



# UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

Strasburg, 11 grudnia 2013 r.  
(OR. en)

2011/0294 (COD)  
LEX 1407

PE-CONS 42/3/13  
REV 3

TRANS 316  
ECOFIN 533  
ENV 546  
RECH 265  
CODEC 1403

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY  
W SPRAWIE UNIJNYCH WYTYCZNYCH DOTYCZĄCYCH ROZWOJU  
TRANSEUROPEJSKIEJ SIECI TRANSPORTOWEJ  
I UCHYLAJĄCE DECYZJĘ NR 661/2010/UE**

**ROZPORZĄDZENIE**  
**PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) nr .../2013**

**z dnia 11 grudnia 2013 r.**

**w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej  
i uchylające decyzję nr 661/2010/UE**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 172,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

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

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>2</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 143 z 22.5.2012, s.130.

<sup>2</sup> Dz.U. C 225 z 22.7.2012, s. 150.

<sup>3</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 19 listopada 2013 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 5 grudnia 2013 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1692/96/WE<sup>1</sup> została dla zapewnienia jasności przekształcona decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE<sup>2</sup>.
- (2) Planowanie, rozwijanie i użytkowanie transeuropejskich sieci transportowych przyczynia się do osiągnięcia głównych celów Unii, zawartych między innymi w strategii „Europa 2020” oraz w białej księdze Komisji zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (zwanej dalej „białą księgą”), takich jak sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego i wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Ich szczegółowe cele obejmują również zapewnienie niezakłóconego, bezpiecznego i zrównoważonego przepływu osób i towarów, zapewnienie dostępności i łączności wszystkich regionów Unii oraz przyczynienie się do dalszego rozwoju gospodarczego i konkurencyjności w perspektywie globalnej. Te szczegółowe cele należy osiągnąć poprzez ustanowienie wzajemnych połączeń i interoperacyjności pomiędzy krajowymi sieciami transportowymi w sposób zasobooszczędny i zrównoważony. Przykładowo, interoperacyjność kolei można wzmocnić dzięki innowacyjnym rozwiązaniom mającym na celu poprawę kompatybilności między systemami, takim jak urządzenia pokładowe i sploty torów kolejowych.

---

<sup>1</sup> Decyzja nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 228 z 9.9.1996, s. 1).

<sup>2</sup> Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 204 z 5.8.2010, s. 1).

- (3) Wzrost natężenia ruchu powoduje większe zatłoczenie w transporcie międzynarodowym. Aby zapewnić międzynarodową mobilność osób i towarów, należy zoptymalizować przepustowość transeuropejskiej sieci transportowej oraz sposób jej wykorzystywania oraz, w razie konieczności, zwiększyć tę przepustowość poprzez rozwiązanie problemu wąskich gardeł i uzupełnienie brakujących ogniw w infrastrukturze wewnątrz państw członkowskich i pomiędzy nimi, a także w stosownych przypadkach z państwami sąsiadującymi, z uwzględnieniem trwających negocjacji z krajami kandydującymi i potencjalnymi krajami kandydującymi.
- (4) Jak określono w białej księdze, wydajność i skuteczność transportu można znacznie zwiększyć poprzez zapewnienie lepszej integracji modalnej w całej sieci pod względem infrastruktury, przepływów informacji i procedur.
- (5) W białej księdze wzywa się do wdrożenia technologii informacyjno-komunikacyjnych w zakresie transportu, aby zapewnić lepsze i zintegrowane zarządzanie ruchem oraz uprościć procedury administracyjne poprzez poprawę logistyki transportu towarów, śledzenie ruchu i pochodzenia ładunku oraz zoptymalizowane rozkłady i przepływy ruchu. Ponieważ tego rodzaju środki wspierają efektywne zarządzanie taką infrastrukturą transportową i jej wykorzystywanie, należy je objąć zakresem niniejszego rozporządzenia.

- (6) Polityka dotycząca transeuropejskiej sieci transportowej musi uwzględniać zmiany w zakresie polityki transportowej oraz własności infrastruktury. Głównymi podmiotami odpowiedzialnymi za tworzenie i utrzymywanie infrastruktury transportowej nadal są państwa członkowskie. Jednak w dziedzinie wdrażania multimodalnej transeuropejskiej sieci transportowej i związanych z nią inwestycji istotne stały się także inne podmioty, w tym partnerzy z sektora prywatnego, w tym władze regionalne i lokalne, zarządcy infrastruktury, koncesjonariusze czy władze portów i portów lotniczych.
- (7) Transeuropejska sieć transportowa składa się w znacznym stopniu z istniejącej infrastruktury. Aby osiągnąć w pełni cele nowej polityki transeuropejskiej sieci transportowej, rozporządzenie powinno określić jednakowe wymagania dotyczące infrastruktury, które ma spełniać infrastruktura transeuropejskiej sieci transportowej.
- (8) Transeuropejska sieć transportowa powinna być rozwijana poprzez tworzenie nowej infrastruktury transportowej, rehabilitację i modernizację istniejącej infrastruktury oraz poprzez środki służące promocji zasobooszczędnego korzystania z niej. W konkretnych przypadkach, ze względu na brak stałego utrzymania w przeszłości, konieczna jest rehabilitacja infrastruktury. Rehabilitacja to proces prowadzący do osiągnięcia przez istniejącą infrastrukturę transportową pierwotnych parametrów konstrukcyjnych połączony z długoterminową poprawą jakości tej infrastruktury w porównaniu ze stanem obecnym, zgodnie z wymogami i przepisami ustanowionymi niniejszym rozporządzeniem.

- (9) Wdrażając przedsięwzięcia będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, należyta uwaga należy poświęcić szczególnym uwarunkowaniom każdego odpowiedniego przedsięwzięcia. O ile to możliwe, należy korzystać z synergii z innymi strategiami politycznymi, na przykład z aspektami turystycznymi, przez włączenie do obiektów inżynierii lądowej i wodnej, takich jak mosty lub tunele, infrastruktury rowerowej długodystansowych szlaków rowerowych, takich jak trasy EuroVelo.
- (10) Najlepszym sposobem na rozwój transeuropejskiej sieci transportowej jest struktura dwupoziomowa, obejmująca sieć kompleksową i sieć bazową, oparte na wspólnej i przejrzystej metodyce; te dwa poziomy stanowią najwyższy szczebel planowania infrastruktury w Unii.
- (11) Sieć kompleksowa powinna być ogólnoeuropejską siecią transportową, zapewniającą dostępność i łączność wszystkich regionów w Unii, w tym regionów odległych, wyspiarskich i najbardziej oddalonych – co jest również zgodne z celami zintegrowanej polityki morskiej ustanowionej w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1255/2011<sup>1</sup> – i wzmacniającą spójność społeczną i gospodarczą pomiędzy nimi. Wytyczne ustanowione w niniejszym rozporządzeniu (zwane dalej „wytycznymi”) powinny określać wymogi dla infrastruktury sieci kompleksowej, tak aby do roku 2050 wspierać rozwój sieci o wysokiej jakości w całej Unii.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1255/2011 z dnia 30 listopada 2011 r. ustanawiające Program na rzecz dalszego rozwoju zintegrowanej polityki morskiej (Dz.U. L 321 z 5.12.2011, s. 1).

- (12) W białej księdze uznaje się również, że nadal utrzymują się znaczne różnice pod względem infrastruktury transportu między zachodnią a wschodnią częścią Unii. Aby osiągnąć w pełni zintegrowaną europejską sieć infrastruktury transportowej, należy rozwiązać problem tych różnic.
- (13) Sieć bazowa powinna zostać zidentyfikowana, a właściwe działania do jej rozwoju powinny zostać podjęte do roku 2030 jako priorytet w ramach sieci kompleksowej. Sieć bazowa powinna stanowić podstawę rozwoju zrównoważonej multimodalnej sieci transportowej i stymulować rozwój całej sieci kompleksowej. Powinna umożliwiać koncentrowanie działań unijnych na tych elementach transeuropejskiej sieci transportowej, które mają największą europejską wartość dodaną, w szczególności na odcinkach transgranicznych, brakujących ogniwach, połączeniach multimodalnych i najważniejszych wąskich gardłach, służąc realizacji celu określonego w białej księdze zakładającego obniżenie do roku 2050 emisji gazów cieplarnianych z transportu o 60 % poniżej poziomów z roku 1990.
- (14) W należycie uzasadnionych przypadkach powinny być możliwe odstępstwa od wymogów dotyczących infrastruktury sieci bazowej. Powinny one obejmować przypadki, gdy inwestycji nie można uzasadnić, na przykład w słabo zaludnionych obszarach.
- (15) Należy uznać szczególną sytuację odizolowanych lub częściowo odizolowanych sieci kolejowych, przyznając im odstępstwa od pewnych wymogów dotyczących infrastruktury.

- (16) Przy przeprowadzaniu przeglądu wdrożenia sieci bazowej do 2023 r. Komisja powinna wziąć pod uwagę krajowe plany wdrożenia i przyszłe rozszerzenia.
- (17) Transeuropejska sieć transportowa obejmuje jedynie część istniejących sieci transportowych. W ramach przeglądu wdrożenia sieci bazowej do 2023 r., Komisja powinna we współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi ocenić, czy do tej sieci powinny zostać włączone inne elementy, takie jak śródlądowe drogi wodne klasy III. W kontekście tego przeglądu Komisja powinna również ocenić stan zaawansowania projektów i – w razie potrzeby – być w stanie zrewidować terminy, uwzględniając wszelkie okoliczności, które mogą wpływać na prawdopodobieństwo dotrzymania tych terminów.
- (18) Przy przeprowadzaniu przeglądu wdrożenia sieci bazowej do 2023 r. Komisja powinna ocenić, po konsultacji z państwami członkowskimi, możliwość włączenia innych elementów do sieci, zwłaszcza projektów priorytetowych określonych w decyzji nr 661/2010/UE.
- (19) Aby utworzyć sieć bazową w skoordynowany i terminowy sposób, co pozwoli uzyskać maksymalne korzyści z sieci, państwa członkowskie powinny zapewnić, aby przedsięwzięto właściwe środki w celu zakończenia projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania do roku 2030. W odniesieniu do sieci kompleksowej państwa członkowskie powinny dołożyć wszelkich możliwych starań w celu jej ukończenia i spełnienia stosownych wymogów tych wytycznych do roku 2050.

- (20) Konieczna jest identyfikacja projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które przyczynią się do utworzenia transeuropejskiej sieci transportowej i które przyczyniają się do osiągnięcia celów ustalonych w wytycznych i są zgodne z ustalonymi w nich priorytetami. Realizacja tych projektów powinna być uzależniona od ich stopnia przygotowania, zgodności z unijnymi i krajowymi procedurami prawnymi oraz dostępności środków finansowych, bez naruszania zobowiązań finansowych danego państwa członkowskiego lub Unii.
- (21) Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania powinny przedstawiać europejską wartość dodaną. Projekty transgraniczne z reguły mają wysoką europejską wartość dodaną, ale mogą mieć słabsze bezpośrednie skutki gospodarcze w porównaniu z projektami wyłącznie krajowymi. Takie projekty transgraniczne powinny korzystać z priorytetowej interwencji Unii, w celu zapewnienia ich realizacji.
- (22) Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, co do których występuje się o finansowanie przez Unię, powinny być poddane analizie kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, opartej na uznanej metodyce, z uwzględnieniem odnośnych korzyści i kosztów społecznych, gospodarczych, klimatycznych i środowiskowych. Analiza kosztów i korzyści w zakresie klimatu i środowiska powinna się opierać na ocenie oddziaływania na środowisko przeprowadzonej zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (Dz.U. L 26 z 28.1.2012, s. 1).

- (23) Aby przyczynić się do osiągnięcia celów redukcyjnych określonych w białej księdze, zakładających obniżenie do roku 2050 emisji gazów cieplarnianych o 60 % poniżej poziomów z roku 1990, nowe, rozbudowane lub zmodernizowane elementy infrastruktury transportowej w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania powinny zostać poddane ocenie pod kątem wpływu na emisje gazów cieplarnianych.
- (24) Niektóre elementy sieci są zarządzane przez podmioty inne niż państwa członkowskie. Państwa członkowskie są jednak odpowiedzialne za zapewnienie właściwego stosowania przepisów dotyczących sieci na ich terytorium. Ponieważ rozwój i wdrażanie transeuropejskiej sieci transportowej wymaga wspólnego stosowania niniejszego rozporządzenia, wszystkie elementy sieci powinny podlegać prawom i obowiązkom określonym w niniejszym rozporządzeniu, jak również ustanowionym w innych odpowiednich przepisach unijnych i krajowych.
- (25) Współpraca z państwami sąsiadującymi i państwami trzecimi jest niezbędna do zapewnienia połączeń i interoperacyjności pomiędzy odpowiednimi sieciami infrastrukturalnymi. Dlatego w stosownych przypadkach Unia powinna wspierać projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania z tymi państwami.

- (26) Aby osiągnąć integrację modalną w całej sieci, konieczne jest odpowiednie zaplanowanie transeuropejskiej sieci transportowej. Oznacza to również wprowadzenie w całej sieci szczegółowych wymogów dotyczących infrastruktury, aplikacji telematycznych, wyposażenia i usług. Dlatego konieczne jest zapewnienie właściwego i skoordynowanego wdrożenia takich wymogów w całej Europie w odniesieniu do każdego rodzaju transportu oraz ich wzajemnych połączeń w ramach transeuropejskiej sieci transportowej i poza nią, tak aby uzyskać korzyści efektu sieciowego i umożliwić skuteczne, długoterminowe transeuropejskie działania transportowe.
- (27) Aby określić istniejące i planowane infrastruktury transportowe na potrzeby sieci kompleksowej i sieci bazowej, należy zapewnić mapy, które z czasem powinny być aktualizowane w celu uwzględnienia zmian w przepływach ruchu. Podstawę techniczną map zapewnia interaktywny system informacji geograficznej i technicznej dla transeuropejskiej sieci transportowej (TENtec), który zawiera bardziej szczegółowe informacje dotyczące transeuropejskiej infrastruktury transportowej.
- (28) Wytyczne powinny określać priorytety, w celu umożliwienia rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej w określonych ramach czasowych.

