



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 19.10.2011  
KOM(2011) 650 wersja ostateczna

2011/0294 (COD)

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEK(2011) 1212 wersja ostateczna}

{SEK(2011) 1213 wersja ostateczna}

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

#### 1.1. Informacje podstawowe i cele

Od połowy lat 80. XX w. w ramach polityki transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) ustalane są założenia polityki rozwoju infrastruktury, mające zapewnić sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego, spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną oraz lepszą dostępność w całej UE. W związku z powyższym w 1992 r. uwzględniono w traktacie z Maastricht szczególną podstawę prawną do tworzenia sieci transeuropejskich, a w 1994 r. na spotkaniu Rady Europejskiej w Essen przyjęto listę 14 głównych projektów.

W 1996 r. Parlament Europejski i Rada przyjęły pierwsze wytyczne określające politykę TEN-T i planowanie infrastruktury<sup>1</sup>. W 2004 r. wprowadzono istotne zmiany do tych wytycznych, uwzględniające rozszerzenie UE i przewidywane zmiany w przepływach ruchu<sup>2</sup>. Rozszerzono też listę 14 projektów priorytetowych.

Aby usprawnić wdrażanie projektów, przyjęto kilka instrumentów finansowych i niefinansowych. Należą do nich rozporządzenie finansowe w sprawie TEN<sup>3</sup>, Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR), pożyczki udzielone przez Europejski Bank Inwestycyjny, a także inicjatywy koordynacyjne ze strony Komisji.

W 2010 r., mając na uwadze zapewnienie jasności, Parlament Europejski i Rada przyjęły decyzję nr 661/2010/UE, stanowiącą przekształcenie wytycznych TEN-T<sup>4</sup>.

Na chwilę obecną infrastruktura transportowa w Unii Europejskiej jest dobrze rozwinięta. Pozostaje jednak rozczłonkowana, zarówno pod względem geograficznym, jak i w obrębie poszczególnych rodzajów transportu oraz pomiędzy nimi. Podstawowym celem niniejszych nowych wytycznych, które mają zastąpić decyzję 661/2010, jest ustanowienie kompletnej i zintegrowanej transeuropejskiej sieci transportowej, która będzie obejmować wszystkie państwa członkowskie i regiony oraz zapewni podstawę dla zrównoważonego rozwoju wszystkich rodzajów transportu, tak aby wykorzystać ich odpowiednie zalety i maksymalnie zwiększyć wartość dodaną sieci dla Europy.

W świetle wyzwań stojących przed założeniami TEN-T, określonych również w białej księdze „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do

---

<sup>1</sup> Decyzja nr 1692/96 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 nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, Dz.U. L 201 z 7.6.2004, s. 1.

<sup>3</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.

<sup>4</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 (przekształcenie), Dz.U. L 204 z 5.8.2010, s. 1.

osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”<sup>5</sup> („biała księga”), niniejsze wytyczne będą określać długoterminową strategię założeń TEN-T do lat 2030/2050.

## **1.2. Zakres tematyczny**

Na szczeblu UE należy rozwiązać pięć najważniejszych problemów:

Po pierwsze, brakujące ogniwa, w szczególności na odcinkach transgranicznych, stanowią poważną przeszkodę utrudniającą swobodne przemieszczanie się towarów i osób w obrębie danego państwa członkowskiego, pomiędzy różnymi państwami członkowskimi oraz pomiędzy nimi a państwami sąsiadującymi.

Po drugie, istnieją znaczne i trwałe różnice pod względem jakości i dostępności infrastruktury pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi oraz w ich obrębie („wąskie gardła”). Szczególnych ulepszeń wymagają połączenia wschód-zachód, poprzez stworzenie nowej infrastruktury transportowej lub utrzymanie, rehabilitację bądź modernizację istniejącej infrastruktury.

Po trzecie, infrastruktura transportowa między różnymi rodzajami transportu jest rozczłonkowana. Pod względem realizowania połączeń multimodalnych wiele europejskich terminali towarowych, dworców pasażerskich, portów śródlądowych, portów morskich, portów lotniczych i węzłów miejskich nie spełnia oczekiwań. Ponieważ węzły te nie dysponują możliwościami multimodalnymi, potencjał transportu multimodalnego i jego zdolność do eliminowania wąskich gardeł w infrastrukturze i usuwania brakujących ogniw nie są wystarczająco wykorzystywane.

Po czwarte, inwestycje w infrastrukturę transportową powinny przyczynić się do osiągnięcia celów redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu o 60 % do roku 2050.

Na koniec należy zauważyć, iż w państwach członkowskich nadal obowiązują różne przepisy i wymogi operacyjne, w szczególności w zakresie interoperacyjności, co stanowi kolejną przeszkodę w transporcie i przyczynia się do powstawania wąskich gardeł.

## **1.3. Obszary działania**

Celem niniejszego wniosku jest ustanowienie i rozwój kompletnej sieci TEN-T składającej się z infrastruktury kolei, żeglugi śródlądowej, transportu drogowego, morskiego i lotniczego, a tym samym zapewnienie sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego i umacniania spójności gospodarczej i społecznej.

Aby osiągnąć te cele, pierwszym obszarem działania musi być „planowanie koncepcyjne”. Na podstawie informacji uzyskanych w ramach publicznych konsultacji z zainteresowanymi podmiotami Komisja stwierdziła, że TEN-T najlepiej rozwijać w podejściu dwupoziomym, obejmującym sieć kompleksową i sieć bazową.

Sieć kompleksowa stanowi podstawowy poziom TEN-T. Składa się z całej istniejącej i planowanej infrastruktury, która spełnia wymogi wytycznych. Sieć kompleksowa ma powstać najpóźniej do dnia 31 grudnia 2050 r.

---

<sup>5</sup> COM(2011) 144.

Sieć bazowa znajduje się nad siecią kompleksową i obejmuje jej strategicznie najważniejsze części. Stanowi kręgosłup multimodalnej sieci mobilności. Skupia się na tych elementach TEN-T, które posiadają największą wartość dodaną dla Europy: brakujące ogniwa transgraniczne, najważniejsze wąskie gardła i węzły multimodalne. Sieć bazowa ma powstać najpóźniej do dnia 31 grudnia 2030 r.

Drugi obszar działania dotyczy narzędzi wdrażania. Komisja opracowała koncepcję korytarzy sieci bazowej, z odpowiednim uwzględnieniem kolejowych korytarzy towarowych<sup>6</sup>. Korytarze te będą stanowić instrument ramowy do skoordynowanego wdrażania sieci bazowej. Jeżeli chodzi o zakres, to korytarze sieci bazowej będą obejmować zasadniczo trzy rodzaje transportu i przechodzić przez co najmniej trzy państwa członkowskie. W miarę możliwości powinny też utworzyć połączenie z portem morskim. Jeżeli chodzi o działania, to korytarze sieci bazowej zapewnią platformę do celów zarządzania przepustowością, inwestycji, tworzenia i koordynowania multimodalnych ośrodków przeładunkowych i wdrażania interoperacyjnych systemów zarządzania ruchem.

#### **1.4. Spójność z innymi politykami i celami UE**

Wniosek jest zgodny z polityką ogłoszoną przez Komisję w białej księdze. Stanowi to część działań wskazanych wyraźnie w inicjatywie 34 dotyczącej bazowej sieci strategicznej infrastruktury europejskiej<sup>7</sup>.

W szczególności poniższe wytyczne są zgodne ze strategią określoną w białej księdze, która zakłada usunięcie najważniejszych przeszkód i wąskich gardeł w kluczowych obszarach infrastruktury transportowej. Celem jest utworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu z lepszymi usługami przewozowymi i w pełni zintegrowaną siecią transportową. Połączy to różne rodzaje transportu i spowoduje głęboką zmianę w sposobie korzystania z przewozu osób i towarów. Zmiana ta jest konieczna, aby osiągnąć cel obniżenia emisji gazów cieplarnianych z transportu o 60 % do roku 2050.

Bez wsparcia w postaci odpowiedniej sieci i inteligentniejszego podejścia do jej wykorzystywania żadne poważne zmiany w transporcie nie będą możliwe. Planowanie i rozwój infrastruktury uważa się za niezbędne do wypracowania zrównoważonego systemu transportu.

Wniosek przyczyni się również do osiągnięcia celów określonych w komunikacie Komisji „Europejska agenda cyfrowa”<sup>8</sup>, wspierając wdrażanie inteligentnych systemów transportu. Jest również jednym ze środków Aktu o jednolitym rynku, będących przedmiotem wniosku Komisji z kwietnia 2011 r.<sup>9</sup>, ponieważ sieci stanowią kręgosłup rynku wewnętrznego i odgrywają kluczową rolę w stymulowaniu płynnego i skutecznego obrotu towarów i usług.

Ponadto, wspieranie zrównoważonego transportu zostało zidentyfikowane jako środek służący do realizacji jednego z trzech kluczowych priorytetów strategii Europa 2020 na rzecz

---

<sup>6</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>7</sup> Zob. sekcja 3.1: „Infrastruktura transportowa: spójność terytorialna i rozwój gospodarczy” załącznika I do białej księgi.

<sup>8</sup> COM(2010) 245 wersja ostateczna/2.

<sup>9</sup> COM(2011) 206 wersja ostateczna.

inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, przyjętej przez Komisję dnia 3 marca 2010 r.<sup>10</sup>, tj. zrównoważonego rozwoju, poprzez rozwiązanie problemu krytycznych wąskich gardeł, w szczególności w odniesieniu do odcinków transgranicznych i węzłów multimodalnych (miasta, porty, platformy logistyczne).

Wniosek przyczynia się ponadto do umocnienia spójności terytorialnej UE, co jest jednym z celów UE, a także spójności gospodarczej i społecznej.

## **2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCEN SKUTKÓW**

### **2.1. Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Komisja przeprowadziła rozległe i intensywne konsultacje publiczne z zainteresowanymi podmiotami w okresie od lutego 2009 r. do czerwca 2010 r.

Komisja rozpoczęła proces konsultacji wraz z przyjęciem zielonej księgi. Otworzyło to dyskusje na temat najważniejszych wyzwań i celów polityki TEN-T oraz możliwych sposobów osiągnięcia jej założeń<sup>11</sup>.

W oparciu o informacje uzyskane od zainteresowanych podmiotów Komisja utworzyła sześć grup ekspertów, które od listopada 2009 r. do kwietnia 2010 r. analizowały kluczowe aspekty dotyczące przyszłego rozwoju TEN-T<sup>12</sup>. Zalecenia grup ekspertów zostały uwzględnione w dokumencie roboczym Komisji przedstawionym do konsultacji publicznych w dniu 4 maja 2010 r.<sup>13</sup>

W ramach konsultacji publicznych swoje uwagi zgłosiło ponad 530 zainteresowanych podmiotów. Większość z nich poparła koncepcję nowego dwupoziomowego podejścia do planowania TEN-T, obejmującą podstawową sieć kompleksową oraz sieć bazową składającą się ze strategicznie najważniejszych części TEN-T.

W październiku 2009 r. w Neapolu i w czerwcu 2010 r. w Saragossie odbyły się, odpowiednio, konferencja ministerialna oraz konferencja z udziałem zainteresowanych podmiotów.

W lutym 2011 r. Komisja przedstawiła Radzie i Parlamentowi Europejskiemu dokument roboczy służb Komisji<sup>14</sup> zawierający rozwinięcie metodyki oraz scenariuszy planowania i wdrażania.

---

<sup>10</sup> COM(2010) 2020 wersja ostateczna.

<sup>11</sup> „TEN-T: Przegląd polityki. W kierunku lepiej zintegrowanej transeuropejskiej sieci transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej”, COM (2009) 44 wersja ostateczna.

<sup>12</sup> Obszary, którymi zajęły się grupy eksperckie, to: struktura sieci kompleksowej i sieci bazowej oraz metodyka planowania TEN-T; wbudowanie polityki transportowej w planowanie TEN-T; inteligentne systemy transportu i nowe technologie w ramach TEN-T; TEN-T i połączenia poza UE; finansowanie TEN-T; aspekty prawne i niefinansowe TEN-T.

<sup>13</sup> „Konsultacje na temat przyszłej polityki w zakresie transeuropejskiej sieci transportowej”, COM(2010) 212 wersja ostateczna.

<sup>14</sup> „Nowa polityka transeuropejskiej sieci transportowej. Zagadnienia dotyczące planowania i wdrażania”, SEC(2011) 101.

## 2.2. Zdobywanie i wykorzystywanie wiedzy eksperckiej

Oprócz konsultacji publicznych z zainteresowanymi podmiotami Komisja pozostaje w stałym kontakcie z państwami członkowskimi za pośrednictwem komitetu ds. monitorowania wytycznych i wymiany informacji, ustanowionego na podstawie decyzji nr 1692/96/WE. Poprzez ten komitet, obradujący co miesiąc od 2010 r., państwa członkowskie były powiadamiane o postępach w procesie wprowadzania zmian i o ich treści.

