Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1315/2013

z dnia 11 grudnia 2013 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 473/2014 z dnia 17 stycznia 2014 r.	L 136	10	9.5.2014
►M2	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2016/758 z dnia 4 lutego 2016 r.	L 126	3	14.5.2016
►M3	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/849 z dnia 7 grudnia 2016 r.	L 128I	1	19.5.2017
►M4	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/254 z dnia 9 listopada 2018 r.	L 43	1	14.2.2019

▼B

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1315/2013

z dnia 11 grudnia 2013 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

ROZDZIAŁ I

ZASADY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej o strukturze dwupoziomowej, obejmującej sieć kompleksową i sieć bazową ustanowioną w oparciu o sieć kompleksową.

2. Niniejsze rozprządzenie określa projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania i zawiera wyszczególnienie wymogów, które należy spełnić w zakresie zarządzania infrastrukturą transeuropejskiej sieci transportowej.

3. Niniejsze rozporządzenie określa priorytety rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

4. Niniejsze rozprządzenie określa środki wdrażania transeuropejskiej sieci transportowej. Realizacja projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zależy od ich stopnia przygotowania, zgodności z unijnymi i krajowymi procedurami prawnymi oraz dostępności środków finansowych, bez naruszenia zobowiązań finansowych danego państwa członkowskiego lub Unii.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do transeuropejskiej sieci transportowej przedstawionej na mapach znajdujących się w załączniku I. Transeuropejska sieć transportowa obejmuje infrastrukturę transportową i aplikacje telematyczne oraz środki promujące skuteczne zarządzania taką infrastrukturą i użytkowanie jej, a także umożliwiające wprowadzenie i funkcjonowanie zrównoważonych i wydajnych usług transportowych.

2. Infrastruktura transeuropejskiej sieci transportowej składa się z infrastruktury na potrzeby transportu kolejowego, transportu wodnego śródlądowego, transportu drogowego, transportu morskiego, transportu lotniczego i transportu multimodalnego, jak określono w odpowiednich sekcjach rozdziału II.

▼B

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

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

b) „państwo sąsiadujące” oznacza państwo objęte europejską polityką sąsiedztwa, w tym partnerstwem strategicznym, polityką rozszerzenia oraz Europejskim Obszarem Gospodarczym lub Europejskim Stowarzyszeniem Wolnego Handlu;

c) „państwo trzecie” oznacza państwo sąsiadujące lub inne państwo, z którym Unia może współpracować na rzecz osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia;

d) „europejska wartość dodana” oznacza wartość projektu, który – oprócz potencjalnej wartości dla danego państwa członkowskiego – prowadzi do znacznej poprawy połączeń transportowych albo przepływów transportowych między państwami członkowskimi, co można wykazać posługując się poprawą wydajności, zrównoważonego charakteru, konkurencyjności lub spójności, zgodnie z celami określonymi w art. 4;

e) „zarządca infrastruktury” oznacza podmiot lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za tworzenie lub utrzymywanie infrastruktury transportowej. Może to również obejmować zarządzanie systemami kontroli i bezpieczeństwa infrastruktury;

f) „aplikacje telematyczne” oznaczają systemy wykorzystujące technologie informacyjne, komunikacyjne, nawigacyjne lub technologie pozycjonowania/lokalizowania w celu skutecznego zarządzania infrastrukturą, mobilnością i ruchem w transeuropejskiej sieci transportowej oraz zapewniania usług o wartości dodanej dla obywateli i operatorów, w tym systemy w zakresie wykorzystywania sieci w sposób bezpieczny, chroniony, ekologiczny i wydajny pod względem przepustowości. Mogą również obejmować urządzenia pokładowe, pod warunkiem że tworzą one nierozdzielny system z odpowiednimi elementami infrastruktury. Obejmują systemy, technologie i usługi, o których mowa w lit. g)–l);

g) „inteligentny system transportowy” (ITS) oznacza system określony w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE ([1]);

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

▼B

h) „system zarządzania ruchem lotniczym” oznacza system określony w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 ([1]) oraz w centralnym planie zarządzania ruchem lotniczym w Europie (ATM) określonym w rozporządzeniu Rady (WE) nr 219/2007 ([2]);

i) „systemy monitorowania i informacji o ruchu statków” (VTMIS) oznaczają systemy wdrożone w celu monitorowania ruchu i transportu morskiego oraz zarządzania nimi, wykorzystujące informacje z systemów automatycznej identyfikacji statków (AIS), systemu dalekiego zasięgu do identyfikacji i śledzenia statków (LRIT) oraz przybrzeżnych systemów radarowych i komunikacji radiowej przewidzianych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/59/WE ([3]), oraz obejmują integrację krajowych systemów informacji morskiej za pośrednictwem SafeSeaNet;

j) „usługi informacji rzecznej (RIS)” oznaczają technologie informacyjno-komunikacyjne na śródlądowych drogach wodnych określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/44/WE ([4]);

k) „usługi e-Maritime” oznaczają usługi wykorzystujące zaawansowane i interoperacyjne technologie informacyjne w sektorze transportu morskiego w celu uproszczenia procedur administracyjnych oraz usprawnienia przeładunku na morzu i w portach, w tym usługi pojedynczych punktów kontaktowych, takie jak zintegrowany morski pojedynczy punkt kontaktowy przewidziany w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE ([5]), systemy wspólnot portowych oraz stosowne systemy informacji celnej;

l) „europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS)” oznacza system określony w decyzji Komisji 2006/679/WE ([6]) oraz decyzji Komisji 2006/860/WE ([7]);

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

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

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

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

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

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

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

▼B

m) „odcinek transgraniczny” oznacza odcinek, który zapewnia ciągłość projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania między najbliższymi węzłami miejskimi po obu stronach granicy między dwoma państwami członkowskimi lub między państwem członkowskim a państwem sąsiadującym;

n) „transport multimodalny” oznacza przewóz osób lub towarów, przy użyciu dwóch lub więcej rodzajów transportu;

o) „interoperacyjność” oznacza zdolność infrastruktury danego rodzaju transportu – wraz ze wszelkimi warunkami regulacyjnymi, technicznymi i eksploatacyjnymi – do umożliwiania bezpiecznych i nieprzerwanych przepływów ruchu, które spełniają wymagane osiągi dla tej infrastruktury lub tego rodzaju transportu;

p) „węzeł miejski” oznacza obszar miejski, gdzie infrastruktura transportowa transeuropejskiej sieci transportowej, jak na przykład porty, w tym terminale pasażerskie, porty lotnicze, stacje kolejowe, platformy logistyczne oraz terminale towarowe znajdujące się na obszarach miejskich lub w ich okolicy, jest połączona z innymi częściami tej infrastruktury oraz z infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego;

q) „wąskie gardło” oznacza barierę fizyczną lub funkcjonalną skutkującą przerwaniem systemu, co wpływa na ciągłość przepływów dalekobieżnych lub trangranicznych, która może zostać przezwyciężona poprzez stworzeniu nowej infrastruktury lub gruntowne unowocześnienie istniejącej infrastruktury, które mogłoby skutkować znaczącymi udoskonaleniami pozwalającymi na wyeliminowanie ograniczeń powodowanych przez wąskie gardło;

r) „platforma logistyczna” oznacza obszar bezpośrednio połączony z infrastrukturą transportową transeuropejskiej sieci transportowej, w tym z co najmniej jednym terminalem towarowym, i który umożliwia prowadzenie działań logistycznych;

s) „terminal towarowy” oznacza obiekt z wyposażeniem służącym do przeładunku między co najmniej dwoma rodzajami transportu lub między dwoma różnymi systemami kolejowymi, oraz do tymczasowego składowania towarów, taki jak port, port śródlądowy, port lotniczy i terminal kolejowo-drogowy;

t) „analiza kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych” oznacza wyrażoną ilościowo, opartą na uznanej metodyce ocenę *ex ante* wartości danego projektu z uwzględnieniem wszystkich odnośnych korzyści i kosztów społecznych, gospodarczych, klimatycznych i środowiskowych. Analiza kosztów i korzyści w zakresie klimatu i środowiska powinna się opierać na ocenie skutków wywieranych na środowisko przeprowadzonej zgodnie z dyrektywą 2011/92/UE;