- (29) Do zapewnienia podstaw optymalizacji ruchu i operacji transportowych, bezpieczeństwa ruchu oraz polepszenia związanych z nimi usług niezbędne są aplikacje telematyczne. Informacje dla pasażerów, w tym informacje na temat systemów sprzedaży biletów i rezerwacji, powinny być udzielane zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 454/2011<sup>1</sup>.
- (30) Wytyczne powinny określać rozwój sieci kompleksowej w odniesieniu do węzłów miejskich, zgodnie z celami Unii dotyczącymi zrównoważonej mobilności miejskiej, ponieważ węzły te stanowią punkt wyjścia lub ostateczny cel podróży („*last mile*”) dla osób i towarów przemieszczających się w ramach transeuropejskiej sieci transportowej oraz punkty transferu w obrębie poszczególnych rodzajów transportu lub pomiędzy nimi.
- (31) Z uwagi na swoją skalę transeuropejska sieć transportowa powinna zapewnić podstawę do kompleksowego wdrażania nowych technologii i innowacji na dużą skalę, co, na przykład, może poprawić ogólną efektywność europejskiego sektora transportu i zmniejszyć jego ślad węglowy. Przyczyni się to do osiągnięcia celów określonych w strategii „Europa 2020” i celu białej księgi, czyli do obniżenia emisji gazów cieplarnianych o 60 % do roku 2050 (w odniesieniu do poziomów z roku 1990), a jednocześnie do zwiększenia bezpieczeństwa paliwowego Unii. Aby osiągnąć te cele, należy polepszyć dostępność alternatywnych paliw ekologicznych wzdłuż transeuropejskiej sieci transportowej. Dostępność alternatywnych paliw ekologicznych powinna być oparta na popycie na te paliwa i nie powinien istnieć wymóg, by każdy typ alternatywnego paliwa ekologicznego był dostępny na każdej stacji paliw.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz.U. L 123 z 12.5.2011, s. 11).

- (32) Transeuropejska sieć transportowa musi zapewniać skuteczną multimodalność, aby umożliwić dokonywanie lepszych i bardziej zrównoważonych wyborów rodzaju transportu w odniesieniu do pasażerów i towarów oraz konsolidację dużych wolumenów do przewozu na duże odległości. Dzięki temu multimodalność stanie się bardziej atrakcyjna ekonomicznie dla pasażerów, użytkowników i spedytorów towarowych.
- (33) Aby można było stworzyć wydajną infrastrukturę o wysokiej jakości dla wszystkich rodzajów transportu, rozwój transeuropejskiej sieci transportowej powinien uwzględniać ochronę i bezpieczeństwo pasażerów i przepływu towarów, przyczynianie się do zmiany klimatu oraz wpływ, jaki zmiana klimatu oraz potencjalne klęski żywiołowe lub katastrofy spowodowane przez człowieka wywierają na infrastrukturę, oraz dostępność dla wszystkich użytkowników transportu.
- (34) Podczas planowania infrastruktury państwa członkowskie i inni promotorzy projektów powinni w należyty sposób uwzględniać oceny ryzyka i środki dostosowujące, które odpowiednio zwiększają odporność infrastruktury na zmianę klimatu i katastrofy ekologiczne.

- (35) Państwa członkowskie i inni promotorzy projektów powinni przeprowadzać ocenę wpływu planów i projektów na środowisko jak przewidziano w dyrektywie Rady 92/43/EWG<sup>1</sup>, dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE<sup>2</sup>, dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE<sup>3</sup>, dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE<sup>4</sup> i w dyrektywie 2011/92/UE, by wyeliminować lub, jeżeli jest to niemożliwe, zmniejszyć lub zrekompensować negatywny wpływ na środowisko, polegający na przykład na fragmentacji krajobrazu, uszczelnieniu gleby, zanieczyszczeniu powietrza i wody czy zanieczyszczeniu hałasem, oraz skutecznie chronić różnorodność biologiczną.
- (36) Należy uwzględnić ochronę środowiska i różnorodności biologicznej oraz strategiczne wymogi dotyczące transportu śródlądowymi drogami wodnymi.
- (37) Państwa członkowskie i inni promotorzy projektów powinni zapewnić sprawne przeprowadzanie oceny projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, bez zbędnych opóźnień.

---

<sup>1</sup> Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz.U. L 206 z 22.7.1992, s. 7).

<sup>2</sup> Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz.U. L 327 z 22.12.2000, s. 1).

<sup>3</sup> Dyrektywa 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (Dz.U. L 197 z 21.7.2001, s. 30).

<sup>4</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dz.U. L 20 z 26.1.2010, s. 7).

- (38) Infrastruktura transportowa powinna propagować łatwe przemieszczanie się i dostępność dla wszystkich użytkowników, w szczególności dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych.
- (39) Państwa członkowskie powinny poddać ocenie *ex ante* dostępność infrastruktury i usług z nią związanych.
- (40) Sieć bazowa powinna stanowić podzestaw obejmującej ją sieci kompleksowej. Powinna ona obejmować strategicznie najważniejsze węzły i połączenia transeuropejskiej sieci transportowej zgodnie z potrzebami transportowymi. Powinna ona być multimodalna, tj. powinna obejmować wszystkie rodzaje transportu i ich połączenia oraz odpowiednie systemy zarządzania ruchem i informacjami.
- (41) Sieć bazową wyznaczono zgodnie z metodyką obiektywnego planowania. Zgodnie z tą metodyką wyznaczono najważniejsze miejskie węzły, porty morskie i lotnicze oraz przejścia graniczne. Węzły te są – o ile jest to możliwe – połączone z połączeniami multimodalnymi, o ile są ekonomicznie opłacalne, ekologicznie zrównoważone i możliwe do wykonania do roku 2030. Metodyka ta zapewnia połączenie wszystkich państw członkowskich oraz włączenie głównych wysp do sieci bazowej.

- (42) Aby wdrożyć sieć bazową w określonym horyzoncie czasowym, można zastosować podejście „korytarzowe” jako narzędzie służące koordynacji różnych projektów na szczeblu ponadnarodowym oraz narzędzie synchronizacji rozwoju korytarza, czerpiąc tym samym maksymalne korzyści z sieci. Instrument ten nie powinien być rozumiany jako podstawa do nadawania priorytetu pewnym projektom dotyczącym sieci bazowej. Korytarze sieci bazowej powinny przyczynić się do rozwoju infrastruktury sieci bazowej tak, aby rozwiązać problem wąskich gardeł, zintensyfikować połączenia transgraniczne oraz poprawić wydajność i zrównoważony charakter. Powinny się one przyczyniać do spójności poprzez lepszą współpracę terytorialną.
- (43) Korytarze sieci bazowej powinny również pomagać w osiągnięciu ogólniejszych celów polityki transportowej oraz ułatwiać interoperacyjność, integrację modalną i operacje multimodalne. Powinno to pozwolić na utworzenie specjalnych korytarzy, które będą zoptymalizowane pod względem emisji – przez co będą minimalizować wpływ na środowisko i podnosić konkurencyjność – oraz atrakcyjne ze względu na swoją niezawodność, małe zatłoczenie i niskie koszty operacyjne i administracyjne. Podejście oparte na koncepcji korytarzy powinno być przejrzyste i jasne, a zarządzanie takimi korytarzami nie powinno powodować dodatkowych obciążeń administracyjnych lub kosztów.

- (44) W porozumieniu z danym państwem członkowskim koordynatorzy europejscy przewidziani w niniejszym rozporządzeniu powinni ułatwiać projektowanie właściwych struktur zarządzania i znajdowanie źródeł finansowania, zarówno prywatnych jak i publicznych, w odniesieniu do złożonych transgranicznych projektów w każdym korytarzu sieci bazowej. Koordynatorzy europejscy powinni ułatwiać skoordynowane wdrażanie korytarzy sieci bazowej.
- (45) Rola koordynatorów europejskich ma duże znaczenie dla rozwoju i współpracy w obrębie korytarzy.
- (46) Korytarze sieci bazowej powinny odpowiadać kolejowym korytarzom towarowym utworzonym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010<sup>1</sup> oraz europejskim planem wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) przewidzianego w decyzji Komisji 2009/561/WE<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22).

<sup>2</sup> Decyzja Komisji 2009/561/WE z dnia 22 lipca 2009 r. zmieniająca decyzję 2006/679/WE w odniesieniu do wdrażania technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 194 z 25.7.2009, s. 60).

- (47) Aby uzyskać maksymalną spójność między wytycznymi a programowaniem odpowiednich instrumentów finansowych dostępnych na szczeblu Unii, finansowanie transeuropejskiej sieci transportowej powinno być zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i opierać się, w szczególności, na rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../2013<sup>\*1</sup>. Jednocześnie należy wzajemnie uzgadniać i łączyć finansowanie pochodzące z odpowiednich instrumentów wewnętrznych i zewnętrznych, takich jak fundusze strukturalne i spójności, sąsiedzki fundusz inwestycyjny (NIF) i Instrument Pomocy Przedakcesyjnej (IPA)<sup>2</sup>, oraz finansowanie ze środków zapewnianych przez Europejski Bank Inwestycyjny, Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju oraz inne instytucje finansowe.

---

\* Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia zawartego w dokumencie PE-CONS 76/13 oraz uzupełnić przypis 1.

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../2013 z dnia ... ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 i uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz.U. L ...).

<sup>2</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 1085/2006 z dnia 17 lipca 2006 r. ustanawiające instrument pomocy przedakcesyjnej (IPA) (Dz.U. L 210 z 31.7.2006, s. 82).

- (48) Aby umożliwić aktualizację map przedstawionych w załączniku I, w celu uwzględnienia możliwych zmian wynikających z analizy faktycznego wykorzystania określonych elementów infrastruktury transportowej w stosunku do wcześniej ustalonych progów ilościowych, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), z zastrzeżeniem jego art. 172, w zakresie zmian załączników I i II. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (49) Interesy władz regionalnych i lokalnych, jak również interesy lokalnego społeczeństwa obywatelskiego, na które ma wpływ projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania, powinny zostać odpowiednio uwzględnione na etapie planowania i realizacji projektów.
- (50) Europejskie i krajowe ramy planowania i realizacji infrastruktury transportowej oraz świadczenia usług transportowych dają zainteresowanym stronom możliwość przyczynienia się do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia. Nowy instrument wdrożenia transeuropejskiej sieci transportowej, tj. korytarze sieci bazowej, jest solidnym środkiem umożliwiającym wykorzystanie potencjału zainteresowanych stron, promowanie współpracy między nimi oraz zwiększenie komplementarności z działaniami państw członkowskich.

- (51) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>1</sup>.
- (52) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, w szczególności skoordynowane tworzenie i rozwój transeuropejskiej sieci transportowej, nie mogą być osiągnięte w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na potrzebę ich koordynacji możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (53) Należy uchylić decyzję nr 661/2010/UE.
- (54) Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, by umożliwić przyjęcie na czas aktów delegowanych i wykonawczych przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

# ROZDZIAŁ I

## ZASADY OGÓLNE

### *Artykuł 1*

#### *Przedmiot*

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej o strukturze dwupoziomowej, obejmującej sieć kompleksową i sieć bazową ustanowioną w oparciu o sieć kompleksową.
2. Niniejsze rozporządzenie określa projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania i zawiera wyszczególnienie wymogów, które należy spełnić w zakresie zarządzania infrastrukturą transeuropejskiej sieci transportowej.
3. Niniejsze rozporządzenie określa priorytety rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.
4. Niniejsze rozporządzenie określa środki wdrażania transeuropejskiej sieci transportowej. Realizacja projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zależy od ich stopnia przygotowania, zgodności z unijnymi i krajowymi procedurami prawnymi oraz dostępności środków finansowych, bez naruszenia zobowiązań finansowych danego państwa członkowskiego lub Unii.

*Artykuł 2*  
*Zakres stosowania*

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do transeuropejskiej sieci transportowej przedstawionej na mapach znajdujących się w załączniku I. Transeuropejska sieć transportowa obejmuje infrastrukturę transportową i aplikacje telematyczne oraz środki promujące skuteczne zarządzania taką infrastrukturą i użytkowanie jej, a także umożliwiające wprowadzenie i funkcjonowanie zrównoważonych i wydajnych usług transportowych.
2. Infrastruktura transeuropejskiej sieci transportowej składa się z infrastruktury na potrzeby transportu kolejowego, transportu wodnego śródlądowego, transportu drogowego, transportu morskiego, transportu lotniczego i transportu multimodalnego, jak określono w odpowiednich sekcjach rozdziału II.

*Artykuł 3*  
*Definicje*

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania” oznacza każdy projekt realizowany zgodnie z wymogami i przepisami niniejszego rozporządzenia;

- b) „państwo sąsiadujące” oznacza państwo objęte europejską polityką sąsiedztwa, w tym partnerstwem strategicznym, polityką rozszerzenia oraz Europejskim Obszarem Gospodarczym lub Europejskim Stowarzyszeniem Wolnego Handlu;
- c) „państwo trzecie” oznacza państwo sąsiadujące lub inne państwo, z którym Unia może współpracować na rzecz osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia;
- d) „europejska wartość dodana” oznacza wartość projektu, który – oprócz potencjalnej wartości dla danego państwa członkowskiego – prowadzi do znacznej poprawy połączeń transportowych albo przepływów transportowych między państwami członkowskimi, co można wykazać posługując się poprawą wydajności, zrównoważonego charakteru, konkurencyjności lub spójności, zgodnie z celami określonymi w art. 4;
- e) „zarządca infrastruktury” oznacza podmiot lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za tworzenie lub utrzymywanie infrastruktury transportowej. Może to również obejmować zarządzanie systemami kontroli i bezpieczeństwa infrastruktury;

- f) „aplikacje telematyczne” oznaczają systemy wykorzystujące technologie informacyjne, komunikacyjne, nawigacyjne lub technologie pozycjonowania/lokalizowania w celu skutecznego zarządzania infrastrukturą, mobilnością i ruchem w transeuropejskiej sieci transportowej oraz zapewniania usług o wartości dodanej dla obywateli i operatorów, w tym systemy w zakresie wykorzystywania sieci w sposób bezpieczny, chroniony, ekologiczny i wydajny pod względem przepustowości. Mogą również obejmować urządzenia pokładowe, pod warunkiem że tworzą one nierozdzielny system z odpowiednimi elementami infrastruktury. Obejmują systemy, technologie i usługi, o których mowa w lit. g)–l);
- g) „inteligentny system transportowy” (ITS) oznacza system określony w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE<sup>1</sup>;
- h) „system zarządzania ruchem lotniczym” oznacza system określony w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004<sup>2</sup> oraz w centralnym planie zarządzania ruchem lotniczym w Europie (ATM) określonym w rozporządzeniu Rady (WE) nr 219/2007<sup>3</sup>;

---

<sup>1</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

<sup>2</sup> Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26).