Co więcej, służby Komisji zorganizowały kilka tur dwu- i wielostronnych posiedzeń z państwami członkowskimi w celu szczegółowego omówienia rozwoju sieci kompleksowej i przedstawienia najważniejszych elementów sieci bazowej.

Kontakty z poszczególnymi zainteresowanymi stronami nawiązano w ramach oddzielnych spotkań, w czasie konferencji oraz poprzez koordynatorów UE na posiedzeniach dotyczących ich odpowiednich projektów priorytetowych.

## 2.3. Ocena skutków

W ramach oceny skutków zidentyfikowano cztery cele szczegółowe dotyczące rozwiązania problemu rozczłonkowania sieci.

Pierwszym z tych celów szczegółowych, służących zapewnieniu lepszej koordynacji planowania na szczeblu UE, jest:

- Określenie spójnego i przejrzystego podejścia w celu maksymalizacji europejskiej wartości dodanej wynikającej z TEN-T, z uwzględnieniem rozwiązania tych problemów związanych z rozczłonkowaniem sieci, które dotyczą brakujących ogniw, multimodalności i odpowiednich połączeń z państwami sąsiadującymi i państwami trzecimi, a także zapewnienie odpowiedniego zasięgu geograficznego.

Pozostałe trzy cele szczegółowe, dzięki którym opracowana zostanie właściwa struktura zarządzania zapewniająca wdrożenie optymalnej konfiguracji sieci, to:

- Wspieranie wdrażania *norm* europejskich w zakresie systemów zarządzania oraz dążenie do opracowania ujednoczonych zasad operacyjnych dla projektów TEN-T będących przedmiotem wspólnego zainteresowania. Celem nie jest tu nakładanie nowych norm i zasad, a raczej zapewnienie skutecznego przyjęcia i wdrożenia już opracowanych wspólnych norm europejskich.
- Poprawa współpracy między państwami członkowskimi w celu koordynacji inwestycji, terminów, wyboru tras oraz ocen środowiskowych i ocen kosztów i korzyści w zakresie projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.
- Zagwarantowanie, aby optymalna konfiguracja sieci była kluczowym elementem w przydzielaniu finansowania UE, z naciskiem na odcinki transgraniczne, brakujące ogniwa i wąskie gardła.

W wyniku powyższego opracowano dwa warianty polityki:

- wariant 1 stanowiący połączenie podejścia planistycznego opartego w dużej mierze na obecnej polityce, chociaż w pewnym stopniu zmienionej w świetle zdobytych doświadczeń, ze wzmocnionym podejściem koordynacyjnym do kwestii wdrażania;

- wariant 2 stanowiący połączenie mocniejszego podejścia do koordynacji planowania, poprzez identyfikację optymalnej konfiguracji strategicznego „jądra” TEN-T, z tym samym wzmocnionym podejściem koordynacyjnym do kwestii wdrażania.

Każdy z tych wariantów przyniesie znaczne korzyści w porównaniu z podejściem podstawowym, zarówno pod względem skuteczności wdrażania, jak i skutków ekonomicznych, społecznych i środowiskowych. Wariant 2, ze względu na mocniejszą koordynację na szczeblu zarówno planowania, jak i wdrażania, przyniosłby ogólnie większe korzyści.

#### **2.4. Metodyka projektowania sieci bazowej**

Projekt sieci bazowej określony we wniosku stanowi produkt wspólnie uzgodnionej metodyki. Sieć została zaprojektowana zgodnie z następującą dwuetapową metodyką<sup>15</sup>.

Pierwszym etapem była identyfikacja głównych węzłów:

- główne węzły miejskie, obejmujące wszystkie stolice państw członkowskich, wszystkie „MEGA” miasta zgodnie z ESPON oraz wszystkie pozostałe duże obszary miejskie lub konurbacje, łącznie z całą ich infrastrukturą multimodalną należącą do sieci kompleksowej; ogółem zidentyfikowano 82 węzły miejskie, które zostały wymienione w załączniku do wytycznych; porty i porty lotnicze należące bezpośrednio do danego węzła miejskiego stanowią część sieci bazowej;
- poza tymi głównymi węzłami miejskimi: porty, które przekraczają określony próg wielkości lub spełniają określone kryteria geograficzne; w sumie w załączniku do wytycznych wymieniono 82 porty;
- najistotniejsze przejścia graniczne: jedno na każdy rodzaj transportu między każdym państwem członkowskim a odpowiednim państwem sąsiadującym; w sumie w załączniku do wytycznych wymieniono 46 przejść granicznych.

Następnym krokiem było połączenie tych węzłów głównych połączeniami multimodalnymi (transport drogowy, kolej, żegluga śródlądowa) zgodnie z dostępnością lub wykonalnością, z uwzględnieniem skuteczności i wydajności oraz najlepiej z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury.

### **3. ELEMENTY PRAWNE WNIOSKU**

#### **3.1. Krótki opis proponowanych środków**

Rozporządzenie będące przedmiotem wniosku uchyli i zastąpi decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

---

<sup>15</sup> Szczegółowa metodyka została opublikowana w styczniu 2011 r. w dokumencie roboczym służb Komisji „Nowa polityka transeuropejskiej sieci transportowej. Zagadnienia dotyczące planowania i wdrażania”. Wprowadzono do niej drobne zmiany dotyczące zagadnień omawianych na posiedzeniu ministrów transportu w dniach 7–8 lutego 2011 r. oraz na posiedzeniach z przedstawicielami wysokiego szczebla ze wszystkich państw członkowskich UE.

Wniosek zawiera następujące główne elementy:

- TEN-T zostanie utworzona stopniowo poprzez wdrażanie dwupoziomowego podejścia obejmującego sieć kompleksową i sieć bazową.
- Sieć kompleksowa ma powstać najpóźniej do dnia 31 grudnia 2050 r., a sieć bazowa ma być wdrożona priorytetowo do dnia 31 grudnia 2030 r.
- Wytyczne ustanawiają ramy do identyfikacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania. Projekty te przyczyniają się do rozwoju i ustanawiania TEN-T poprzez tworzenie, utrzymywanie, rehabilitację i modernizację infrastruktury, poprzez środki służące promocji zasobooszczędnego korzystania z infrastruktury oraz poprzez umożliwianie zrównoważonych i efektywnych usług transportu towarowego.
- Z uwagi na współpracę z państwami trzecimi i państwami sąsiadującymi<sup>16</sup> Unia Europejska może wspierać projekty będące przedmiotem wzajemnego zainteresowania.
- Sieć kompleksową określają:
  - mapy;
  - elementy infrastruktury;
  - wymogi dotyczące infrastruktury;
  - priorytety w zakresie wspierania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.
- Terminale towarowe, dworce pasażerskie, porty śródlądowe, porty morskie i porty lotnicze będą łączyć różne rodzaje transportu w celu umożliwienia transportu multimodalnego.
- Węzły miejskie stanowią kluczowe elementy sieci kompleksowej jako punkty łączące różne rodzaje infrastruktury transportowej.
- Wytyczne określają wymogi szczególne dotyczące sieci bazowej, oprócz wymogów dotyczących sieci kompleksowej, na przykład w zakresie dostępności paliw alternatywnych. Komisja będzie monitorować i oceniać postępy we wdrażaniu sieci bazowej.
- Korytarze sieci bazowej stanowią instrument wdrażania sieci bazowej. Mają się opierać na integracji i interoperacyjności modalnej oraz prowadzić do skoordynowanego rozwoju i zarządzania.

---

<sup>16</sup> W załączniku III przedstawiono regionalne sieci transportowe tych państw w zakresie, w jakim zostały one już ustalone. W przypadku państw objętych polityką sąsiedztwa w ramach Partnerstwa Wschodniego, sieć regionalna zostanie ustalona w następstwie działań panelu partnerstwa wschodniego ds. transportu, w oparciu o prace przeprowadzone w ramach TRACECA. W przypadku państw objętych polityką sąsiedztwa południowego, sieć regionalna zostanie ustalona w oparciu o prace podjęte w ramach eurośrodiemnomorskiego Forum Transportowego.



- Koordynatorzy europejscy będą usprawniać skoordynowane wdrażanie korytarzy, współpracując z platformami ds. korytarzy, które mają być utworzone przez zainteresowane państwa członkowskie.
- Każda platforma ds. korytarza opracuje wieloletni plan rozwoju, obejmujący plany inwestycyjne i wdrożeniowe, jako strukturę zarządzania. Na podstawie tych informacji Komisja przyjmie akty wykonawcze (decyzje) dla każdego korytarza.
- Wniosek zakłada regularne wprowadzanie zmian do załączników poprzez akty delegowane w celu aktualizacji map sieci kompleksowej. Przewiduje również przegląd sieci bazowej do roku 2023.

### **3.2. Podstawa prawna**

Podstawę prawną niniejszego wniosku stanowi art. 172 TFUE.

### **3.3. Zasada pomocniczości**

Skoordynowany rozwój transeuropejskiej sieci transportowej, mający usprawnić przepływy transportowe w ramach jednolitego rynku europejskiego i wzmocnić gospodarczą, społeczną i terytorialną spójność w Europie, wymaga podjęcia działań na szczeblu Unii Europejskiej, ponieważ takie działania nie mogłyby być podjęte indywidualnie przez państwa członkowskie. Dotyczy to w szczególności odcinków transgranicznych.

### **3.4. Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności i wchodzi w zakres działań w obszarze transeuropejskiej sieci transportowej, jak określono w art. 170 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Działania przewidziane w niniejszym wniosku są ograniczone tylko do europejskiego wymiaru sieci infrastruktury transportowej.

### **3.5. Wybór instrumentu prawnego**

Aktualnie obowiązujące wytyczne TEN-T zostały przedłożone i przyjęte jako decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady. Decyzja ta jest skierowana w szczególności do państw członkowskich, co nadaje wytycznym moc obowiązującą w całości w odniesieniu do wszystkich państw członkowskich.

Chociaż państwa członkowskie były zwyczajowo głównymi podmiotami zaangażowanymi w rozwój infrastruktury transportowej i zarządzanie tą infrastrukturą, ostatnie lata wskazują na to, że sytuacja ta stopniowo ulega zmianie. Władze regionalne i lokalne, zarządcy infrastruktury, operatorzy transportu oraz inne podmioty publiczne i prywatne również stały się kluczowymi podmiotami z punktu widzenia rozwoju infrastruktury.

Ponieważ w planowaniu, rozwoju i eksploatacji TEN-T uczestniczy teraz więcej podmiotów niż tylko państwa członkowskie, ważne jest, aby zagwarantować, że wytyczne będą obowiązujące dla wszystkich. Dlatego Komisja wybrała rozporządzenie jako instrument prawny dla niniejszego wniosku.

Ponadto należy zauważyć, że wniosek ma obejmować okres do roku 2050. Dlatego trudno jest przewidzieć wszystkie kategorie podmiotów, jakie mogą zaangażować się w projekty wdrażania TEN-T w tym okresie.

### **3.6. Europejski Obszar Gospodarczy**

Akt będący przedmiotem wniosku dotyczy zagadnienia EOG i dlatego jego zakres powinien obejmować Europejski Obszar Gospodarczy.

## **4. WPLYW NA BUDŻET**

Wniosek nie prowadzi do powstania dodatkowych kosztów dla budżetu UE.

## **5. INSTRUMENT „ŁĄCZĄC EUROPE”**

W kontekście komunikatu w sprawie wieloletnich ram finansowych na lata 2014–2020<sup>17</sup> Komisja ogłosiła utworzenie nowego instrumentu na szczeblu UE: funduszu „Łącząc Europę”, który będzie finansować priorytetową dla UE infrastrukturę transportową, energetyczną i cyfrową szerokopasmową. Instrument ten będzie wspierać infrastruktury, które mają znaczenie dla Europy i jednolitego rynku, a środki unijne będą przeznaczone przede wszystkim na sieci priorytetowe, które muszą być wdrożone do 2020 r. i w przypadku których działania na szczeblu europejskim są najbardziej uzasadnione. Instrument będzie dysponować pojedynczym funduszem w wysokości 50 mld euro na lata 2014–2020, z czego 31,7 mld euro zostanie przeznaczone na transport, a dalsze 10 mld euro z tej kwoty zostanie przeznaczone na odpowiednie inwestycje w infrastrukturę transportową wewnątrz państw członkowskich kwalifikujących się na podstawie Funduszu Spójności. W komunikacie zaproponowano również, aby projekty infrastrukturalne będące przedmiotem zainteresowania UE, które przechodzą przez państwa sąsiadujące i kraje przedakcesyjne, były w przyszłości koordynowane i umacniane poprzez nowy instrument „Łącząc Europę”<sup>18</sup>.