▼B

u) „sieć odizolowana” oznacza sieć kolejową państwa członkowskiego lub jej część, o szerokości toru innej od nominalnej normatywnej europejskiej szerokości toru (1 435 mm), w przypadku której nie da się uzasadnić niektórych dużych inwestycji infrastrukturalnych pod względem korzyści i kosztów gospodarczych z uwagi na specyficzny charakter tej sieci związany z jej geograficznym oddaleniem lub peryferyjną lokalizacją;

v) „region NUTS” oznacza region określony we wspólnej klasyfikacji jednostek terytorialnych do celów statystycznych;

w) „alternatywne paliwa ekologiczne” oznaczają paliwa, takie jak energia elektryczna, paliwa wodorowe, biopaliwa (ciekłe), paliwa syntetyczne, metan (gaz ziemny (CNG i LNG) i biometan) oraz skroplony gaz ropopochodny (LPG), które jako źródło energii dla sektora transportu zastępują – co najmniej częściowo – petrochemiczne paliwa kopalne, przyczyniają się do obniżenia emisyjności tego sektora oraz zwiększają ekologiczność sektora transportu.

Artykuł 4

Cele transeuropejskiej sieci transportowej

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

a) spójność przez:

(i) dostępność i łączność wszystkich regionów Unii, w tym regionów odległych, najbardziej oddalonych, wyspiarskich, peryferyjnych i górzystych, a także obszarów słabo zaludnionych;

(ii) zniwelowanie różnic w jakości infrastruktury między państwami członkowskimi;

(iii) połączenia między infrastrukturą transportową do ruchu dalekobieżnego a infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego, w odniesieniu zarówno do przewozu osób, jak i towarów;

(iv) infrastrukturę transportową, która odzwierciedla specyfikę różnych części Unii i zapewnia zrównoważone objęcie wszystkich regionów europejskich;

▼B

b) wydajność przez:

(i) usuwanie wąskich gardeł i uzupełnianie brakujących ogniw, zarówno w obrębie poszczególnych infrastruktur transportowych, jak i na węzłach połączeniowych pomiędzy nimi, w obrębie terytoriów państw członkowskich i pomiędzy nimi;

(ii) wzajemne łączenie oraz interoperacyjność krajowych sieci transportowych;

(iii) optymalną integrację i wzajemne połączenia wszystkich rodzajów transportu;

(iv) wspieranie ekonomicznie wydajnego transportu o wysokiej jakości, przyczyniającego się do dalszego rozwoju gospodarczego i konkurencyjności;

(v) skuteczne wykorzystywanie nowej i istniejącej infrastruktury;

(vi) stosowanie nowatorskich koncepcji technicznych i operacyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów;

c) zrównoważony charakter przez:

(i) rozwój wszystkich rodzajów transportu w sposób zgodny z zapewnianiem zrównoważonego i ekonomicznie efektywnego transportu w perspektywie długoterminowej;

(ii) przyczynianie się do niskoemisyjnego i czystego transportu niepowodującego emisji dużych ilości gazów cieplarnianych, do bezpieczeństwa paliwowego, zmniejszania kosztów zewnętrznych i ochrony środowiska;

(iii) wspieranie niskoemisyjnego transportu w celu znacznego obniżenia do roku 2050 emisji CO_2, zgodnie z odnośnymi celami Unii w zakresie obniżania emisji CO_2;

d) zwiększanie korzyści dla użytkowników przez:

(i) spełnianie potrzeb użytkowników w zakresie mobilności i transportu w obrębie Unii oraz w relacjach z państwami trzecimi;

(ii) zapewnienie bezpiecznych, pewnych i o wysokiej jakości norm jakości, zarówno w przewozie osób, jak i towarów;

(iii) umożliwianie mobilności nawet w przypadku klęsk żywiołowych lub katastrof spowodowanych przez człowieka, zapewniając dostęp do służb ratowniczych;

▼B

(iv) ustanowienie wymogów dotyczących infrastruktury, w szczególności w obszarze interoperacyjności, bezpieczeństwa i ochrony, które zapewnią jakość, skuteczność i zrównoważoność usług transportowych;

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

Artykuł 5

Sieć zasobooszczędna

1. Transeuropejska sieć transportowa jest projektowana, rozwijana i eksploatowana w sposób zasobooszczędny poprzez:

a) rozwój, ulepszanie i utrzymywanie istniejącej infrastruktury transportowej;

b) optymalizację integracji infrastruktury i wzajemnych połączeń;

c) wdrażanie nowych technologii i aplikacji telematycznych, o ile jest to uzasadnione finansowo;

d) uwzględnianie możliwych synergii z innymi sieciami, w szczególności transeuropejskimi sieciami energetycznymi lub telekomunikacyjnymi;

e) ocenę strategicznych skutków dla środowiska, wraz z ustaleniem odpowiednich planów i programów, a także ocenę wpływu na łagodzenie skutków zmiany klimatu;

f) środki służące do planowania i, w razie konieczności, zwiększania przepustowości infrastruktury;

g) odpowiednie uwzględnienie wrażliwości infrastruktury transportowej na zmianę klimatu oraz klęski żywiołowe lub katastrofy spowodowane przez człowieka, aby umożliwić podjęcie tych wyzwań.

2. Przy planowaniu i rozwijaniu transeuropejskiej sieci transportowej państwa członkowskie uwzględniają szczególne warunki panujące w różnych częściach Unii, takie jak, w szczególności, aspekty turystyczne i cechy topograficzne danego regionu. Mogą one dostosowywać szczegółowe trasy odcinków w granicach określonych w art. 49 ust. 43 lit. c), zapewniając jednocześnie zgodność z określonymi tam wymogami.

Artykuł 6

Dwupoziomowa struktura transeuropejskiej sieci transportowej

1. Stopniowy rozwój transeuropejskiej sieci transportowej osiąga się w szczególności poprzez wdrożenie – w oparciu o spójne i przejrzyste podejście metodyczne – dwupoziomowej struktury tej sieci składającej się z sieci kompleksowej i sieci bazowej.

▼B

2. Sieć kompleksowa składa się ze wszystkich istniejących i planowanych infrastruktur transportowych transeuropejskiej sieci transportowej, jak również środków wspierających efektywne i zrównoważone z punktu widzenia społecznego i środowiskowego wykorzystywanie tej infrastruktury. Sieć ta jest identyfikowana i rozwijana zgodnie z rozdziałem II.

3. Sieć bazowa składa się z tych części sieci kompleksowej, które mają największe znaczenie strategiczne z punktu widzenia osiągnięcia celów rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Sieć ta jest identyfikowana i rozwijana zgodnie z rozdziałem III.