<sup>3</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 219/2007 z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR) (Dz.U. L 64 z 2.3.2007, s. 1).

- i) „systemy monitorowania i informacji o ruchu statków ” (VTMIS) oznaczają systemy wdrożone w celu monitorowania ruchu i transportu morskiego oraz zarządzania nimi, wykorzystujące informacje z systemów automatycznej identyfikacji statków (AIS), systemu dalekiego zasięgu do identyfikacji i śledzenia statków (LRIT) oraz przybrzeżnych systemów radarowych i komunikacji radiowej przewidzianych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/59/WE<sup>1</sup>, oraz obejmują integrację krajowych systemów informacji morskiej za pośrednictwem SafeSeaNet;
- j) „usługi informacji rzecznej (RIS)” oznaczają technologie informacyjno-komunikacyjne na śródlądowych drogach wodnych określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/44/WE<sup>2</sup>;
- k) „usługi e-Maritime” oznaczają usługi wykorzystujące zaawansowane i interoperacyjne technologie informacyjne w sektorze transportu morskiego w celu uproszczenia procedur administracyjnych oraz usprawnienia przeładunku na morzu i w portach, w tym usługi pojedynczych punktów kontaktowych, takie jak zintegrowany morski pojedynczy punkt kontaktowy przewidziany w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE<sup>3</sup>, systemy wspólnot portowych oraz stosowne systemy informacji celnej;

---

<sup>1</sup> Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

<sup>2</sup> Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152).

<sup>3</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylająca dyrektywę 2002/6/WE (Dz.U. L 283 z 29.10.2010, s. 1).

- l) „europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS)” oznacza system określony w decyzji Komisji 2006/679/WE<sup>1</sup> oraz decyzji Komisji 2006/860/WE<sup>2</sup>;
- m) „odcinek transgraniczny” oznacza odcinek, który zapewnia ciągłość projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania między najbliższymi węzłami miejskimi po obu stronach granicy między dwoma państwami członkowskimi lub między państwem członkowskim a państwem sąsiadującym;
- n) „transport multimodalny” oznacza przewóz osób lub towarów, przy użyciu dwóch lub więcej rodzajów transportu;
- o) „interoperacyjność” oznacza zdolność infrastruktury danego rodzaju transportu – wraz ze wszelkimi warunkami regulacyjnymi, technicznymi i eksploatacyjnymi – do umożliwiania bezpiecznych i nieprzerwanych przepływów ruchu, które spełniają wymagane osiągi dla tej infrastruktury lub tego rodzaju transportu;

---

<sup>1</sup> Decyzja Komisji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 284 z 16.10.2006, s. 1).

<sup>2</sup> Decyzja Komisji 2006/860/WE z dnia 7 listopada 2006 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu Sterowanie transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz zmieniająca załącznik A do decyzji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu Sterowanie transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 342 z 7.12.2006, s. 1).

- p) „węzeł miejski” oznacza obszar miejski, gdzie infrastruktura transportowa transeuropejskiej sieci transportowej, jak na przykład porty, w tym terminale pasażerskie, porty lotnicze, stacje kolejowe, platformy logistyczne oraz terminale towarowe znajdujące się na obszarach miejskich lub w ich okolicy, jest połączona z innymi częściami tej infrastruktury oraz z infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego;
- q) „wąskie gardło” oznacza barierę fizyczną lub funkcjonalną skutkującą przerwaniem systemu, co wpływa na ciągłość przepływów dalekobieżnych lub tranzgranicznych, która może zostać przezwyciężona poprzez stworzenie nowej infrastruktury lub gruntowne unowocześnienie istniejącej infrastruktury, które mogłoby skutkować znaczącymi udoskonaleniami pozwalającymi na wyeliminowanie ograniczeń powodowanych przez wąskie gardło;
- r) „platforma logistyczna” oznacza obszar bezpośrednio połączony z infrastrukturą transportową transeuropejskiej sieci transportowej, w tym z co najmniej jednym terminalem towarowym, i który umożliwia prowadzenie działań logistycznych;
- s) „terminal towarowy” oznacza obiekt z wyposażeniem służącym do przeladunku między co najmniej dwoma rodzajami transportu lub między dwoma różnymi systemami kolejowymi, oraz do tymczasowego składowania towarów, taki jak port, port śródlądowy, port lotniczy i terminal kolejowo-drogowy;

- t) „analiza kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych” oznacza wyrażoną ilościowo, opartą na uznanej metodyce ocenę *ex ante* wartości danego projektu z uwzględnieniem wszystkich odnośnych korzyści i kosztów społecznych, gospodarczych, klimatycznych i środowiskowych. Analiza kosztów i korzyści w zakresie klimatu i środowiska powinna się opierać na ocenie skutków wywieranych na środowisko przeprowadzonej zgodnie z dyrektywą 2011/92/UE;
- u) „sieć odizolowana” oznacza sieć kolejową państwa członkowskiego lub jej część, o szerokości toru innej od nominalnej normatywnej europejskiej szerokości toru (1435 mm), w przypadku której nie da się uzasadnić niektórych dużych inwestycji infrastrukturalnych pod względem korzyści i kosztów gospodarczych z uwagi na specyficzny charakter tej sieci związany z jej geograficznym oddaleniem lub peryferyjną lokalizacją;
- v) „region NUTS” oznacza region określony we wspólnej klasyfikacji jednostek terytorialnych do celów statystycznych;
- w) „alternatywne paliwa ekologiczne” oznaczają paliwa, takie jak energia elektryczna, paliwa wodorowe, biopaliwa (ciekłe), paliwa syntetyczne, metan (gaz ziemny (CNG i LNG) i biometan) oraz skroplony gaz ropopochodny (LPG), które jako źródło energii dla sektora transportu zastępują – co najmniej częściowo – petrochemiczne paliwa kopalne, przyczyniają się do obniżenia emisyjności tego sektora oraz zwiększają ekologiczność sektora transportu.

#### *Artykuł 4*

##### *Cele transeuropejskiej sieci transportowej*

Transeuropejska sieć transportowa wzmacnia spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną Unii i przyczynia się do tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego, który jest wydajny i zrównoważony, zwiększa korzyści dla użytkowników i wspiera wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu. Transeuropejska sieć transportowa wykazuje europejską wartość dodaną poprzez przyczynianie się do realizacji celów określonych w następujących czterech kategoriach:

- a) spójność przez:
  - (i) dostępność i łączność wszystkich regionów Unii, w tym regionów odległych, najbardziej oddalonych, wyspiarskich, peryferyjnych i górzystych, a także obszarów słabo zaludnionych;
  - (ii) zniwelowanie różnic w jakości infrastruktury między państwami członkowskimi;
  - (iii) połączenia między infrastrukturą transportową do ruchu dalekobieżnego a infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego, w odniesieniu zarówno do przewozu osób, jak i towarów;
  - (iv) infrastrukturę transportową, która odzwierciedla specyfikę różnych części Unii i zapewnia zrównoważone objęcie wszystkich regionów europejskich;

b) wydajność przez:

- (i) usuwanie wąskich gardeł i uzupełnianie brakujących ogniw, zarówno w obrębie poszczególnych infrastruktur transportowych, jak i na węzłach połączeniowych pomiędzy nimi, w obrębie terytoriów państw członkowskich i pomiędzy nimi;
- (ii) wzajemne łączenie oraz interoperacyjność krajowych sieci transportowych;
- (iii) optymalną integrację i wzajemne połączenia wszystkich rodzajów transportu;
- (iv) wspieranie ekonomicznie wydajnego transportu o wysokiej jakości, przyczyniającego się do dalszego rozwoju gospodarczego i konkurencyjności;
- (v) skuteczne wykorzystywanie nowej i istniejącej infrastruktury;
- (vi) stosowanie nowatorskich koncepcji technicznych i operacyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów;

c) zrównoważony charakter przez:

- (i) rozwój wszystkich rodzajów transportu w sposób zgodny z zapewnianiem zrównoważonego i ekonomicznie efektywnego transportu w perspektywie długoterminowej;
- (ii) przyczynianie się do niskoemisyjnego i czystego transportu niepowodującego emisji dużych ilości gazów cieplarnianych, do bezpieczeństwa paliwowego, zmniejszania kosztów zewnętrznych i ochrony środowiska;
- (iii) wspieranie niskoemisyjnego transportu w celu znacznego obniżenia do roku 2050 emisji CO<sub>2</sub>, zgodnie z odnośnymi celami Unii w zakresie obniżania emisji CO<sub>2</sub>;

- d) zwiększanie korzyści dla użytkowników przez:
- (i) spełnianie potrzeb użytkowników w zakresie mobilności i transportu w obrębie Unii oraz w relacjach z państwami trzecimi;
  - (ii) zapewnienie bezpiecznych, pewnych i o wysokiej jakości norm jakości, zarówno w przewozie osób, jak i towarów;
  - (iii) umożliwianie mobilności nawet w przypadku klęsk żywiołowych lub katastrof spowodowanych przez człowieka, zapewniając dostęp do służb ratowniczych;
  - (iv) ustanowienie wymogów dotyczących infrastruktury, w szczególności w obszarze interoperacyjności, bezpieczeństwa i ochrony, które zapewnią jakość, skuteczność i zrównoważoność usług transportowych;
  - (v) dostępność dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych.

#### *Artykuł 5*

#### *Sieć zasobooszczędna*

1. Transeuropejska sieć transportowa jest projektowana, rozwijana i eksploatowana w sposób zasobooszczędny poprzez:
  - a) rozwój, ulepszanie i utrzymywanie istniejącej infrastruktury transportowej;
  - b) optymalizację integracji infrastruktury i wzajemnych połączeń;

- c) wdrażanie nowych technologii i aplikacji telematycznych, o ile jest to uzasadnione finansowo;
  - d) uwzględnianie możliwych synergii z innymi sieciami, w szczególności transeuropejskimi sieciami energetycznymi lub telekomunikacyjnymi;
  - e) ocenę strategicznych skutków dla środowiska, wraz z ustaleniem odpowiednich planów i programów, a także ocenę wpływu na łagodzenie skutków zmiany klimatu;
  - f) środki służące do planowania i, w razie konieczności, zwiększania przepustowości infrastruktury;
  - g) odpowiednie uwzględnienie wrażliwości infrastruktury transportowej na zmianę klimatu oraz klęski żywiołowe lub katastrofy spowodowane przez człowieka, aby umożliwić podjęcie tych wyzwań.
2. Przy planowaniu i rozwijaniu transeuropejskiej sieci transportowej państwa członkowskie uwzględniają szczególne warunki panujące w różnych częściach Unii, takie jak, w szczególności, aspekty turystyczne i cechy topograficzne danego regionu. Mogą one dostosowywać szczegółowe trasy odcinków w granicach określonych w art. 49 ust.43 lit. c), zapewniając jednocześnie zgodność z określonymi tam wymogami.

## *Artykuł 6*

### *Dwupoziomowa struktura transeuropejskiej sieci transportowej*

1. Stopniowy rozwój transeuropejskiej sieci transportowej osiąga się w szczególności poprzez wdrożenie – w oparciu o spójne i przejrzyste podejście metodyczne – dwupoziomowej struktury tej sieci składającej się z sieci kompleksowej i sieci bazowej.
2. Sieć kompleksowa składa się ze wszystkich istniejących i planowanych infrastruktur transportowych transeuropejskiej sieci transportowej, jak również środków wspierających efektywne i zrównoważone z punktu widzenia społecznego i środowiskowego wykorzystywanie tej infrastruktury. Sieć ta jest identyfikowana i rozwijana zgodnie z rozdziałem II.
3. Sieć bazowa składa się z tych części sieci kompleksowej, które mają największe znaczenie strategiczne z punktu widzenia osiągnięcia celów rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Sieć ta jest identyfikowana i rozwijana zgodnie z rozdziałem III.

## *Artykuł 7*

### *Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania*

1. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania przyczyniają się do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej poprzez tworzenie nowej infrastruktury transportowej, poprzez rehabilitację i modernizację istniejącej infrastruktury transportowej oraz poprzez środki służące promocji zasobooszczędnego korzystania z sieci.
2. Projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania:
  - a) przyczynia się do osiągnięcia celów należących do co najmniej dwóch spośród czterech kategorii określonych w art. 4;
  - b) jest zgodny z przepisami rozdziału II oraz, jeżeli dotyczy sieci bazowej, dodatkowo z przepisami rozdziału III;
  - c) jest ekonomicznie opłacalny, biorąc pod uwagę analizę kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych;
  - d) wykazuje europejską wartość dodaną.
3. Projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania może obejmować cały jego cykl, łącznie ze studiami wykonalności, procedurami zezwoleń, wdrażaniem i oceną.

4. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia realizacji projektów zgodnie z odpowiednimi unijnymi i krajowymi przepisami, w szczególności z aktami prawnymi Unii dotyczącymi środowiska, ochrony klimatu, bezpieczeństwa, ochrony, konkurencji, pomocy państwa, zamówień publicznych, zdrowia publicznego i dostępności.
5. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania kwalifikują się do uzyskania unijnej pomocy finansowej w ramach instrumentów dostępnych dla transeuropejskiej sieci transportowej.

