**

- Bestehend
- Geplant
- Planung

**Verkehrsverbindungen für den Seefrachtverkehr**

- Bestehend
- Geplant
- Planung

**Verkehrsverbindungen für den Luftverkehr**

- Bestehend
- Geplant
- Planung

**Verkehrsverbindungen für den Straßenverkehr**

- Bestehend
- Geplant
- Planung

**Verkehrsverbindungen für den Schienenverkehr**

- Bestehend
- Geplant
- Planung

**Verkehrsverbindungen für den Seefrachtverkehr**

- Bestehend
- Geplant
- Planung

**Verkehrsverbindungen für den Luftverkehr**

- Bestehend
- Geplant
- Planung

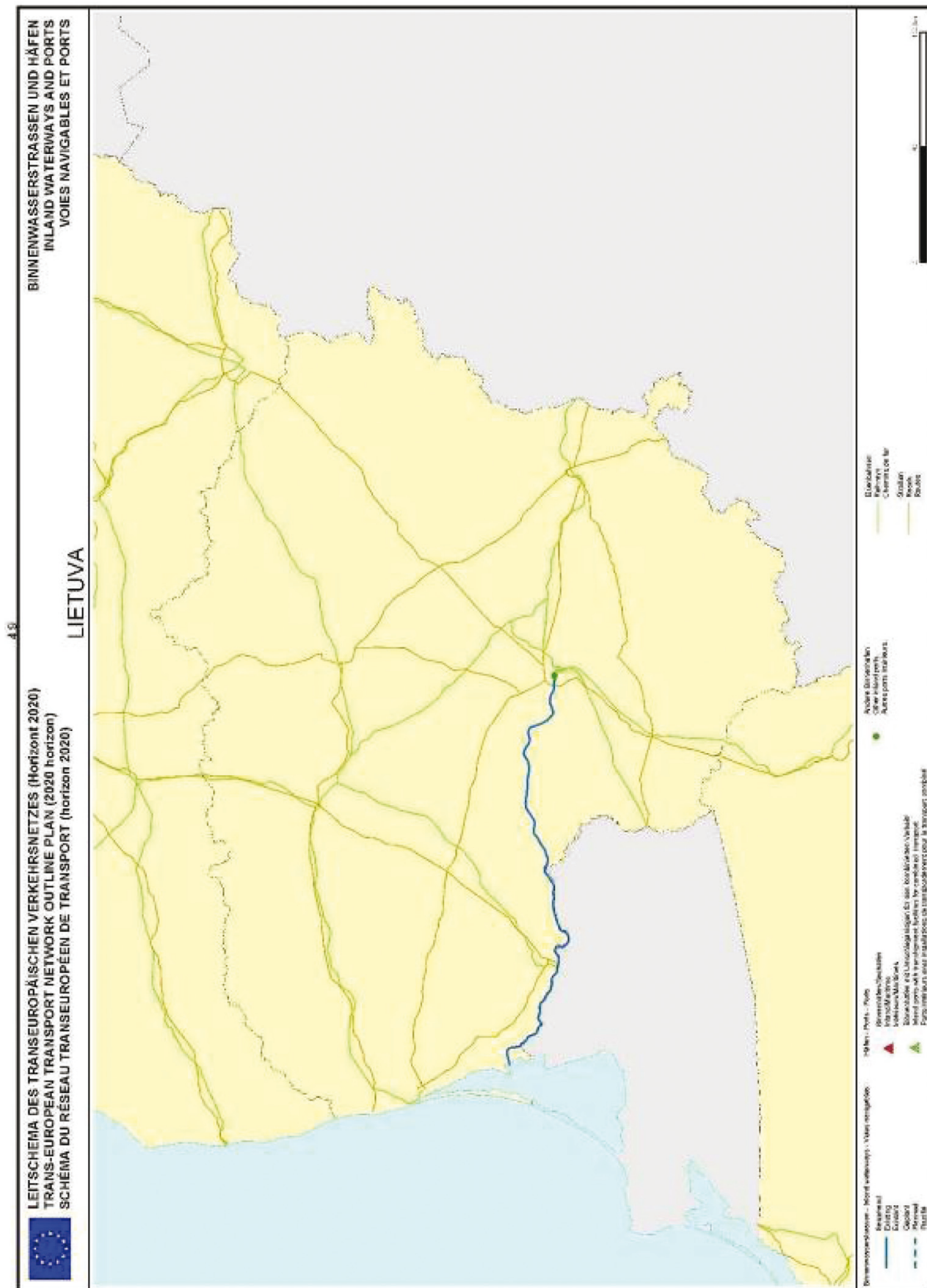
**Verkehrsverbindungen für den Straßenverkehr**

- Bestehend
- Geplant
- Planung

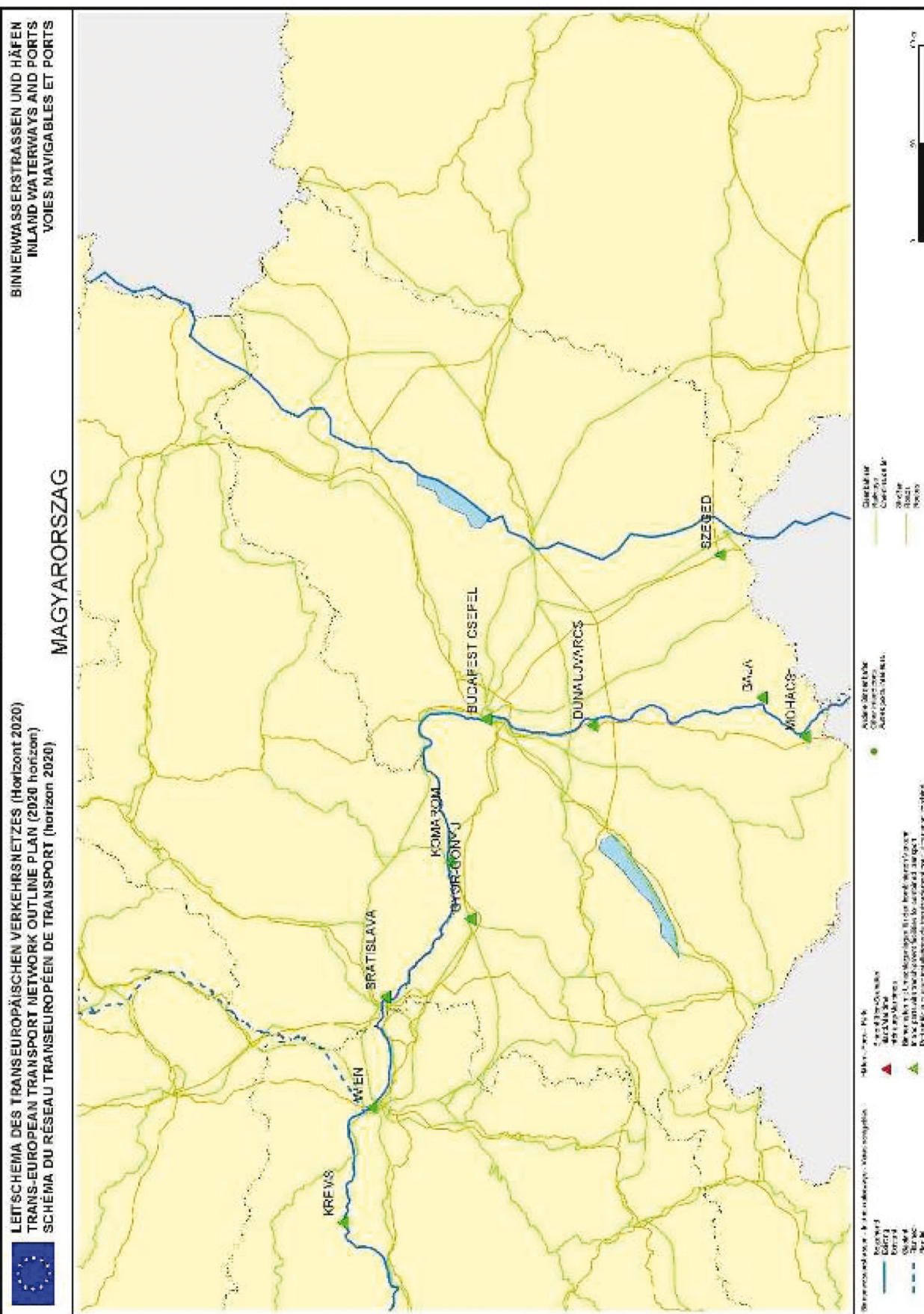
**Verkehrsverbindungen für den Schienenverkehr**