Artykuł 7

Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania

1. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania przyczyniają się do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej poprzez tworzenie nowej infrastruktury transportowej, poprzez rehabilitację i modernizację istniejącej infrastruktury transportowej oraz poprzez środki służące promocji zasobooszczędnego korzystania z sieci.

2. Projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania:

a) przyczynia się do osiągnięcia celów należących do co najmniej dwóch spośród czterech kategorii określonych w art. 4;

b) jest zgodny z przepisami rozdziału II oraz, jeżeli dotyczy sieci bazowej, dodatkowo z przepisami rozdziału III;

c) jest ekonomicznie opłacalny, biorąc pod uwagę analizę kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych;

d) wykazuje europejską wartość dodaną.

3. Projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania może obejmować cały jego cykl, łącznie ze studiami wykonalności, procedurami zezwoleń, wdrażaniem i oceną.

4. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia realizacji projektów zgodnie z odpowiednimi unijnymi i krajowymi przepisami, w szczególności z aktami prawnymi Unii dotyczącymi środowiska, ochrony klimatu, bezpieczeństwa, ochrony, konkurencji, pomocy państwa, zamówień publicznych, zdrowia publicznego i dostępności.

5. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania kwalifikują się do uzyskania unijnej pomocy finansowej w ramach instrumentów dostępnych dla transeuropejskiej sieci transportowej.

▼B

Artykuł 8

Współpraca z państwami trzecimi

1. Unia może wspierać, w tym również finansowo, projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w celu łączenia transeuropejskiej sieci transportowej z sieciami infrastrukturalnymi państw sąsiadujących, o ile takie projekty:

a) łączą sieć bazową na przejściach granicznych i dotyczą infrastruktury niezbędnej do zapewnienia płynnego ruchu, odpraw granicznych, ochrony granicy i innych procedur kontroli granicznej;

b) zapewniają połączenie między siecią bazową a sieciami transportowymi państw trzecich, mające na celu przyspieszanie wzrostu gospodarczego i poprawę konkurencyjności;

c) uzupełniają w państwach trzecich infrastruktury transportowe służące jako łączniki między częściami sieci bazowej w Unii;

d) wdrażają systemy zarządzania ruchem w tych państwach;

e) wspierają transport morski i autostrady morskie z wyłączeniem wsparcia finansowego na rzecz portów państw trzecich;

f) ułatwiają transport wodny śródlądowy z państwami trzecimi.

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

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

a) promowanie interoperacyjności między transeuropejską siecią transportową a sieciami państw trzecich;

b) promowanie rozszerzania polityki transeuropejskiej sieci transportowej na państwa trzecie;

c) ułatwianie transportu lotniczego do państw trzecich i z państw trzecich w celu propagowania efektywnego i trwałego wzrostu gospodarczego i konkurencyjności, a także rozszerzenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i usprawnienia współpracy w zarządzaniu ruchem lotniczym;

d) ułatwianie transportu morskiego i promowanie autostrad morskich do państw trzecich i z tych państw.

▼B

3. Projekty, o których mowa w ust. 2 lit. a) i d), muszą być zgodne z odpowiednimi przepisami rozdziału II.

4. Załącznik III zawiera orientacyjne mapy transeuropejskiej sieci transportowej rozszerzonej na określone państwa sąsiadujące.

5. Unia może wykorzystywać istniejące lub ustanawiać i wykorzystywać nowe instrumenty koordynacyjne i finansowe z państwami sąsiadującymi, takie jak sąsiedzki fundusz inwestycyjny (NIF) lub Instrument Pomocy Przedakcesyjnej (IPA), na potrzeby promowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.

6. Przepisy niniejszego artykułu podlegają odpowiednim procedurom dotyczącym umów międzynarodowych, określonym w art. 218 TFUE.

ROZDZIAŁ II

SIEĆ KOMPLEKSOWA

Artykuł 9

Przepisy ogólne

1. Sieć kompleksowa:

a) jest określona na mapach i w wykazach zawartych w załączniku I oraz w załączniku II część 2;

b) jest uszczegółowiona poprzez opis elementów infrastruktury;

c) spełnia wymogi dotyczące infrastruktur transportowych, które zostały określone w niniejszym rozdziale;

d) stanowi podstawę do wskazywania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania;

e) uwzględnia fizyczne ograniczenia i topograficzną specyfikę infrastruktury transportowej państw członkowskich określoną w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI).

2. Państwa członkowskie dokładają wszelkich możliwych starań w celu ukończenia sieci kompleksowej i zapewnienia zgodności z odpowiednimi przepisami niniejszego rozdziału do dnia 31 grudnia 2050 r.

Artykuł 10

Priorytety ogólne

1. W trakcie rozwijania sieci kompleksowej priorytetem ogólnym są środki konieczne do:

a) zapewnienia zwiększonej dostępności i łączności wszystkich regionów Unii, z uwzględnieniem szczególnego przypadku wysp, sieci odizolowanych oraz regionów słabo zaludnionych, odległych i najbardziej oddalonych;

▼B

b) zapewnienia optymalnej integracji różnych rodzajów transportu i interoperacyjności w obrębie rodzajów transportu;

c) uzupełniania brakujących ogniw i rozwiązania problemu wąskich gardeł, w szczególności na odcinkach transgranicznych;

d) promowania efektywnego i zrównoważonego wykorzystywania infrastruktury i, w razie konieczności, zwiększania przepustowości;

e) poprawy lub utrzymania jakości infrastruktury pod względem bezpieczeństwa, ochrony, efektywności, odporności na klimat oraz, w stosownych przypadkach, na klęski żywiołowe i katastrofy, ekologiczności, warunków społecznych, dostępności dla wszystkich użytkowników, w tym dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych, a także zapewnienia jakości usług i ciągłości przepływów ruchu;

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

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

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

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

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

SEKCJA 1

Infrastruktura transportu kolejowego

Artykuł 11

Elementy infrastruktury

1. Infrastruktura transportu kolejowego składa się w szczególności z:

a) linii kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych, w tym:

(i) bocznic;

(ii) tuneli;

(iii) mostów;

b) terminali towarowych i platform logistycznych do przeładunku towarów w ramach transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu;

▼B

c) dworców zlokalizowanych wzdłuż linii wskazanych w załączniku I służących do przesiadek pasażerów w ramach transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu;

d) połączeń dworców, terminali towarowych i platform logistycznych z innymi rodzajami transportu w transeuropejskiej sieci transportowej;

e) powiązanego wyposażenia;

f) aplikacji telematycznych.

2. Linie kolejowe mają jedną z poniższych postaci:

a) linii kolejowych dużych prędkości, które są:

(i) specjalnie wybudowanymi liniami dużych prędkości z wyposażeniem umożliwiającym jazdę z prędkością równą lub przekraczającą 250 km/h;

(ii) specjalnie zmodernizowanymi liniami konwencjonalnymi z wyposażeniem umożliwiającym jazdę z prędkością rzędu 200 km/h;

(iii) specjalnie zmodernizowanymi liniami dużych prędkości, posiadającymi szczególne cechy ze względu na uwarunkowania związane z topografią, rzeźbą terenu lub względami urbanistycznymi, na których to liniach prędkość musi być dostosowywana do danego przypadku. Kategoria ta obejmuje również linie łączące sieci dużych prędkości z sieciami konwencjonalnymi, linie przebiegające przez dworce, dostęp do terminali i zajezdni, itd., z których korzysta tabor dużych prędkości poruszający się z prędkością konwencjonalną.

b) linii kolejowych do transportu konwencjonalnego.