#### *Artykuł 8*

##### *Współpraca z państwami trzecimi*

1. Unia może wspierać, w tym również finansowo, projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w celu łączenia transeuropejskiej sieci transportowej z sieciami infrastrukturalnymi państw sąsiadujących, o ile takie projekty:
  - a) łączą sieć bazową na przejściach granicznych i dotyczą infrastruktury niezbędnej do zapewnienia płynnego ruchu, odpraw granicznych, ochrony granicy i innych procedur kontroli granicznej;
  - b) zapewniają połączenie między siecią bazową a sieciami transportowymi państw trzecich, mające na celu przyspieszenie wzrostu gospodarczego i poprawę konkurencyjności;
  - c) uzupełniają w państwach trzecich infrastruktury transportowe służące jako łączniki między częściami sieci bazowej w Unii;

- d) wdrażają systemy zarządzania ruchem w tych państwach;
- e) wspierają transport morski i autostrady morskie z wyłączeniem wsparcia finansowego na rzecz portów państw trzecich;
- f) ułatwiają transport wodny śródlądowy z państwami trzecimi.

Tego rodzaju projekty wzmacniają potencjał lub użyteczność transeuropejskiej sieci transportowej w jednym lub kilku państwach członkowskich.

2. Bez uszczerbku dla ust. 1, Unia może współpracować z państwami trzecimi w celu promowania innych projektów, bez udzielania im wsparcia finansowego, o ile takie projekty mają na celu:

- a) promowanie interoperacyjności między transeuropejską siecią transportową a sieciami państw trzecich;
- b) promowanie rozszerzania polityki transeuropejskiej sieci transportowej na państwa trzecie;
- c) ułatwianie transportu lotniczego do państw trzecich i z państw trzecich w celu propagowania efektywnego i trwałego wzrostu gospodarczego i konkurencyjności, a także rozszerzenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i usprawnienia współpracy w zarządzaniu ruchem lotniczym;
- d) ułatwianie transportu morskiego i promowanie autostrad morskich do państw trzecich i z tych państw.

3. Projekty, o których mowa w ust. 2 lit. a) i d), muszą być zgodne z odpowiednimi przepisami rozdziału II.
4. Załącznik III zawiera orientacyjne mapy transeuropejskiej sieci transportowej rozszerzonej na określone państwa sąsiadujące.
5. Unia może wykorzystywać istniejące lub ustanawiać i wykorzystywać nowe instrumenty koordynacyjne i finansowe z państwami sąsiadującymi, takie jak sąsiedzki fundusz inwestycyjny (NIF) lub Instrument Pomocy Przedakcesyjnej (IPA), na potrzeby promowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.
6. Przepisy niniejszego artykułu podlegają odpowiednim procedurom dotyczącym umów międzynarodowych, określonym w art. 218 TFUE.

## ROZDZIAŁ II

# SIEĆ KOMPLEKSOWA

### *Artykuł 9*

#### *Przepisy ogólne*

1. Sieć kompleksowa:
  - a) jest określona na mapach i w wykazach zawartych w załączniku I oraz w załączniku II część 2;
  - b) jest uszczegółowiona poprzez opis elementów infrastruktury;
  - c) spełnia wymogi dotyczące infrastruktur transportowych, które zostały określone w niniejszym rozdziale;
  - d) stanowi podstawę do wskazywania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania;
  - e) uwzględnia fizyczne ograniczenia i topograficzną specyfikę infrastruktury transportowej państw członkowskich określoną w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI).
  
2. Państwa członkowskie dokładają wszelkich możliwych starań w celu ukończenia sieci kompleksowej i zapewnienia zgodności z odpowiednimi przepisami niniejszego rozdziału do dnia 31 grudnia 2050 r.

*Artykuł 10*  
*Priorytety ogólne*

1. W trakcie rozwijania sieci kompleksowej priorytetem ogólnym są środki konieczne do:
  - a) zapewnienia zwiększonej dostępności i łączności wszystkich regionów Unii, z uwzględnieniem szczególnego przypadku wysp, sieci odizolowanych oraz regionów słabo zaludnionych, odległych i najbardziej oddalonych;
  - b) zapewnienia optymalnej integracji różnych rodzajów transportu i interoperacyjności w obrębie rodzajów transportu;
  - c) uzupełniania brakujących ogniw i rozwiązania problemu wąskich gardeł, w szczególności na odcinkach transgranicznych;
  - d) promowania efektywnego i zrównoważonego wykorzystywania infrastruktury i, w razie konieczności, zwiększania przepustowości;
  - e) poprawy lub utrzymania jakości infrastruktury pod względem bezpieczeństwa, ochrony, efektywności, odporności na klimat oraz, w stosownych przypadkach, na klęski żywiołowe i katastrofy, ekologiczności, warunków społecznych, dostępności dla wszystkich użytkowników, w tym dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych, a także zapewnienia jakości usług i ciągłości przepływów ruchu;

f) wdrażania i stosowania aplikacji telematycznych oraz wspierania innowacyjnych osiągnięć technologicznych.

2. Aby uzupełnić środki określone w ust. 1 szczególną uwagę zwraca się na środki, które są niezbędne do:

a) zapewnienia bezpieczeństwa paliwowego wskutek zwiększenia efektywności energetycznej i propagowanie stosowania alternatywnych – w szczególności bezemisyjnych lub niskoemisyjnych – źródeł energii i układów napędowych;

b) zmniejszenia narażenia obszarów miejskich na negatywny wpływ transportu kolejowego i drogowego przez nie przebiegającego;

c) usunięcia barier administracyjnych i technicznych, w szczególności barier utrudniających interoperacyjność transeuropejskiej sieci transportowej i konkurencję.

**SEKCJA 1**  
**INFRASTRUKTURA TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

*Artykuł 11*  
*Elementy infrastruktury*

1. Infrastruktura transportu kolejowego składa się w szczególności z:
  - a) linii kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych, w tym:
    - (i) bocznic;
    - (ii) tuneli;
    - (iii) mostów;
  - b) terminali towarowych i platform logistycznych do przeladunku towarów w ramach transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu;
  - c) dworców zlokalizowanych wzdłuż linii wskazanych w załączniku I służących do przesiadek pasażerów w ramach transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu;
  - d) połączeń dworców, terminali towarowych i platform logistycznych z innymi rodzajami transportu w transeuropejskiej sieci transportowej;

- e) powiązanego wyposażenia;
- f) aplikacji telematycznych.

2. Linie kolejowe mają jedną z poniższych postaci:

- a) linii kolejowych dużych prędkości, które są:
  - (i) specjalnie wybudowanymi liniami dużych prędkości z wyposażeniem umożliwiającym jazdę z prędkością równą lub przekraczającą 250 km/h;
  - (ii) specjalnie zmodernizowanymi liniami konwencjonalnymi z wyposażeniem umożliwiającym jazdę z prędkością rzędu 200 km/h;
  - (iii) specjalnie zmodernizowanymi liniami dużych prędkości, posiadającymi szczególne cechy ze względu na uwarunkowania związane z topografią, rzeźbą terenu lub względami urbanistycznymi, na których to liniach prędkość musi być dostosowywana do danego przypadku. Kategoria ta obejmuje również linie łączące sieci dużych prędkości z sieciami konwencjonalnymi, linie przebiegające przez dworce, dostęp do terminali i zajezdni, itd., z których korzysta tabor dużych prędkości poruszający się z prędkością konwencjonalną.
- b) linii kolejowych do transportu konwencjonalnego.

3. Wyposażenie techniczne związane z liniami kolejowymi może obejmować systemy elektryfikacji, urządzenia umożliwiające wsiadanie i wysiadanie pasażerów oraz załadunek i rozładunek towarów na dworcach, platformach logistycznych i terminalach towarowych. Może obejmować wszelkie urządzenia, takie jak automatyczne urządzenia do zmiany rozstawu osi kolejowych, niezbędne do zapewnienia bezpiecznej, pewnej i efektywnej eksploatacji pojazdów, w tym do ograniczenia wywieranego przez nie wpływu na środowisko i do poprawy interoperacyjności.

### *Artykuł 12*

#### *Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej*

1. Terminale towarowe zostają połączone z infrastrukturą drogową lub, w miarę możliwości, infrastrukturą wodną śródlądową sieci kompleksowej.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura kolejowa:
  - a) była wyposażona w ERTMS, z wyjątkiem sieci odizolowanych;
  - b) spełniała wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE<sup>1</sup> oraz środków wykonawczych do niej, aby zapewnić interoperacyjność sieci kompleksowej;

---

<sup>1</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1).

- c) spełniała wymogi technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) przyjętych zgodnie z art. 6 dyrektywy 2008/57/WE, z wyjątkiem przypadków dozwolonych na podstawie odpowiedniej TSI lub procedury określonej w art. 9 dyrektywy 2008/57/WE;
  - d) była w pełni zelektryfikowana w zakresie linii oraz, w miarę potrzeb związanych z eksploatacją pociągów zasilanych elektrycznie, w zakresie bocznicy, z wyjątkiem sieci odizolowanych;
  - e) spełniała wymogi określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE<sup>1</sup> w zakresie dostępu do terminali towarowych.
3. Na wniosek państwa członkowskiego, we właściwie uzasadnionych przypadkach Komisja udziela zwolnień od wymogów, które wykraczają poza wymogi dyrektywy 2008/57/WE w odniesieniu do ERTMS i elektryfikacji.

### *Artykuł 13*

#### *Priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej*

Przy promowaniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które dotyczą infrastruktury kolejowej, oprócz priorytetów ogólnych określonych w art. 10 priorytetowo traktowane jest:

- a) wdrażanie ERTMS;
- b) przejście do toru o szerokości nominalnej 1435 mm;

---

<sup>1</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

- c) łagodzenie skutków hałasu i wibracji spowodowanych przez transport kolejowy, w szczególności za pomocą środków w zakresie taboru i infrastruktury, w tym instalacji chroniących przed hałasem;
- d) spełnianie wymogów dotyczących infrastruktury i zwiększanie interoperacyjności.
- e) podnoszenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych;
- f) w stosownych przypadkach – połączenie kolejowej infrastruktury transportowej z infrastrukturą portów śródlądowych.

## **SEKCJA 2**

### **INFRASTRUKTURA TRANSPORTU WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO**

#### *Artykuł 14*

#### *Elementy infrastruktury*

1. Infrastruktura śródlądowych dróg wodnych składa się w szczególności z:
  - a) rzek;
  - b) kanałów;
  - c) jezior;

- d) powiązanej infrastruktury, takiej jak śluzy, podnośnie, mosty, zbiorniki i związany z nimi system zabezpieczenia przeciwpowodziowego, mogące mieć korzystne skutki dla żeglugi po śródlądowych drogach wodnych;
  - e) portów śródlądowych wraz z infrastrukturą niezbędną do operacji transportowych w porcie;
  - f) powiązanego wyposażenia;
  - g) aplikacji telematycznych, w tym usług informacji rzecznej (RIS);
  - h) połączeń portów śródlądowych z innymi rodzajami transportu w ramach transeuropejskiej sieci transportowej.
2. Port śródlądowy, który ma stać się częścią sieci kompleksowej, musi obsługiwać rocznie przeładunki towarów o masie powyżej 500 000 ton. Całkowita roczna masa przeładunku towarów jest oparta na ostatniej dostępnej wartości średniej z trzech lat, publikowanej przez Eurostat.

3. Wyposażenie powiązane ze śródlądowymi drogami wodnymi może obejmować wyposażenie do załadunku i rozładunku towarów w portach śródlądowych. Wyposażenie powiązane może obejmować w szczególności układy napędowe i systemy operacyjne, które zmniejszają zanieczyszczenie, takie jak zanieczyszczenie wody i powietrza, zużycie energii i intensywność emisji dwutlenku węgla. Może ono również obejmować urządzenia do odbioru odpadów, urządzenia do poboru energii elektrycznej z łądu oraz urządzenia do zbierania zużytych olejów, a także urządzenia do łamania lodu, usług hydrologicznych i pogłębiania portu oraz podejścia do portu, aby zapewnić żeglowność przez cały rok.

### *Artykuł 15*

#### *Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej*

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby porty śródlądowe były połączone z infrastrukturą drogową lub kolejową.
2. Porty śródlądowe oferują przynajmniej jeden terminal towarowy otwarty dla wszystkich operatorów w niedyskryminujący sposób oraz stosują przejrzyste opłaty.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby:

- a) rzeki, kanały i jeziora spełniały minimalne wymogi dla dróg wodnych klasy IV, określone w nowej klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych ustanowione przez Europejską Konferencję Ministrów Transportu (ECMT), i aby zapewniały stały prześwit pod mostem, bez uszczerbku dla art. 35 i 36 niniejszego rozporządzenia.

Na wniosek państwa członkowskiego, we właściwie uzasadnionych przypadkach Komisja udziela zwolnień od wymogów minimalnych dotyczących zanurzenia (mniej niż 2,50 m) oraz minimalnego prześwitu pod mostem (mniej niż 5,25 m);

- b) rzeki, kanały i jeziora były utrzymywane tak, by zachować dobre warunki nawigacyjne, przy jednoczesnym przestrzeganiu mających zastosowanie przepisów z zakresu ochrony środowiska;
- c) rzeki, kanały i jeziora były wyposażone w usługi informacji rzecznej (RIS).

## *Artykuł 16*

### *Priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury śródlądowych dróg wodnych*

Przy promowaniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które dotyczą infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, oprócz priorytetów ogólnych określonych w art. 10, priorytetowo traktowane jest:

- a) w przypadku istniejących śródlądowych dróg wodnych: wdrażanie środków niezbędnych do osiągnięcia standardów śródlądowych dróg wodnych klasy IV;
- b) w stosownych przypadkach, osiągnięcie wyższych standardów w zakresie modernizacji istniejących dróg wodnych i budowy nowych dróg wodnych zgodnie z charakterystyką techniczną infrastruktury określoną przez ECMT, tak aby spełnić potrzeby rynku;
- c) wdrażanie aplikacji telematycznych, w tym usługi informacji rzecznej (RIS);
- d) łączenie infrastruktury portów śródlądowych z infrastrukturą transportu kolejowego towarowego i transportu drogowego;
- e) zwracanie szczególnej uwagi na rzeki o swobodnym biegu zbliżonym do ich stanu naturalnego, które mogą z tego powodu być przedmiotem szczegółowych środków;
- f) promowanie zrównoważonego transportu wodnego śródlądowego;
- g) modernizacja i zwiększenie przepustowości infrastruktury, konieczne do celów operacji transportowych w obszarze portu.