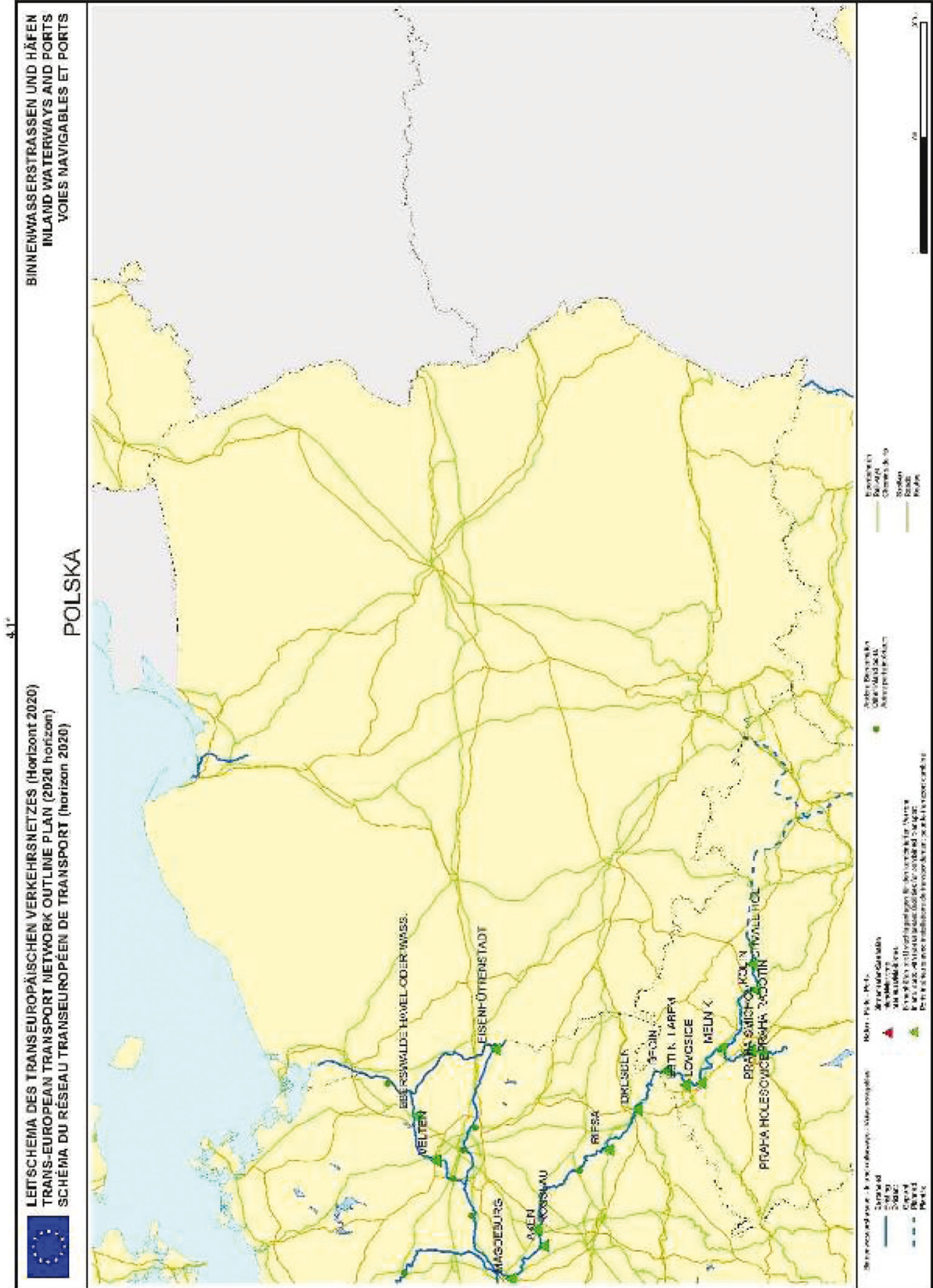
- Bestehend
- Geplant
- Planung

0 50 100 km

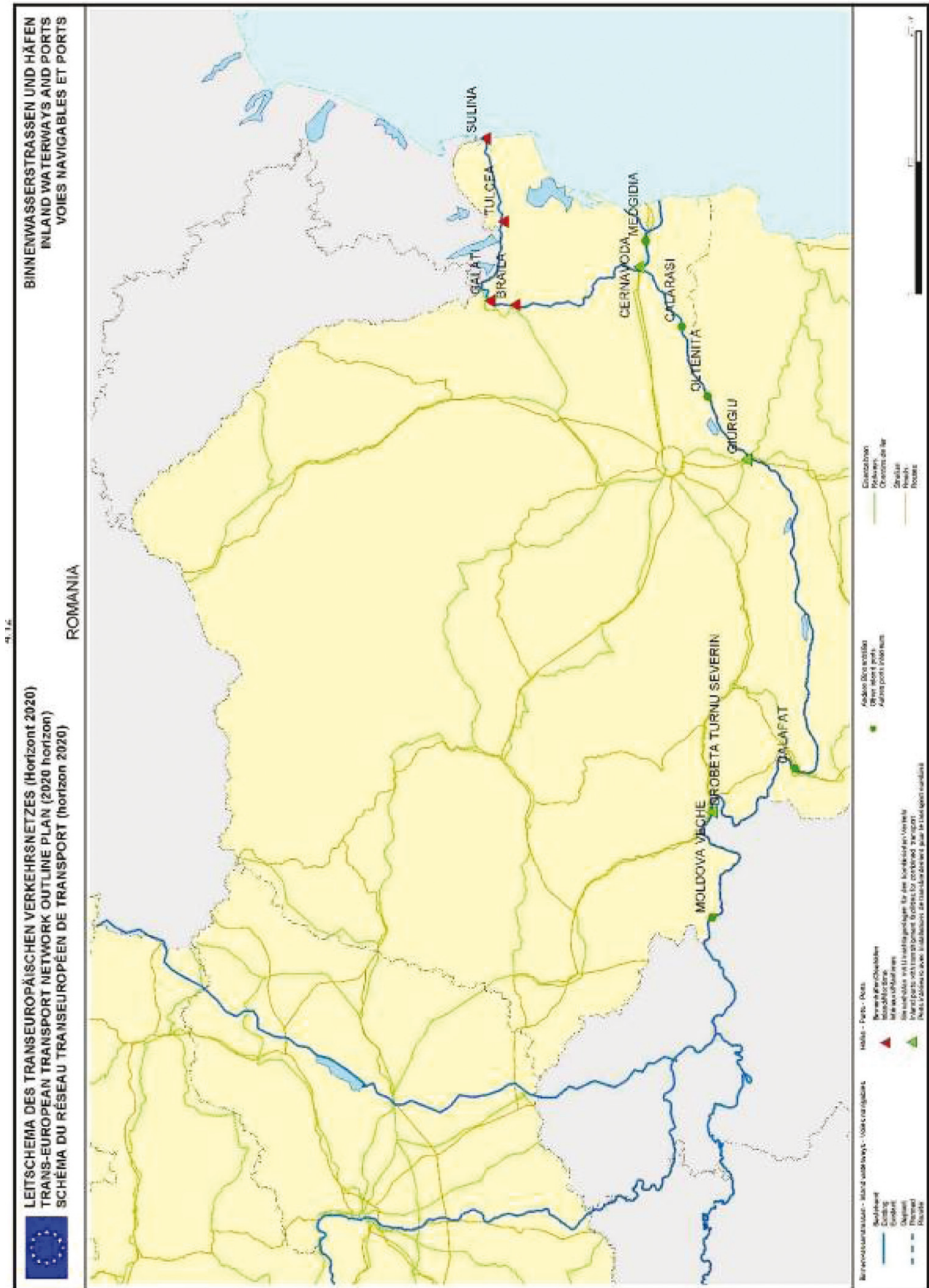


4.12

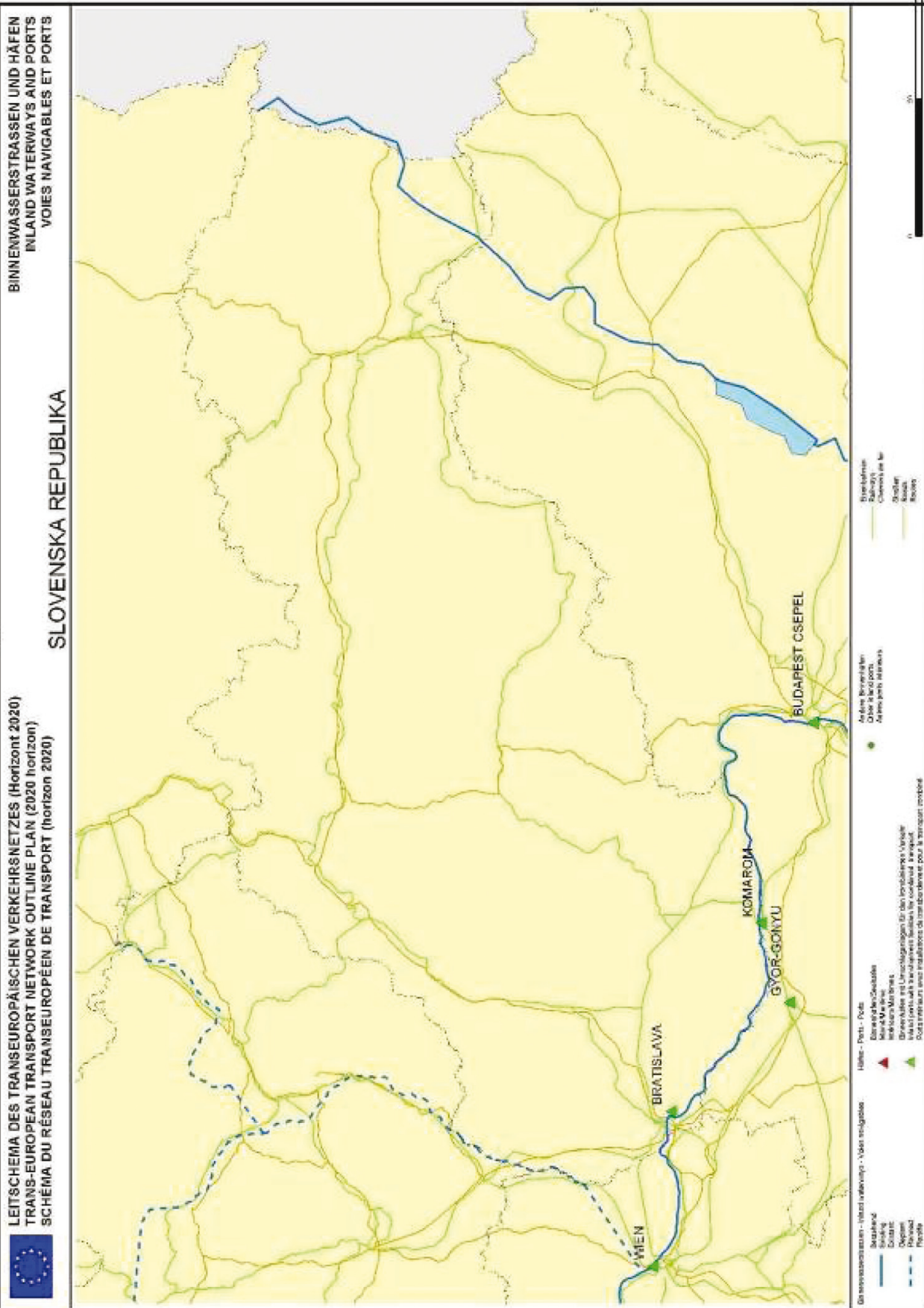








4.13



SEKCJA 5

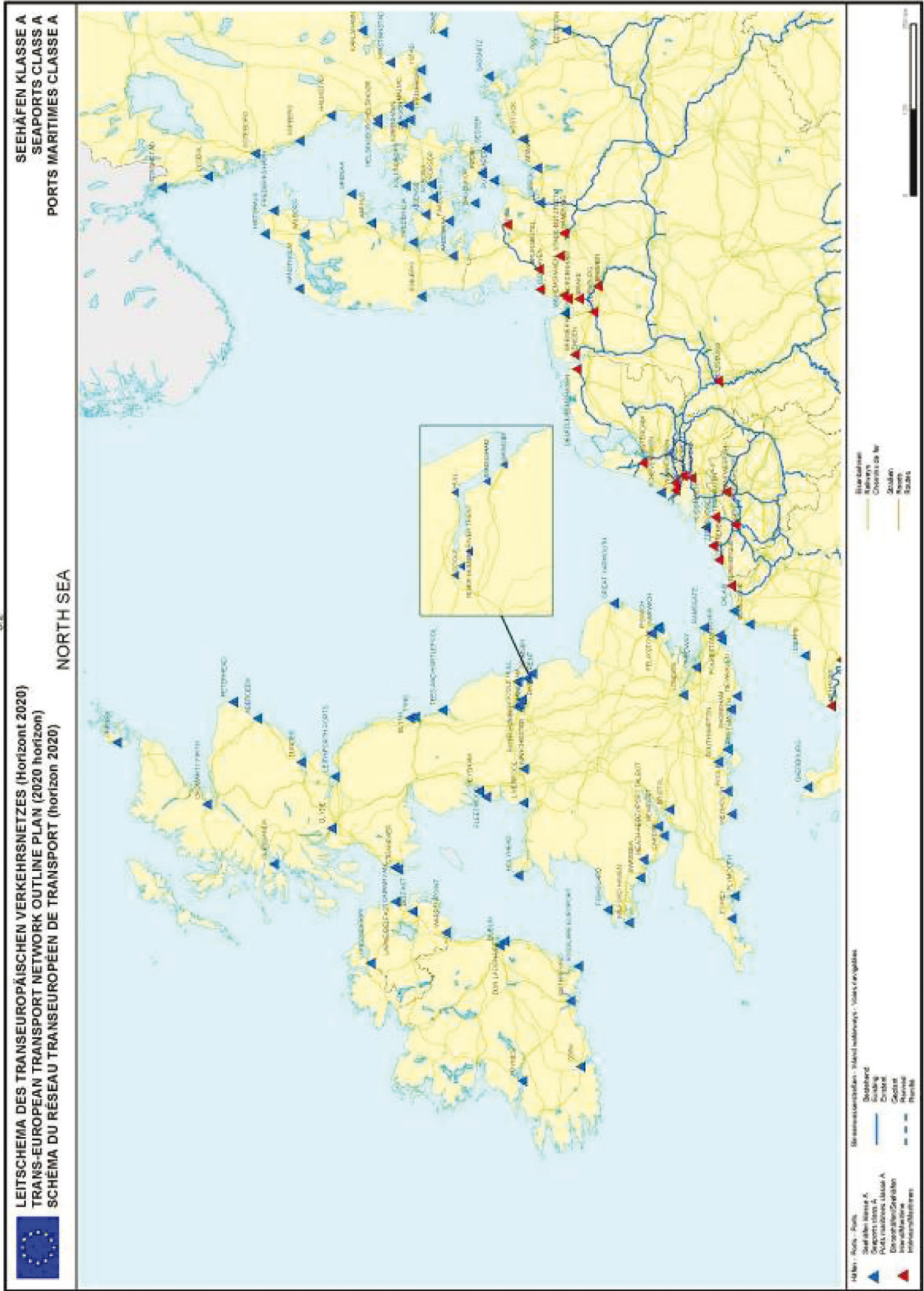
PORTY MORSKIE — KATEGORIA A

5.0



5.1

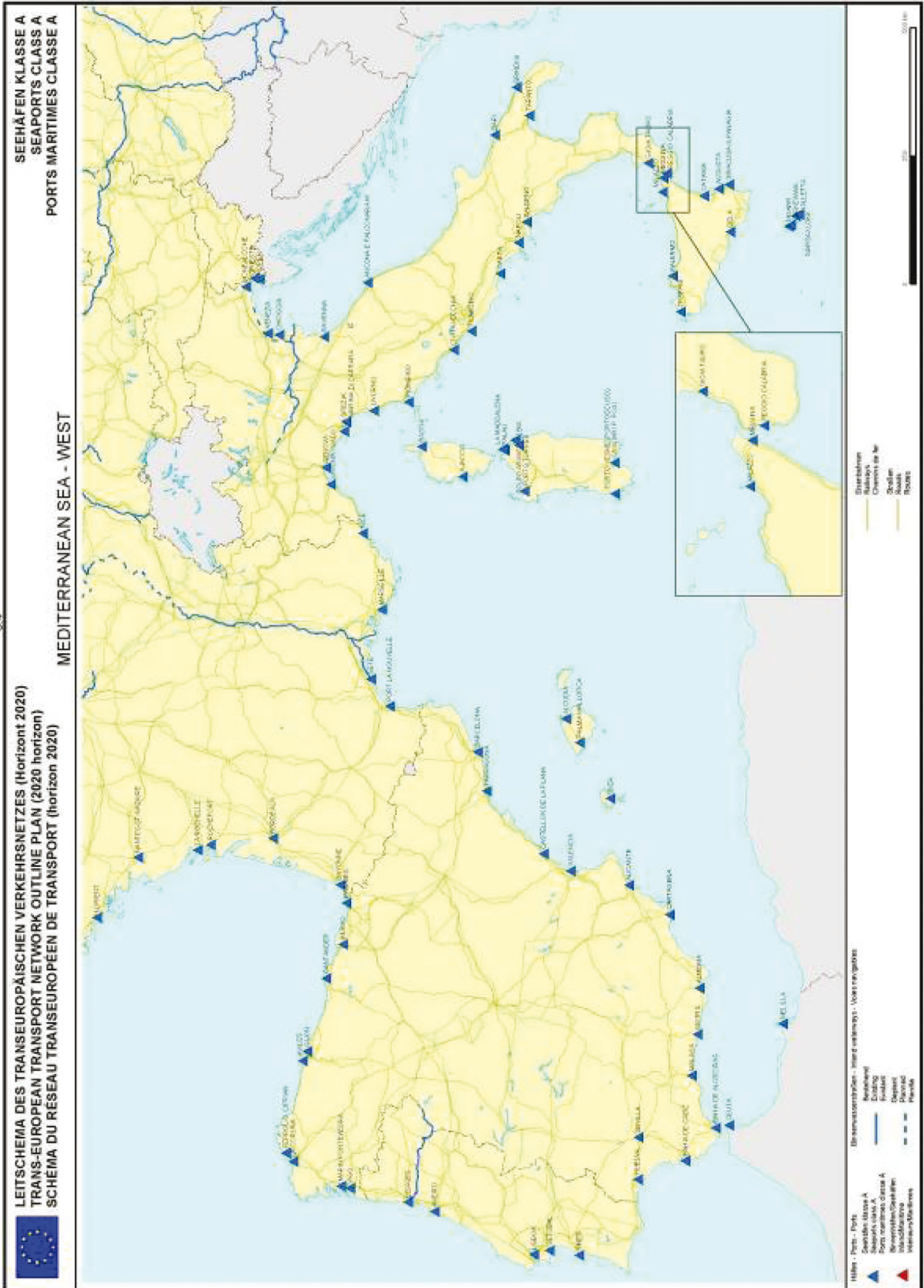


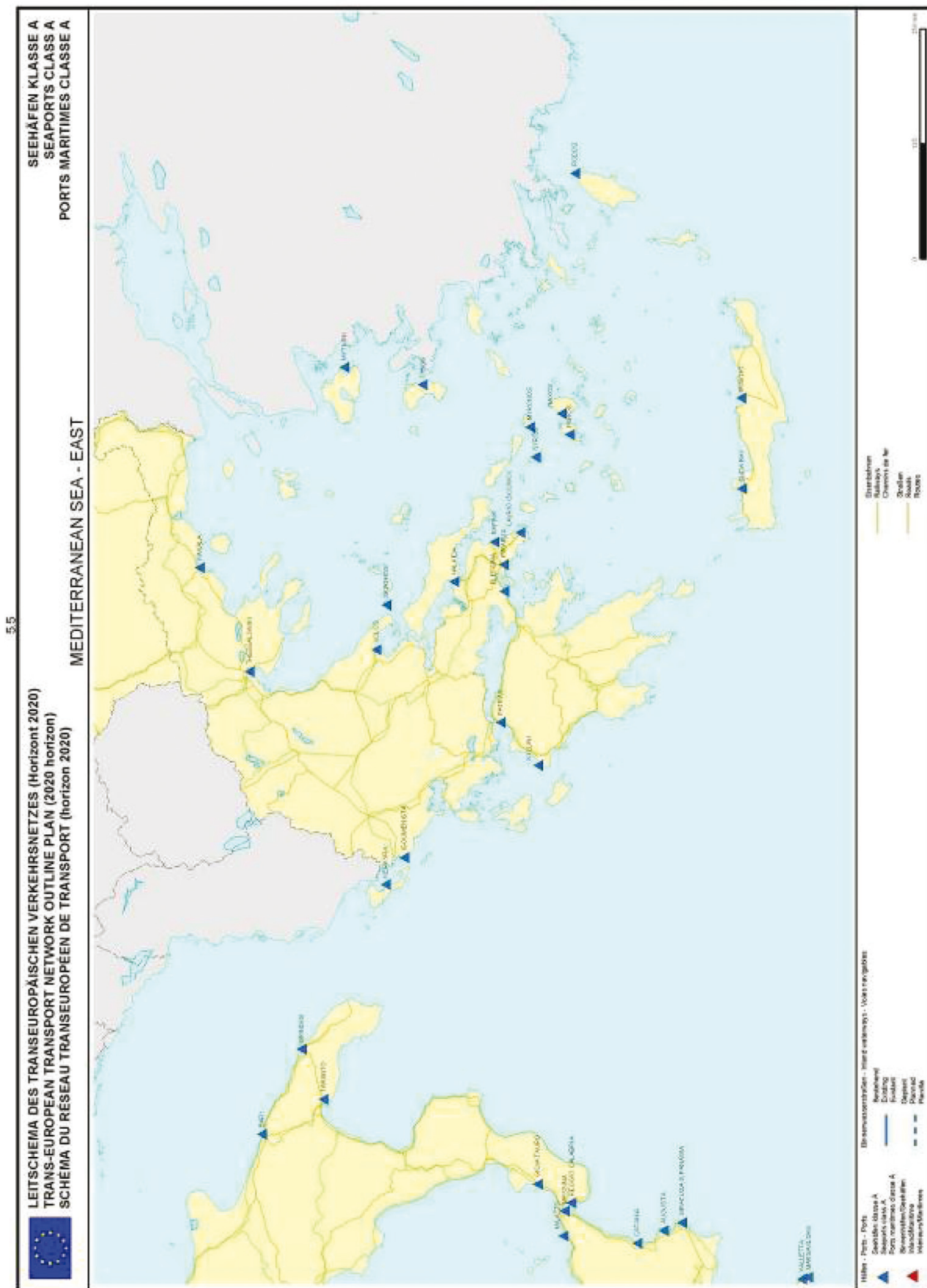


5.3



5.4







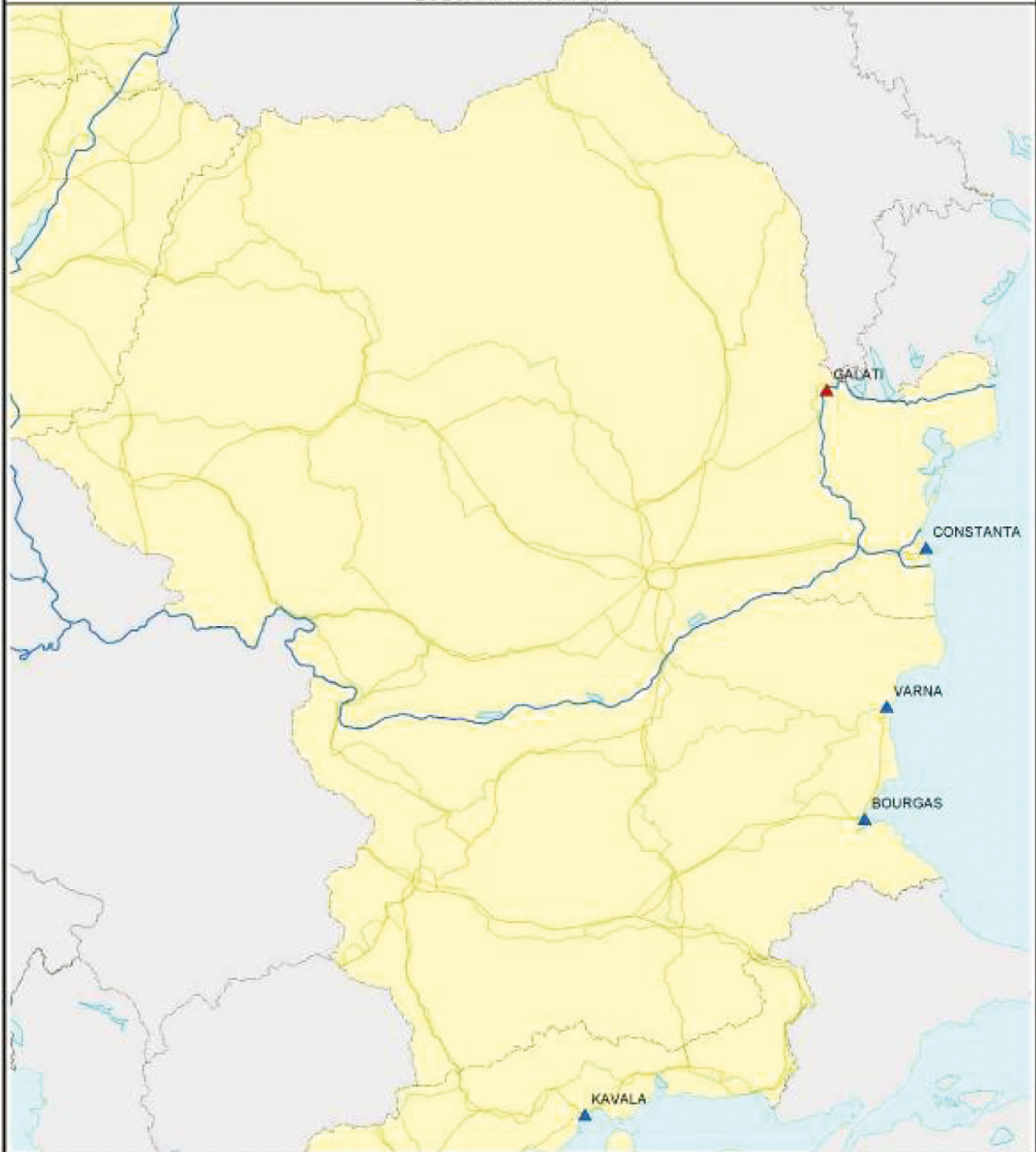
5.6



LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)  
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)  
 SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

SEEHÄFEN KLASSE A  
 SEAPORTS CLASS A  
 PORTS MARITIMES CLASSE A

BULGARIA / ROMANIA



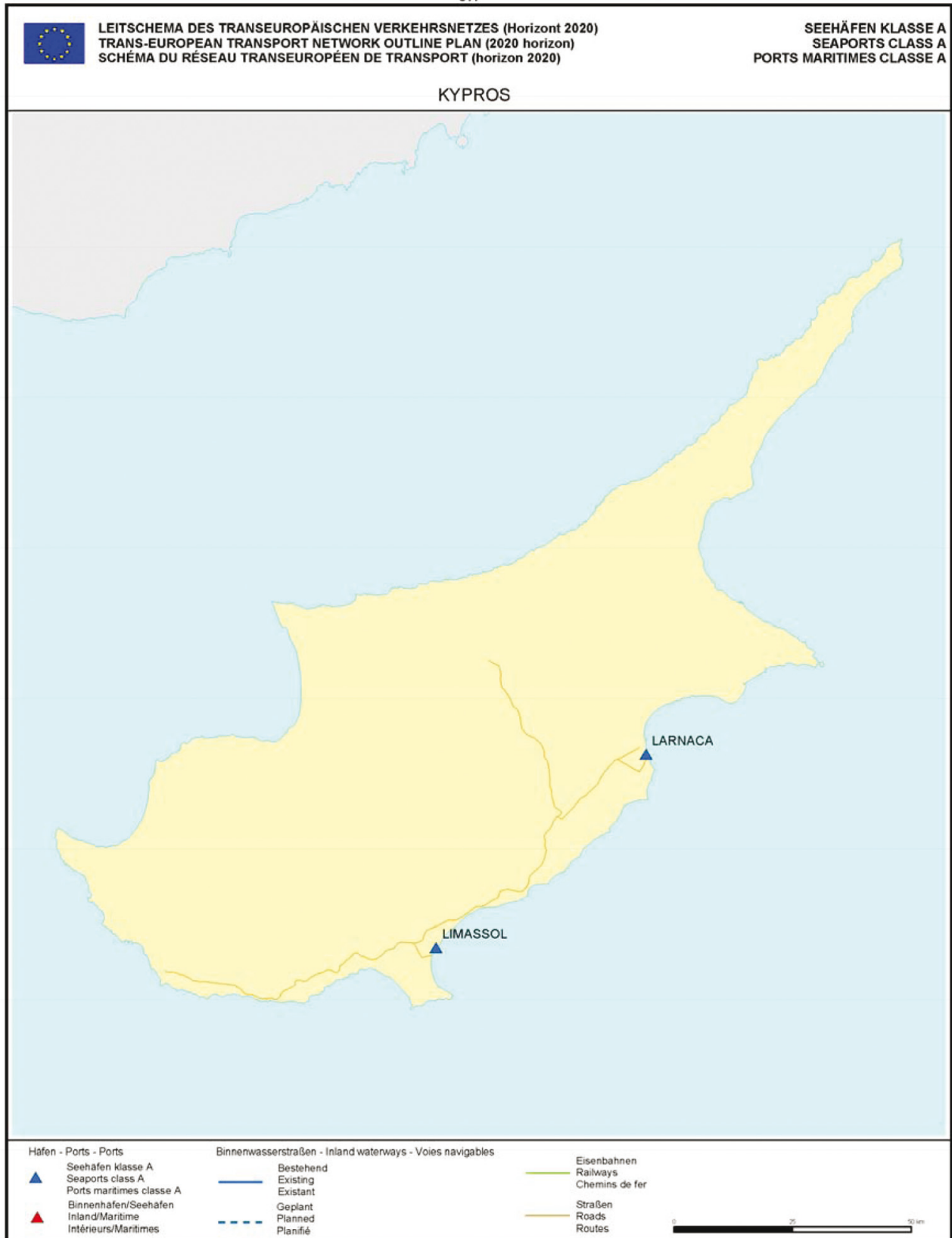
Häfen - Ports - Ports  
 ▲ Seehäfen klasse A  
 Seaports class A  
 Ports maritimes classe A  
 ▲ Binnenhäfen/Seehäfen  
 inland/ Maritime  
 Intérieurs/ Maritimes