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

Artykuł 12

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej

1. Terminale towarowe zostają połączone z infrastrukturą drogową lub, w miarę możliwości, infrastrukturą wodną śródlądową sieci kompleksowej.

▼B

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura kolejowa:

a) była wyposażona w ERTMS, z wyjątkiem sieci odizolowanych;

b) spełniała wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE ([1]) oraz środków wykonawczych do niej, aby zapewnić interoperacyjność sieci kompleksowej;

c) spełniała wymogi technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) przyjętych zgodnie z art. 6 dyrektywy 2008/57/WE, z wyjątkiem przypadków dozwolonych na podstawie odpowiedniej TSI lub procedury określonej w art. 9 dyrektywy 2008/57/WE;

d) była w pełni zelektryfikowana w zakresie linii oraz, w miarę potrzeb związanych z eksploatacją pociągów zasilanych elektrycznie, w zakresie bocznic, z wyjątkiem sieci odizolowanych;

e) spełniała wymogi określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE ([2]) w zakresie dostępu do terminali towarowych.

3. Na wniosek państwa członkowskiego, we właściwie uzasadnionych przypadkach Komisja udziela zwolnień od wymogów, które wykraczają poza wymogi dyrektywy 2008/57/WE w odniesieniu do ERTMS i elektryfikacji.

Artykuł 13

Priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej

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

a) wdrażanie ERMTS;

b) przejście do toru o szerokości nominalnej 1 435 mm;

c) łagodzenie skutków hałasu i wibracji spowodowanych przez transport kolejowy, w szczególności za pomocą środków w zakresie taboru i infrastruktury, w tym instalacji chroniących przed hałasem;

d) spełnianie wymogów dotyczących infrastruktury i zwiększanie interoperacyjności.

e) podnoszenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych;

f) w stosownych przypadkach – połączenie kolejowej infrastruktury transportowej z infrastrukturą portów śródlądowych.

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

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

▼B

SEKCJA 2

Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego

Artykuł 14

Elementy infrastruktury

1. Infrastruktura śródlądowych dróg wodnych składa się w szczególności z:

a) rzek;

b) kanałów;

c) jezior;

d) powiązanej infrastruktury, takiej jak śluzy, podnośnie, mosty, zbiorniki i związany z nimi system zabezpieczenia przeciwpowodziowego, mogące mieć korzystne skutki dla żeglugi po śródlądowych drogach wodnych;

e) portów śródlądowych wraz z infrastrukturą niezbędną do operacji transportowych w porcie;

f) powiązanego wyposażenia;

g) aplikacji telematycznych, w tym usług informacji rzecznej (RIS);

h) połączeń portów śródlądowych z innymi rodzajami transportu w ramach transeuropejskiej sieci transportowej.

2. Port śródlądowy, który ma stać się częścią sieci kompleksowej, musi obsługiwać rocznie przeładunki towarów o masie powyżej 500 000 ton. Całkowita roczna masa przeładunku towarów jest oparta na ostatniej dostępnej wartości średniej z trzech lat, publikowanej przez Eurostat.

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

Artykuł 15

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby porty śródlądowe były połączone z infrastrukturą drogową lub kolejową.

▼B

2. Porty śródlądowe oferują przynajmniej jeden terminal towarowy otwarty dla wszystkich operatorów w niedyskryminujący sposób oraz stosują przejrzyste opłaty.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby:

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

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

b) rzeki, kanały i jeziora były utrzymywane tak, by zachować dobre warunki nawigacyjne, przy jednoczesnym przestrzeganiu mających zastosowanie przepisów z zakresu ochrony środowiska;

c) rzeki, kanały i jeziora były wyposażone w usługi informacji rzecznej (RIS).

Artykuł 16

Priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury śródlądowych dróg wodnych

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

a) w przypadku istniejących śródlądowych dróg wodnych: wdrażanie środków niezbędnych do osiągnięcia standardów śródlądowych dróg wodnych klasy IV;

b) w stosownych przypadkach, osiągnięcie wyższych standardów w zakresie modernizacji istniejących dróg wodnych i budowy nowych dróg wodnych zgodnie z charakterystyką techniczną infrastruktury określoną przez ECMT, tak aby spełnić potrzeby rynku:

c) wdrażanie aplikacji telematycznych, w tym usługi informacji rzecznej (RIS);

d) łączenie infrastruktury portów śródlądowych z infrastrukturą transportu kolejowego towarowego i transportu drogowego;

e) zwracanie szczególnej uwagi na rzeki o swobodnym biegu zbliżonym do ich stanu naturalnego, które mogą z tego powodu być przedmiotem szczegółowych środków;

▼B

f) promowanie zrównoważonego transportu wodnego śródlądowego;

g) modernizacja i zwiększenie przepustowości infrastruktury, konieczne do celów operacji transportowych w obszarze portu.

SEKCJA 3

Infrastruktura transportu drogowego

Artykuł 17

Elementy infrastruktury

1. Infrastruktura transportu drogowego składa się w szczególności z:

a) dróg o wysokiej jakości, w tym:

(i) mostów;

(ii) tuneli;

(iii) skrzyżowań;

(iv) przejazdów;

(v) węzłów drogowych;

(vi) utwardzonych poboczy;

b) parkingów i miejsc obsługi podróżnych;

c) powiązanego wyposażenia;

d) aplikacji telematycznych, w tym inteligentnego systemu transportowego (ITS);

e) terminali towarowych i platform logistycznych;

f) połączeń terminali towarowych i platform logistycznych z innymi rodzajami transportu w transeuropejskiej sieci transportowej;

g) dworców autobusowych.

2. Drogi o wysokiej jakości, o których mowa w ust. 1 lit. a), to drogi pełniące istotną rolę w dalekobieżnym przewozie osób i towarów, integrujące główne ośrodki miejskie i gospodarcze, zapewniające wzajemne połączenia z innymi rodzajami transportu oraz łączące regiony górskie, odległe, regiony bez dostępu do morza i regiony peryferyjne NUTS 2 z centralnymi regionami Unii. Drogi te są w odpowiedni sposób utrzymywane, aby zapewnić bezpieczeństwo i ochronę ruchu.

▼B

3. Drogi o wysokiej jakości są projektowane i budowane specjalnie na potrzeby ruchu samochodowego i mają postać autostrad, dróg ekspresowych lub konwencjonalnych dróg strategicznych.

a) Autostrada to droga zaprojektowana i wybudowana specjalnie na potrzeby ruchu samochodowego, która nie obsługuje przyległych nieruchomości oraz:

(i) posiada, z wyjątkiem miejsc specjalnych lub sytuacji tymczasowych, oddzielne jezdnie dla obu kierunków ruchu, oddzielone od siebie środkowym pasem dzielącym nieprzeznaczonym do ruchu lub – wyjątkowo – w inny sposób;

(ii) nie krzyżuje się na jednym poziomie z żadną drogą, torami kolejowymi lub tramwajowymi, ścieżką dla rowerów ani drogą dla pieszych; oraz która

(iii) jest specjalnie oznakowana jako autostrada.

b) Droga ekspresowa to droga zaprojektowana dla ruchu samochodowego i dostępna głównie przez węzły drogowe lub skrzyżowania z regulacją ruchu, na której:

(i) zabronione jest zatrzymywanie się i postój na jezdni; oraz która

(ii) nie krzyżuje się na jednym poziomie z torami kolejowymi lub tramwajowymi.

c) Konwencjonalna droga strategiczna to droga niebędąca autostradą ani drogą ekspresową, ale która jest mimo to drogą o wysokiej jakości, jak określono w ust. 1 i 2.