**SEKCJA 3**  
**INFRASTRUKTURA TRANSPORTU DROGOWEGO**

*Artykuł 17*  
*Elementy infrastruktury*

1. Infrastruktura transportu drogowego składa się w szczególności z:
  - a) dróg o wysokiej jakości, w tym:
    - (i) mostów;
    - (ii) tuneli;
    - (iii) skrzyżowań;
    - (iv) przejazdów;
    - (v) węzłów drogowych;
    - (vi) utwardzonych poboczy;
  - b) parkingów i miejsc obsługi podróżnych;
  - c) powiązanego wyposażenia;

- d) aplikacji telematycznych, w tym inteligentnego systemu transportowego (ITS);
  - e) terminali towarowych i platform logistycznych;
  - f) połączeń terminali towarowych i platform logistycznych z innymi rodzajami transportu w transeuropejskiej sieci transportowej;
  - g) dworców autobusowych.
2. Drogi o wysokiej jakości, o których mowa w ust. 1 lit. a), to drogi pełniące istotną rolę w dalekobieżnym przewozie osób i towarów, integrujące główne ośrodki miejskie i gospodarcze, zapewniające wzajemne połączenia z innymi rodzajami transportu oraz łączące regiony górskie, odległe, regiony bez dostępu do morza i regiony peryferyjne NUTS 2 z centralnymi regionami Unii. Drogi te są w odpowiedni sposób utrzymywane, aby zapewnić bezpieczeństwo i ochronę ruchu.
3. Drogi o wysokiej jakości są projektowane i budowane specjalnie na potrzeby ruchu samochodowego i mają postać autostrad, dróg ekspresowych lub konwencjonalnych dróg strategicznych.
- a) Autostrada to droga zaprojektowana i wybudowana specjalnie na potrzeby ruchu samochodowego, która nie obsługuje przyległych nieruchomości oraz:
    - (i) posiada, z wyjątkiem miejsc specjalnych lub sytuacji tymczasowych, oddzielne jezdnie dla obu kierunków ruchu, oddzielone od siebie środkowym pasem dzielącym nieprzeznaczonym do ruchu lub – wyjątkowo – w inny sposób;

- (ii) nie krzyżuje się na jednym poziomie z żadną drogą, torami kolejowymi lub tramwajowymi, ścieżką dla rowerów ani drogą dla pieszych; oraz która
    - (iii) jest specjalnie oznakowana jako autostrada.
  - b) Droga ekspresowa to droga zaprojektowana dla ruchu samochodowego i dostępna głównie przez węzły drogowe lub skrzyżowania z regulacją ruchu, na której:
    - (i) zabronione jest zatrzymywanie się i postój na jezdni; oraz która
    - (ii) nie krzyżuje się na jednym poziomie z torami kolejowymi lub tramwajowymi.
  - c) Konwencjonalna droga strategiczna to droga niebędąca autostradą ani drogą ekspresową, ale która jest mimo to drogą o wysokiej jakości, jak określono w ust. 1 i 2.
4. Wyposażenie powiązane z drogami może obejmować w szczególności urządzenia służące do regulacji ruchu, przekazywania informacji i wskazywania drogi, pobierania opłat od użytkowników, zapewniania bezpieczeństwa, zmniejszania negatywnych skutków dla środowiska, tankowania lub ładowania pojazdów o napędzie alternatywnym oraz do zapewniania bezpiecznych parkingów dla pojazdów użytkowych.

## Artykuł 18

### Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej

Państwa członkowskie zapewniają, aby:

- a) drogi spełniały wymogi przepisów art. 17 ust. 3 lit. a), b) lub c);
- b) bezpieczeństwo infrastruktury transportu drogowego było zapewniane, monitorowane i, w razie konieczności, poprawiane zgodnie z procedurą określoną w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE<sup>1</sup>;
- c) tunele drogowe o długości ponad 500 m spełniały wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/54/WE<sup>2</sup>;
- d) w stosownych przypadkach interoperacyjność systemów pobierania opłat była zapewniana zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE<sup>3</sup> oraz decyzją Komisji 2009/750/WE<sup>4</sup>;

---

<sup>1</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 319 z 29.11.2008, s. 59).

<sup>2</sup> Dyrektywa 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, s. 39).

<sup>3</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Dz.U. L 166 z 30.4.2004, s. 124).

<sup>4</sup> Decyzja Komisji 2009/750/WE z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych (Dz.U. L 268 z 13.10.2009, s. 11).

- e) wszelkie inteligentne systemy transportowe stosowane przez organ publiczny w ramach infrastruktury transportu drogowego spełniały wymogi dyrektywy 2010/40/UE<sup>1</sup> i były stosowane w sposób zgodny z aktami delegowanymi przyjętymi na mocy tej dyrektywy.

### *Artykuł 19*

#### *Priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej*

Przy promowaniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które dotyczą infrastruktury drogowej, oprócz priorytetów ogólnych określonych w art. 10, priorytetowo traktowane jest:

- a) zwiększenie i wspieranie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- b) wykorzystywanie ITS, w szczególności systemów multimodalnego zarządzania informacjami i ruchem, oraz zintegrowanych systemów komunikacji i płatności;
- c) wprowadzenie nowych technologii i innowacji w celu wspierania transportu niskoemisyjnego;
- d) zapewnienie użytkownikom komercyjnym odpowiedniej liczby miejsc parkingowych o odpowiednim poziomie bezpieczeństwa i ochrony;
- e) złagodzenie wpływu zagęszczenia ruchu na drogach.

---

<sup>1</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.10, s. 1).

## SEKCJA 4

### INFRASTRUKTURA TRANSPORTU MORSKIEGO I AUTOSTRADY MORSKIE

#### *Artykuł 20*

#### *Elementy infrastruktury*

1. Infrastruktura transportu morskiego składa się w szczególności z:
  - a) przestrzeni morskiej;
  - b) kanałów morskich;
  - c) portów morskich wraz z infrastrukturą niezbędną do operacji transportowych w porcie;
  - d) połączeń portów z innymi rodzajami transportu w ramach transeuropejskiej sieci transportowej;
  - e) wałów, śluz i doków;
  - f) pomocy nawigacyjnych;
  - g) podejść do portu i dróg wodnych;
  - h) falochronów;

- i) autostrad morskich;
- j) powiązanego wyposażenia;
- k) aplikacji telematycznych, w tym usług e-Maritime i VTMIS.

2. Porty morskie stanowią punkty wejścia i wyjścia lądowej infrastruktury sieci kompleksowej. Spełniają co najmniej jedno z następujących kryteriów:

- a) całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego przekracza 0,1 % całkowitej rocznej wielkości ruchu pasażerskiego we wszystkich portach morskich w Unii. Wartość odniesienia dla tej wielkości całkowitej to ostatnia dostępna wartość średnia z trzech lat, w oparciu o dane statystyczne publikowane przez Eurostat;
- b) całkowita roczna wielkość ładunku – dla ładunków masowych lub niemasywnych – przekracza 0,1 % odpowiedniej całkowitej rocznej wielkości ładunku we wszystkich portach morskich w Unii. Wartość odniesienia dla tej wielkości całkowitej to ostatnia dostępna wartość średnia z trzech lat, w oparciu o dane statystyczne publikowane przez Eurostat;
- c) port morski znajduje się na wyspie i stanowi jedyny punkt dostępu do regionu NUTS 3 w sieci kompleksowej;
- d) port morski znajduje się w regionie najbardziej oddalonym lub na obszarze peryferyjnym, w odległości przekraczającej 200 km od następnego najbliższego portu w sieci kompleksowej.

3. Wyposażenie powiązane z infrastrukturą transportu morskiego może obejmować w szczególności urządzenia służące do zarządzania ruchem i ładunkami, ograniczania negatywnych skutków, w tym negatywnego oddziaływania na środowisko, oraz wykorzystywania paliw alternatywnych, a także wyposażenie zapewniające żeglowność przez cały rok, w tym wyposażenie do łamania lodu, badań hydrologicznych oraz pogłębiania, utrzymywania i ochrony portu oraz podejścia do portu.

### *Artykuł 21*

#### *Autostrady morskie*

1. Autostrady morskie, stanowiące wymiar morski transeuropejskiej sieci transportowej, służą urzeczywistnieniu europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier. Składają się z tras żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, portów, powiązanego wyposażenia i infrastruktury morskiej oraz obiektów i uproszczonych procedur administracyjnych umożliwiających wykonywanie usług żeglugi morskiej bliskiego zasięgu lub usług morsko-rzecznych pomiędzy co najmniej dwoma portami, w tym powiązań z zapleczem. Autostrady morskie obejmują:
  - a) połączenia morskie między portami morskimi sieci kompleksowej lub między portem sieci kompleksowej a portem państwa trzeciego, jeżeli takie połączenia mają strategiczne znaczenie dla Unii;

- b) obiekty portowe, terminale towarowe, platformy logistyczne i wioski towarowe położone poza obszarem portu, ale powiązane z obsługą portu, technologie informacyjno-komunikacyjne (TIK), takie jak elektroniczne systemy zarządzania logistyką, procedury w zakresie bezpieczeństwa i ochrony oraz procedury administracyjne i celne w co najmniej jednym państwie członkowskim;
- c) infrastrukturę zapewniającą bezpośredni dostęp do lądu i morza.

2. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w zakresie autostrad morskich w transeuropejskiej sieci transportowej są przedmiotem wniosków składanych przez co najmniej dwa państwa członkowskie. Obejmują one:

- a) połączenie morskie i jego powiązania z zapleczem w ramach sieci bazowej pomiędzy co najmniej dwoma portami sieci bazowej; lub
- b) połączenie morskie i jego powiązania z zapleczem pomiędzy portem sieci bazowej a portami sieci kompleksowej, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań portów sieci bazowej i kompleksowej z zapleczem.

3. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w zakresie autostrad morskich w transeuropejskiej sieci transportowej mogą również obejmować działania, które przynoszą szersze korzyści i nie są powiązane z określonymi portami, takie jak usługi i działania wspierające mobilność osób i towarów, działania na rzecz poprawy ekologiczności, takie jak dostawa energii elektrycznej od strony lądu, aby przyczynić się do ograniczenia emisji ze statków, udostępnianie sprzętu przeznaczonego do łamania pokrywy lodowej, działania zapewniające żeglowność przez cały rok, pogłębianie i urządzenia do pobierania paliw alternatywnych, a także optymalizację procesów, procedur i czynnika ludzkiego oraz platformy TIK i systemy informacyjne, w tym systemy zarządzania ruchem i sprawozdawczości elektronicznej.
4. W ciągu dwóch lat od wyznaczenia zgodnie z art. 45 koordynatora europejskiego ds. autostrad morskich, koordynator ten przedstawi szczegółowy plan wykonania dotyczący autostrad morskich w oparciu o doświadczenia i zmiany w zakresie unijnego transportu morskiego, a także prognozowany ruch na autostradach morskich.

## Artykuł 22

### Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby:
  - a) porty morskie były połączone z liniami kolejowymi lub drogami i – w miarę możliwości – ze śródlądowymi drogami wodnymi sieci kompleksowej, chyba że ograniczenia fizyczne uniemożliwiają takie połączenie;
  - b) porty morskie obsługujące ruch towarowy oferowały przynajmniej jeden terminal otwarty dla użytkowników w niedyskryminujący sposób oraz stosowały przejrzyste opłaty;
  - c) kanały morskie, tory podejściowe do portów i obszary przyujściowe łączyły dwa morza lub zapewniały dostęp od morza do portów morskich i odpowiadały co najmniej śródlądowym drogom wodnym klasy VI.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby porty dysponowały wyposażeniem niezbędnym do wspomagania ekologiczności statków w porcie, w szczególności urządzeniami do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/59/WE<sup>1</sup> oraz z innymi odnośnymi przepisami Unii.
3. Państwa członkowskie wprowadzają VTMISS i SafeSeaNet zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE oraz wdrażają usługi e-Maritime, w tym w szczególności usługi morskich pojedynczych punktów kontaktowych, o których mowa w dyrektywie 2010/65/UE.

---

<sup>1</sup> Dyrektywa 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dz.U. L 332 z 28.12.2000, s. 81).

### *Artykuł 23*

#### *Priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury morskiej*

Przy promowaniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które dotyczą infrastruktury morskiej, oprócz priorytetów określonych w art. 10, priorytetowo traktowane jest:

- a) wspieranie autostrad morskich, w tym żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, ułatwianie rozwoju powiązań z zapleczem, a w szczególności opracowanie środków poprawiających ekologiczność żeglugi morskiej zgodnie z obowiązującymi wymogami wynikającymi z prawa Unii lub z odpowiednich umów międzynarodowych;
- b) połączenie portów morskich ze śródlądowymi drogami wodnymi;
- c) wdrażanie VTMISS i usług e-Maritime;
- d) wprowadzenie nowych technologii i innowacji w celu propagowania paliw alternatywnych takich jak LNG i efektywnego energetycznie transportu morskiego;
- e) modernizacja i zwiększenie przepustowości infrastruktury, konieczne do celów operacji transportowych w obszarze portu.

**SEKCJA 5**  
**INFRASTRUKTURA TRANSPORTU LOTNICZEGO**

*Artykuł 24*  
*Elementy infrastruktury*

1. Infrastruktura transportu lotniczego składa się w szczególności z:
  - a) przestrzeni powietrznej, tras i dróg lotniczych;
  - b) portów lotniczych;
  - c) połączeń portów lotniczych z innymi rodzajami transportu w transeuropejskiej sieci transportowej;
  - d) powiązanego wyposażenia;
  - e) systemów żeglugi powietrznej, w tym europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (zwanego dalej „systemem SESAR”).