Wraz z instrumentem „Łącząc Europę” niniejsze wytyczne ustanowią priorytety europejskiego finansowania infrastruktury transportowej.

## **6. UPROSZCZENIE**

Wniosek przyczynia się do uproszczenia istniejących zasad. Dzięki nowemu podejściu „korytarzowemu” i ustanowieniu platform ds. korytarzy będzie można usprawnić przygotowanie projektów.

---

<sup>17</sup> COM(2011) 500 wersja ostateczna.

<sup>18</sup> Tego rodzaju koordynacja może obejmować, między innymi, finansowanie pochodzące z sąsiedzkiego funduszu inwestycyjnego (NIF) bądź Instrumentu Pomocy Przedakcesyjnej (IPA).

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>19</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>20</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Decyzja nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej<sup>21</sup> została dla zapewnienia jasności przekształcona decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej<sup>22</sup>.
- (2) Planowanie, rozwijanie i użytkowanie transeuropejskich sieci transportowych przyczynia się do osiągnięcia głównych celów Unii, takich jak sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego i wzmocnienie spójności gospodarczej i społecznej, a także ma cele szczegółowe polegające na zapewnieniu niezakłóconego i zrównoważonego przepływu osób i towarów oraz zapewnieniu dostępności dla wszystkich regionów Unii.

---

<sup>19</sup> Dz.U. C , , s. .

<sup>20</sup> Dz.U. C , , s. .

<sup>21</sup> Dz.U. L 228 z 9.9.1996, s. 1.

<sup>22</sup> Dz.U. L 204 z 5.8.2010, s. 1.

- (3) Te cele szczegółowe należy osiągnąć poprzez ustanowienie wzajemnych połączeń i interoperacyjności pomiędzy krajowymi sieciami transportowymi w zasobooszczędny sposób.
- (4) Wzrost natężenia ruchu powoduje większe zatłoczenie w międzynarodowych korytarzach transportowych. Aby zapewnić międzynarodową mobilność towarów i osób, należy zoptymalizować przepustowość transeuropejskiej sieci transportowej oraz sposób jej wykorzystywania oraz, w razie konieczności, zwiększyć tę przepustowość poprzez usunięcie wąskich gardeł i brakujących ogniw w infrastrukturze wewnątrz państw członkowskich i pomiędzy nimi.
- (5) Jak określono w białej księdze na temat transportu „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”<sup>23</sup>, wydajność i skuteczność transportu można znacznie zwiększyć poprzez zapewnienie lepszej integracji modalnej w całej sieci pod względem infrastruktury, przepływów informacji oraz procedur.
- (6) 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 lepszą logistykę 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.
- (7) Polityka transeuropejskiej sieci transportowej musi uwzględniać zmiany w zakresie polityki transportowej oraz własności infrastruktury. W przeszłości głównymi podmiotami odpowiedzialnymi za tworzenie i utrzymywanie infrastruktury transportowej były państwa członkowskie. Jednakże z punktu widzenia realizacji multimodalnej transeuropejskiej sieci transportowej istotne znaczenie zyskały także inne podmioty, w tym podmioty prywatne, takie jak m.in. zarządcy infrastruktury, koncesjonariusze czy władze portów i portów lotniczych.
- (8) Transeuropejska sieć transportowa składa się w znacznym stopniu z istniejącej infrastruktury. Tą istniejącą infrastrukturą zarządzają różne podmioty publiczne i prywatne. Aby osiągnąć w pełni cele nowej polityki transeuropejskiej sieci transportowej, należy określić w rozporządzeniu jednakowe wymogi dotyczące infrastruktury, jakich mają przestrzegać wszystkie podmioty odpowiedzialne za infrastrukturę transeuropejskiej sieci transportowej.
- (9) Najlepszym sposobem na rozwój transeuropejskiej sieci transportowej jest podejście dwupoziomowe obejmujące sieć kompleksową i sieć bazową, przy czym te dwa poziomy stanowią najwyższy szczebel planowania infrastruktury w Unii.
- (10) Sieć kompleksowa powinna być ogólnoeuropejską siecią transportową, zapewniającą dostępność wszystkich regionów w Unii, w tym regionów peryferyjnych i najbardziej oddalonych, co jest również zgodne z celami zintegrowanej polityki morskiej<sup>24</sup>, i wzmacniającą spójność pomiędzy nimi. Wytyczne powinny określać wymogi dla

---

<sup>23</sup> COM(2011) 144 wersja ostateczna.

<sup>24</sup> COM(2007) 575 wersja ostateczna.

infrastruktury sieci kompleksowej, tak aby utworzyć sieć o wysokiej jakości w całej Unii do roku 2050.

- (11) Sieć bazowa powinna zostać zidentyfikowana i wdrożona jako priorytet w ramach sieci kompleksowej do roku 2030. Sieć ta powinna stanowić podstawę rozwoju multimodalnej sieci transportu 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.
- (12) Aby utworzyć sieć bazową i sieć kompleksową w skoordynowany i terminowy sposób, co pozwoli uzyskać maksymalne korzyści z sieci, odpowiednie państwa członkowskie powinny dopilnować, aby projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania zostały zakończone odpowiednio do roku 2030 i 2050.
- (13) Konieczna jest identyfikacja projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które przyczyniają się do utworzenia transeuropejskiej sieci transportowej i które są zgodne z priorytetami ustalonymi w wytycznych.
- (14) Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania powinny przedstawiać wyraźną 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. Dlatego ich wdrożenie jest mało prawdopodobne bez interwencji ze strony Unii.
- (15) Ponieważ rozwój i wdrażanie transeuropejskiej sieci transportowej to zadania wykonywane nie tylko przez państwa członkowskie, wszystkie podmioty działające na rzecz projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, takie jak władze lokalne lub regionalne, zarządcy infrastruktury lub inne podmioty prywatne lub publiczne, powinny – przy realizacji takich projektów – podlegać prawom i obowiązkom określonym w niniejszym rozporządzeniu, jak również innym odpowiednim przepisom i procedurom unijnym oraz krajowym.
- (16) 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 wzajemnego zainteresowania z tymi państwami.
- (17) Aby osiągnąć integrację modalną w całej sieci, konieczne jest odpowiednie zaplanowanie transeuropejskiej sieci transportowej. Oznacza to również wprowadzenie w całej sieci szczególnych wymogów dotyczących infrastruktury, inteligentnych systemów transportowych, wyposażenia i usług. Dlatego konieczne jest zapewnienie adekwatnego i uzgodnionego wprowadzania 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.
- (18) 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 system TENtec Komisji, który zawiera bardziej szczegółowe informacje dotyczące transeuropejskiej infrastruktury transportowej.

- (19) Wytyczne powinny określać priorytety, aby osiągnąć wyznaczone cele w określonym horyzoncie czasowym.
- (20) Inteligentne systemy transportowe są niezbędne do zapewnienia podstaw optymalizacji ruchu i operacji transportowych oraz polepszenia związanych z nimi usług.
- (21) Wytyczne powinny określać rozwój sieci kompleksowej w odniesieniu do węzłów miejskich, ponieważ węzły te stanowią punkt wyjścia lub ostateczny cel podróży („ostatnia mila”) dla osób i towarów przemieszczających się w ramach transeuropejskiej sieci transportowej oraz punkty transferu w obrębie poszczególnych rodzajów transportu lub pomiędzy nimi.
- (22) Dzięki swojej wielkości transeuropejska sieć transportowa powinna zapewniać podstawę do 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 celu strategii „Europa 2020” i białej księgi w zakresie transportu, czyli do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych o 60 % do roku 2050 (w odniesieniu do poziomu z 1990 r.), a jednocześnie do zwiększenia bezpieczeństwa paliwowego Unii.
- (23) Transeuropejska sieć transportowa musi zapewniać skuteczną multimodalność, aby umożliwić dokonywanie lepszych wyborów rodzaju transportu oraz konsolidację dużych wolumenów do przewożenia na duże odległości. Dzięki temu multimodalność stanie się bardziej atrakcyjna ekonomicznie dla wysyłających.
- (24) Aby stworzyć wydajną infrastrukturę o wysokiej jakości dla wszystkich rodzajów transportu, wytyczne powinny zawierać przepisy dotyczące ochrony i bezpieczeństwa pasażerów i przepływu towarów, wpływu zmiany klimatu oraz potencjalnych klęsk żywiołowych lub katastrof spowodowanych przez człowieka na infrastrukturę oraz dostępności dla wszystkich użytkowników transportu.
- (25) Sieć bazowa powinna stanowić podzestaw nałożony na sieć kompleksową. Sieć ta powinna obejmować strategicznie najważniejsze węzły i połączenia transeuropejskiej sieci transportowej zgodnie z potrzebami transportowymi. Powinna być multimodalna, tj. obejmować wszystkie rodzaje transportu i ich połączenia oraz odpowiednie systemy zarządzania ruchem i informacjami.
- (26) Aby wdrożyć sieć bazową w określonym horyzoncie czasowym, można zastosować podejście „korytarzowe” jako narzędzie służące koordynacji różnych projektów na szczeblu ponadnarodowym oraz synchronizacji rozwoju korytarza, czerpiąc tym samym maksymalne korzyści z sieci.
- (27) Korytarze sieci bazowej powinny również pomóc w osiągnięciu ogólniejszych celów polityki transportowej oraz ułatwić integrację modalną i operacje multimodalne. Powinno to pozwolić na utworzenie specjalnych korytarzy, które będą zoptymalizowane pod względem wykorzystania energii i emisji, minimalizując tym

samym wpływ na środowisko, oraz atrakcyjne ze względu na swoją niezawodność, małe zatłoczenie i niskie koszty operacyjne i administracyjne. Wstępna lista korytarzy powinna zostać zawarta rozporządzeniu (UE) XXX/2012 [instrument „Łącząc Europę”], ale mieć charakter modyfikowalny w celu uwzględniania zmian w przepływach ruchu.

- (28) Projektowanie właściwej struktury zarządzania oraz identyfikowanie źródeł finansowania złożonych projektów transgranicznych będą łatwiejsze, jeżeli zostaną utworzone platformy ds. korytarzy dotyczące odpowiednich korytarzy sieci bazowej. Koordynatorzy europejscy powinni ułatwiać skoordynowane wdrażanie korytarzy sieci bazowej.
- (29) Przy tworzeniu korytarzy sieci bazowej należy wziąć pod uwagę kolejowe korytarze towarowe utworzone zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy<sup>25</sup> oraz europejski plan wdrożenia ERTMS określony w decyzji Komisji 2009/561/WE z dnia 22 lipca 2009 r. zmieniającej decyzję 2006/679/WE w odniesieniu do wdrażania technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych<sup>26</sup>.
- (30) Aby uzyskać maksymalną spójność między wytycznymi a programowaniem odpowiednich instrumentów finansowych dostępnych na szczeblu Unii, przy finansowaniu transeuropejskiej sieci transportowej należy opierać się na niniejszym rozporządzeniu i korzystać z instrumentu „Łącząc Europę”<sup>27</sup>. Jednocześnie należy wzajemnie uzgadniać i łączyć finansowanie pochodzące z odpowiednich instrumentów wewnętrznych i zewnętrznych, takich jak fundusze strukturalne i Fundusz Spójności, sąsiedzki fundusz inwestycyjny (NIF), Instrument Pomocy Przedakcesyjnej (IPA)<sup>28</sup>, oraz ze środków zapewnianych przez Europejski Bank Inwestycyjny, Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju oraz inne instytucje finansowe. Rozwijając transeuropejską sieć transportową, państwa członkowskie powinny w szczególności uwzględniać uwarunkowania *ex ante* dotyczące transportu, przedstawione w załączniku IV do rozporządzenia (UE) nr XXX/2012 [rozporządzenie ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego objętych zakresem wspólnych ram strategicznych oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności, oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1083/2006].<sup>29</sup>
- (31) Aby umożliwić aktualizację załączników, a w szczególności map, w celu uwzględnienia możliwych zmian wynikających z analizy faktycznego wykorzystania określonych elementów infrastruktury transportowej w stosunku do wcześniej

---

<sup>25</sup> Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22.

<sup>26</sup> Dz.U. L 194 z 25.7.2009, s. 60.

<sup>27</sup> Rozporządzenie (UE) nr XXX/2012 z dnia ... [instrument „Łącząc Europę”]

<sup>28</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.