4. Wyposażenie powiązane z drogami może obejmować w szczególności urządzenia służące do regulacji ruchu, przekazywania informacji i wskazywania drogi, pobierania opłat od użytkowników, zapewniania bezpieczeństwa, zmniejszania negatywnych skutków dla środowiska, tankowania lub ładowania pojazdów o napędzie alternatywnym oraz do zapewniania bezpiecznych parkingów dla pojazdów użytkowych.

Artykuł 18

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej

Państwa członkowskie zapewniają, aby:

a) drogi spełniały wymogi przepisów art. 17 ust. 3 lit. a), b) lub c);

b) bezpieczeństwo infrastruktury transportu drogowego było zapewniane, monitorowane i, w razie konieczności, poprawiane zgodnie z procedurą określoną w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE ([1]);

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

▼B

c) tunele drogowe o długości ponad 500 m spełniały wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/54/WE ([1]);

d) w stosownych przypadkach interoperacyjność systemów pobierania opłat była zapewniana zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE ([2]) oraz decyzją Komisji 2009/750/WE ([3]);

e) wszelkie inteligentne systemy transportowe stosowane przez organ publiczny w ramach infrastruktury transportu drogowego spełniały wymogi dyrektywy 2010/40/UE ([4]) i były stosowane w sposób zgodny z aktami delegowanymi przyjętymi na mocy tej dyrektywy.

Artykuł 19

Priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej

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

a) zwiększenie i wspieranie bezpieczeństwa ruchu drogowego;

b) wykorzystywanie ITS, w szczególności systemów multimodalnego zarządzania informacjami i ruchem, oraz zintegrowanych systemów komunikacji i płatności;

c) wprowadzenie nowych technologii i innowacji w celu wspierania transportu niskoemisyjnego;

d) zapewnienie użytkownikom komercyjnym odpowiedniej liczby miejsc parkingowych o odpowiednim poziomie bezpieczeństwa i ochrony;

e) złagodzenie wpływu zagęszczenia ruchu na drogach.

SEKCJA 4

Infrastruktura transportu morskiego i autostrady morskie

Artykuł 20

Elementy infrastruktury

1. Infrastruktura transportu morskiego składa się w szczególności z:

a) przestrzeni morskiej;

b) kanałów morskich;

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

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

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

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

▼B

c) portów morskich wraz z infrastrukturą niezbędną do operacji transportowych w porcie;

d) połączeń portów z innymi rodzajami transportu w ramach transeuropejskiej sieci transportowej;

e) wałów, śluz i doków;

f) pomocy nawigacyjnych;

g) podejść do portu i dróg wodnych;

h) falochronów;

i) autostrad morskich;

j) powiązanego wyposażenia;

k) aplikacji telematycznych, w tym usług e-Maritime i VTMIS.

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

a) całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego przekracza 0,1 % całkowitej rocznej wielkości ruchu pasażerskiego we wszystkich portach morskich w Unii. Wartość odniesienia dla tej wielkości całkowitej to ostatnia dostępna wartość średnia z trzech lat, w oparciu o dane statystyczne publikowane przez Eurostat;

b) całkowita roczna wielkość ładunku – dla ładunków masowych lub niemasowych – przekracza 0,1 % odpowiedniej całkowitej rocznej wielkości ładunku we wszystkich portach morskich w Unii. Wartość odniesienia dla tej wielkości całkowitej to ostatnia dostępna wartość średnia z trzech lat, w oparciu o dane statystyczne publikowane przez Eurostat;

c) port morski znajduje się na wyspie i stanowi jedyny punkt dostępu do regionu NUTS 3 w sieci kompleksowej;

d) port morski znajduje się w regionie najbardziej oddalonym lub na obszarze peryferyjnym, w odległości przekraczającej 200 km od następnego najbliższego portu w sieci kompleksowej.

▼B

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

Artykuł 21

Autostrady morskie

1. Autostrady morskie, stanowiące wymiar morski transeuropejskiej sieci transportowej, służą urzeczywistnieniu europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier. Składają się z tras żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, portów, powiązanego wyposażenia i infrastruktury morskiej oraz obiektów i uproszczonych procedur administracyjnych umożliwiających wykonywanie usług żeglugi morskiej bliskiego zasięgu lub usług morsko-rzecznych pomiędzy co najmniej dwoma portami, w tym powiązań z zapleczem. Autostrady morskie obejmują:

a) połączenia morskie między portami morskimi sieci kompleksowej lub między portem sieci kompleksowej a portem państwa trzeciego, jeżeli takie połączenia mają strategiczne znaczenie dla Unii;

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

c) infrastrukturę zapewniającą bezpośredni dostęp do lądu i morza.

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

a) połączenie morskie i jego powiązania z zapleczem w ramach sieci bazowej pomiędzy co najmniej dwoma portami sieci bazowej; lub

b) połączenie morskie i jego powiązania z zapleczem pomiędzy portem sieci bazowej a portami sieci kompleksowej, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań portów sieci bazowej i kompleksowej z zapleczem.

▼B

3. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w zakresie autostrad morskich w transeuropejskiej sieci transportowej mogą również obejmować działania, które przynoszą szersze korzyści i nie są powiązane z określonymi portami, takie jak usługi i działania wspierające mobilność osób i towarów, działania na rzecz poprawy ekologiczności, takie jak dostawa energii elektrycznej od strony lądu, aby przyczynić się do ograniczenia emisji ze statków, udostępnianie sprzętu przeznaczonego do łamania pokrywy lodowej, działania zapewniające żeglowność przez cały rok, pogłębianie i urządzenia do pobierania paliw alternatywnych, a także optymalizację procesów, procedur i czynnika ludzkiego oraz platformy TIK i systemy informacyjne, w tym systemy zarządzania ruchem i sprawozdawczości elektronicznej.

4. W ciągu dwóch lat od wyznaczenia zgodnie z art. 45 koordynatora europejskiego ds. autostrad morskich, koordynator ten przedstawi szczegółowy plan wykonania dotyczący autostrad morskich w oparciu o doświadczenia i zmiany w zakresie unijnego transportu morskiego, a także prognozowany ruch na autostradach morskich.

Artykuł 22

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby:

a) porty morskie były połączone z liniami kolejowymi lub drogami i – w miarę możliwości – ze śródlądowymi drogami wodnymi sieci kompleksowej, chyba że ograniczenia fizyczne uniemożliwiają takie połączenie;

b) porty morskie obsługujące ruch towarowy oferowały przynajmniej jeden terminal otwarty dla użytkowników w niedyskryminujący sposób oraz stosowały przejrzyste opłaty;

c) kanały morskie, tory podejściowe do portów i obszary przyujściowe łączyły dwa morza lub zapewniały dostęp od morza do portów morskich i odpowiadały co najmniej śródlądowym drogom wodnym klasy VI.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby porty dysponowały wyposażeniem niezbędnym do wspomagania ekologiczności statków w porcie, w szczególności urządzeniami do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/59/WE ([1]) oraz z innymi odnośnymi przepisami Unii.