Binnenwasserstraßen - Inland waterways - Voies navigables  
 — Bestehend  
 Existing  
 Existant  
 - - - - - Geplant  
 Planned  
 Planifié

Eisenbahnen  
 Railways  
 Chemins de fer  
 Straßen  
 Roads  
 Routes



5.7



5.8



SEKCJA 6  
PORTY LOTNICZE

6.0



6.1





6.3



6.4





6.5

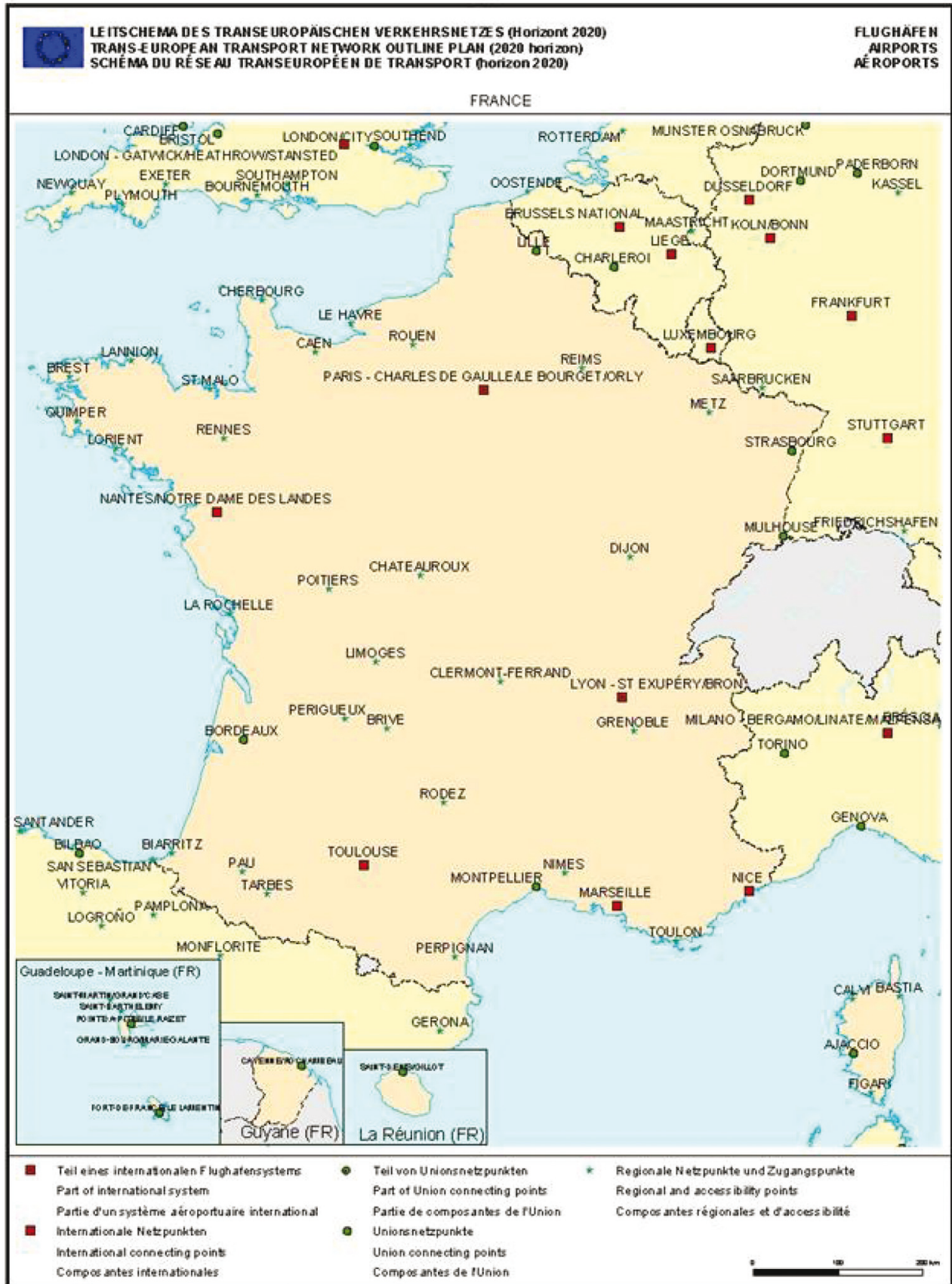


6.6



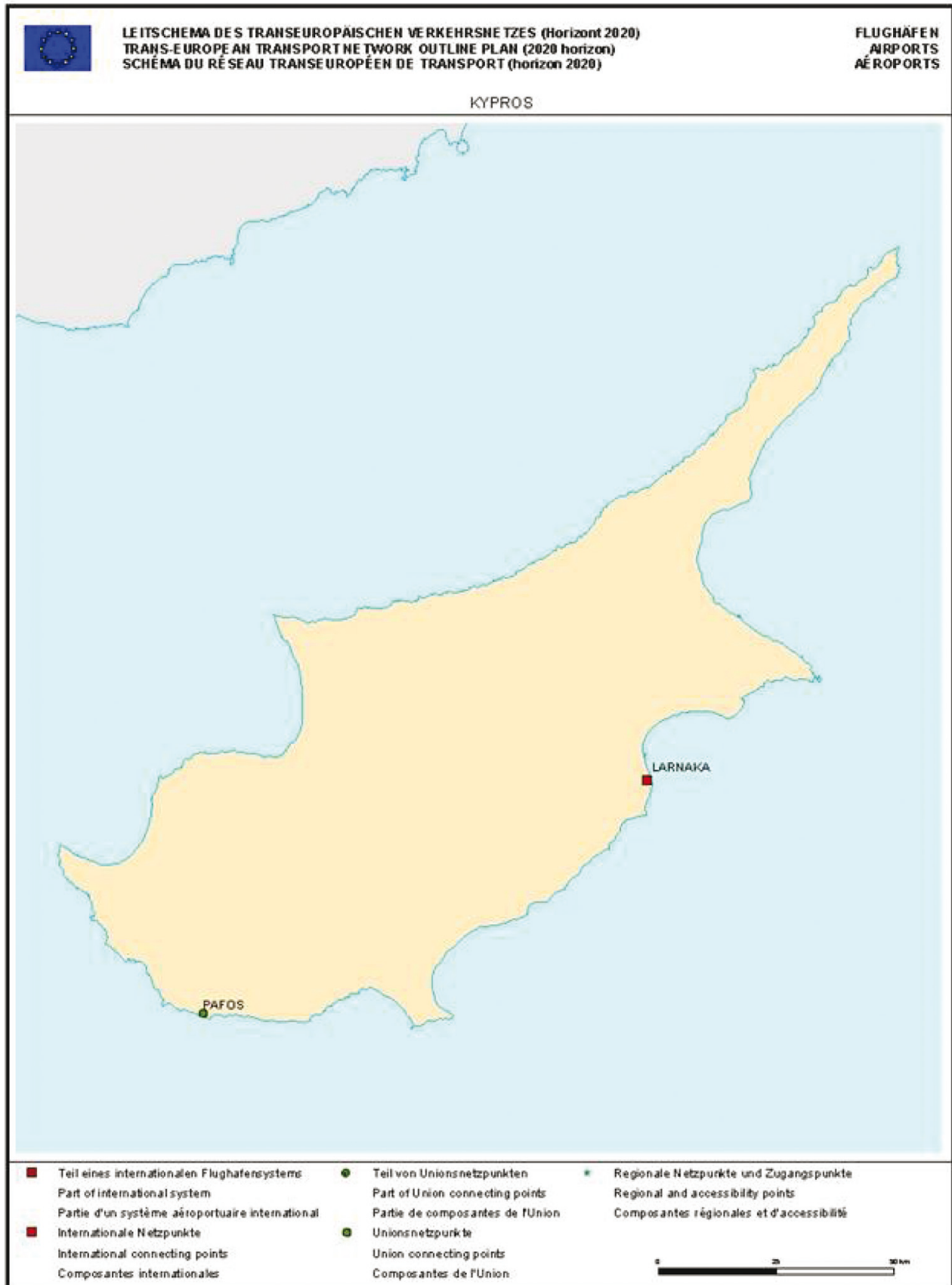
6.7







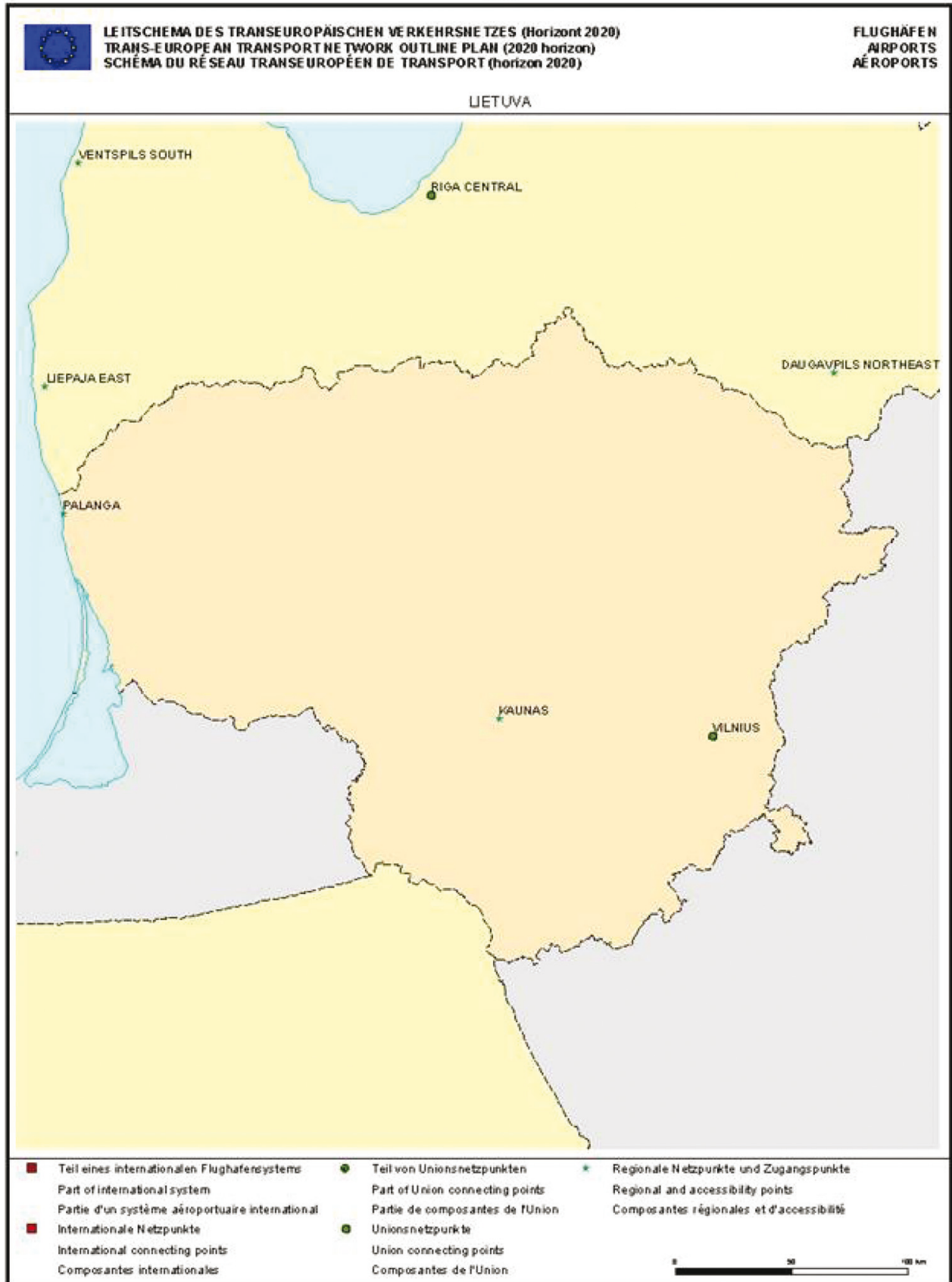
6.10



6.11

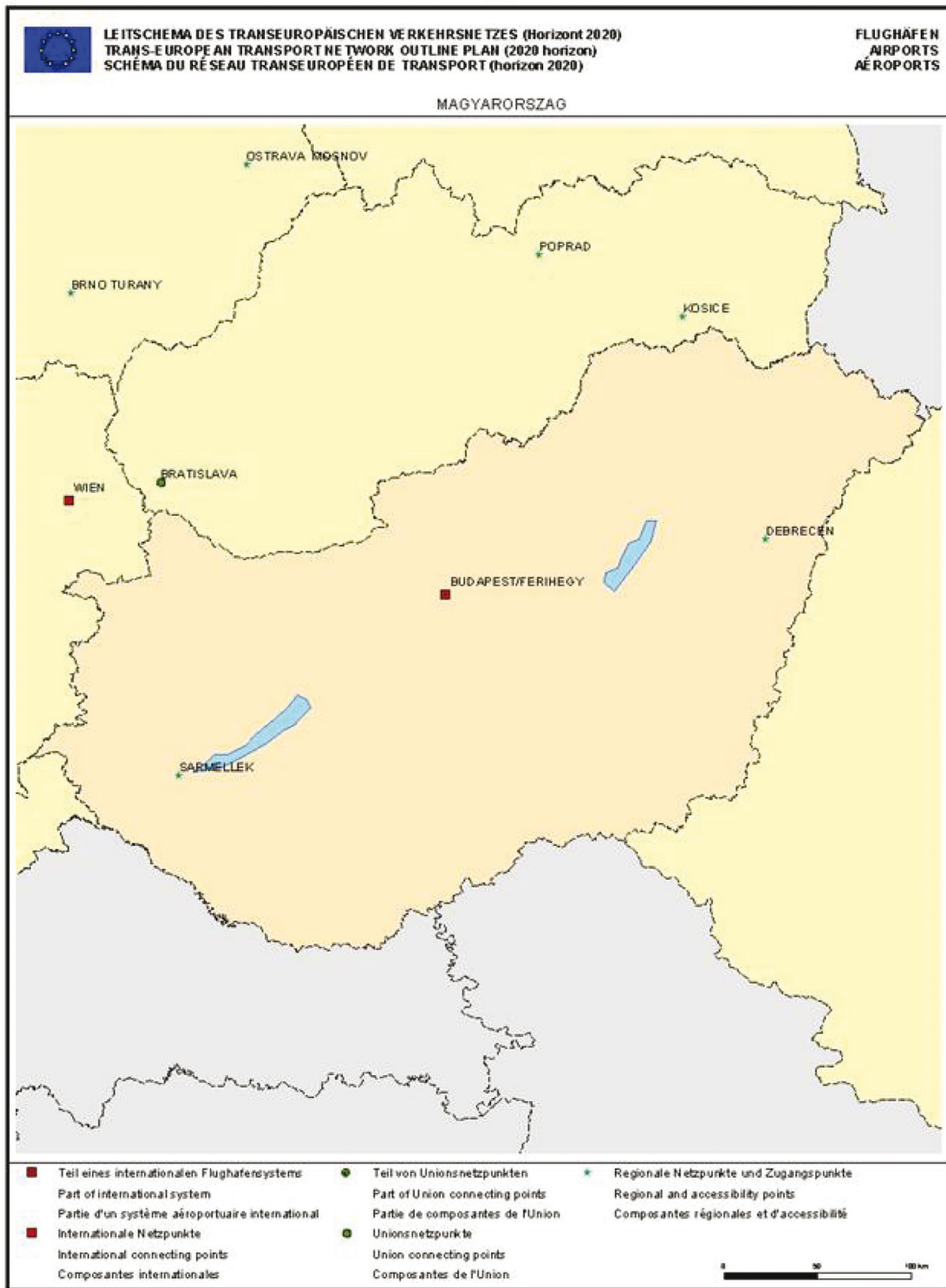


6.12





6.13



6.14



6.15



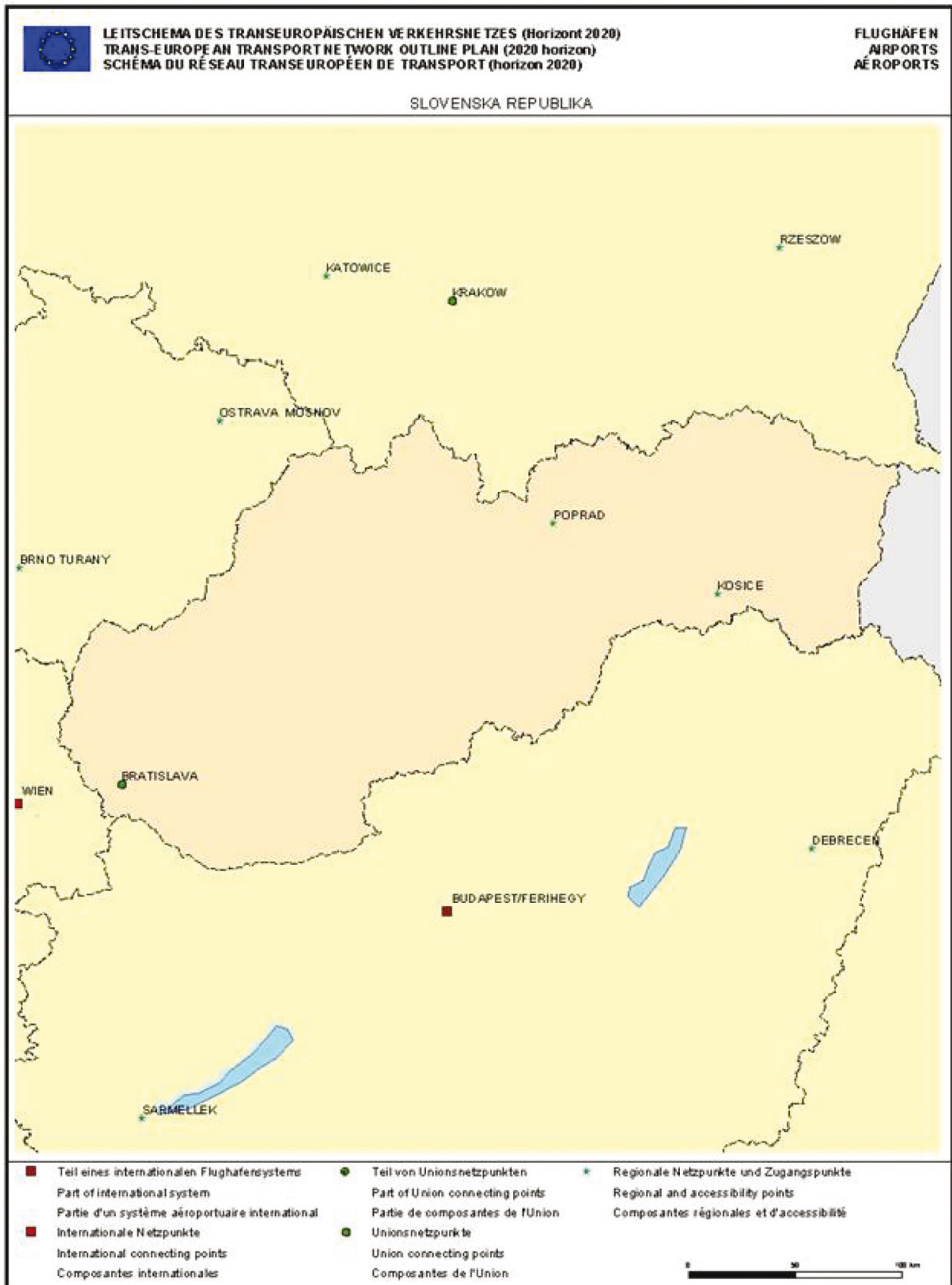
6.16



6.17



6.18



6.19

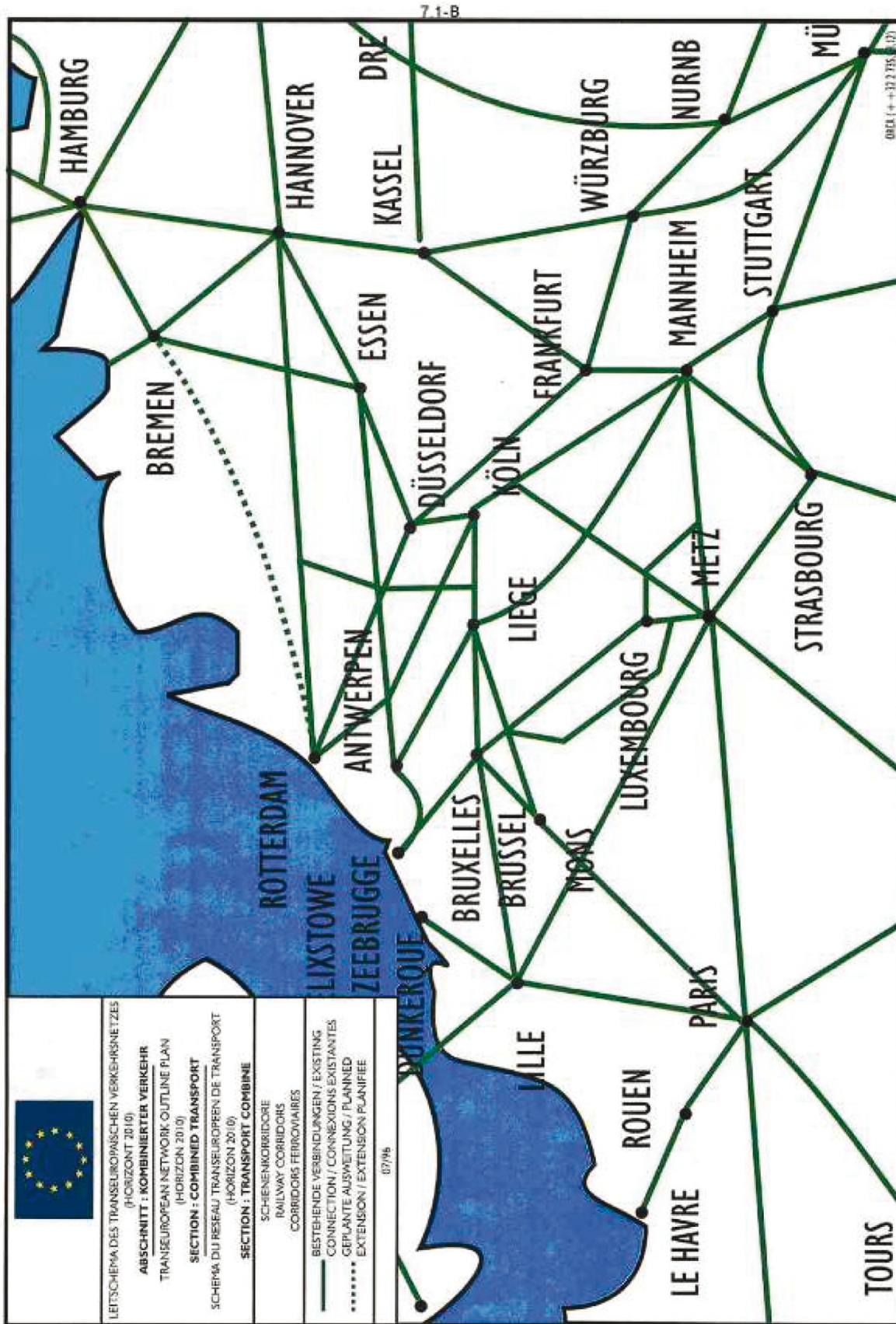


SEKCJA 7

SIEĆ TRANSPORTU KOMBINOWANEGO







## ZAŁĄCZNIK II

**KRYTERIA I WYMAGANIA DLA PROJEKTÓW STANOWIĄCYCH PRZEDMIOT WSPÓLNEGO ZAINTERESOWANIA <sup>(1)</sup>**

- Sekcja 2: Sieć drogowa
- Sekcja 3: Sieć kolejowa
- Sekcja 4: Sieć dróg wodnych i portów śródlądowych
- Sekcja 5: Porty morskie
- Sekcja 6: Porty lotnicze
- Sekcja 7: Sieć transportu kombinowanego
- Sekcja 8: Sieć zarządzania i informacji w zakresie żeglugi morskiej
- Sekcja 9: Sieć zarządzania ruchem lotniczym
- Sekcja 10: Sieć ustalania pozycji i nawigacji

## SEKCJA 2

**SIEĆ DROGOWA**

Oprócz projektów związanych z połączeniami określonymi w załączniku I za projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania uznawać się będzie wszelkie projekty w zakresie infrastruktury związane z tymi połączeniami, które dotyczą:

## A. rozbudowy sieci, a w szczególności:

- poszerzania autostrad lub poprawy standardu dróg,
- budowy lub poprawy dróg objazdowych lub obwodnic konurbacji,
- wzrostu interoperacyjności sieci krajowych.

## B. Rozbudowy systemów zarządzania ruchem i informacji dla użytkowników, w szczególności:

- stworzenia infrastruktury typu telematyka do zbierania danych o ruchu,
- rozbudowy centrów informacji o ruchu i ośrodków kontroli ruchu, jak również wymiany danych pomiędzy centrami informacji o ruchu w różnych państwach,
- stworzenia usług informacji drogowej, w szczególności systemu RDS-TMC <sup>(2)</sup>,
- technicznej interoperacyjności infrastruktury typu telematyka.