<sup>29</sup> COM(2011) 615 wersja ostateczna.

ustalonych progów ilościowych, należy zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych w zakresie zmian załączników. Szczególnie ważne jest, aby Komisja prowadziła odpowiednie konsultacje w czasie prac przygotowawczych, w tym na szczeblu eksperckim. Przy przygotowywaniu i sporządzaniu aktów delegowanych Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie odpowiednich dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

- (32) Aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszego rozporządzenia, należy nadać Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję<sup>30</sup>.
- (33) Ponieważ cele działań, jakie mają zostać podjęte, w szczególności skoordynowane tworzenie i rozwój transeuropejskiej sieci transportowej, nie mogą być osiągnięte w wystarczający sposób przez państwa członkowskie i mogą zatem, ze względu na potrzebę ich koordynacji, być zrealizowane lepiej na szczeblu Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną również w tym samym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza zakres niezbędny do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I

### ZASADY OGÓLNE

#### *Artykuł 1* *Przedmiot*

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia unijne wytyczne (zwane dalej „wytycznymi”) dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, które określają infrastrukturę transeuropejskiej sieci transportowej, w ramach której ustalane są projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz projekty będące przedmiotem wzajemnego zainteresowania.
2. Wytyczne określają wymogi, jakich mają przestrzegać podmioty odpowiedzialne za zarządzanie infrastrukturą transeuropejskiej sieci transportowej.
3. Wytyczne wyznaczają priorytety rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

---

<sup>30</sup> Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.



4. Wytyczne ustanawiają środki wdrażania sieci transeuropejskiej.

## *Artykuł 2*

### **Zakres**

1. Wytyczne mają zastosowanie do transeuropejskiej sieci transportowej, która obejmuje:
- istniejącą i planowaną infrastrukturę transportową, o której mowa w ust. 2, oraz
  - środki wspierające efektywne zarządzanie taką infrastrukturą i jej wykorzystywanie.
2. Infrastruktura transportowa transeuropejskiej sieci transportowej składa się z:
- (a) infrastruktury transportu kolejowego, określonej w rozdziale II sekcja 1;
  - (b) infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, określonej w rozdziale II sekcja 2;
  - (c) infrastruktury transportu drogowego, określonej w rozdziale II sekcja 3;
  - (d) infrastruktury transportu morskiego, określonej w rozdziale II sekcja 4;
  - (e) infrastruktury transportu lotniczego, określonej w rozdziale II sekcja 5;
  - (f) infrastruktury transportu multimodalnego, określonej w rozdziale II sekcja 6;
  - (g) wyposażenia i inteligentnych systemów transportowych związanych z infrastrukturą transportową, o której mowa w punktach od a) do f).

## *Artykuł 3*

### **Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- (a) „projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania” oznacza dowolną część planowanej infrastruktury transportowej, istniejącej infrastruktury transportowej lub dowolną modyfikację istniejącej infrastruktury transportowej spełniającą wymogi przepisów rozdziału II oraz wszelkie środki zapewniające efektywne zarządzanie taką infrastrukturą i jej wykorzystywanie;
- (b) „projekt będący przedmiotem wzajemnego zainteresowania” oznacza projekt obejmujący Unię oraz jedno państwo trzecie lub kilka państw trzecich, którego celem jest połączenie transeuropejskiej sieci transportowej z sieciami infrastruktury transportowej tych państw, aby ułatwić główne przepływy transportu;
- (c) „państwo trzecie” oznacza dowolne państwo sąsiadujące oraz każde inne państwo, z którym Unia może współpracować, aby osiągnąć cele stanowiące przedmiot niniejszego rozporządzenia;

- (d) „państwo sąsiadujące” oznacza państwo objęte europejską polityką sąsiedztwa, w tym partnerstwem strategicznym<sup>31</sup>, polityką rozszerzenia, Europejskim Obszarem Gospodarczym lub Europejskim Stowarzyszeniem Wolnego Handlu;
- (e) „europejska wartość dodana” oznacza, w odniesieniu do projektu, wartość wynikającą z interwencji Unii, która jest dodatkowa w stosunku do wartości, jaka powstałaby w wyniku działania samego państwa członkowskiego;
- (f) „zarządca infrastruktury” oznacza dowolny podmiot lub dowolne przedsiębiorstwo, który(-e) jest odpowiedzialny(-e) w szczególności za ustanawianie i utrzymywanie infrastruktury transportowej. Może to również obejmować zarządzanie systemami sterowania i bezpieczeństwa infrastruktury;
- (g) „inteligentne systemy transportowe (ITS)” oznaczają systemy wykorzystujące technologie informacyjne, komunikacyjne, nawigacyjne oraz technologie pozycjonowania/lokalizacji w celu zarządzania mobilnością i ruchem w transeuropejskiej sieci transportowej oraz zapewniania usług o wartości dodanej dla obywateli i operatorów, w tym 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. h)–l);
- (h) „system zarządzania ruchem lotniczym” oznacza system określony w rozporządzeniu (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)<sup>32</sup> oraz w centralnym planie zarządzania ruchem lotniczym w Europie (ATM) określonym w rozporządzeniu 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)<sup>33</sup>;
- (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 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/EWG<sup>34</sup>;

---

<sup>31</sup> COM(2004) 106 wersja ostateczna.

<sup>32</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26.

<sup>33</sup> Dz.U. L 64 z 2.3.2007, s. 1.

<sup>34</sup> Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10.

- (j) „usługi informacji rzecznej (RIS)” oznaczają technologie informacyjno-komunikacyjne na śródlądowych drogach wodnych określone w dyrektywie 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<sup>35</sup>;
- (k) „usługi e-maritime” oznaczają usługi wykorzystujące zaawansowane i interoperacyjne technologie informacyjne w sektorze transportu morskiego w celu usprawnienia przeładunku na morzu i w portach;
- (l) „europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS)” oznacza system określony w decyzji Komisji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r.<sup>36</sup> oraz decyzji Komisji 2006/860 z dnia 7 listopada 2006 r.<sup>37</sup> dotyczących specyfikacji technicznych interoperacyjności podsystemów sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i kolei dużych prędkości;
- (m) „rodzaj transportu” oznacza kolej, żeglugę śródlądową, transport drogowy, morski bądź lotniczy;
- (n) „transport multimodalny” oznacza przewóz towarów bądź osób, albo zarówno towarów, jak i osób, przy pomocy więcej niż jednego rodzaju transportu;
- (o) „węzeł miejski” oznacza obszar miejski, gdzie infrastruktura transportowa transeuropejskiej sieci transportowej jest połączona z innymi częściami tej infrastruktury oraz z infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego;
- (p) „platforma logistyczna” oznacza obszar bezpośrednio połączony z infrastrukturą transportową transeuropejskiej sieci transportowej, w tym z co najmniej jednym terminalem towarowym, który umożliwia prowadzenie działań logistycznych;
- (q) „terminal towarowy” oznacza strukturę z wyposażeniem służącym do przeładunku między co najmniej dwoma rodzajami transportu oraz do tymczasowego składowania towarów, taką jak port, port śródlądowy, port lotniczy i terminal kolejowo-drogowy;
- (r) „region NUTS” oznacza region określony w Nomenklaturze Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych.

#### *Artykuł 4*

#### ***Cele transeuropejskiej sieci transportowej***

1. Transeuropejska sieć transportowa umożliwia usługi i działania transportowe, które:

---

<sup>35</sup> Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152.

<sup>36</sup> Dz.U. L 284 z 16.10.2006, s. 1.

<sup>37</sup> Dz.U. L 342 z 7.12.2006, s. 1.

- (a) spełniają potrzeby użytkowników w zakresie mobilności i transportu w obrębie Unii oraz w relacjach z państwami trzecimi, przyczyniając się tym samym do dalszego rozwoju gospodarczego i konkurencyjności;
- (b) są efektywne pod względem ekonomicznym, przyczyniają się do niskoemisyjnego i czystego transportu, bezpieczeństwa paliwowego i ochrony środowiska oraz zapewniają bezpieczeństwo, ochronę i wysokie normy jakościowe, zarówno w przewozie osób, jak i towarów;
- (c) promują najbardziej zaawansowane koncepcje technologiczne i operacyjne;
- (d) zapewniają odpowiednią dostępność wszystkich regionów Unii, wspierając tym samym spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną oraz rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu.

2. W ramach rozwoju infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej realizowane są następujące cele:

- (a) wzajemne połączenia oraz interoperacyjność krajowych sieci transportowych;
- (b) usuwanie wąskich gardeł i brakujących ogniw, zarówno w obrębie poszczególnych infrastruktur transportowych, jak i na węzłach połączeniowych pomiędzy nimi, w obrębie terytoriów państw członkowskich i na przejściach granicznych pomiędzy nimi;
- (c) rozwój wszystkich rodzajów transportu w sposób zgodny z zapewnianiem zrównoważonego i ekonomicznie efektywnego transportu w perspektywie długoterminowej;
- (d) optymalna integracja i wzajemne połączenia wszystkich rodzajów transportu;
- (e) efektywne wykorzystywanie infrastruktury;
- (f) promowanie powszechnego korzystania z transportu najbardziej neutralnego pod względem emisji dwutlenku węgla;
- (g) połączenia infrastruktury transportowej między transeuropejską siecią transportową a sieciami infrastruktury transportowej państw sąsiadujących oraz wspieranie ich interoperacyjności;
- (h) ustanowienie wymogów dotyczących infrastruktury, w szczególności w obszarze interoperacyjności, bezpieczeństwa i ochrony, które będą stanowić standardy w zakresie jakości, skuteczności i zrównoważenia usług transportowych;
- (i) płynne połączenia między infrastrukturą transportową do ruchu dalekobieżnego a infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego, w odniesieniu zarówno do przewozu osób, jak i towarów;
- (j) stworzenie infrastruktury transportowej, która odzwierciedla szczególne warunki w różnych częściach Unii i obejmuje równomiernie europejskie regiony, w tym regiony najbardziej oddalone i inne regiony peryferyjne;

- (k) dostępność dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych.

#### *Artykuł 5*

#### ***Sieć zasobooszczędna***

Państwa członkowskie oraz, w stosownych przypadkach, władze regionalne i lokalne, zarządcy infrastruktury, operatorzy transportu, a także inne podmioty publiczne i prywatne, planują, rozwijają i eksploatują transeuropejską sieć transportową w zasobooszczędny sposób, poprzez:

- (a) optymalizację integracji infrastruktury i wzajemnych połączeń;
- (b) powszechne wdrażanie nowych technologii i ITS;
- (c) ulepszanie i utrzymywanie istniejącej infrastruktury transportowej;
- (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 zmiany klimatu oraz klęski żywiołowe i katastrofy spowodowane przez człowieka.

#### *Artykuł 6*

#### ***Dwupoziomowa struktura transeuropejskiej sieci transportowej***

1. Stopniowy rozwój transeuropejskiej sieci transportowej osiąga się w szczególności poprzez wdrożenie 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 wykorzystywanie tego rodzaju infrastruktury. Sieć ta jest rozwijana zgodnie z przepisami rozdziału 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 ustalana i rozwijana zgodnie z przepisami rozdziału 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, utrzymywanie, rehabilitację i modernizację istniejącej infrastruktury transportowej oraz poprzez środki służące promocji zasobooszczędnego korzystania z infrastruktury.
2. Projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania musi:
  - (a) przyczyniać się do realizacji celów określonych w art. 4;
  - (b) spełniać wymogi rozdziału II oraz, jeżeli dotyczy sieci bazowej, spełniać dodatkowo wymogi rozdziału III;
  - (c) przejść pozytywnie społeczno-ekonomiczną analizę kosztów i korzyści, wykazując dodatnią wartość bieżącą netto;
  - (d) wykazywać wyraźną 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 i inni promotorzy projektów podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zagwarantowania realizacji projektów zgodnie z odpowiednimi unijnymi i krajowymi przepisami oraz procedurami, w szczególności z unijnymi przepisami dotyczącymi środowiska, ochrony klimatu, bezpieczeństwa, ochrony, konkurencji, pomocy państwa, zamówień publicznych i zdrowia publicznego.
5. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania kwalifikują się do uzyskania unijnej pomocy finansowej w ramach instrumentów dostępnych dla transeuropejskiej sieci transportowej, w szczególności instrumentu „Łącząc Europę” ustanowionego rozporządzeniem (UE) nr XXX/2012.

## *Artykuł 8*

### ***Współpraca z państwami trzecimi***

1. Unia może wspierać projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w celu połączenia transeuropejskiej sieci transportowej z sieciami infrastruktury państw trzecich objętych europejską polityką sąsiedztwa, polityką rozszerzenia, Europejskim Obszarem Gospodarczym i Europejskim Stowarzyszeniem Wolnego Handlu i mające na celu:
  - (a) połączenie sieci bazowej na przejściach granicznych;
  - (b) zapewnienie połączenia między siecią bazową a sieciami transportowymi państw trzecich;
  - (c) uzupełnienie w państwach trzecich infrastruktur transportowych służących jako łączniki między częściami sieci bazowej w Unii;

(d) wdrożenie systemów zarządzania ruchem w tych państwach.

Tego rodzaju projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania wzmocniają potencjał lub użyteczność sieci zlokalizowanych w jednym państwie członkowskim lub kilku państwach członkowskich.