3. Państwa członkowskie wprowadzają VTMIS i SafeSeaNet zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE oraz wdrażają usługi e-Maritime, w tym w szczególności usługi morskich pojedynczych punktów kontaktowych, o których mowa w dyrektywie 2010/65/UE.

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

▼B

Artykuł 23

Priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury morskiej

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

a) wspieranie autostrad morskich, w tym żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, ułatwianie rozwoju powiązań z zapleczem, a w szczególności opracowanie środków poprawiających ekologiczność żeglugi morskiej zgodnie z obowiązującymi wymogami wynikającymi z prawa Unii lub z odpowiednich umów międzynarodowych;

b) połączenie portów morskich ze śródlądowymi drogami wodnymi;

c) wdrażanie VTMIS i usług e-Maritime;

d) wprowadzenie nowych technologii i innowacji w celu propagowania paliw alternatywnych takich jak LNG i efektywnego energetycznie transportu morskiego;

e) modernizacja i zwiększenie przepustowości infrastruktury, konieczne do celów operacji transportowych w obszarze portu.

SEKCJA 5

Infrastruktura transportu lotniczego

Artykuł 24

Elementy infrastruktury

1. Infrastruktura transportu lotniczego składa się w szczególności z:

a) przestrzeni powietrznej, tras i dróg lotniczych;

b) portów lotniczych;

c) połączeń portów lotniczych z innymi rodzajami transportu w transeuropejskiej sieci transportowej;

d) powiązanego wyposażenia;

e) systemów żeglugi powietrznej, w tym europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (zwanego dalej „systemem SESAR”).

▼B

2. Porty lotnicze spełniają jedno z poniższych kryteriów:

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

b) w przypadku portów lotniczych obsługujących towarowy ruch lotniczy, całkowita roczna wielkość ładunku wynosi co najmniej 0,2 % całkowitej rocznej wielkości ładunku we wszystkich portach lotniczych Unii.

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

Artykuł 25

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej

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

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, przyjęte przez Unię zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 ([1]) były stosowane w odniesieniu do infrastruktury transportu lotniczego w sieci kompleksowej.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura zarządzania ruchem lotniczym umożliwiała wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 549/2004 ([2]), rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 550/2004 ([3]), rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 551/2004 ([4]) oraz rozporządzeniem (WE) nr 552/2004, a także operacji transportu lotniczego, w celu usprawnienia wyników i zrównoważenia europejskiego systemu lotnictwa, przepisów wykonawczych i specyfikacji unijnych.

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

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

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

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

▼B

Artykuł 26

Priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury transportu lotniczego

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

a) zwiększanie przepustowości portów lotniczych;

b) wspieranie wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i systemów zarządzania ruchem lotniczym, w szczególności tych, które są związane z wprowadzaniem systemu SESAR;

c) usprawnianie wzajemnych połączeń multimodalnych portów lotniczych z infrastrukturą innych rodzajów transportu;

d) podniesienie poziomu zrównoważoności i łagodzenie oddziaływania lotnictwa na środowisko.

SEKCJA 6

Infrastruktura transportu multimodalnego

Artykuł 27

Elementy infrastruktury

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

a) ich roczny przeładunek towarów przekracza, w przypadku ładunków niemasowych, 800 000 ton lub, w przypadku ładunków masowych, 0,1 % odpowiedniej całkowitej rocznej wielkości ładunków we wszystkich portach morskich w Unii;

b) jeżeli w regionie NUTS 2 nie ma terminali towarowych ani platform logistycznych, które spełniają kryterium lit. a), odpowiednim terminalem towarowym lub platformą logistyczną jest główna platforma logistyczna lub główny terminal towarowy wskazane przez dane państwo członkowskie, połączone co najmniej z drogami i liniami kolejowymi dla tego regionu NUTS 2 lub, w przypadku państw członkowskich nieposiadających kolei, połączone jedynie z drogami.

Artykuł 28

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej

1. Państwa członkowskie w sposób uczciwy i niedyskryminacyjny zapewniają, aby:

a) rodzaje transportu łączyły się w następujących miejscach: terminalach towarowych, dworcach pasażerskich, portach śródlądowych, portach lotniczych i portach morskich, aby umożliwić multimodalny transport osób i towarów;

▼B

b) bez uszczerbku dla obowiązujących przepisów unijnych i krajowych, terminale towarowe i platformy logistyczne, porty śródlądowe i morskie oraz porty lotnicze obsługujące ruch towarowy były tak wyposażone, aby zapewniać przepływ informacji w ramach danej infrastruktury oraz pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu w łańcuchu logistycznym. Systemy te mają umożliwiać w szczególności dostarczanie informacji w czasie rzeczywistym na temat dostępnej przepustowości infrastruktury, przepływów ruchu i pozycjonowania oraz śledzenia ruchu i pochodzenia, a także zapewniać bezpieczeństwo i ochronę w czasie podróży multimodalnych;

c) bez uszczerbku dla obowiązujących przepisów unijnych i krajowych, ciągły ruch pasażerski w sieci kompleksowej był ułatwiany poprzez odpowiednie wyposażenie i dostępność aplikacji telematycznych na dworcach kolejowych, dworcach autobusowych, w portach lotniczych oraz, w stosownych przypadkach, portach morskich i śródlądowych.

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

Artykuł 29

Priorytety w zakresie rozwoju multimodalnej infrastruktury transportowej

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

a) zapewnienie skutecznych połączeń wzajemnych i integracji infrastruktury sieci kompleksowej, w tym poprzez infrastrukturę dostępową, w razie potrzeby, oraz terminale towarowe i platformy logistyczne;

b) usunięcie najważniejszych technicznych i administracyjnych przeszkód utrudniających transport multimodalny;

c) zapewnienie niezakłóconego przepływu informacji między rodzajami transportu i realizacji usług multimodalnych i usług dotyczących jednego rodzaju transportu w całym transeuropejskim systemie transportowym.

SEKCJA 7

Przepisy wspólne

Artykuł 30

Węzły miejskie

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

a) w odniesieniu do przewozu osób: wzajemnych połączeń między infrastrukturą kolejową, drogową, lotniczą oraz, w stosownych przypadkach, wodną śródlądową i morską w sieci kompleksowej;

▼B

b) w odniesieniu do transportu towarowego: wzajemnych połączeń między infrastrukturą kolejową, drogową oraz, w stosownych przypadkach, lotniczą, wodną śródlądową i morską w sieci kompleksowej;

c) odpowiednich połączeń między poszczególnymi dworcami kolejowymi, portami lub portami lotniczymi sieci kompleksowej w ramach danego węzła miejskiego;

d) płynnych połączeń między infrastrukturą sieci kompleksowej a infrastrukturą ruchu regionalnego i lokalnego oraz dostaw towarów w obszarach miejskich, łącznie z konsolidacją logistyki i ośrodkami dystrybucji;

e) zmniejszenia narażenia obszarów miejskich na negatywny wpływ transportu kolejowego i drogowego przez nie przebiegającego, co może obejmować prowadzenie tras poza obszarami miejskimi;

f) wspierania efektywnych miejskich systemów dostarczania towarów o niskiej emisji hałasu i dwutlenku węgla.