<sup>(1)</sup> Te kryteria i wymogi dotyczą odpowiednich sekcji wymienionych w przepisach wykonawczych lub w załączniku I.

<sup>(2)</sup> Cyfrowy system przekazywania informacji o ruchu drogowym, wykorzystujący radio, w którym ogólny strumień informacji może być wzmocniony dla indywidualnych potrzeb klienta użytkownika drogi.

## SEKCJA 3

**SIEĆ KOLEJOWA**

Oprócz projektów związanych z połączeniami przedstawionymi w załączniku I za projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania uznawać się będzie wszelkie projekty infrastrukturalne związane z tymi połączeniami, które dotyczą następujących zagadnień:

- interoperacyjności pomiędzy transeuropejskimi systemami kolejowymi,
- połączeń z sieciami innych form transportu.

## SEKCJA 4

**SIEĆ DRÓG WODNYCH I PORTÓW ŚRÓDLĄDOWYCH****A. Porty śródlądowe**

Projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania muszą odnosić się wyłącznie do infrastruktury dostępnej dla wszystkich użytkowników na zasadzie niedyskryminacji.

Oprócz projektów odnoszących się do połączeń i portów śródlądowych wymienionych w załączniku I za projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania uznawać się będzie wszelkie projekty infrastrukturalne odnoszące się do jednej lub większej liczby z poniższych kategorii:

- 1) dostęp do portu z dróg wodnych;
- 2) infrastruktura portowa w obrębie obszaru portowego;
- 3) inne składniki infrastruktury transportowej w obrębie obszaru portowego;
- 4) składniki infrastruktury transportowej łączące dany port z innymi elementami transeuropejskiej sieci transportowej.

Za projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania uznawać się będzie każdy projekt odnoszący się do następujących rodzajów robót: budowa i konserwacja wszelkich elementów systemu transportowego ogólnie dostępnych dla wszystkich użytkowników transportu w obrębie portu oraz połączeń z krajową lub międzynarodową siecią transportową. W szczególności roboty takie obejmują prace mające związek z zagospodarowaniem i utrzymaniem terenu do celów handlowych i innych związanych z zagospodarowaniem portu, budowę i konserwację połączeń drogowych i kolejowych, budowę i konserwację, łącznie z pogłębieniem, tras wodnych umożliwiających dostęp do portu oraz innych obszarów wodnych w obrębie portu, a także budowę i konserwację pomocniczych urządzeń nawigacyjnych oraz systemów zarządzania ruchem, systemów łączności i systemów informatycznych, zarówno na terenie portu, jak i tras wodnych umożliwiających dostęp do portu.

**B. Zarządzanie ruchem**

Projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania powinny obejmować w szczególności:

- system sygnalizacji i naprowadzania statków, w szczególności tych przewożących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające,
- systemy komunikacji w sytuacjach zagrożenia i systemów bezpieczeństwa na wodach śródlądowych.

## SEKCJA 5

**PORTY MORSKIE****1. Ogólne warunki dotyczące projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania i odnoszących się do portów morskich wchodzących w skład sieci:**

Projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania muszą odnosić się wyłącznie do infrastruktury dostępnej dla wszystkich użytkowników na zasadzie niedyskryminacji.

Za projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania uznawać się będzie każdy projekt odnoszący się do następujących rodzajów robót: budowa i konserwacja wszelkich elementów systemu transportowego ogólnie dostępnych dla wszystkich użytkowników transportu w obrębie portu oraz połączeń z krajową lub międzynarodową siecią transportową. W szczególności roboty takie obejmują prace mające związek z zagospodarowaniem i utrzymaniem terenu do celów handlowych i innych związanych z zagospodarowaniem portu, budowę i konserwację połączeń drogowych i kolejowych, budowę i konserwację, łącznie z pogłębieniem, szlaków wodnych umożliwiających dostęp do portu oraz innych obszarów wodnych w obrębie portu, a także budowę i konserwację pomocniczych urządzeń nawigacyjnych oraz systemów zarządzania ruchem, systemów łączności i systemów informatycznych, zarówno na terenie portu, jak i szlaków wodnych umożliwiających dostęp do portu.

## 2. Szczegółowa specyfikacja dotycząca projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania i odnoszących się do sieci portów morskich:

Za projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania uznawać się będzie każdy projekt odpowiadający niżej określonej szczegółowej charakterystyce:

Szczegółowa charakterystyka projektu	Kategoria portu
<b>I. Promowanie żeglugi morskiej</b> bliskiego zasięgu	
Infrastruktura niezbędna do rozwoju żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz mieszanej morsko-rzecznej	Projekty odnoszące się do portów kategorii A
<b>II. Dostęp do portów</b>	
Dostęp do portów z morza lub ze śródlądowych dróg wodnych	Projekty odnoszące się do portów kategorii A i B
Stała dostępność portów w basenie Morza Bałtyckiego położonych mniej więcej na 60° szerokości geograficznej północnej lub powyżej, z uwzględnieniem kosztów materiałowych dotyczących robót związanych z łamaniem lodu w okresie zimowym	Projekty odnoszące się do portów kategorii A, B i C
Stworzenie (budowa) lub modernizacja elementów infrastruktury dojazdowej zlokalizowanych w strefie przyległej, umożliwiających połączenie portu z innymi elementami transeuropejskiej sieci transportowej za pomocą połączeń kolejowych i drogowych oraz śródlądowych dróg wodnych	Projekty odnoszące się do portów kategorii A
Rozbudowa istniejących elementów infrastruktury dojazdowej, zlokalizowanych w strefie przyległej, umożliwiających połączenie portu z innymi elementami transeuropejskiej sieci transportowej za pomocą połączeń kolejowych i drogowych oraz śródlądowych dróg wodnych	Projekty odnoszące się do portów kategorii A i B
<b>III. Infrastruktura portowa w obrębie obszaru portowego</b>	
Rozbudowa infrastruktury portowej w celu zwiększenia intermodalnej efektywności przewozów	Projekty odnoszące się do portów kategorii A i B
Modernizacja infrastruktury portowej, w szczególności w portach zlokalizowanych na wyspach, w regionach zewnętrznych lub peryferyjnych	Projekty odnoszące się do portów kategorii C
Rozbudowa i instalacja systemów zarządzania ruchem oraz systemów informatycznych, takich jak EDI (elektroniczna wymiana danych) lub inne systemy inteligentnego zarządzania ruchem pasażerskim i towarowym wykorzystujące zintegrowane technologie	Projekty odnoszące się do portów kategorii A, B i C
Budowa (rozbudowa) instalacji portowych umożliwiających przyjmowanie odpadów	Projekty odnoszące się do portów kategorii A, B i C.

### SEKCJA 6

#### PORTY LOTNICZE

##### I. Kryteria kwalifikacyjne, jakie muszą spełniać porty lotnicze stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania

Porty lotnicze stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania muszą spełniać kryteria jednego z następujących punktów połączeń:

##### 1) Międzynarodowe punkty połączeń obejmują:

- wszystkie porty lotnicze lub systemy portów lotniczych <sup>(1)</sup>, gdzie:
  - liczba obsługiwanych w ciągu roku pasażerów jest większa lub równa 5 000 000 minus 10 %,
  - lub
  - liczba obsługiwanych w ciągu roku przelotów handlowych jest większa lub równa 100 000,

<sup>(1)</sup> Systemy portów lotniczych (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 14).

lub

— waga przewożonych w ciągu roku ładunków jest większa lub równa 150 000 ton,

lub

— liczba obsługiwanych w ciągu roku pasażerów w ruchu pozaunijnym jest większa lub równa 1 000 000,

lub

— jakikolwiek nowy port lotniczy budowany w celu zastąpienia istniejącego międzynarodowego punktu połączeń, który nie może dalej być rozbudowywany w dotychczasowej lokalizacji.

2) Unijne punkty połączeń obejmują:

— wszystkie porty lotnicze lub systemy portów lotniczych gdzie:

— liczba obsługiwanych w ciągu roku pasażerów wynosi od 1 000 000 minus 10 % do 4 499 999,

lub

— waga przewożonych w ciągu roku ładunków wynosi od 50 000 do 149 999 ton,

lub

— liczba obsługiwanych w ciągu roku pasażerów wynosi od 500 000 do 899 999, z czego co najmniej 30 % stanowią przeloty niekrajowe,

lub

— liczba obsługiwanych w ciągu roku pasażerów wynosi od 300 000 do 899 999 i dotyczy połączeń poza kontynent europejski, w odległości ponad 500 km od najbliższego międzynarodowego punktu połączeń;

lub

— jakikolwiek nowy port lotniczy budowany w celu zastąpienia istniejącego unijnego punktu połączeń, który nie może dalej być rozbudowywany w dotychczasowej lokalizacji.

3) Regionalne punkty połączeń i punkty dostępu obejmują wszystkie porty lotnicze:

— gdzie liczba obsługiwanych w ciągu roku pasażerów wynosi od 500 000 do 899 999, z czego mniej niż 30 % stanowią przeloty niekrajowe,

lub

— gdzie liczba obsługiwanych w ciągu roku pasażerów wynosi od 250 000 minus 10 % do 499 999,

lub

— gdzie waga przewożonych w ciągu roku ładunków wynosi od 10 000 do 49 999 ton,

lub

— zlokalizowane na wyspie należącej do państwa członkowskiego,

lub

— zlokalizowane w regionie bez dostępu do morza, należącym do Unii, gdzie przewozy komercyjne wykonują samoloty o maksymalnej masie startowej powyżej 10 ton.

Port lotniczy jest uznawany za zlokalizowany w regionie bez dostępu do morza, jeśli jest usytuowany w odległości ponad 100 km w linii prostej od najbliższego międzynarodowego lub unijnego punktu połączeń. Odległość ta może w drodze wyjątku ulec zmniejszeniu do 75 km biorąc pod uwagę trudny dostęp do portu wynikający z rzeźby terenu lub zły jakości infrastruktury transportu lądowego.

## II. Specyfikacje dla projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania i związanych z siecią portów lotniczych.

Wszystkie projekty, które odpowiadają poniższym specyfikacjom uznawane są za projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania:

Specyfikacje projektu	Rodzaj przedmiotowego punktu połączeń <sup>(1)</sup>
<b>I. Optymalizacja istniejącej przepustowości portu lotniczego</b>	
Faza 1: Optymalizacja istniejącej przepustowości w zakresie liczby lotów, przewożonych pasażerów lub ładunków, w tym urządzeń do nawigacji powietrznej w porcie lotniczym	Międzynarodowy punkt połączeń Unijny punkt połączeń Regionalny punkt połączeń i punkt dostępu
Faza 2: Poprawa bezpieczeństwa i ochrony portu lotniczego	Międzynarodowy punkt połączeń Unijny punkt połączeń Regionalny punkt połączeń i punkt dostępu
Faza 3: Niezbędne dostosowanie istniejącej infrastruktury do utworzonego rynku wewnętrznego, zwłaszcza do środków regulujących swobodny przepływ osób w Unii	Międzynarodowy punkt połączeń Unijny punkt połączeń Regionalny punkt połączeń i punkt dostępu
<b>II. Rozwój przepustowości nowego portu lotniczego</b>	
Faza 4: Rozwój infrastruktury i wyposażenia, które określa przepustowość portu lotniczego w zakresie liczby lotów, przewożonych pasażerów lub ładunków, w tym urządzeń do nawigacji lotu w porcie lotniczym	Międzynarodowy punkt połączeń Unijny punkt połączeń
Faza 5: Budowa nowego portu lotniczego w celu zastąpienia istniejącego portu lotniczego lub systemu portów lotniczych, który nie może dalej być rozbudowany w dotychczasowej lokalizacji	Międzynarodowy punkt połączeń Unijny punkt połączeń
<b>III. Poprawa ochrony przed szkodliwymi czynnikami związanymi z działalnością portu lotniczego</b>	
Faza 6: Poprawa zgodności z zasadami ochrony środowiska w zakresie hałasu i oczyszczania ścieków, z portu lotniczego	Międzynarodowy Unijny punkt połączeń
<b>IV. Poprawa lub rozbudowa dostępu do portu lotniczego</b>	
Faza 7: Poprawa lub rozwój połączeń między portem lotniczym a infrastrukturą dostępu	Międzynarodowy punkt połączeń Unijny punkt połączeń
Faza 8: Poprawa lub rozwój połączeń z innymi sieciami transportu, a zwłaszcza z siecią kolejową	Międzynarodowy punkt połączeń Unijny punkt połączeń
<sup>(1)</sup> Tabela niniejsza nie wyklucza faz dotyczących innych punktów połączeń w niektórych właściwie uzasadnionych, szczególnych przypadkach rozszerzenia działań na inne punkty połączeń w niektórych uzasadnionych przypadkach.	