2. Unia może współpracować z państwami trzecimi w celu promowania projektów będących przedmiotem wzajemnego zainteresowania. Projekty te mają:
  - (a) promować interoperacyjność między transeuropejską siecią transportową a sieciami państw sąsiadujących;
  - (b) promować rozszerzanie polityki transeuropejskiej sieci transportowej na państwa trzecie;
  - (c) ułatwiać transport lotniczy z państwami trzecimi, w szczególności poprzez rozszerzenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i współpracę w zakresie zarządzania ruchem lotniczym;
  - (d) ułatwiać transport morski i promować autostrady morskie z państwami trzecimi.
3. Projekty będące przedmiotem wzajemnego zainteresowania, które podlegają ust. 2 lit. a), muszą spełniać odpowiednie wymogi rozdziału II.
4. Załącznik III zawiera orientacyjne mapy transeuropejskiej sieci transportowej rozszerzonej na określone państwa sąsiadujące.
5. Unia może wykorzystywać istniejące lub ustanawiać nowe instrumenty koordynacyjne i finansowe z państwami sąsiadującymi, np. sąsiedzki fundusz inwestycyjny (NIF) lub Instrument Pomocy Przedakcesyjnej (IPA), na potrzeby promowania projektów będących przedmiotem wzajemnego zainteresowania.
6. Unia może współpracować z organizacjami i podmiotami międzynarodowymi i regionalnymi w celu realizacji wszelkich celów określonych w niniejszym artykule.

## ROZDZIAŁ II

### SIEĆ KOMPLEKSOWA

#### *Artykuł 9*

#### ***Przepisy ogólne***

1. Sieć kompleksowa stanowi podstawę identyfikacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.
2. Sieć kompleksowa:
  - (a) jest określona na mapach zawartych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia;
  - (b) jest określona poprzez opis elementów infrastruktury;
  - (c) spełnia wymogi dotyczące infrastruktur transportowych, które zostały określone w niniejszym rozdziale;
  - (d) wyznacza ramy dla priorytetowego rozwoju infrastruktury, o którym mowa w art. 10–35.
3. Państwa członkowskie dopilnowują, aby sieć kompleksowa została ukończona i była w pełni zgodna z odpowiednimi przepisami niniejszego rozdziału najpóźniej do dnia 31 grudnia 2050 r.

#### *Artykuł 10*

#### ***Priorytety***

Unia, państwa członkowskie, zarządcy infrastruktury i inni promotorzy projektów, rozwijając sieć kompleksową, uwzględniają w szczególności środki, które są niezbędne do:

- (a) wdrażania i rozmieszczania inteligentnych systemów transportowych, w tym środków umożliwiających zarządzanie ruchem, multimodalnych usług informacyjnych i planowania podróży, multimodalnego śledzenia ruchu i pochodzenia, planowania przepustowości oraz usług rezerwacji internetowej i zintegrowanej sprzedaży biletów;
- (b) usuwania brakujących ogniw i wąskich gardeł, w szczególności na odcinkach transgranicznych;
- (c) usuwania barier administracyjnych i technicznych, w szczególności barier utrudniających interoperacyjność sieci i konkurencję;
- (d) zapewnienia optymalnej integracji rodzajów transportu;
- (e) zapewnienia odpowiedniej dostępności dla wszystkich regionów Unii;



- (f) polepszenia lub utrzymania jakości infrastruktury pod względem skuteczności, bezpieczeństwa, ochrony, odporności na klimat oraz (w stosownych przypadkach) na klęski i katastrofy, ekologiczności, warunków społecznych, dostępności dla wszystkich użytkowników, zapewnienia jakości usług i ciągłości przepływów ruchu;
- (g) wspierania najnowszych osiągnięć technologicznych;
- (h) zapewnienia bezpieczeństwa paliwowego poprzez dopuszczenie wykorzystywania paliw alternatywnych, a w szczególności bezemisyjnych lub niskoemisyjnych źródeł energii i układów napędowych;
- (i) omijania obszarów miejskich w zakresie kolejowego transportu towarowego.

## **SEKCJA 1**

### **INFRASTRUKTURA TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

#### *Artykuł 11* **Mapy**

Linie kolejowe stanowiące część sieci kompleksowej zaznaczono na mapach w załączniku I.

#### *Artykuł 12* **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 przeładunku towarów w obrębie transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu;
  - (c) dworców zlokalizowanych wzdłuż linii wskazanych w załączniku I, do przesiadki pasażerów w obrębie transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu;
  - (d) powiązanego wyposażenia;
  - (e) ITS.
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;
- (b) linii kolejowych do transportu konwencjonalnego.
3. Wyposażenie techniczne związane z liniami kolejowymi obejmuje systemy elektryfikacji, urządzenia do wsiadania i wysiadania dla pasażerów oraz do ładowania i rozładowywania towarów na stacjach, platformy logistyczne i terminale towarowe. Obejmuje wszelkie urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpiecznej, chronionej i efektywnej eksploatacji pojazdów.

### *Artykuł 13*

#### ***Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej***

1. Operatorzy terminali towarowych dopilnowują, aby każdy terminal towarowy był otwarty dla wszystkich operatorów.
- Operatorzy platform logistycznych oferują przynajmniej jeden terminal otwarty dla wszystkich operatorów.
- Operatorzy terminali towarowych i platform logistycznych zapewniają ten dostęp w sposób niedyskryminacyjny oraz stosują przejrzyste opłaty.
2. Operatorzy dworców pasażerskich dopilnowują, aby dworce pasażerskie zapewniały dostęp do informacji, sprzedaży biletów i działalności handlowej na potrzeby ruchu kolejowego w całej sieci kompleksowej oraz, w stosownych przypadkach, dostęp do informacji na temat połączeń z transportem lokalnym i regionalnym, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei<sup>38</sup>.
3. Państwa członkowskie i zarządcy infrastruktury dopilnowują, w zakresie swoich obowiązków, aby:
- (a) linie kolejowe były wyposażone w ERTMS;
  - (b) infrastruktura kolejowa spełniała wymogi dyrektywy 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie<sup>39</sup> oraz środków wykonawczych do niej, aby zapewnić interoperacyjność sieci kompleksowej;
  - (c) infrastruktura kolejowa spełniała wymogi technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) przyjętych zgodnie z art. 6 dyrektywy 2008/57/WE dla nowych i modernizowanych linii, z wyjątkiem należycie uzasadnionych

---

<sup>38</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2011, s. 11.

<sup>39</sup> Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

przypadków dozwolonych na podstawie odpowiedniej TSI lub procedury określonej w art. 9 dyrektywy 2008/57/WE. W każdym wypadku infrastruktura kolejowa musi spełniać następujące wymogi:

- (1) nominalna szerokość toru dla nowych linii kolejowych: 1 435 mm<sup>40</sup>;
- (2) elektryfikacja;
- (3) linie, które są wykorzystywane przez konwencjonalne pociągi towarowe<sup>41</sup>: nacisk osi 22,5 t, długość pociągu 750 m;
- (4) maksymalne nachylenie nowych linii, które mają być wykorzystywane przez konwencjonalne pociągi towarowe: 12,5 mm/m<sup>42</sup>.

#### *Artykuł 14*

#### **Założenia priorytetowego rozwoju infrastruktury**

Przy wspieraniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, oprócz priorytetów określonych w art. 10, państwa członkowskie i inni promotorzy projektów uwzględniają w szczególności:

- (a) rozmieszczenie ERTMS;
- (b) łagodzenie skutków hałasu powodowanego przez transport kolejowy;
- (c) osiągnięcie wyższych standardów niż te określone jako wymogi minimalne w specyfikacjach technicznych, jak opisano w art. 13.

## **SEKCJA 2**

### **INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH**

#### *Artykuł 15*

#### **Mapy**

Śródlądowe drogi wodne i porty śródlądowe stanowiące część sieci kompleksowej zaznaczono na mapach w załączniku I.

---

<sup>40</sup> Standardowa europejska nominalna szerokość toru określona w technicznej specyfikacji interoperacyjności dotyczącej infrastruktury, sekcja 4.2.5.1. dla linii konwencjonalnych (dalej: CR TSI) w decyzji Komisji 2011/275/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, Dz.U. L 126 z 14.5.2011, s. 53, oraz sekcja 4.2.2. dla kolei dużych prędkości (dalej: HS TSI) w decyzji Komisji 2008/217/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, Dz.U. L 77 z 19.3.2008, s. 1.

<sup>41</sup> Zob. wymagania dla linii kategorii V-F określone w sekcji 4.2.2. CR TSI.

<sup>42</sup> Wymagania dla linii kategorii IV-F, IV-M, VI-F i VI-M określone w sekcji 4.2.4.3. CR TSI.

*Artykuł 16*  
**Elementy infrastruktury**

1. Infrastruktura śródlądowych dróg wodnych składa się w szczególności z:
  - (a) rzek;
  - (b) kanałów;
  - (c) jezior;
  - (d) powiązanej infrastruktury, takiej jak śluzy, dźwigi, mosty, zbiorniki;
  - (e) portów śródlądowych wraz z infrastrukturą niezbędną do operacji transportowych w porcie;
  - (f) powiązanego wyposażenia;
  - (g) ITS.
2. Roczna wielkość przeładunku towarów w portach śródlądowych musi wynosić ponad 500 000 ton. Całkowita roczna wielkość przeładunku towarów jest oparta na ostatniej dostępnej wartości średniej z trzech lat, publikowanej przez Eurostat.
3. Wyposażenie związane z portami umożliwia w szczególności korzystanie z układów napędowych i systemów operacyjnych, które zmniejszają zanieczyszczenie, zużycie energii i intensywność emisji dwutlenku węgla. Obejmuje również urządzenia do odbioru odpadów.

*Artykuł 17*  
**Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej**

1. Państwa członkowskie, operatorzy portów i zarządcy infrastruktury dopilnowują, w zakresie swoich obowiązków, aby porty śródlądowe były połączone z infrastrukturą drogową lub kolejową sieci kompleksowej.
2. Operatorzy portów śródlądowych dopilnowują, aby każdy port śródlądowy oferował przynajmniej jeden terminal towarowy otwarty dla wszystkich operatorów w niedyskryminujący sposób oraz stosują przejrzyste opłaty.
3. Państwa członkowskie i zarządcy infrastruktury dopilnowują, w zakresie swoich obowiązków, aby:
  - (a) rzeki, kanały i jeziora spełniały wymogi minimalne dla dróg wodnych klasy IV, określone w europejskiej umowie o głównych śródlądowych drogach wodnych o międzynarodowym znaczeniu (AGN) dotyczącej nowej klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych<sup>43</sup>, i zapewniają ciągle światło mostu;
  - (b) rzeki, kanały i jeziora były wyposażone w RIS.

---

<sup>43</sup> Europejska Konferencja Ministrów Transportu (ECMT), ECMT/CM(92)6/wersja ostateczna.

*Artykuł 18*  
**Założenia priorytetowego rozwoju infrastruktury**

Przy wspieraniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, oprócz priorytetów określonych w art. 10, państwa członkowskie i inni promotorzy projektów uwzględniają w szczególności:

- (a) w przypadku istniejących śródlądowych dróg wodnych: wdrażanie środków niezbędnych do osiągnięcia standardów śródlądowych dróg wodnych klasy IV;
- (b) w razie potrzeby, osiągnięcie wyższych standardów niż standardy dla śródlądowych dróg wodnych klasy IV, tak aby spełnić potrzeby rynku;
- (c) wdrażanie ITS, w tym RIS;
- (d) połączenie infrastruktury portów śródlądowych z infrastrukturą transportu kolejowego.

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

*Artykuł 19*  
**Mapy**

Drogi stanowiące część sieci kompleksowej zaznaczono na mapach w załączniku I.