2. Porty lotnicze spełniają jedno z poniższych kryteriów:
- a) w przypadku portów lotniczych obsługujących pasażerski ruch lotniczy, całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi co najmniej 0,1 % całkowitej rocznej wielkości ruchu pasażerskiego we wszystkich portach lotniczych Unii, chyba że dany port lotniczy jest położony w odległości większej niż 100 km od najbliższego portu lotniczego w sieci kompleksowej lub większej niż 200 km, jeżeli region, w którym się znajduje, jest obsługiwany przez linię kolei dużych prędkości;
  - b) w przypadku portów lotniczych obsługujących towarowy ruch lotniczy, całkowita roczna wielkość ładunku wynosi co najmniej 0,2 % całkowitej rocznej wielkości ładunku we wszystkich portach lotniczych Unii.

Całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego i całkowita roczna wielkość ładunków oparte są na ostatniej dostępnej wartości średniej z trzech lat, publikowanej przez Eurostat.

#### *Artykuł 25*

##### *Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej*

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy port lotniczy położony na ich terytorium oferował przynajmniej jeden terminal otwarty dla wszystkich operatorów w niedyskryminujący sposób oraz stosował przejrzyste, uzasadnione i godziwe opłaty.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, przyjęte przez Unię zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008<sup>1</sup> były stosowane w odniesieniu do infrastruktury transportu lotniczego w sieci kompleksowej.
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura zarządzania ruchem lotniczym umożliwiała wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 549/2004<sup>2</sup>, rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 550/2004<sup>3</sup>, rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 551/2004<sup>4</sup> oraz rozporządzeniem (WE) nr 552/2004, a także operacji transportu lotniczego, w celu usprawnienia wyników i zrównoważenia europejskiego systemu lotnictwa, przepisów wykonawczych i specyfikacji unijnych.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72).

<sup>2</sup> Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1).

<sup>3</sup> Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10).

<sup>4</sup> Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20).

## *Artykuł 26*

### *Priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury transportu lotniczego*

Przy promowaniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które dotyczą infrastruktury transportu lotniczego, oprócz priorytetów określonych w art. 10, priorytetowo traktowane jest:

- a) zwiększanie przepustowości portów lotniczych;
- b) wspieranie wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i systemów zarządzania ruchem lotniczym, w szczególności tych, które są związane z wprowadzaniem systemu SESAR;
- c) usprawnianie wzajemnych połączeń multimodalnych portów lotniczych z infrastrukturą innych rodzajów transportu;
- d) podniesienie poziomu zrównoważoności i łagodzenie oddziaływania lotnictwa na środowisko.

## SEKCJA 6

### INFRASTRUKTURA TRANSPORTU MULTIMODALNEGO

#### *Artykuł 27*

#### *Elementy infrastruktury*

Terminale towarowe lub platformy logistyczne spełniają co najmniej jedno z następujących kryteriów:

- a) ich roczny przeładunek towarów przekracza, w przypadku ładunków niemasywnych, 800 000 ton lub, w przypadku ładunków masowych, 0,1 % odpowiedniej całkowitej rocznej wielkości ładunków we wszystkich portach morskich w Unii;
- b) jeżeli w regionie NUTS 2 nie ma terminali towarowych ani platform logistycznych, które spełniają kryterium lit. a), odpowiednim terminalem towarowym lub platformą logistyczną jest główna platforma logistyczna lub główny terminal towarowy wskazane przez dane państwo członkowskie, połączone co najmniej z drogami i liniami kolejowymi dla tego regionu NUTS 2 lub, w przypadku państw członkowskich nieposiadających kolei, połączone jedynie z drogami.

## *Artykuł 28*

### *Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej*

1. Państwa członkowskie w sposób uczciwy i niedyskryminacyjny zapewniają, aby:
  - a) rodzaje transportu łączyły się w następujących miejscach: terminalach towarowych, dworcach pasażerskich, portach śródlądowych, portach lotniczych i portach morskich, aby umożliwić multimodalny transport osób i towarów;
  - b) bez uszczerbku dla obowiązujących przepisów unijnych i krajowych, terminale towarowe i platformy logistyczne, porty śródlądowe i morskie oraz porty lotnicze obsługujące ruch towarowy były tak wyposażone, aby zapewniać przepływ informacji w ramach danej infrastruktury oraz pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu w łańcuchu logistycznym. Systemy te mają umożliwiać w szczególności dostarczanie informacji w czasie rzeczywistym na temat dostępnej przepustowości infrastruktury, przepływów ruchu i pozycjonowania oraz śledzenia ruchu i pochodzenia, a także zapewniać bezpieczeństwo i ochronę w czasie podróży multimodalnych;
  - c) bez uszczerbku dla obowiązujących przepisów unijnych i krajowych, ciągły ruch pasażerski w sieci kompleksowej był ułatwiany poprzez odpowiednie wyposażenie i dostępność aplikacji telematycznych na dworcach kolejowych, dworcach autobusowych, w portach lotniczych oraz, w stosownych przypadkach, portach morskich i śródlądowych.

2. Terminale towarowe muszą być wyposażone w żurawie, przenośniki i inne urządzenia do przenoszenia towarów między różnymi rodzajami transportu oraz do ustawiania i składowania towarów.

### *Artykuł 29*

#### *Priorytety w zakresie rozwoju multimodalnej infrastruktury transportowej*

Przy promowaniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które dotyczą multimodalnej infrastruktury transportowej, oprócz priorytetów ogólnych określonych w art. 10, priorytetowo traktowane jest:

- a) zapewnienie skutecznych połączeń wzajemnych i integracji infrastruktury sieci kompleksowej, w tym poprzez infrastrukturę dostępową, w razie potrzeby, oraz terminale towarowe i platformy logistyczne;
- b) usunięcie najważniejszych technicznych i administracyjnych przeszkód utrudniających transport multimodalny;
- c) zapewnienie niezakłóconego przepływu informacji między rodzajami transportu i realizacji usług multimodalnych i usług dotyczących jednego rodzaju transportu w całym transeuropejskim systemie transportowym.

## SEKCJA 7

### PRZEPISY WSPÓLNE

#### *Artykuł 30*

#### *Węzły miejskie*

Rozwijając sieć kompleksową w węzłach miejskich, państwa członkowskie dążą w miarę możliwości do zapewnienia:

- a) w odniesieniu do przewozu osób: wzajemnych połączeń między infrastrukturą kolejową, drogową, lotniczą oraz, w stosownych przypadkach, wodną śródlądową i morską w sieci kompleksowej;
- b) w odniesieniu do transportu towarowego: wzajemnych połączeń między infrastrukturą kolejową, drogową oraz, w stosownych przypadkach, lotniczą, wodną śródlądową i morską w sieci kompleksowej;
- c) odpowiednich połączeń między poszczególnymi dworcami kolejowymi, portami lub portami lotniczymi sieci kompleksowej w ramach danego węzła miejskiego;
- d) płynnych połączeń między infrastrukturą sieci kompleksowej a infrastrukturą ruchu regionalnego i lokalnego oraz dostaw towarów w obszarach miejskich, łącznie z konsolidacją logistyki i ośrodkami dystrybucji;

- e) zmniejszenia narażenia obszarów miejskich na negatywny wpływ transportu kolejowego i drogowego przez nie przebiegającego, co może obejmować prowadzenie tras poza obszarami miejskimi;
- f) wspierania efektywnych miejskich systemów dostarczania towarów o niskiej emisji hałasu i dwutlenku węgla.

### *Artykuł 31*

#### *Aplikacje telematyczne*

1. Aplikacje telematyczne umożliwiają zarządzanie ruchem i wymianę informacji w ramach poszczególnych rodzajów transportu i pomiędzy nimi w odniesieniu do multimodalnych operacji transportowych i związanych z transportem usług o wartości dodanej, poprawę wyników w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i ekologiczności, a także uproszczenie procedur administracyjnych. Aplikacje telematyczne ułatwiają płynne połączenie infrastruktury sieci kompleksowej z infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego.
2. Aplikacje telematyczne wdraża się w miarę możliwości w całej Unii, w celu umożliwienia ustanowienia zestawu interoperacyjnych podstawowych zdolności we wszystkich państwach członkowskich.

3. Aplikacje telematyczne, o których mowa w niniejszym artykule, stosowane w odpowiednich rodzajach transportu, obejmują w szczególności:
- w przypadku kolei: ERTMS;
  - w przypadku śródlądowych dróg wodnych: usługi informacji rzecznej;
  - w przypadku transportu drogowego: ITS;
  - w przypadku transportu morskiego: VTMISS i usługi e-Maritime, w tym usługi pojedynczych punktów kontaktowych, takie jak morski pojedynczy punkt kontaktowy, systemy wspólnot portowych oraz stosowne systemy informacji celnej;
  - w przypadku transportu lotniczego: systemy zarządzania ruchem lotniczym, w szczególności te, które wynikają z systemu SESAR.

## *Artykuł 32*

### *Zrównoważone usługi transportu towarowego*

Państwa członkowskie przywiązują szczególną wagę do projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które zarówno dostarczają efektywnych usług transportu towarowego wykorzystujących infrastrukturę sieci kompleksowej, jak i przyczyniają się do redukcji emisji dwutlenku węgla i innych niekorzystnych oddziaływań na środowisko, i których celem jest:

- a) poprawa zrównoważonego wykorzystania infrastruktury transportowej, w tym efektywne zarządzanie tą infrastrukturą;
- b) wspieranie wdrażania innowacyjnych usług przewozowych, w tym poprzez autostrady morskie, aplikacje telematyczne i rozwój infrastruktury pomocniczej koniecznej do osiągnięcia głównie celów środowiskowych tych usług i ich celów związanych z bezpieczeństwem, a także przez tworzenie odpowiednich struktur zarządzania;
- c) usprawnianie operacji w zakresie usług transportu multimodalnego, w tym niezbędnych towarzyszących przepływów informacji, i poprawa współpracy między podmiotami świadczącymi usługi przewozowe;
- d) stymulowanie zasobooszczędności i niskoemisyjności, w szczególności w zakresie napędu i prowadzenia pojazdów, planowania systemów i operacji;

- e) analizowanie i zapewnienie informacji na temat charakterystyki parku pojazdów i jego osiągnięć, wymogów administracyjnych i zasobów ludzkich;
- f) rozwijanie połączeń z obszarami Unii o najbardziej niekorzystnych warunkach i bardziej odizolowanymi, w szczególności z regionami najbardziej oddalonymi, wyspiarskimi, odległymi i górskimi.

### *Artykuł 33*

#### *Nowe technologie i innowacje*

Aby sieć kompleksowa mogła nadążać za nowatorskimi zmianami i usprawnieniami technicznymi, nacisk kładziony jest w szczególności na:

- a) wspieranie i promowanie dekarbonizacji transportu poprzez przejście na innowacyjne technologie transportowe zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju;
- b) umożliwienie dekarbonizacji wszystkich rodzajów transportu poprzez stymulowanie efektywności energetycznej, wprowadzanie alternatywnych systemów napędu, w tym systemów zaopatrzenia w energię elektryczną, i zapewnienie odpowiedniej infrastruktury. Tego rodzaju infrastruktura może obejmować sieci przesyłowe i inne urządzenia wymagane do zasilania, uwzględniać interfejsy między infrastrukturą a pojazdem oraz obejmować aplikacje telematyczne;
- c) poprawę bezpieczeństwa i zrównoważonego charakteru przepływu osób i transportu towarów;

- d) poprawę działania, zarządzania, dostępności, interoperacyjności, multimodalności i efektywności sieci, w tym poprzez sprzedaż biletów multimodalnych i skoordynowanie rozkładów jazdy;
- e) promowanie efektywnych sposobów zapewnienia wszystkim obywatelom dostępnych i zrozumiałych informacji na temat wzajemnych połączeń, interoperacyjności i multimodalności;
- f) wspieranie środków umożliwiających zmniejszenie kosztów zewnętrznych, takich jak zatłoczenie, szkody na zdrowiu oraz wszelkiego rodzaju zanieczyszczenia, w tym hałas i emisje;
- g) wprowadzenie w sieciach technologii ochrony i kompatybilnych standardów identyfikacji;
- h) poprawę odporności na zmiany klimatu;
- i) dalszy rozwój i wdrażanie aplikacji telematycznych w ramach poszczególnych rodzajów transportu i pomiędzy nimi.

#### *Artykuł 34*

#### *Bezpieczeństwo i ochrona infrastruktury*

Państwa członkowskie w należyty sposób dążą do zapewnienia, aby infrastruktura transportowa zapewniała bezpieczeństwo i ochronę w odniesieniu do przepływu osób i towarów.

### *Artykuł 35*

#### *Odporność infrastruktury na zmianę klimatu i na katastrofy ekologiczne*

Podczas planowania infrastruktury państwa członkowskie w należyty sposób uwzględniają poprawę odporności na zmianę klimatu i na katastrofy ekologiczne.

### *Artykuł 36*

#### *Ochrona środowiska*

Ocena oddziaływania na środowisko w odniesieniu do planów i projektów jest przeprowadzana zgodnie przepisami Unii w dziedzinie ochrony środowiska, w tym dyrektywami 92/43/EWG, 2000/60/WE, 2001/42/WE, 2009/147/WE i 2011/92/UE.

### *Artykuł 37*

#### *Dostępność dla wszystkich użytkowników*

Infrastruktura transportowa umożliwia łatwe przemieszczanie się i dostępność dla wszystkich użytkowników, w szczególności dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych.

Projektowanie i budowa infrastruktury transportowej są zgodne z odpowiednimi wymogami określonymi w prawie Unii.

## ROZDZIAŁ III

### SIEĆ BAZOWA

#### *Artykuł 38*

#### *Identyfikacja sieci bazowej*

1. Sieć bazowa, przedstawiona na mapach znajdujących się w załączniku I, obejmuje te części sieci kompleksowej, które są strategicznie najważniejsze dla realizacji celów polityki transeuropejskiej sieci transportowej i odzwierciedlają zmieniający się popyt na przewozy oraz potrzebę istnienia transportu multimodalnego. Przyczynia się ona w szczególności do obsługi zwiększonej mobilności i zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa oraz do rozwoju niskoemisyjnego systemu transportowego.
2. Sieć bazowa jest połączona w węzłach i zapewnia połączenia między państwami członkowskimi oraz z sieciami infrastruktury transportowej państw sąsiadujących.
3. Bez uszczerbku dla art. 1 ust. 4 oraz art. 41 ust. 2 i 3 państwa członkowskie podejmują odpowiednie środki w celu rozwijania sieci bazowej, tak aby spełniła ona wymogi niniejszego rozdziału do dnia 31 grudnia 2030 r.