Artykuł 31

Aplikacje telematyczne

1. Aplikacje telematyczne umożliwiają zarządzanie ruchem i wymianę informacji w ramach poszczególnych rodzajów transportu i pomiędzy nimi w odniesieniu do multimodalnych operacji transportowych i związanych z transportem usług o wartości dodanej, poprawę wyników w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i ekologiczności, a także upraszczenie procedur administracyjnych. Aplikacje telematyczne ułatwiają płynne połączenie infrastruktury sieci kompleksowej z infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego.

2. Aplikacje telematyczne wdraża się w miarę możliwości w całej Unii, w celu umożliwienia ustanowienia zestawu interoperacyjnych podstawowych zdolności we wszystkich państwach członkowskich.

3. Aplikacje telematyczne, o których mowa w niniejszym artykule, stosowane w odpowiednich rodzajach transportu, obejmują w szczególności:

— w przypadku kolei: ERTMS;

— w przypadku śródlądowych dróg wodnych: usługi informacji rzecznej;

— w przypadku transportu drogowego: ITS;

▼B

— w przypadku transportu morskiego: VTMIS i usługi e-Maritime, w tym usługi pojedynczych punktów kontaktowych, takie jak morski pojedynczy punkt kontaktowy, systemy wspólnot portowych oraz stosowne systemy informacji celnej;

— w przypadku transportu lotniczego: systemy zarządzania ruchem lotniczym, w szczególności te, które wynikają z systemu SESAR.

Artykuł 32

Zrównoważone usługi transportu towarowego

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

a) poprawa zrównoważonego wykorzystania infrastruktury transportowej, w tym efektywne zarządzanie tą infrastrukturą;

b) wspieranie wdrażania innowacyjnych usług przewozowych, w tym poprzez autostrady morskie, aplikacje telematyczne i rozwój infrastruktury pomocniczej koniecznej do osiągnięcia głównie celów środowiskowych tych usług i ich celów związanych z bezpieczeństwem, a także przez tworzenie odpowiednich struktur zarządzania;

c) usprawnianie operacji w zakresie usług transportu multimodalnego, w tym niezbędnych towarzyszących przepływów informacji, i poprawa współpracy między podmiotami świadczącymi usługi przewozowe;

d) stymulowanie zasobooszczędności i niskoemisyjności, w szczególności w zakresie napędu i prowadzenia pojazdów, planowania systemów i operacji;

e) analizowanie i zapewnienie informacji na temat charakterystyki parku pojazdów i jego osiągów, wymogów administracyjnych i zasobów ludzkiche;

f) rozwijanie połączeń z obszarami Unii o najbardziej niekorzystnych warunkach i bardziej odizolowanymi, w szczególności z regionami najbardziej oddalonymi, wyspiarskimi, odległymi i górskimi.

Artykuł 33

Nowe technologie i innowacje

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

a) wspieranie i promowanie dekarbonizacji transportu poprzez przejście na innowacyjne technologie transportowe zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju;

▼B

b) umożliwienie dekarbonizacji wszystkich rodzajów transportu poprzez stymulowanie efektywności energetycznej, wprowadzanie alternatywnych systemów napędu, w tym systemów zaopatrzenia w energię elektryczną, i zapewnienie odpowiedniej infrastruktury. Tego rodzaju infrastruktura może obejmować sieci przesyłowe i inne urządzenia wymagane do zasilania, uwzględniać interfejsy między infrastrukturą a pojazdem oraz obejmować aplikacje telematyczne;

c) poprawę bezpieczeństwa i zrównoważonego charakteru przepływu osób i transportu towarów;

d) poprawę działania, zarządzania, dostępności, interoperacyjności, multimodalności i efektywności sieci, w tym poprzez sprzedaż biletów multimodalnych i skoordynowanie rozkładów jazdy;

e) promowanie efektywnych sposobów zapewnienia wszystkim obywatelom dostępnych i zrozumiałych informacji na temat wzajemnych połączeń, interoperacyjności i multimodalności;

f) wspieranie środków umożliwiających zmniejszenie kosztów zewnętrznych, takich jak zatłoczenie, szkody na zdrowiu oraz wszelkiego rodzaju zanieczyszczenia, w tym hałas i emisje;

g) wprowadzenie w sieciach technologii ochrony i kompatybilnych standardów identyfikacji;

h) poprawę odporności na zmiany klimatu;

i) dalszy rozwój i wdrażanie aplikacji telematycznych w ramach poszczególnych rodzajów transportu i pomiędzy nimi.

Artykuł 34

Bezpieczeństwo i ochrona infrastruktury

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

Artykuł 35

Odporność infrastruktury na zmianę klimatu i na katastrofy ekologiczne

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

Artykuł 36

Ochrona środowiska

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

▼B

Artykuł 37

Dostępność dla wszystkich użytkowników

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

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

ROZDZIAŁ III

SIEĆ BAZOWA

Artykuł 38

Identyfikacja sieci bazowej

1. Sieć bazowa, przedstawiona na mapach znajdujących się w załączniku I, obejmuje te części sieci kompleksowej, które są strategicznie najważniejsze dla realizacji celów polityki transeuropejskiej sieci transportowej i odzwierciedlają zmieniający się popyt na przewozy oraz potrzebę istnienia transportu multimodalnego. Przyczynia się ona w szczególności do obsługi zwiększonej mobilności i zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa oraz do rozwoju niskoemisyjnego systemu transportowego.

2. Sieć bazowa jest połączona w węzłach i zapewnia połączenia między państwami członkowskimi oraz z sieciami infrastruktury transportowej państw sąsiadujących.

3. Bez uszczerbku dla art. 1 ust. 4 oraz art. 41 ust. 2 i 3 państwa członkowskie podejmują odpowiednie środki w celu rozwijania sieci bazowej, tak aby spełniła ona wymogi niniejszego rozdziału do dnia 31 grudnia 2030 r.

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

Artykuł 39

Wymogi dotyczące infrastruktury

1. Aby zapewnić zasobooszczędne korzystanie z infrastruktury transportowej w odniesieniu do zarówno pasażerskiego, jak i towarowego transportu oraz wystarczającą przepustowość, uwzględnia się nowatorskie technologie, aplikacje telematyczne oraz środki regulacyjne i zarządcze w zakresie zarządzania użytkowaniem infrastruktury.

2. Infrastruktura sieci bazowej musi spełniać wszystkie wymogi określone w rozdziale II. Bez uszczerbku dla ust. 3 infrastruktura sieci bazowej musi spełniać ponadto następujące wymogi:

a) w przypadku infrastruktury transportu kolejowego:

(i) pełna elektryfikacja linii oraz – w miarę potrzeb związanych z eksploatacją pociągów zasilanych elektrycznie – bocznic;

▼B

(ii) linie towarowe sieci bazowej wymienione w załączniku I: nacisk osi co najmniej 22,5 t, prędkość konstrukcyjna 100 km/h i możliwość uruchomienia pociągów o długości 740 m;

(iii) pełne wdrożenie ERTMS;

(iv) nominalna szerokość toru dla nowych linii kolejowych: 1 435 mm z wyjątkiem przypadków, gdy nowa linia jest przedłużeniem sieci, której szerokość toru jest inna i która nie jest połączona z głównymi liniami kolejowymi w Unii.