### SEKCJA 7

#### SIEĆ TRANSPORTU KOMBINOWANEGO

W uzupełnieniu do projektów związanych z połączeniami wymienionymi w załączniku I, za projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania będą uznane wszystkie te, które dotyczą tych połączeń i obejmują:

- budowę lub rozbudowę infrastruktury kolejowej lub żeglugi śródlądowej w celu umożliwienia transportu intermodalnych jednostek ładunkowych pod względem technicznym i na zasadach ekonomicznej opłacalności,
- budowę lub rozbudowę centrów przeładunkowych pomiędzy lądowymi formami transportu, w tym instalacja w obrębie terminalu urządzeń przeładunkowych wraz z odpowiednią infrastrukturą towarzyszącą,
- adaptację obszarów portowych, umożliwienie rozwoju lub usprawnienia przewozów kombinowanych pomiędzy transportem morskim a kolejowym, wodnymi drogami śródlądowymi lub transportem drogowym,

- wyposażenia transportu kolejowego specjalnie zaadoptowanego do transportu kombinowanego, tam gdzie jest to wymagane ze względu na charakter infrastruktury, szczególnie jeśli chodzi o koszty możliwego przystosowania tej infrastruktury i pod warunkiem, że korzystanie z tego wyposażenia będzie miało związek z daną infrastrukturą i że zainteresowani operatorzy będą mogli z niego korzystać na zasadzie niedyskryminacji.

#### SEKCJA 8

##### **SIEĆ ZARZĄDZANIA I INFORMACJI W ZAKRESIE ŻEGLUGI MORSKIEJ**

Za projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania uznawane są następujące projekty:

- związane z założeniami unijnej polityki bezpieczeństwa morskiego,
- lub
- których celem jest wdrożenie międzynarodowych konwencji i rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w zakresie bezpieczeństwa morskiego i dotyczące:
  - wprowadzenia unijnego systemu oznakowania statków wchodzących do lub wychodzących z portów Unii lub przepływających wzdłuż wybrzeży Unii, z pomocą systemu elektronicznej wymiany danych obejmującego również przekazywanie danych pomiędzy statkami a instalacją naziemną poprzez transpondery, ze szczególnym uwzględnieniem systemów elektronicznej wymiany danych (EDI), obejmujących kompatybilne interfejsy,
  - rozwoju i poprawy naziemnych kanałów radiowo-nawigacyjnych LORAN-C,
  - rozwoju lub poprawy przybrzeżnych i portowych systemów informacji i zarządzania ruchem statków (VTS) i ich połączeń, w celu bezpieczniejszego i bardziej efektywnego śledzenia i zarządzania ruchem statków, w szczególności w węzłach komunikacyjnych, o dużym natężeniu ruchu lub wrażliwych pod względem środowiskowym,
  - rozwoju narzędzi ułatwiających zrozumienie ruchu: baz danych o przepływie ruchu i wypadkach morskich, rozwoju stałego europejskiego centrum monitorowania ruchu (EPTO) – instrumentu służącego do analizy przepływu ruchu,
  - rozwoju infrastruktury i wyposażenia w celu wprowadzenia w przyszłości światowego morskiego systemu łączności alarmowej i bezpieczeństwa (GMDSS),
  - poprawy systemów przesyłania danych typu telematyka w zakresie kontroli statków przeprowadzanej przez państwo portu.

#### SEKCJA 9

##### **SIEĆ ZARZĄDZANIA PRZEWOZAMI LOTNICZYMI**

Za projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania uznawane są projekty prowadzące do wzrostu przepustowości systemu i optymalizacji jego wykorzystania, co prowadzi do harmonizacji i integracji wyposażenia i procedur różnych krajowych punktów połączeń oraz spełnia odpowiednie standardy międzynarodowe zdefiniowane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i przez właściwe organy europejskie; w szczególności Eurocontrol – Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej.

Projekty te są związane z:

- analizami mającymi na celu lepsze wykorzystanie przestrzeni powietrznej przez różnych użytkowników i stworzenie spójnego i wydajnego systemu tras powietrznych,
- zarządzaniem i planowaniem ruchu lotniczego, które pomagają sprostać zapotrzebowaniu i umożliwiają optymalne wykorzystanie dostępnej wydajności systemów kontrolnych,
- analizami i pracami koniecznymi do harmonizacji wyposażenia i procedur, tak by włączyć różnych dostawców usług, w szczególności uwzględniając wytyczne ustalone przez Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego (ECAC),
- poprawą wydajności systemu, w szczególności poprzez automatyczne wspomaganie kontroli i systemy wykrywania i rozwiązywania potencjalnych zagrożeń,
- wykorzystaniem sprzętu telekomunikacyjnego, nawigacyjnego i śledzenia koniecznego do kontroli ruchu lotniczego, w tym promowaniem nowych technologii, w szczególności satelitów i połączeń do wymiany danych cyfrowych, w zakresie umożliwiających doprowadzenie do zgodności ze wspólnymi europejskimi specyfikacjami.

## SEKCJA 10

**SIEĆ USTALANIA POZYCJI I NAWIGACJI**

Za projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania uznawane są projekty związane z tworzeniem dowolnego elementu przyszłego europejskiego planu nawigacji radiowej lub globalnego satelitarnego systemu nawigacji i ustalania pozycji tworzącego część następującej struktury:

- ośrodek kontroli obejmujący system przetwarzania i kontroli,
  - sieć naziemnych stacji nawigacji,
  - segment kosmiczny złożony z satelitów umożliwiających przesyłanie sygnałów nawigacyjnych,
  - sieć stacji monitorujących.
-



## ZAŁĄCZNIK III

**PRIORYTETOWE PROJEKTY, NAD KTÓRYMI PRACE POWINNY ROZPOCZĄĆ SIĘ PRZED 2010 R.**

1. Oś kolejowa Berlin-Werona/Mediolan-Bolonia-Neapol-Messyna-Palermo
  - Halle/Lipsk-Norymberga (2015 r.),
  - Norymberga-Monachium (2006 r.),
  - Monachium-Kufstein (2015 r.),
  - Kufstein-Innsbruck (2009 r.),
  - Tunel Brenner (2015 r.), odcinek transgraniczny,
  - Werona-Neapol (2007 r.),
  - Mediolan-Bolonia (2006 r.),
  - most drogowy/kolejowy nad cieśniną Messyna-Palermo (2015 r.).
2. Oś kolejowa dla pociągów dużych prędkości Paryż-Bruksela-Kolonia-Amsterdam-Londyn
  - tunel pod kanałem la Manche-Londyn (2007 r.),
  - Bruksela-Liège-Kolonia (2007 r.),
  - Bruksela-Rotterdam-Amsterdam (2007 r.)<sup>(1)</sup>.
3. Oś kolejowa dla pociągów dużych prędkości Południowo-Zachodniej Europy
  - Lizbona/Porto-Madryt (2011 r.)<sup>(2)</sup>,
  - Madryt-Barcelona (2005 r.),
  - Barcelona-Figueras-Perpignan (2008 r.),
  - Perpignan-Montpellier (2015 r.),
  - Montpellier-Nîmes (2010 r.),
  - Madryt-Vitoria-Irún/Hendaye (2010 r.),
  - Irún/Hendaye-Dax, odcinek transgraniczny (2010 r.),
  - Dax-Bordeaux (2020 r.),
  - Bordeaux-Tours (2015 r.).
4. Oś kolejowa dla pociągów dużych prędkości wschód
  - Paryż-Baudrecourt (2007 r.),
  - Metz-Luksemburg (2007 r.),
  - Saarbrücken-Mannheim (2007 r.).

<sup>(1)</sup> Włącznie z dwoma dworcami dla pociągów dużych prędkości w Rotterdamie i Amsterdamie, które nie były ujęte w projekcie zatwierdzonym przez Radę Europejską w Essen w 1994 r.

<sup>(2)</sup> Włącznie z połączeniami Lizbona-Porto (2013), Lizbona-Madryt (2010) i Aveiro-Salamanka (2015).

5. Linia Betuwe (2007 r.).
6. Oś kolejowa Lyon-Triest-Divača/Koper-Divača-Lublana-Budapeszt-granica ukraińska <sup>(1)</sup>
  - Lyon-St Jean de Maurienne (2015 r.),
  - tunel Mont-Cenis (2015-2017 r.), odcinek transgraniczny,
  - Bussoleno-Turyn (2011 r.),
  - Turyn-Wenecja (2010 r.),
  - Wenecja-Ronchi Sud-Triest- Divača (2015 r.),
  - Koper-Divača-Lublana (2015 r.),
  - Lublana-Budapeszt (2015 r.).
7. Oś drogowa Igoumenitsa/Patra-Ateny-Sofia-Budapeszt
  - Via Egnatia (2006 r.),
  - Pathe (2008 r.),
  - autostrada Sofia-Kulata-granica grecko-bułgarska (2010 r.), z Promahon-Kulata jako odcinkiem transgranicznym,
  - autostrada Nadlac-Sybin (odgałęzienie do Bukaresztu i Konstancy) (2007 r.).
8. Oś multimodalna Portugalia/Hiszpania – reszta Europy <sup>(2)</sup>
  - kolej La Coruña-Lizbona-Sines (2010 r.),
  - kolej Lizbona-Valladolid (2010 r.),
  - kolej Lizbona-Faro (2004 r.),
  - autostrada Lizbona-Valladolid (2010 r.),
  - autostrada Lizbona-La Coruña (2003 r.),
  - autostrada Sewilla-Lizbona (ukończona w 2001 r.),
  - nowy port lotniczy w Lizbonie (2015 r.).
9. Oś kolejowa Cork-Dublin-Belfast-Stranraer <sup>(3)</sup> (2001 r.).
10. Malpensa (ukończona w 2000 r.) <sup>(4)</sup>
11. Stałe połączenie Óresund (ukończone w 2000 r.) <sup>(5)</sup>.
12. Oś kolejowa/drogowa trójkąta nordyckiego
  - projekty drogowe i kolejowe w Szwecji (2010 r.) <sup>(6)</sup>,
  - autostrada Helsinki-Turku (2010 r.),
  - kolej Kerava-Lahti (2006 r.),
  - autostrada Helsinki-Vaalimaa (2015 r.),
  - kolej Helsinki-Vainikkala (granica z Rosją) (2014 r.).

<sup>(1)</sup> Części tej osi odpowiadają paneuropejskiemu korytarzowi V.

<sup>(2)</sup> Włącznie z modernizacją portów i portów lotniczych (2015), zgodnie z tekstem zatwierdzonym przez Radę Europejską w Essen i Dublinie.

<sup>(3)</sup> W 2003 r. podjęto decyzję o zwiększeniu przepustowości na tej osi i dodano jako odrębny projekt.

<sup>(4)</sup> Projekt ukończony.

<sup>(5)</sup> Projekt ukończony.

<sup>(6)</sup> Kilka krótkich odcinków drogowych i kolejowych zostanie ukończonych między 2010 i 2015 r.

13. Oś drogowa Wielka Brytania/Irlandia/Beneluks (2010 r.).
14. Główna linia zachodniego wybrzeża (2007 r.).
15. Galileo (2008 r.).
16. Kolejowa oś towarowa Sines/Algeciras-Madryt-Paryż
  - nowa transpirenejska oś kolejowa o dużej przepustowości,
  - kolej Sines-Badajoz (2010 r.),
  - linia kolejowa Algeciras-Bobadilla (2010 r.).
17. Oś kolejowa Paryż-Strasburg-Stuttgart-Wiedeń-Bratysława
  - Baudrecourt-Strasburg-Stuttgart (2015 r.), z mostem w Kehl jako odcinkiem transgranicznym,
  - Stuttgart-Ulm (2012 r.),
  - Monachium-Salzburg (2015 r.), odcinek transgraniczny,
  - Salzburg-Wiedeń (2012 r.),
  - Wiedeń-Bratysława (2010 r.), odcinek transgraniczny.
18. Oś rzeczna Ren/Meuse-Main-Dunaj <sup>(1)</sup>
  - Ren-Meuse (2019 r.), ze służą Lanaye jako odcinkiem transgranicznym,
  - Vilshofen-Straubing (2013 r.),
  - Wiedeń-Bratysława (2015 r.), odcinek transgraniczny,
  - Sap-Mohács (2014 r.),
  - Wąskie gardło w Rumunii i Bułgarii (2011 r.).
19. Interoperacyjność linii kolejowych dla pociągów dużych prędkości na Półwyspie Iberyjskim
  - Madryt-Andaluzja (2010 r.),
  - Północ-Wschód (2010 r.),
  - Madryt-Levante i wybrzeże Morza Śródziemnego (2010 r.),
  - korytarz północ/północny-zachód, również Vigo-Porto (2010 r.),
  - Estremadura (2010 r.).
20. Oś kolejowa Femer Belt/Fehmarnbelt
  - stałe połączenie kolejowe/drogowe Femer Belt/Fehmarnbelt (2014 r.),
  - kolej dla dostępu do Danii z Öresund (2015 r.),
  - kolej dla dostępu do Niemiec z Hamburga (2015 r.),
  - kolej Hanower-Hamburg/Brema (2015 r.).