*Artykuł 20*  
**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) przejść;
    - (v) węzłów drogowych;
  - (b) parkingów;
  - (c) powiązanego wyposażenia;
  - (d) ITS;
  - (e) terminali towarowych i platform logistycznych;

- (f) 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 bez dostępu do morza i peryferyjne regiony NUTS 2 z centralnymi regionami Unii.
3. Drogi o wysokiej jakości są projektowane i budowane specjalnie na potrzeby ruchu samochodowego i mają postać autostrad lub dróg ekspresowych.
- (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 pasem nieprzeznaczonym do ruchu, albo wyjątkowo w inny sposób;
    - (ii) nie ma skrzyżowań jednopoziomowych z innymi drogami, liniami kolejowymi, torami tramwajowymi ani drogami dla pieszych; oraz
    - (iii) jest specjalnie oznakowana jako autostrada.
  - (b) Droga ekspresowa to droga zarezerwowana dla ruchu samochodowego i dostępna jedynie przez węzły drogowe lub skrzyżowania z regulacją ruchu, na której:
    - (i) zabronione jest zatrzymywanie się i postój na jezdni; oraz
    - (ii) nie ma skrzyżowań jednopoziomowych z liniami kolejowymi, torami tramwajowymi ani drogami dla pieszych.
4. Wyposażenie związane z drogami obejmuje w szczególności urządzenia służące do zarządzania ruchem, przekazywania informacji i wyznaczania trasy, 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 21*

#### ***Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej***

Państwa członkowskie i zarządcy infrastruktury dopilnowują, w zakresie swoich obowiązków, aby:

- (a) drogi spełniały wymogi przepisów art. 20 ust. 3;
- (b) bezpieczeństwo infrastruktury transportu drogowego było zapewniane, monitorowane i, w razie konieczności, poprawiane zgodnie z procedurą określoną w

dyrektywie 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej<sup>44</sup>;

- (c) tunele drogowe o długości ponad 500 m spełniały wymogi dyrektywy 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej<sup>45</sup>;
- (d) interoperacyjność systemów pobierania opłat była zapewniana zgodnie z dyrektywą 2004/52/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie<sup>46</sup> oraz decyzją Komisji 2009/750/WE z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych<sup>47</sup>;
- (e) wdrażane były inteligentne systemy transportowe należące do infrastruktury transportu drogowego, spełniające wymogi dyrektywy 2010/40/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu<sup>48</sup>.

#### *Artykuł 22*

#### ***Założenia priorytetowego rozwoju infrastruktury***

Przy wspieraniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, oprócz priorytetów określonych w art. 10, państwa członkowskie i inni promotorzy projektów uwzględniają w szczególności:

- (a) wykorzystywanie ITS, w szczególności multimodalnego zarządzania informacjami i ruchem, oraz umożliwienie wykorzystania zintegrowanych systemów komunikacji i płatności;
- (b) wprowadzenie nowych technologii i innowacji w celu wspierania transportu niskoemisyjnego;
- (c) zapewnienie bezpiecznych parkingów;
- (d) promocję bezpieczeństwa na drodze.

---

<sup>44</sup> Dz.U. L 319 z 29.11.2008, s. 59.

<sup>45</sup> Dz.U. L 167 z 30.4.2004, s. 39.

<sup>46</sup> Dz.U. L 166 z 30.4.2004, s. 124.

<sup>47</sup> Dz.U. L 268 z 13.10.2009, s. 11.

<sup>48</sup> Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.

## SEKCJA 4 INFRASTRUKTURA TRANSPORTU MORSKIEGO

### *Artykuł 23 Mapy*

Porty morskie stanowiące część sieci kompleksowej zaznaczono na mapach w załączniku I.

### *Artykuł 24 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) pomocy nawigacyjnych;
  - (e) podejść do portów;
  - (f) autostrad morskich;
  - (g) powiązanego wyposażenia;
  - (h) ITS.
  
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 statystyki publikowane przez Eurostat;
  - (b) całkowita roczna wielkość ładunku – dla ładunków luzem lub innych – 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 statystyki 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 jest położony w regionie najbardziej oddalonym lub na obszarze peryferyjnym, w promieniu ponad 200 km od następnego najbliższego portu w sieci kompleksowej.
3. Wyposażenie związane z infrastrukturą transportu morskiego obejmuje w szczególności urządzenia służące do łamania lodu, badań hydrologicznych oraz pogłębiania i utrzymywania portu oraz podejścia do portu.

*Artykuł 25*  
*Autostrady morskie*

1. Autostrady morskie stanowią wymiar morski transeuropejskiej sieci transportowej. Składają się z tras żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, portów, powiązanego wyposażenia i infrastruktury morskiej oraz urządzeń umożliwiających wykonywanie usług żeglugi morskiej bliskiego zasięgu lub usług morsko-rzecznych pomiędzy co najmniej dwoma portami, w tym połączeń z obszarami w głębi lądu, w co najmniej dwóch różnych państwach członkowskich. Autostrady morskie obejmują:
- (a) połączenia morskie między portamiorskimi sieci kompleksowej;
  - (b) wyposażenie portowe, 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. Mają one jedną z poniższych postaci:
- (a) stanowią element morski korytarza sieci bazowej zgodnie z definicją w art. 49 bądź stanowią element morski między dwoma korytarzami sieci bazowej;
  - (b) stanowią ogniwo morskie i jego połączenia z obszarami w głębi kraju w ramach sieci bazowej pomiędzy co najmniej dwoma portami sieci bazowej;
  - (c) stanowią ogniwo morskie i jego połączenia z obszarami w głębi kraju pomiędzy portem sieci bazowej a portami sieci kompleksowej, ze szczególnym uwzględnieniem połączeń portów sieci bazowej i kompleksowej z obszarami w głębi kraju.
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 działania na rzecz poprawy ekologiczności, udostępnianie sprzętu przeznaczonego dla prowadzenia działań z wykorzystaniem lodołamaczy, działania zapewniające żeglowność przez cały rok, pogłębianie, wyposażenie w zakresie paliw alternatywnych, a także optymalizację procesów, procedur i czynnika ludzkiego oraz

platformy TIK i systemy informacyjne, w tym systemy zarządzania ruchem i sprawozdawczości elektronicznej.

#### *Artykuł 26*

#### ***Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej***

1. Państwa członkowskie, operatorzy portów i zarządcy infrastruktury dopilnowują, w zakresie swoich obowiązków, aby:
  - (a) porty morskie były połączone z liniami kolejowymi, drogami oraz, w miarę możliwości, śródlądowymi drogami wodnymi należącymi do sieci kompleksowej, z wyjątkiem Malty i Cypru do chwili utworzenia na ich terytorium systemu kolei;
  - (b) porty morskie oferowały przynajmniej jeden terminal otwarty dla wszystkich operatorów w niedyskryminujący sposób oraz stosują 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 kategorii VI.
2. Operatorzy portów dopilnowują, aby porty dysponowały wyposażeniem niezbędnym do zapewnienia ekologiczności statków w porcie, w szczególności urządzeniami do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku zgodnie z dyrektywą 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<sup>49</sup>.
3. Państwa członkowskie wprowadzają VTMISS zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE.

#### *Artykuł 27*

#### ***Założenia priorytetowego rozwoju infrastruktury***

Przy wspieraniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, oprócz priorytetów określonych w art. 10, państwa członkowskie i inni promotorzy projektów uwzględniają w szczególności:

- (a) wspieranie autostrad morskich, w tym żeglugi morskiej bliskiego zasięgu;
- (b) wzajemne połączenie portów morskich ze śródlądowymi drogami wodnymi;
- (c) wdrażanie VTMISS i usług „e-Maritime”.

---

<sup>49</sup> Dz.U. L 332 z 28.11.2000, s. 81.

## **SEKCJA 5**

### **INFRASTRUKTURA TRANSPORTU LOTNICZEGO**

#### *Artykuł 28* **Mapy**

Porty lotnicze stanowiące część sieci kompleksowej zaznaczono na mapach w załączniku I.

#### *Artykuł 29* **Elementy infrastruktury**

1. Infrastruktura transportu lotniczego składa się w szczególności z:
  - (a) przestrzeni powietrznej, tras i dróg lotniczych;
  - (b) portów lotniczych;
  - (c) powiązanego wyposażenia;
  - (d) ITS.
2. Porty lotnicze spełniają jedno z poniższych kryteriów:
  - (a) w przypadku pasażerskich portów lotniczych:
    - (i) całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi co najmniej 0,1 % całkowitej rocznej wielkości ruchu pasażerskiego we wszystkich portach lotniczych Unii. Całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego jest oparta na ostatniej dostępnej wartości średniej z trzech lat, publikowanej przez Eurostat;
    - (ii) próg wielkości 0,1 % nie ma zastosowania, jeżeli port lotniczy jest położony w promieniu większym niż 100 km od najbliższego portu lotniczego w sieci kompleksowej lub w promieniu większym niż 200 km, jeżeli region, w którym się znajduje, jest obsługiwany przez linię kolei dużych prędkości;
  - (b) W przypadku towarowych portów lotniczych: całkowita roczna wielkość ładunku wynosi co najmniej 0,2 % całkowitej rocznej wielkości ładunku we wszystkich portach lotniczych Unii. Całkowita roczna wielkość ładunku jest oparta na ostatniej dostępnej wartości średniej z trzech lat, publikowanej przez Eurostat.

#### *Artykuł 30* **Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej**

1. Państwa członkowskie i operatorzy portów lotniczych dopilnowują, w zakresie swoich obowiązków, aby każdy port lotniczy oferował przynajmniej jeden terminal

otwarty dla wszystkich operatorów w niedyskryminujący sposób oraz stosują przejrzyste opłaty.

2. Państwa członkowskie, operatorzy portów lotniczych i przewoźnicy lotniczy dopilnowują, w zakresie swoich obowiązków, aby wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, przyjęte przez Unię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 2320/2002<sup>50</sup> były stosowane w odniesieniu do infrastruktury transportu lotniczego w sieci kompleksowej.
3. Państwa członkowskie, operatorzy portów lotniczych i przewoźnicy lotniczy dopilnowują, w zakresie swoich obowiązków, aby infrastruktura zarządzania ruchem lotniczym umożliwiała wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającym ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe)<sup>51</sup>, rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)<sup>52</sup>, rozporządzeniem (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)<sup>53</sup> oraz rozporządzeniem (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)<sup>54</sup>, w celu usprawnienia wyników i zrównoważenia europejskiego systemu lotnictwa, przepisów wykonawczych i specyfikacji unijnych.

### *Artykuł 31*

#### *Założenia priorytetowego rozwoju infrastruktury*

Przy wspieraniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, oprócz priorytetów określonych w art. 10, państwa członkowskie i inni promotorzy projektów uwzględniają w szczególności:

- (a) optymalizację istniejącej infrastruktury;
- (b) zwiększanie przepustowości portów lotniczych;
- (c) wspieranie wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i systemów zarządzania ruchem lotniczym, w szczególności tych, które są związane z rozmieszczeniem SESAR.

---

<sup>50</sup> Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72.

<sup>51</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

<sup>52</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.

<sup>53</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

<sup>54</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26.

## **SEKCJA 6**

### **INFRASTRUKTURA TRANSPORTU MULTIMODALNEGO**

#### *Artykuł 32* **Mapy**

Terminale towarowe i platformy logistyczne stanowiące część sieci kompleksowej zaznaczono na mapach w załączniku I.

#### *Artykuł 33* **Elementy infrastruktury**

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

- (a) całkowity przeładunek towarów przekracza próg ilościowy dla portów morskich określony w art. 24;
- (b) jeżeli w regionie NUTS 2 nie ma terminali towarowych ani platform logistycznych, które spełniają kryterium lit. a), 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 takiego regionu NUTS 2.

#### *Artykuł 34* **Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej**

1. Państwa członkowskie, operatorzy terminali towarowych, portów i portów lotniczych oraz zarządcy infrastruktury dopilnowują, w zakresie swoich obowiązków, aby:
  - (a) rodzaje transportu łączyły się w następujących miejscach: terminalach towarowych, dworcach pasażerskich, portach śródlądowych, portach lotniczych i portach morskich, aby umożliwić multimodalny transport towarów i osób.
  - (b) Bez uszczerbku dla obowiązujących przepisów określonych w prawie unijnym i krajowym, terminale towarowe i platformy logistyczne, porty śródlądowe i morskie oraz porty lotnicze obsługujące ruch towarowy są tak wyposażone, aby zapewniać przepływ informacji w ramach danej infrastruktury oraz pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu w łańcuchu logistycznym. Systemy te umożliwiają w szczególności dostarczanie informacji w czasie rzeczywistym na temat dostępnej przepustowości infrastruktury, przepływów ruchu i pozycjonowania oraz śledzenia ruchu i pochodzenia, a także zapewniają bezpieczeństwo i ochronę w czasie podróży multimodalnych.
  - (c) Bez uszczerbku dla obowiązujących przepisów określonych w prawie unijnym i krajowym, ciągły ruch pasażerski w sieci kompleksowej ułatwia się poprzez

odpowiednie wyposażenie i dostępność ITS na stacjach kolejowych, dworcach autobusowych, w portach lotniczych oraz, w stosownych przypadkach, portach morskich i śródlądowych.

2. Operatorzy terminali towarowych dopilnowują, aby terminale towarowe były wyposażone w żurawie, pasy transmisyjne i inne urządzenia do przenoszenia towarów między różnymi rodzajami transportu oraz do ustawiania i składowania towarów.

#### *Artykuł 35*

#### **Założenia priorytetowego rozwoju infrastruktury**

Przy wspieraniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, oprócz priorytetów określonych w art. 10, państwa członkowskie i inni promotorzy projektów uwzględniają w szczególności:

- (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) wypracowanie sprawnego przepływu informacji między różnymi rodzajami transportu oraz umożliwienie wykonywania usług multimodalnych i usług w ramach jednego rodzaju transportu w całym systemie transportu transeuropejskiego, łącznie z powiązаныmi usługami komunikacyjnymi, płatniczymi, sprzedażą biletów i komercjalizacją.