Zgodnie z art. 54 wdrożenie sieci bazowej zostanie ocenione przez Komisję do dnia 31 grudnia 2023 r.

## *Artykuł 39*

### *Wymogi dotyczące infrastruktury*

1. Aby zapewnić zasobooszczędne korzystanie z infrastruktury transportowej w odniesieniu do zarówno pasażerskiego, jak i towarowego transportu oraz wystarczającą przepustowość, uwzględnia się nowatorskie technologie, aplikacje telematyczne oraz środki regulacyjne i zarządcze w zakresie zarządzania użytkowaniem infrastruktury.
2. Infrastruktura sieci bazowej musi spełniać wszystkie wymogi określone w rozdziale II. Bez uszczerbku dla ust. 3 infrastruktura sieci bazowej musi spełniać ponadto następujące wymogi:
  - a) w przypadku infrastruktury transportu kolejowego:
    - (i) pełna elektryfikacja linii oraz – w miarę potrzeb związanych z eksploatacją pociągów zasilanych elektrycznie – bocznic;
    - (ii) linie towarowe sieci bazowej wymienione w załączniku I: nacisk osi co najmniej 22,5 t, prędkość konstrukcyjna 100 km/h i możliwość uruchomienia pociągów o długości 740 m;
    - (iii) pełne wdrożenie ERTMS;

- (iv) nominalna szerokość toru dla nowych linii kolejowych: 1435 mm z wyjątkiem przypadków, gdy nowa linia jest przedłużeniem sieci, której szerokość toru jest inna i która nie jest połączona z głównymi liniami kolejowymi w Unii.

Sieci odizolowane są zwolnione z wymogów ppkt (i) – (iii);

- b) w przypadku infrastruktury żeglugi śródlądowej i transportu morskiego:
  - dostępność alternatywnych paliw ekologicznych;
- c) w przypadku infrastruktury transportu drogowego:
  - wymogi przewidziane w art. 17 ust. 3 lit. a) lub b);
  - stworzenie miejsc obsługi podróżnych przy autostradach co ok. 100 km, z uwzględnieniem potrzeb społecznych, rynkowych i środowiskowych, aby zapewnić, między innymi, odpowiednie miejsce do parkowania dla komercyjnych użytkowników dróg przy zapewnieniu właściwego poziomu bezpieczeństwa i ochrony;
  - dostępność alternatywnych paliw ekologicznych;
- d) w przypadku infrastruktury transportu lotniczego:
  - możliwość udostępnienia alternatywnych paliw ekologicznych.

3. Bez uszczerbku dla dyrektywy 2008/57/WE, na wniosek państwa członkowskiego, jeśli chodzi o infrastrukturę transportu kolejowego, Komisja może w należycie uzasadnionych przypadkach przyznać odstępstwa w zakresie długości pociągu, ERTMS, nacisku osi, elektryfikacji i prędkości konstrukcyjnej.

Na wniosek państwa członkowskiego, jeżeli chodzi o infrastrukturę transportu drogowego, Komisja może przyznać odstępstwa od przepisów art. 17 ust. 3 lit. a) lub b) w należycie uzasadnionych przypadkach, jeżeli zapewniony jest odpowiedni poziom bezpieczeństwa.

Należycie uzasadnione przypadki, o których mowa w niniejszym ustępie, obejmują przypadki, gdy inwestycji w infrastrukturę nie można uzasadnić pod względem korzyści i kosztów społeczno-gospodarczych.

#### *Artykuł 40*

#### *Rozwój sieci bazowej*

Infrastruktura transportowa uwzględniona w sieci bazowej jest rozwijana zgodnie z odpowiednimi przepisami rozdziału II.

*Artykuł 41*  
*Węzły sieci bazowej*

1. Węzły sieci bazowej są określone w załączniku II i obejmują:
  - a) węzły miejskie, w tym ich porty i porty lotnicze;
  - b) porty morskie i porty wodne śródlądowe;
  - c) przejścia graniczne z państwami sąsiadującymi;
  - d) terminale kolejowo-drogowe;
  - e) porty lotnicze obsługujące pasażerski i towarowy ruch lotniczy.
2. Porty morskie sieci bazowej wskazane w załączniku II część 2, zostają do dnia 31 grudnia 2030 r. połączone z infrastrukturą transportu kolejowego i drogowego transeuropejskiej sieci transportowej oraz, w miarę możliwości, z infrastrukturą dróg wodnych śródlądowych tej sieci, chyba że ograniczenia fizyczne uniemożliwiają takie połączenie.
3. Główne porty lotnicze wskazane w załączniku II część 2 zostają do dnia 31 grudnia 2050 r. połączone z infrastrukturą transportu kolejowego i drogowego transeuropejskiej sieci transportowej, chyba że ograniczenia fizyczne uniemożliwiają takie połączenie. Z uwagi na potencjalne zapotrzebowanie na ruch, takie porty lotnicze są, w miarę możliwości, integrowane z siecią kolei dużych prędkości.

# ROZDZIAŁ IV

## WDRAŻANIE SIECI BAZOWEJ

### POPURZEZ KORYTARZE SIECI BAZOWEJ

#### *Artykuł 42*

#### *Instrument korytarzy sieci bazowej*

1. Korytarze sieci bazowej są instrumentem ułatwiającym skoordynowane wdrażanie sieci bazowej. W celu stworzenia zasobooszczędnego transportu multimodalnego, przyczyniając się tym samym do spójności poprzez lepszą współpracę terytorialną, korytarze sieci bazowej skupiają się na:
  - a) integracji modalnej,
  - b) interoperacyjności; oraz
  - c) skoordynowanym rozwoju infrastruktury, w szczególności na odcinkach transgranicznych i w miejscach powstawania wąskich gardeł.
  
2. Korytarze sieci bazowej umożliwiają państwom członkowskim uzyskanie skoordynowanego i zsynchronizowanego podejścia do inwestycji w infrastrukturę, tak aby zarządzać przepustowością w najbardziej efektywny sposób. Korytarze sieci bazowej wspierają kompleksowe wdrażanie interoperacyjnych systemów zarządzania ruchem oraz, w stosownych przypadkach, wykorzystywanie innowacji i nowych technologii.

### *Artykuł 43*

#### *Określenie korytarzy sieci bazowej*

1. Korytarze sieci bazowej obejmują najważniejsze ciągi komunikacyjne sieci bazowej obsługujące przewozy dalekobieżne i mają w szczególności za zadanie usprawnić połączenia transgraniczne w ramach Unii.
2. Korytarze sieci bazowej są multimodalne i otwarte na włączenie wszystkich rodzajów transportu objętych niniejszym rozporządzeniem. Przecinają one co najmniej dwie granice i obejmują, w miarę możliwości, co najmniej trzy rodzaje transportu, w tym w stosownych przypadkach, autostrady morskie.

### *Artykuł 44*

#### *Wykaz korytarzy sieci bazowej*

1. Listę korytarzy sieci bazowej określa załącznik I część I do rozporządzenia (UE) nr .../2013<sup>\*</sup>. Państwa członkowskie uczestniczą, jak przewidziano w niniejszym rozdziale, w tych korytarzach sieci bazowej.
2. Komisja udostępnia schematyczne, orientacyjne mapy korytarzy sieci bazowej w formacie łatwo dostępnym dla ogółu społeczeństwa.

---

<sup>\*</sup> Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia znajdującego się w dokumencie PE-CONS 76/13.

## *Artykuł 45*

### *Koordinacja korytarzy sieci bazowej*

1. Aby usprawnić skoordynowane wdrażanie korytarzy sieci bazowej, ERTMS i autostrad morskich, Komisja wyznacza, w porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi i po konsultacji z Parlamentem Europejskim i Radą, jednego lub więcej koordynatorów europejskich.
2. Koordynator europejski jest wybierany w szczególności na podstawie jego wiedzy na temat zagadnień dotyczących transportu i finansowania lub oceny społeczno-gospodarczej i środowiskowej głównych projektów, a także jego doświadczenia w zakresie instytucji europejskich.
3. Decyzja Komisji wyznaczająca koordynatora europejskiego określa, w jaki sposób mają zostać wykonane zadania, o których mowa w ust. 5.
4. Koordynator europejski działa w imieniu i na rzecz Komisji, która zapewnia niezbędne wsparcie biurowe. Mandat koordynatora europejskiego dotyczy, odpowiednio, pojedynczego korytarza sieci bazowej lub realizacji ERTMS lub realizacji autostrad morskich.

5. Koordynator europejski:

- a) wspiera skoordynowane wdrażanie danego korytarza sieci bazowej, w szczególności terminową realizację planu prac dla tego korytarza sieci bazowej;
- b) sporządza wraz z państwami członkowskimi plan prac dotyczących korytarza i monitoruje jego realizację;
- c) zasięga opinii forum ds. korytarza w kwestii tego planu i jego realizacji;
- d) zgłasza państwom członkowskim, Komisji i, w razie potrzeby, wszystkim innym podmiotom bezpośrednio zaangażowanym w rozwój korytarza sieci bazowej wszelkie napotkane trudności, w szczególności w przypadku gdy następuje spowolnienie rozwoju korytarza, w celu udzielenia pomocy przy znalezieniu odpowiedniego rozwiązania;
- e) sporządza coroczne sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Komisji i zainteresowanych państw członkowskich na temat postępów we wdrażaniu korytarza sieci bazowej;
- f) analizuje zapotrzebowanie na usługi transportowe, możliwości zapewnienia funduszy i finansowania dla inwestycji oraz działania, które należy podjąć, i warunki, które należy spełnić, aby ułatwić dostęp do takich funduszy lub finansowania, a także przedstawia odpowiednie zalecenia.

6. Koordynator europejski może zasięgać opinii – wraz z zainteresowanymi państwami członkowskimi – władz regionalnych i lokalnych, operatorów transportu, użytkowników transportu i przedstawicieli społeczeństwa obywatelskiego w odniesieniu do planu prac i jego realizacji.
7. Zainteresowane państwa członkowskie współpracują z koordynatorem europejskim i przekazują mu informacje wymagane do wykonywania zadań przewidzianych w niniejszym artykule, w tym informacje na temat rozwoju korytarzy w odnośnych krajowych planach infrastruktury.
8. Bez uszczerbku dla obowiązujących przepisów unijnych i krajowych, Komisja może zwrócić się o opinię koordynatora europejskiego przy rozpatrywaniu wniosków o finansowanie unijne dla korytarzy sieci bazowej, które powierzono danemu koordynatorowi europejskiemu, aby zapewnić spójność i postępy we wdrażaniu poszczególnych korytarzy.
9. W przypadku gdy koordynator europejski nie jest w stanie zadowalająco wykonywać swojego mandatu zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym artykule, Komisja może w dowolnym momencie, w porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi, zakończyć jego mandat. Następcę można wyznaczyć zgodnie z procedurą określoną w ust. 1.

## *Artykuł 46*

### *Zarządzanie korytarzami sieci bazowej*

1. W odniesieniu do każdego korytarza sieci bazowej odpowiedni koordynator europejski jest wspierany w wykonywaniu swoich zadań, które dotyczą planu prac i jego realizacji, przez sekretariat i przez forum konsultacyjne (forum ds. korytarza). W porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi forum ds. korytarza jest tworzone przez koordynatora europejskiego, który pełni w nim rolę przewodniczącego. Zainteresowane państwa członkowskie zatwierdzają skład członkowski forum ds. korytarza w zakresie dotyczącym ich części korytarza sieci bazowej.
2. W porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi koordynator może powoływać grupy robocze i przewodniczyć im; te grupy robocze skupiać się będą na:
  - a) integracji modalnej,
  - b) interoperacyjności,
  - c) skoordynowanym rozwoju infrastruktury na odcinkach transgranicznych.

*Artykuł 47*

*Plan prac*

1. Do dnia ...\* każdy koordynator europejski przekazuje zainteresowanym państwom członkowskim plan prac zawierający analizę rozwoju korytarza. Po jego zatwierdzeniu przez zainteresowane państwa członkowskie jest on przekazywany do wiadomości Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Komisji.

Plan prac zawiera w szczególności opis charakterystyki, odcinków transgranicznych i celów korytarza sieci bazowej, w oparciu o cele i priorytety określone w art. 4 i 10. Plan prac zawiera analizę:

- a) wdrożenia interoperacyjnych systemów zarządzania ruchem;
- b) planu usunięcia fizycznych, technicznych, operacyjnych i administracyjnych barier w obrębie poszczególnych rodzajów transportu i pomiędzy nimi oraz poprawy efektywności przewozów i usług multimodalnych;
- c) w stosownych przypadkach – środków mających poprawić administracyjne i techniczne zdolności do opracowywania, planowania, projektowania, zamawiania, wdrażania i monitorowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania;

---

\* Dz.U.: proszę wstawić datę: rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

- d) możliwego wpływu zmiany klimatu na infrastrukturę oraz, w stosownych przypadkach, proponowane środki zwiększania odporności na zmiany klimatu;
- e) środków, jakie należy podjąć w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, hałasu oraz – w stosownych przypadkach – innego niekorzystnego oddziaływania na środowisko.

Plan prac zawiera szczegółowe informacje o przebiegu konsultacji społecznych, które wspierają opracowywanie planu prac i jego realizację.