<sup>(1)</sup> Część tej osi odpowiada definicji paneuropejskiego korytarza VII.

## 21. Autostrady morskie

Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania przygotowane zgodnie z art. 13 i dotyczące następujących autostrad morskich:

- autostrada Morza Bałtyckiego [łącząca państwa członkowskie rejonu Morza Bałtyckiego z państwami członkowskimi Europy Środkowej i Zachodniej, włącznie z trasą biegnącą przez Morze Północne/kanal Morza Bałtyckiego (kanał Kiloński)] (2010),
- autostrada morska Europy Zachodniej (łącząca Portugalię i Hiszpanię, łukiem atlantyckim, z Morzem Północnym i Morzem Irlandzkim) (2010 r.),
- autostrada morska Europy Południowo-Wschodniej (łącząca Morze Adriatyckie z Morzem Jońskim i wschodnią częścią Morza Śródziemnego z Cyprem) (2010 r.),
- autostrada morska Europy Południowo-Zachodniej (zachodnia część Morza Śródziemnego), łącząca Hiszpanię, Francję, Włochy i Maltę i łącząca się z autostradą morską Europy Południowo-Wschodniej (2010 r.)<sup>(1)</sup>.

22. Oś kolejowa Ateny-Sofia-Budapeszt-Wiedeń-Praga-Norymberga/Drezno<sup>(2)</sup>

- kolej granica grecko-bułgarska-Kulata-Sofia-Vidin/Calafat (2015 r.),
- kolej Curtici-Braszów (do Bukaresztu i Konstancy) (2010 r.),
- kolej Budapeszt-Wiedeń (2010 r.), odcinek transgraniczny,
- kolej Brześć-Praga-Norymberga (2010 r.), z odcinkiem Norymberga-Praga jako transgranicznym.
- Oś kolejowa Praga-Linz (2016 r.).

23. Oś kolejowa Gdańsk-Warszawa-Brno/Bratysława-Wiedeń<sup>(3)</sup>

- kolej Gdańsk-Warszawa-Katowice (2015 r.),
- kolej Katowice-Brześć (2010 r.), Żylin
- kolej Katowice-Żylin-Nowe Miasto nad Wagiem (2010 r.).

## 24. Oś kolejowa Lyon/Genua-Bazylea-Duisburg-Rotterdam/Antwerpia

- Lyon-Miluz-Mülheim<sup>(4)</sup>, z Miluz-Mülheim jako odcinkiem transgranicznym (2018 r.),
- Genua-Mediolan/Novara – granica szwajcarska (2013 r.),
- Bazylea-Karlsruhe (2015 r.),
- Frankfurt- Monachium (2012 r.),
- Duisburg-Emmerich (2019 r.)<sup>(5)</sup>,
- Eiserner Rhein/Ijzeren Rinn Rheidt-Antwerpia, odcinek transgraniczny (2010 r.).

25. Oś drogowa Gdańsk-Brno/Bratysława-Wiedeń<sup>(6)</sup>

- Autostrada Gdańsk-Katowice (2010 r.),
- Autostrada Katowice-Brno/Żylin (2010 r.), odcinek transgraniczny,
- Autostrada Brno-Wiedeń (2009), odcinek transgraniczny.

<sup>(1)</sup> Włączając Morze Czarne.

<sup>(2)</sup> Ta główna oś odpowiada w dużej części definicji paneuropejskiego korytarza IV.

<sup>(3)</sup> Ta główna oś odpowiada w dużej części definicji paneuropejskiego korytarza VI.

<sup>(4)</sup> Obejmuje TGV Rhin-Rhône, bez zachodniego odgałęzienia.

<sup>(5)</sup> Projekt 5 (linia Betowe) łączy Rotterdam i Emmerich.

<sup>(6)</sup> Ta główna oś odpowiada w dużej części definicji paneuropejskiego korytarza VI.

26. Oś kolejowa/drogowa Irlandia/Zjednoczone Królestwo/Europa kontynentalna
- oś drogową/kolejową łączącą Dublin z północą (Belfast-Larne) i z południem (Cork (2010 r.)<sup>(1)</sup>),
  - oś drogową/kolejową Hull-Liverpool (2015 r.),
  - kolej Felixstowe-Nuneaton (2011 r.),
  - kolej Brewe-Holyhead (2008 r.).
27. „Rail Baltica”: oś Warszawa-Kowno-Ryga-Tallinn-Helsinki
- Warszawa-Kowno (2010 r.),
  - Kowno-Ryga (2014 r.),
  - Ryga-Tallinn (2016 r.).
28. „Eurocaprail” na osi kolejowej Bruksela-Luksemburg-Strasburg
- Bruksela-Luksemburg-Strasburg (2012 r.).
29. Oś kolejowa intermodalnego korytarza Morze Jońskie/Morze Adriatyckie
- Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa (2012 r.),
  - Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014 r.).
30. Kanał Sekwana-Skalda
- Poprawa warunków żeglugi Deulemont- Gandawa (2012-2014-2016 r.).
  - Compiègne-Cambrai (2012-2014-2016 r.).

W nawiasach podane są ustalone wcześniej daty ukończenia prac. Daty ukończenia prac nad projektami nr 1-20 i nr 30 i szczegółowe informacje dotyczące odcinków są podane zgodnie ze sprawozdaniem grupy wysokiego szczebla, jeżeli zostały one faktycznie określone.

---

<sup>(1)</sup> Włącznie z projektem 13 Essen: oś drogową Irlandia/Zjednoczone Królestwo/Belgijska.

## ZAŁĄCZNIK IV

**Uchylona decyzja oraz wykaz jej kolejnych zmian**

Decyzja nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 228 z 9.9.1996, s. 1)

Decyzja nr 1346/2001/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 185 z 6.7.2001, s. 1)

Akt przystąpienia z 2003 r., załącznik II, punkt 8.F  
(Dz.U. L 236 z 23.9.2003, s. 447)

Decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 167 z 30.4.2004, s. 1)

Rozporządzenie Rady (WE) nr 1791/2006  
(Dz.U. L 363 z 20.12.2006, s. 1)

Wyłącznie pkt 6.D załącznika

---

## ZAŁĄCZNIK V

## Tabela korelacji

Decyzja 1692/96/WE	Niniejsza decyzja
art. 1 ust. 1	art. 1 ust. 1
art. 1 ust. 2 zdanie pierwsze	art. 1 ust. 2 zdanie pierwsze
art. 1 ust. 2 zdanie drugie	art. 7 ust. 1
art. 1 ust. 2, zdanie trzecie	art. 1 ust. 2 zdanie drugie
art. 1 ust. 3	art. 1 ust. 3
art. 2 do 6	art. 2 do 6
art. 7 ust. 1 zdanie wprowadzające	art. 7 ust. 2 zdanie wprowadzające
art. 7 ust. 1 tiret pierwsze	art. 7 ust. 2 lit. a)
art. 7 ust. 1 tiret drugie	art. 7 ust. 2 lit. b)
art. 7 ust. 1 tiret trzecie	art. 7 ust. 2 lit. c)
art. 7 ust. 1 tiret czwarte	art. 7 ust. 2 lit. d)
art. 7 ust. 2 zdanie wprowadzające	art. 7 ust. 3 zdanie wprowadzające
art. 7 ust. 2 tiret pierwsze	art. 7 ust. 3 lit. a)
art. 7 ust. 2 tiret drugie	art. 7 ust. 3 lit. b)
art. 7 ust. 3	art. 7 ust. 4
art. 8 ust. 1 akapit pierwszy	art. 8 ust. 1 akapit pierwszy
art. 8 ust. 1 akapit drugi zdanie pierwsze	art. 8 ust. 1 akapit drugi
art. 8 ust. 1 akapit drugi zdanie drugie	art. 8 ust. 1 akapit trzeci
art. 8 ust. 2	art. 8 ust. 2
art. 9 ust. 1 zdanie wprowadzające	art. 9 ust. 1 zdanie wprowadzające
art. 9 ust. 1 tiret pierwsze	art. 9 ust. 1 lit. a)
art. 9 ust. 1 tiret drugie	art. 9 ust. 1 lit. b)
art. 9 ust. 1 tiret trzecie	art. 9 ust. 1 lit. c)
art. 9 ust. 1 tiret czwarte	art. 9 ust. 1 lit. d)
art. 9 ust. 2 i 3	art. 9 ust. 2 i 3
art. 10 ust. 1	art. 10 ust. 1
art. 10 ust. 2 akapit pierwszy	art. 10 ust. 2 akapit pierwszy
art. 10 ust. 2 akapit drugi zdanie pierwsze	art. 10 ust. 2 akapit drugi
art. 10 ust. 2 akapit drugi zdanie drugie	art. 10 ust. 2 akapit trzeci

Decyzja 1692/96/WE	Niniejsza decyzja
art. 10 ust. 3 do 6	art. 10 ust. 3 do 6
art. 11 ust. 1, 2 i 3	art. 11 ust. 1, 2 i 3
art. 11 ust. 3a	art. 11 ust. 4 akapit pierwszy
art. 11 ust. 3b	art. 11 ust. 4 akapit drugi
art. 11 ust. 4	art. 11 ust. 5
art. 12	art. 12
art. 12a ust. 1 - 4	art. 13 ust. 1 - 4
art. 12a ust. 5 wyrażenie wprowadzające	art. 13 ust. 5 wyrażenie wprowadzające
art. 12a ust. 5 tiret pierwsze	art. 13 ust. 5 lit. a)
art. 12a ust. 5 tiret drugie	art. 13 ust. 5 lit. b)
art. 12a ust. 5 tiret trzecie	art. 13 ust. 5 lit. c)
art. 12a ust. 6 zdanie pierwsze i drugie	art. 13 ust. 7 akapit pierwszy
art. 12a ust. 6 zdanie trzecie	art. 13 ust. 7 akapit drugi
art. 12a ust. 7	art. 13 ust. 6
art. 13	art. 14
art. 14, zdanie wprowadzające	art. 15 zdanie wprowadzające
art. 14 tiret pierwsze	art. 15 lit. a)
art. 14 tiret drugie	art. 15 lit. b)
art. 14 tiret trzecie	art. 15 lit. c)
art. 15 zdanie wprowadzające i ostatnie	art. 16 zdanie wprowadzające
art. 15 tiret pierwsze	art. 16 lit. a)
art. 15 tiret drugie	art. 16 lit. b)
art. 15 tiret trzecie	art. 16, lit. c)
art. 15 tiret czwarte	art. 16 lit. d)
art. 16	art. 17
art. 17	art. 18
art. 17a ust. 1 zdanie pierwsze	art. 19 ust. 1
art. 17a ust. 1 zdanie drugie, trzecie i czwarte	art. 19 ust. 4
art. 17a ust. 2 i 3	art. 19 ust. 2 i 3
art. 17a ust. 4	art. 19 ust. 6
art. 17 a ust. 5	art. 19 ust. 5



Decyzja 1692/96/WE	Niniejsza decyzja
art. 17 a ust. 6	art. 19 ust. 7
art. 18 ust. 1	art. 20
art. 18 ust. 2 zdanie pierwsze	art. 21 ust. 1
art. 18 ust. 2 zdanie drugie	art. 21 ust. 2
art. 18 ust. 3 zdanie pierwsze	art. 22 akapit pierwszy
art. 18 ust. 3 zdanie drugie	art. 22 akapit drugi
art. 18 ust. 3 zdanie trzecie i czwarte	art. 22 akapit trzeci
art. 19	art. 23
art. 19a ust. 1	art. 24
art. 19a ust. 2 wyrażenie wprowadzające	art. 25 ust. 1 wyrażenie wprowadzające
art. 19a ust. 2 lit. a) i b)	art. 25 ust. 1 lit. a) i b)
—	art. 25 ust. 2 wyrażenie wprowadzające
art. 19a ust. 2 lit. c) i d)	art. 25 ust. 2 lit. a) i b)
art. 19a ust. 3	art. 25 ust. 3
art. 19a ust. 4	art. 26 ust. 1
art. 19a ust. 5 zdanie pierwsze	art. 26 ust. 2 akapit pierwszy
art. 19a ust. 5 zdanie drugie	art. 26 ust. 2 akapit drugi
art. 19a ust. 6	art. 27 ust. 1
art. 19a ust. 7	art. 27 ust. 2
art. 19a ust. 8	art. 27 ust. 3
art. 19a ust. 9	art. 27 ust. 4
art. 19b zdanie pierwsze	art. 28 akapit pierwszy
art. 19b zdanie drugie	art. 28 akapit drugi
art. 22	art. 29 akapit pierwszy
—	art. 29 akapit drugi
art. 23	art. 30
art. 24	art. 31
Załącznik I	Załącznik I
Załącznik II	Załącznik II
Załącznik III	Załącznik III
—	Załącznik IV
—	Załącznik V