### **SEKCJA 7**

### **PRZEPISY WSPÓLNE**

#### *Artykuł 36*

#### **Węzły miejskie**

Państwa członkowskie i inni promotorzy projektów, rozwijając sieć kompleksową w węzłach miejskich, dążą do zapewnienia:

- (a) w odniesieniu do przewozu osób: wzajemnych połączeń między infrastrukturą kolejową, lotniczą oraz, w stosownych przypadkach, wodną śródlądową, drogową i morską w sieci kompleksowej;
- (b) w odniesieniu do transportu towarowego: wzajemnych połączeń między infrastrukturą kolejową oraz, w stosownych przypadkach, wodną śródlądową, lotniczą, morską i drogową w sieci kompleksowej;
- (c) odpowiednich połączeń między poszczególnymi stacjami kolejowymi lub portami lotniczymi sieci kompleksowej w ramach danego węzła miejskiego;

- (d) płynnych połączeń między infrastrukturą sieci kompleksowej a infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego, łącznie z konsolidacją logistyki i ośrodkami dystrybucji;
- (e) omińnięcia obszarów miejskich w transporcie drogowym w celu usprawnienia dalekobieżnych przepływów ruchu w sieci kompleksowej;
- (f) omińnięcia obszarów miejskich w kolejowym transporcie towarowym;
- (g) wspierania efektywnych miejskich systemów dostarczania towarów o niskiej emisji hałasu i dwutlenku węgla.

### *Artykuł 37*

#### **ITS**

1. ITS 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, poprawiając bezpieczeństwo, ochronę i ekologiczność.
2. ITS umożliwiają płynne połączenie infrastruktury sieci kompleksowej z infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego.
3. ITS dotyczące rodzajów transportu obejmują w szczególności:
  - w przypadku kolei: ERTMS;
  - w przypadku śródlądowych dróg wodnych: usługi informacji rzecznej i usługi „e-Maritime”;
  - w przypadku transportu drogowego: ITS zgodnie z dyrektywą 2010/40/UE;
  - w przypadku transportu morskiego: VTMS i usługi „e-Maritime”;
  - w przypadku transportu lotniczego: systemy zarządzania ruchem lotniczym, w szczególności te, które wynikają z SESAR.

### *Artykuł 38*

#### **Usługi transportu towarowego**

Unia, państwa członkowskie i inni promotorzy projektów przywiązują szczególną wagę do projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w zakresie efektywnych usług transportu towarowego, które wykorzystują infrastrukturę sieci kompleksowej i przyczyniają się do redukcji emisji dwutlenku węgla. Celem tych projektów jest w szczególności:

- (a) poprawa zrównoważonego wykorzystania infrastruktury transportowej, w tym efektywne zarządzanie tą infrastrukturą;
- (b) wspieranie wdrażania innowacyjnych usług przewozowych lub nowych kombinacji sprawdzonych istniejących usług przewozowych, w tym poprzez stosowanie ITS i tworzenie odpowiednich struktur zarządzania;

- (c) usprawnianie operacji w zakresie usług transportu multimodalnego i polepszanie koordynacji między podmiotami świadczącymi usługi przewozowe;
- (d) stymulowanie zasobooszczędności i niskoemisyjności, w szczególności w zakresie napędu pojazdów, jazdy/przelotów, planowania systemów i operacji, udostępniania zasobów i współpracy;
- (e) analizowanie i monitorowanie rynków, charakterystyki floty i jej funkcjonowania, wymogów administracyjnych i zasobów ludzkich oraz zapewnianie informacji w tym zakresie.

### *Artykuł 39*

### ***Nowe technologie i innowacje***

Sieć kompleksowa jest zgodna z najnowszymi osiągnięciami technologicznymi i wdrażanymi innowacjami. Ich celem jest w szczególności:

- (a) umożliwienie dekarbonizacji transportu poprzez przejście na innowacyjne technologie transportowych;
- (b) umożliwienie dekarbonizacji wszystkich rodzajów transportu poprzez stymulowanie efektywności energetycznej oraz wprowadzanie alternatywnych układów napędowych 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 inteligentne systemy transportowe;
- (c) poprawa bezpieczeństwa i zrównoważenia przemieszczania się osób i towarów;
- (d) poprawa działania, dostępności, interoperacyjności, multimodalności i efektywności sieci, w tym poprzez sprzedaż biletów multimodalnych;
- (e) wspieranie środków umożliwiających zmniejszenie kosztów zewnętrznych, takich jak wszelkiego rodzaju zanieczyszczenia, w tym hałas, zatłoczenie i uszkodzenia zdrowia;
- (f) wprowadzenie w sieciach technologii ochrony i kompatybilnych standardów identyfikacji;
- (g) poprawa odporności na zmiany klimatu;
- (h) dalszy rozwój i rozmieszczanie inteligentnych systemów transportowych w ramach poszczególnych rodzajów transportu i pomiędzy nimi.



*Artykuł 40*  
**Bezpieczna i chroniona infrastruktura**

Państwa członkowskie i inni promotorzy projektów w należyty sposób dopilnowują, aby infrastruktura transportowa zapewniała wysoki poziom bezpieczeństwa i ochrony w odniesieniu do przepływu osób i towarów.

*Artykuł 41*  
**Infrastruktura odporna na zmiany klimatu oraz na klęski i katastrofy**

Podczas planowania infrastruktury państwa członkowskie i inni promotorzy projektów w należyty sposób uwzględniają oceny ryzyka i środki dostosowujące, które odpowiednio zwiększają odporność infrastruktury na zmiany klimatu, w szczególności w odniesieniu do opadów, powodzi, burz, wysokiej temperatury i fal ciepła, suszy, rosnącego poziomu morza i przyptyków przybrzeżnych, zgodnie z wszelkimi wymogami, jakie mogą zostać ustanowione w odpowiednich przepisach unijnych.

W stosownych przypadkach, w należyty sposób uwzględnia się również odporność infrastruktury na klęski żywiołowe lub katastrofy spowodowane przez człowieka, zgodnie z wszelkimi wymogami, jakie mogą zostać ustanowione w odpowiednich przepisach unijnych.

*Artykuł 42*  
**Ochrona środowiska**

Państwa członkowskie i inni promotorzy projektów wykonują oceny środowiskowe planów i projektów, w szczególności jak określono w dyrektywach Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne<sup>55</sup> oraz 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory<sup>56</sup>, a także w dyrektywach Parlamentu Europejskiego i Rady: dyrektywie 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej<sup>57</sup>, dyrektywie 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko<sup>58</sup> oraz dyrektywie 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa<sup>59</sup>, tak aby wyeliminować lub, jeżeli jest to niemożliwe, zmniejszyć lub zrekompensować negatywny wpływ na środowisko, polegający na przykład na fragmentacji krajobrazu, zasklepieniu gleby, zanieczyszczeniu powietrza i wody czy zanieczyszczeniu hałasem, oraz skutecznie chronić bioróżnorodność.

---

<sup>55</sup> Dz.U. L 175 z 5.7.1985, s. 40.

<sup>56</sup> Dz.U. L 206 z 22.7.1992, s. 7.

<sup>57</sup> Dz.U. L 327 z 22.12.2000, s. 1.

<sup>58</sup> Dz.U. L 197 z 21.7.2001, s. 30.

<sup>59</sup> Dz.U. L 20 z 26.1.2010, s. 7.

*Artykuł 43*  
***Dostępność dla wszystkich użytkowników***

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

## ROZDZIAŁ III

### SIEĆ BAZOWA

#### *Artykuł 44*

#### ***Identyfikacja sieci bazowej***

1. Sieć bazowa składa się z tych części sieci kompleksowej, które mają największe znaczenie strategiczne pod względem realizacji celów polityki transeuropejskiej sieci transportowej. Sieć bazowa w szczególności przyczynia się do obsługi zwiększonej mobilności i do rozwoju niskoemisyjnego systemu transportu.
2. Sieć bazowa jest połączona w węzłach i zapewnia połączenia z sieciami infrastruktury transportowej państw sąsiadujących.
3. Infrastruktury transportowe tworzące sieć bazową zostały przedstawione na odpowiednich mapach sieci kompleksowej w załączniku I.

#### *Artykuł 45*

#### ***Wymogi***

1. Sieć bazowa odzwierciedla zmieniające się potrzeby transportowe oraz zapotrzebowanie na transport multimodalny. W odniesieniu do zarządzania użytkowaniem infrastruktury uwzględnia się najnowsze technologie i środki regulacyjne, tak aby zapewnić zasobooszczędne korzystanie z infrastruktury transportowej i wystarczającą przepustowość.
2. Infrastruktura sieci bazowej spełnia bez wyjątku wszystkie wymogi określone w rozdziale II. Infrastruktura sieci bazowej spełnia ponadto następujące wymogi:
  - (a) w przypadku infrastruktury transportu kolejowego:
    - pełna elektryfikacja linii kolejowych;
    - linie do regularnego ruchu towarowego: nacisk osi co najmniej 22,5 t, prędkość linii 100 km/h i długość pociągu 750 m;
  - (b) w przypadku infrastruktury żeglugi śródlądowej i transportu morskiego:
    - dostępność alternatywnych paliw ekologicznych;
  - (c) w przypadku infrastruktury transportu drogowego:
    - stworzenie postojów na autostradach co ok. 50 km, aby zapewnić, między innymi, wystarczające miejsce do parkowania dla komercyjnych użytkowników dróg przy odpowiednim poziomie bezpieczeństwa i ochrony;
    - dostępność alternatywnych paliw ekologicznych;

- (d) w przypadku infrastruktury transportu lotniczego:
- możliwość udostępnienia alternatywnych paliw ekologicznych.

*Artykuł 46*  
**Rozwój sieci bazowej**

1. Infrastruktura transportowa uwzględniona w sieci bazowej jest rozwijana zgodnie z odpowiednimi przepisami rozdziału II.
2. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, które przyczyniają się do ukończenia sieci bazowej, są wdrażane priorytetowo.
3. Nie naruszając przepisów art. 47 ust. 2 i 3, państwa członkowskie dopilnowują, aby sieć bazowa została ukończona i spełniała wymogi przepisów niniejszego rozdziału najpóźniej do dnia 31 grudnia 2030 r.

*Artykuł 47*  
**Węzły sieci bazowej**

1. Węzły sieci bazowej zostały określone w załączniku II i obejmują:
  - węzły miejskie, w tym ich porty i porty lotnicze;
  - porty morskie;
  - przejścia graniczne z państwami sąsiadującymi.
2. Porty morskie wskazane w części 2 załącznika II zostają połączone infrastrukturą transportu kolejowego i drogowego transeuropejskiej sieci transportowej najpóźniej do dnia 31 grudnia 2030 r., z wyjątkiem należycie uzasadnionych przypadków.
3. Porty lotnicze wskazane w części 1b załącznika II zostają połączone z infrastrukturą transportu kolejowego i drogowego transeuropejskiej sieci transportowej najpóźniej do dnia 31 grudnia 2050 r. 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 POPRZEZ KORYTARZE SIECI BAZOWEJ

#### *Artykuł 48*

#### ***Ogólny cel korytarzy sieci bazowej***

1. Korytarze sieci bazowej są instrumentem ułatwiającym skoordynowane wdrażanie sieci bazowej. Korytarze sieci bazowej opierają się na integracji modalnej, interoperacyjności oraz skoordynowanym rozwoju infrastruktury i zarządzaniu nią, tak aby doprowadzić do zasobooszczędnego transportu multimodalnego.
2. Korytarze sieci bazowej zapewniają skoordynowane podejście do użytkowania infrastruktury i inwestycji, służące zarządzaniu przepustowością w najbardziej efektywny sposób. Infrastrukturę multimodalną w ramach korytarzy sieci bazowej buduje się i koordynuje, w razie potrzeby, w sposób zapewniający optymalizację wykorzystania każdego rodzaju transportu i współpracę pomiędzy nimi. Korytarze sieci bazowej wspierają kompleksowe rozmieszczanie interoperacyjnych systemów zarządzania ruchem.

#### *Artykuł 49*

#### ***Definicja korytarzy sieci bazowej***

1. Korytarze sieci bazowej składają się z części sieci bazowej. Obejmują co najmniej trzy rodzaje transportu i przechodzą przez co najmniej trzy państwa członkowskie. Obejmują najważniejsze transgraniczne przepływy na duże odległości w sieci bazowej.
2. W należycie uzasadnionych przypadkach korytarz sieci bazowej może obejmować tylko dwa rodzaje transportu.
3. Korytarze sieci bazowej obejmują porty morskie i dostęp do nich, z wyjątkiem należycie uzasadnionych przypadków.