Plan prac zawiera także analizę niezbędnych inwestycji, w tym:

- wykaz projektów w zakresie infrastruktury transportowej, o której mowa w art. 2 ust. 2, przewidzianych do przedłużenia, odnowienia lub ponownego wykorzystania w odniesieniu do każdego rodzaju transportu wchodzącego w skład korytarza sieci bazowej;
- przewidywane, wraz z zainteresowanymi państwami członkowskimi, źródła funduszy i finansowania na szczeblu międzynarodowym, krajowym, regionalnym, lokalnym i unijnym, w miarę możliwości łącznie z przeznaczonymi na ten cel systemami finansowania krzyżowego oraz kapitałem prywatnym, wraz z określeniem wysokości zobowiązań już poczynionych oraz – w stosownych przypadkach – informacjami na temat wkładu unijnego przewidzianego na podstawie programów finansowych Unii.

2. Z zastrzeżeniem art. 1 ust. 4 i art. 54 oraz po zatwierdzeniu przez zainteresowane państwa członkowskie Komisja może przyjąć akty wykonawcze dotyczące kwestii transgranicznych i horyzontalnych ujętych w planach pracy korytarzy sieci bazowej.

Po ich przyjęciu Komisja dostosowuje te akty wykonawcze, po zatwierdzeniu przez zainteresowane państwa członkowskie, aby uwzględnić dokonane postępy, pojawiające się opóźnienia lub zaktualizowane programy krajowe.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 52 ust. 2.

3. Koordynator europejski wspiera państwa członkowskie w realizacji planu prac, w szczególności jeżeli chodzi o:
- a) planowanie inwestycji, związane z tym koszty i harmonogram wdrożenia, które według szacunków są niezbędne, by wdrożyć korytarze sieci bazowej;
  - b) określenie środków mających na celu promowanie wprowadzania nowych technologii w zarządzaniu ruchem i przepustowością oraz, w stosownych przypadkach, zmniejszania kosztów zewnętrznych, w szczególności emisji gazów cieplarnianych i hałasu.

#### *Artykuł 48*

##### *Współpraca w zakresie korytarzy towarowego transportu kolejowego*

1. Zapewnia się właściwą koordynację między korytarzami sieci bazowej a korytarzami towarowego transportu kolejowego określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 913/2010, aby uniknąć dublowania się działań, w szczególności przy tworzeniu planu prac lub grup roboczych.
2. Przepisy niniejszego rozdziału nie naruszają struktur zarządzających utworzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 913/2010.

## **ROZDZIAŁ V**

### **PRZEPISY WSPÓLNE**

#### *Artykuł 49*

##### *Aktualizacja i sprawozdawczość*

1. Państwa członkowskie informują Komisję regularnie, wyczerpująco i w przejrzysty sposób o postępach poczynionych w realizacji projektów i o dokonanych w tym celu inwestycjach. Obejmuje to przesyłanie rocznych danych w miarę możliwości za pomocą interaktywnego systemu informacji geograficznej i technicznej dla transeuropejskiej sieci transportowej (TENtec). Obejmuje to wszelkie stosowne dane dotyczące projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania otrzymujących środki Unii.

Komisja zapewnia, aby TENtec był łatwo dostępny publicznie i zawierał właściwe dla danego projektu aktualne informacje na temat form i kwot współfinansowania Unii, a także postępów w realizacji każdego projektu.

Komisja zapewnia, aby TENtec nie udostępniał publicznie informacji, które stanowią tajemnicę handlową lub które mogłyby przesądzać o, lub wywierać niepożądany wpływ na przebieg procedur zamówień publicznych w państwie członkowskim.

Komisja udostępnia informacje o pomocy finansowej udzielonej na mocy innych przepisów Unii, w tym z Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i programu „Horyzont 2020” oraz w postaci pożyczek i instrumentów finansowych Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

2. Państwa członkowskie przedkładają Komisji streszczenia krajowych planów i programów, które sporządzają z myślą o rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Po ich przyjęciu państwa członkowskie przesyłają Komisji krajowe plany i programy w celach informacyjnych.

3. Co dwa lata, począwszy od ...<sup>\*</sup>, Komisja publikuje sprawozdanie na temat postępów w jego wdrażaniu i przekazuje je w celach informacyjnych Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu oraz Komitetowi Regionów. Sprawozdanie zawiera informacje dotyczące wykorzystania poszczególnych form pomocy finansowej wymienionych w ust. 1, w odniesieniu do poszczególnych rodzajów transportu i innych elementów sieci bazowej i sieci kompleksowej w każdym państwie członkowskim.

Sprawozdanie zawiera również analizę rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Określa ono również prowadzoną przez Komisję koordynację wszelkich form pomocy finansowej, aby wspierać prawidłowe stosowanie wytycznych zgodnie z ich celami i priorytetami.

4. Z zastrzeżeniem art. 172 akapit drugi TFUE Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 53 niniejszego rozporządzenia, aktów delegowanych dotyczących dostosowywania załączników I i II w celu uwzględnienia ewentualnych zmian wynikających z progów ilościowych określonych w art. 14, 20, 24 i 27 niniejszego rozporządzenia. Przy dostosowywaniu tych załączników Komisja:
- a) dodaje platformy logistyczne, terminale towarowe, terminale kolejowo-drogowe, porty śródlądowe, porty morskie i porty lotnicze do sieci kompleksowej, jeżeli wykazano, że ich średnia wielkość ruchu z ostatnich dwóch lat przekracza odpowiedni próg;

---

<sup>\*</sup> Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

- b) usuwa platformy logistyczne, terminale towarowe, terminale kolejowo-drogowe, porty śródlądowe, porty morskie i porty lotnicze z sieci kompleksowej, jeżeli wykazano, że ich średnia wielkość ruchu z ostatnich sześciu lat nie przekracza odpowiedniego progu;
- c) dostosowuje mapy pod względem infrastruktury drogowej, kolejowej i wodnej śródlądowej wyłącznie po to, aby odzwierciedlić postępy w realizacji sieci. Dostosowując te mapy, Komisja nie wprowadza żadnych zmian w przebiegu tras, które wykraczałyby poza zmiany dozwolone na podstawie odpowiedniej procedury zatwierdzania projektu.

Dostosowania na podstawie lit. a) i b) są oparte na najbardziej aktualnych dostępnych danych statystycznych publikowanych przez Eurostat, lub, w razie niedostępności tych danych statystycznych – przez krajowe urzędy statystyczne państw członkowskich.

Dostosowania na podstawie lit. c) są oparte na informacjach dostarczanych przez zainteresowane państwa członkowskie zgodnie z ust. 1.

5. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczące infrastruktury nowo dodanej aktem delegowanym do transeuropejskiej sieci transportowej stają się kwalifikowalne do celów art. 7 ust. 5 z datą wejścia w życie tych aktów delegowanych przyjętych na podstawie ust. 4 niniejszego artykułu.

Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczące infrastruktury, która została usunięta z transeuropejskiej sieci transportowej, przestają być kwalifikowalne od daty wejścia w życie aktów delegowanych przyjętych na podstawie ust. 4 niniejszego artykułu. Zakończenie kwalifikowalności nie ma wpływu na decyzje w sprawie finansowania lub dotacji, które zostały wydane przez Komisję przed tym terminem.

6. Z zastrzeżeniem art. 172 akapit drugi TFUE Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 53 niniejszego rozporządzenia, aktów delegowanych dotyczących dostosowywania załącznika III w celu uwzględnienia lub dostosowania orientacyjnych map państw sąsiadujących, w oparciu o porozumienia wysokiego szczebla dotyczące sieci infrastruktury zawarte między Unią a odnośnymi państwami sąsiadującymi.

#### *Artykuł 50*

##### *Zaangażowanie zainteresowanych stron publicznych i prywatnych*

1. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania są związane z wszystkimi bezpośrednio zainteresowanymi stronami. Mogą to być podmioty inne niż państwa członkowskie, w tym władze regionalne i lokalne, zarządcy i użytkownicy infrastruktury oraz branża i społeczeństwo obywatelskie.
2. Procedury krajowe dotyczące władz regionalnych i lokalnych, jak również społeczeństwa obywatelskiego, na które ma wpływ projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania, są odpowiednio przestrzegane na etapie planowania i budowy danego projektu. Komisja ułatwia wymianę dobrych praktyk w tym względzie.

3. Zainteresowane strony, o których mowa w ust. 1, mogą, w ramach swoich kompetencji, korzystać również, oprócz instrumentu „Łącząc Europę” i Funduszu Spójności, z innych szczególnych programów europejskich, zwłaszcza tych, które wspierają rozwój regionalny, europejską współpracę terytorialną, badania i innowacje lub działanie na rzecz środowiska i klimatu. Te zainteresowane strony mogą w ten sposób przyczyniać się do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia, a ponadto zwiększać:
- a) mobilność regionalną, a tym samym wspierać dostęp do transeuropejskiej sieci transportowej we wszystkich regionach Unii;
  - b) wspieranie projektów transgranicznych;
  - c) integrację węzłów miejskich z transeuropejską siecią transportową (w tym wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej);
  - d) wspieranie zrównoważonych rozwiązań transportowych, takich jak zwiększona dostępność z wykorzystaniem transportu publicznego, aplikacje telematyczne, terminale intermodalne/multimodalne łańcuchy transportowe, niskoemisyjne i inne nowatorskie rozwiązania transportowe oraz rozwiązania korzystne dla środowiska;
  - e) współpracę między poszczególnymi zainteresowanymi stronami.

*Artykuł 51*  
*Zasady oceny analizy kosztów*  
*i korzyści społeczno-gospodarczych*  
*i europejskiej wartości dodanej*

Na podstawie celów określonych w art. 4 Komisja publikuje podstawowe zasady, które stosuje do oceny analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych i analizy europejskiej wartości dodanej w odniesieniu do projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, których dotyczą wnioski o finansowanie ze środków Unii.

*Artykuł 52*  
*Procedura komitetowa*

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

## Artykuł 53

### Wykonanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 49 ust. 4 i 6, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia ...<sup>\*</sup>. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na taki sam okres, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż 3 miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 49 ust. 4 i 6, może zostać odwołane w dowolnym momencie przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień określonych. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

---

<sup>\*</sup> Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 49 ust. 4 i 6 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformują Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten jest przedłużany o dwa miesiące.

#### *Artykuł 54*

##### *Przeгляд*

1. Do dnia 31 grudnia 2023 r. Komisja, po zasięgnięciu odpowiednio opinii państw członkowskich i z pomocą koordynatorów europejskich, dokonuje przeglądu wdrażania sieci bazowej, oceniając:
- a) zgodność z przepisami niniejszego rozporządzenia;
  - b) postępy we wdrażaniu niniejszego rozporządzenia;
  - c) zmiany w przewozach osób i towarów;
  - d) zmiany w krajowych inwestycjach w infrastrukturę transportową;
  - e) potrzebę wprowadzenia zmian w niniejszym rozporządzeniu.

W ocenie tej uwzględnia się również m.in. wpływ zmieniających się wzorców transportowych i powiązanych z nimi modyfikacji planów inwestycji infrastrukturalnych.

Oprócz przeprowadzenia tego przeglądu Komisja ocenia, we współpracy z państwami członkowskimi, czy nowe odcinki, takie jak niektóre były priorytetowe projekty transgraniczne wymienione w decyzji nr 661/2010/UE mają zostać dodane do sieci bazowej. W stosownych przypadkach Komisja przedstawia wniosek ustawodawczy.

2. Przeprowadzając ten przegląd, Komisja ocenia, czy sieć bazowa w kształcie przewidzianym w niniejszym rozporządzeniu do 2030 r. będzie zgodna z przepisami rozdziału III, z uwzględnieniem sytuacji gospodarczej i budżetowej Unii oraz poszczególnych państw członkowskich. Komisja ocenia także, w konsultacji z państwami członkowskimi, czy sieć bazowa powinna zostać zmodyfikowana przy uwzględnieniu zmian przepływów transportowych i krajowego planowania inwestycji. W razie potrzeby Komisja może przedłożyć wniosek o zmianę niniejszego rozporządzenia.

W tym wniosku Komisja może też określić datę ukończenia sieci kompleksowej, zgodnie z art. 9 ust. 2.

### *Artykuł 55*

#### *Pojedynczy organ kontaktowy*

Państwa członkowskie mogą powołać pojedynczy organ kontaktowy w celu usprawnienia i koordynacji procesu wydawania zezwoleń na realizację projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, w szczególności projektów transgranicznych, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami Unii.

### *Artykuł 56*

#### *Opóźnienia w ukończeniu sieci bazowej*

W przypadku znacznego opóźnienia w rozpoczęciu lub zakończeniu prac nad siecią bazową Komisja może zwrócić się do zainteresowanych państw członkowskich o przedstawienie informacji na temat przyczyn takiego opóźnienia. Państwa członkowskie przedstawiają informację na temat przyczyn opóźnień w ciągu trzech miesięcy. Na podstawie udzielonej odpowiedzi Komisja konsultuje się z zainteresowanymi państwami członkowskimi w celu rozwiązania problemu, który spowodował opóźnienie.

### *Artykuł 57*

#### *Wylączenia*

Przepisy dotyczące kolei, a w szczególności wszelkie wymogi dotyczące łączenia portów lotniczych i portów z koleją, nie mają zastosowania do Cypru i Malty, o ile na ich terytorium nie zostanie zbudowana kolej.

*Artykuł 58*  
*Przepisy przejściowe*

1. Decyzje finansowe przyjęte na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 680/2007<sup>1</sup> w oparciu o decyzję nr 661/2010/UE, które są w trakcie realizacji w momencie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, nadal podlegają decyzji nr 661/2010/UE w wersji obowiązującej w dniu ...\*.
2. Odesłania do projektów priorytetowych wymienionych w załączniku III do decyzji nr 661/2010/UE, są rozumiane jako odesłania do „sieci bazowej”, zgodnie z jej definicją w niniejszym rozporządzeniu.

*Artykuł 59*  
*Uchylenie*

Bez uszczerbku dla art. 58 niniejszego rozporządzenia i art. 7 ust. 2 lit. d) rozporządzenia (UE) nr .../2013\*, decyzja nr 661/2010/UE traci moc.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie (WE) nr 680/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. ustanawiające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych (Dz.U. L 162 z 22.6.2007, s. 1).

\* Dz.U.: proszę wstawić datę: jeden dzień przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia.

\* Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia znajdującego się w dokumencie PE-CONS 76/13.

*Artykuł 60*  
*Wejście w życie*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*