#### *Artykuł 50*

#### ***Lista korytarzy sieci bazowej***

1. Każde państwo członkowskie uczestniczy w co najmniej jednym korytarzu sieci bazowej.
2. Listę korytarzy sieci bazowej określa załącznik I do rozporządzenia (UE) nr XXX/2012 z dnia ... [instrument „Łącząc Europę”].

*Artykuł 51*  
***Koordinowanie korytarzy sieci bazowej***

1. Aby usprawnić skoordynowane wdrażanie korytarzy sieci bazowej, Komisja wyznacza, po konsultacji z odpowiednimi państwami członkowskimi i Parlamentem Europejskim, osoby zwane „koordynatorami europejskimi”.
2. Koordynator europejski jest wybierany w szczególności w oparciu o swoje doświadczenie w zakresie instytucji europejskich i wiedzę na temat zagadnień dotyczących finansowania i oceny społeczno-ekonomicznej i środowiskowej głównych projektów.
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. Mandat koordynatora europejskiego dotyczy pojedynczego korytarza sieci bazowej. Koordynator europejski sporządza razem z zainteresowanymi państwami członkowskimi plan działań, jakie należy wykonać.
5. Koordynator europejski:
  - (a) prowadzi skoordynowane wdrażanie korytarza sieci bazowej, aby umożliwić dotrzymanie terminu ustalonego w odpowiedniej decyzji wykonawczej dotyczącej danego korytarza sieci bazowej;
  - (b) informuje państwa członkowskie, Komisję oraz, w razie potrzeby, wszystkie inne podmioty bezpośrednio zaangażowane w rozwój korytarza sieci bazowej o wszelkich napotkanych trudnościach i pomaga znaleźć odpowiednie rozwiązania;
  - (c) sporządza coroczne sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego, Komisji i zainteresowanych państw członkowskich na temat postępów we wdrażaniu korytarza sieci bazowej;
  - (d) prowadzi konsultacje, we współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi, w szczególności z władzami regionalnymi i lokalnymi, zarządcami infrastruktury, przewoźnikami, użytkownikami transportu i, w razie potrzeby, innymi podmiotami publicznymi i prywatnymi, w celu uzyskania pełniejszego obrazu zapotrzebowania na usługi przewozowe, możliwości finansowania inwestycji oraz działań, jakie należy podjąć, a także warunków, jakie należy spełnić, aby ułatwić dostęp do tego rodzaju funduszy lub finansowania.
6. Zainteresowane państwa członkowskie współpracują z koordynatorem europejskim i przekazują mu informacje wymagane do wykonywania zadań, o których mowa w ust. 5.
7. Bez uszczerbku dla obowiązujących procedur określonych w prawie unijnym i krajowym, Komisja może zażądać opinii koordynatora europejskiego przy rozpatrywaniu wniosków o finansowanie unijne dla korytarzy sieci bazowej, za które odpowiedzialny jest dany koordynator europejski.

*Artykuł 52*  
**Zarządzanie korytarzami sieci bazowej**

1. W odniesieniu do każdego korytarza sieci bazowej zainteresowane państwa członkowskie ustanawiają platformę ds. korytarza odpowiedzialną za określenie ogólnych celów korytarza sieci bazowej oraz przygotowanie i nadzorowanie środków, o których mowa w art. 53 ust. 1.
2. W skład platformy ds. korytarza wchodzi przedstawiciele zainteresowanych państw członkowskich oraz, w razie potrzeby, innych podmiotów publicznych i prywatnych. W każdym przypadku w platformie ds. korytarza uczestniczą odpowiedni zarządcy infrastruktury określani w dyrektywie 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa<sup>60</sup>.
3. Platformie ds. korytarza przewodniczy koordynator europejski.
4. Platforma ds. korytarza może być ustanawiana jako stały podmiot prawny, taki jak np. europejskie zrępowanie interesów gospodarczych.
5. Ustanawianie platform ds. korytarzy nie narusza zasady, że beneficjent unijnej pomocy finansowej jest ostatecznie odpowiedzialny za wdrażanie projektów.

*Artykuł 53*  
**Plan rozwoju korytarza**

1. W odniesieniu do każdego korytarza sieci bazowej zainteresowane państwa członkowskie, we współpracy z platformą ds. korytarza, sporządzają wspólnie i zgłaszają do Komisji plan rozwoju korytarza w terminie sześciu miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Plan ten obejmuje w szczególności:
  - (a) opis charakterystyki korytarza sieci bazowej, w tym wąskich gardeł;
  - (b) cele korytarza sieci bazowej w szczególności pod względem wyników mierzonych jakością usług, przepustowością i zgodnością z wymogami określonymi w rozdziale II;
  - (c) program środków niezbędnych do utworzenia korytarza sieci bazowej;
  - (d) studium rynku transportu multimodalnego;
  - (e) plan wdrożenia obejmujący:
    - plan rozmieszczenia dotyczący interoperacyjnych systemów zarządzania ruchem w multimodalnych korytarzach towarowych, bez uszczerbku dla obowiązujących przepisów unijnych;

---

<sup>60</sup> Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29.

- plan usunięcia fizycznych, technicznych, operacyjnych i administracyjnych barier w obrębie poszczególnych rodzajów transportu i pomiędzy nimi oraz poprawy efektywności przewozów i usług multimodalnych;
  - środki mające poprawić administracyjne i techniczne zdolności do opracowywania, planowania, projektowania, zamawiania, wdrażania i monitorowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania;
  - ocenę ryzyka, łącznie z możliwym wpływem zmiany klimatu na infrastrukturę oraz, w razie potrzeby, proponowanymi środkami zwiększania odporności na klimat;
  - środki, jakie należy podjąć w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych;
- (f) regularnie aktualizowany plan inwestycyjny, obejmujący:
- listę projektów rozszerzenia, odnowienia lub ponownego rozmieszczenia infrastruktury transportowej, o której mowa w art. 2 ust. 2, dla każdego rodzaju transportu wchodzącego w skład korytarza sieci bazowej;
  - odpowiedni plan finansowy, zawierający różne przewidywane źródła funduszy i finansowania na szczeblu międzynarodowym, krajowym, regionalnym, lokalnym i unijnym, łącznie z, w miarę możliwości, 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. Na podstawie planu rozwoju korytarza przedstawionego przez zainteresowane państwa członkowskie Komisja wydaje swoją opinię.
3. W celu wspierania wdrażania korytarza sieci bazowej Komisja może przyjmować decyzje wykonawcze dotyczące korytarza sieci bazowej. Decyzje te mogą:
- (a) zawierać plan inwestycyjny, powiązane koszty i harmonogram wdrażania, określone jako niezbędne do wdrożenia korytarza sieci bazowej zgodnie z celami niniejszego rozporządzenia;
  - (b) określać wszystkie środki mające na celu zmniejszenie kosztów zewnętrznych, w szczególności emisji gazów cieplarnianych i hałasu, oraz mające na celu promowanie wprowadzania nowych technologii w zarządzaniu ruchem i przepustowością;
  - (c) ustanawiać inne środki, które są niezbędne do realizacji planu rozwoju korytarza oraz do efektywnego wykorzystywania infrastruktury korytarza sieci bazowej.



Akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 55 ust. 2.

## ROZDZIAŁ V

### PRZEPISY WSPÓLNE

#### *Artykuł 54*

#### *Aktualizacja i sprawozdawczość*

1. Państwa członkowskie stale powiadamiają Komisję za pomocą interaktywnego systemu informacji geograficznej i technicznej dla transeuropejskiej sieci transportowej (TENtec) o postępach w realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz inwestycjach poczynionych w tym celu.

Państwa członkowskie przedstawiają Komisji streszczenia krajowych planów i programów, które sporządzają w celu rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, w szczególności w odniesieniu do sieci bazowej. Po ich przyjęciu państwa członkowskie przesyłają Komisji krajowe plany i programy w celach informacyjnych.

2. Co dwa lata od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii Komitetu, o którym mowa w art. 54, Komisja publikuje sprawozdanie na temat postępów w realizacji wytycznych, które przedkłada Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów.
3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia, zgodnie z art. 56, aktów delegowanych dotyczących dostosowania załączników I, II i III w celu uwzględnienia ewentualnych zmian wynikających z progów ilościowych określonych w art. 16, 24, 29 i 33. Przy dostosowywaniu załączników Komisja:
  - (a) dodaje platformy logistyczne, terminale towarowe, porty śródlądowe, porty morskie i porty lotnicze do sieci kompleksowej, jeżeli wykazano, że ich średnia wielkość ruchu z ostatnich dwóch lat przekracza odpowiedni próg;
  - (b) usuwa platformy logistyczne, terminale towarowe, 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, aby odzwierciedlić postępy w tworzeniu sieci. Dostosowując te mapy, Komisja nie wprowadza takich zmian w przebiegu tras, które wykraczają poza zmiany dozwolone na podstawie odpowiedniej procedury zatwierdzania projektu.

Dostosowania na podstawie przepisów lit. a) i b) są oparte na ostatnich dostępnych danych statystycznych publikowanych przez Eurostat.

4. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczące infrastruktury nowo dodanej do transeuropejskiej sieci transportowej stają się kwalifikowalne do celów art. 7 ust. 5 z datą wejścia w życie aktów delegowanych przyjętych zgodnie z ust. 3.

Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczące infrastruktury, która została usunięta z transeuropejskiej sieci transportowej, przestają być kwalifikowalne z datą wejścia w życie aktów delegowanych przyjętych zgodnie z ust. 3. Zakończenie kwalifikowalności nie ma wpływu na decyzje w sprawie finansowania lub dotacji, które zostały wydane przez Komisję przed tym terminem.

#### *Artykuł 55*

##### ***Komitet***

1. Komisję wspomaga komitet. Jest to komitet w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odniesień do niniejszego ustępu zastosowanie ma art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

#### *Artykuł 56*

##### ***Wykonywanie przekazanych uprawnień***

1. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych powierzone Komisji podlegają warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 54 ust. 3, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [data wejścia rozporządzenia w życie].
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 54 ust. 3, może zostać odwołane w dowolnym momencie przez Parlament Europejski lub Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub od późniejszej daty, która jest w niej określona. Nie wpływa ona na ważność aktów delegowanych już obowiązujących.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym równocześnie Parlament Europejski i Radę.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 54 ust. 3 wchodzi w życie wyłącznie, jeżeli w okresie dwóch miesięcy od powiadomienia o tym akcie Parlamentu Europejskiego i Rady ani Parlament Europejski ani Rada nie zgłoszą wobec niego sprzeciwu, bądź jeżeli przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają zgłaszać sprzeciwu. Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten jest przedłużony o dwa miesiące.

*Artykuł 57*  
**Przegląd**

Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2023 r. Komisja dokonuje przeglądu wdrażania sieci bazowej i ocenia zgodność z przepisami niniejszego rozporządzenia oraz postępy we wdrażaniu.

*Artykuł 58*  
**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 odpowiednim dorobkiem prawnym Unii.

*Artykuł 59*  
**Opóźnienia w ukończeniu sieci bazowej**

1. W przypadku znacznego opóźnienia w rozpoczęciu lub zakończeniu prac nad siecią bazową Komisja zwraca się do zainteresowanych państw członkowskich o przedstawienie przyczyn takiego opóźnienia w terminie trzech miesięcy. Na podstawie udzielonej odpowiedzi Komisja konsultuje się z danymi państwami członkowskimi w celu rozwiązania problemu, który spowodował opóźnienie.
2. Komisja może, w ramach aktywnego monitorowania wdrażania sieci bazowej i z należyтым uwzględnieniem zasady proporcjonalności i pomocniczości, postanowić o podjęciu odpowiednich środków.
3. Parlament Europejski i państwa członkowskie są niezwłocznie powiadamiane o wszelkich podjętych środkach.

*Artykuł 60*  
**Zgodność z prawem Unii i politykami unijnymi**

Działania podejmowane na mocy niniejszego rozporządzenia uwzględniają wszelkie odpowiednie polityki unijne, w szczególności te dotyczące konkurencji, dostępu do rynku, ochrony środowiska, zdrowia, zrównoważonego rozwoju i zamówień publicznych.

*Artykuł 61*  
**Wspieranie i ocena**

Komisja wspiera i ocenia zaawansowanie polityki transeuropejskiej sieci transportowej i jej ogólną realizację.

*Artykuł 62*  
**Uchylenie**

Uchyła się decyzję nr 661/2010/UE.

W odniesieniu do wszystkich decyzji finansowych, których podstawę stanowi rozporządzenie (WE) nr 680/2007<sup>61</sup>, stosuje się nadal decyzję nr 611/2010/UE.

*Artykuł 63*  
***Wejście w życie***

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*

---

<sup>61</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.