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

b) w przypadku infrastruktury żeglugi śródlądowej i transportu morskiego:

— dostępność alternatywnych paliw ekologicznych;

c) w przypadku infrastruktury transportu drogowego:

— wymogi przewidziane w art. 17 ust. 3 lit. a) lub b);

— stworzenie miejsc obsługi podróżnych przy autostradach co ok. 100 km, z uwzględnieniem potrzeb społecznych, rynkowych i środowiskowych, aby zapewnić, między innymi, odpowiednie miejsce do parkowania dla komercyjnych użytkowników dróg przy zapewnieniu właściwego poziomu bezpieczeństwa i ochrony;

— dostępność alternatywnych paliw ekologicznych;

d) w przypadku infrastruktury transportu lotniczego:

— możliwość udostępnienia alternatywnych paliw ekologicznych.

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

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

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

Artykuł 40

Rozwój sieci bazowej

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

▼B

Artykuł 41

Węzły sieci bazowej

1. Węzły sieci bazowej są określone w załączniku II i obejmują:

a) węzły miejskie, w tym ich porty i porty lotnicze;

b) porty morskie i porty wodne śródlądowe;

c) przejścia graniczne z państwami sąsiadującymi;

d) terminale kolejowo-drogowe;

e) porty lotnicze obsługujące pasażerski i towarowy ruch lotniczy.

2. Porty morskie sieci bazowej wskazane w załączniku II część 2, zostają do dnia 31 grudnia 2030 r. połączone z infrastrukturą transportu kolejowego i drogowego transeuropejskiej sieci transportowej oraz, w miarę możliwości, z infrastrukturą dróg wodnych śródlądowych tej sieci, chyba że ograniczenia fizyczne uniemożliwiają takie połączenie.

3. Główne porty lotnicze wskazane w załączniku II część 2 zostają do dnia 31 grudnia 2050 r. połączone z infrastrukturą transportu kolejowego i drogowego transeuropejskiej sieci transportowej, chyba że ograniczenia fizyczne uniemożliwiają takie połączenie. Z uwagi na potencjalne zapotrzebowanie na ruch, takie porty lotnicze są, w miarę możliwości, integrowane z siecią kolei dużych prędkości.

ROZDZIAŁ IV

WDRAŻANIE SIECI BAZOWEJ POPRZEZ KORYTARZE SIECI BAZOWEJ

Artykuł 42

Instrument korytarzy sieci bazowej

1. Korytarze sieci bazowej są instrumentem ułatwiającym skoordynowane wdrażanie sieci bazowej. W celu stworzenia zasobooszczędnego transportu multimodalnego, przyczyniając się tym samym do spójności poprzez lepszą współpracę terytorialną, korytarze sieci bazowej skupiają się na:

a) integracji modalnej,

b) interoperacyjności; oraz

c) skoordynowanym rozwoju infrastruktury, w szczególności na odcinkach transgranicznych i w miejscach powstawania wąskich gardeł.

▼B

2. Korytarze sieci bazowej umożliwiają państwom członkowskim uzyskanie skoordynowanego i zsynchronizowanego podejścia do inwestycji w infrastrukturę, tak aby zarządzać przepustowością w najbardziej efektywny sposób. Korytarze sieci bazowej wspierają kompleksowe wdrażanie interoperacyjnych systemów zarządzania ruchem oraz, w stosownych przypadkach, wykorzystywanie innowacji i nowych technologii.

Artykuł 43

Określenie korytarzy sieci bazowej

1. Korytarze sieci bazowej obejmują najważniejsze ciągi komunikacyjne sieci bazowej obsługujące przewozy dalekobieżne i mają w szczególności za zadanie usprawnić połączenia transgraniczne w ramach Unii.

2. Korytarze sieci bazowej są multimodalne i otwarte na włączenie wszystkich rodzajów transportu objętych niniejszym rozporządzeniem. Przecinają one co najmniej dwie granice i obejmują, w miarę możliwości, co najmniej trzy rodzaje transportu, w tym w stosownych przypadkach, autostrady morskie.

Artykuł 44

Wykaz korytarzy sieci bazowej

1. Listę korytarzy sieci bazowej określa załącznik I część I do rozporządzenia (UE) nr 1316/2013. Państwa członkowskie uczestniczą, jak przewidziano w niniejszym rozdziale, w tych korytarzach sieci bazowej.

2. Komisja udostępnia schematyczne, orientacyjne mapy korytarzy sieci bazowej w formacie łatwo dostępnym dla ogółu społeczeństwa.

Artykuł 45

Koordynacja korytarzy sieci bazowej

1. Aby usprawnić skoordynowane wdrażanie korytarzy sieci bazowej, ERTMS i autostrad morskich, Komisja wyznacza, w porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi i po konsultacji z Parlamentem Europejskim i Radą, jednego lub więcej koordynatorów europejskich.

2. Koordynator europejski jest wybierany w szczególności na podstawie jego wiedzy na temat zagadnień dotyczących transportu i finansowania lub oceny społeczno-gospodarczej i środowiskowej głównych projektów, a także jego doświadczenia w zakresie instytucji europejskich.

3. Decyzja Komisji wyznaczająca koordynatora europejskiego określa, w jaki sposób mają zostać wykonane zadania, o których mowa w ust. 5.

▼B

4. Koordynator europejski działa w imieniu i na rzecz Komisji, która zapewnia niezbędne wsparcie biurowe. Mandat koordynatora europejskiego dotyczy, odpowiednio, pojedynczego korytarza sieci bazowej lub realizacji ERTMS lub realizacji autostrad morskich.

5. Koordynator europejski:

a) wspiera skoordynowane wdrażanie danego korytarza sieci bazowej, w szczególności terminową realizację planu prac dla tego korytarza sieci bazowej;

b) sporządza wraz z państwami członkowskimi plan prac dotyczących korytarza i monitoruje jego realizację;

c) zasięga opinii forum ds. korytarza w kwestii tego planu i jego realizacji;

d) zgłasza państwom członkowskim, Komisji i, w razie potrzeby, wszystkim innym podmiotom bezpośrednio zaangażowanym w rozwój korytarza sieci bazowej wszelkie napotkane trudności, w szczególności w przypadku gdy następuje spowolnienie rozwoju korytarza, w celu udzielenia pomocy przy znalezieniu odpowiedniego rozwiązania;

e) sporządza coroczne sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Komisji i zainteresowanych państw członkowskich na temat postępów we wdrażaniu korytarza sieci bazowej;

f) analizuje zapotrzebowanie na usługi transportowe, możliwości zapewnienia funduszy i finansowania dla inwestycji oraz działania, które należy podjąć, i warunki, które należy spełnić, aby ułatwić dostęp do takich funduszy lub finansowania, a także przedstawia odpowiednie zalecenia.

6. Koordynator europejski może zasięgać opinii – wraz z zainteresowanymi państwami członkowskimi – władz regionalnych i lokalnych, operatorów transportu, użytkowników transportu i przedstawicieli społeczeństwa obywatelskiego w odniesieniu do planu prac i jego realizacji.

7. Zainteresowane państwa członkowskie współpracują z koordynatorem europejskim i przekazują mu informacje wymagane do wykonywania zadań przewidzianych w niniejszym artykule, w tym informacje na temat rozwoju korytarzy w odnośnych krajowych planach infrastruktury.

8. Bez uszczerbku dla obowiązujących przepisów unijnych i krajowych, Komisja może zwrócić się o opinię koordynatora europejskiego przy rozpatrywaniu wniosków o finansowanie unijne dla korytarzy sieci bazowej, które powierzono danemu koordynatorowi europejskiemu, aby zapewnić spójność i postępy we wdrażaniu poszczególnych korytarzy.

▼B

9. W przypadku gdy koordynator europejski nie jest w stanie zadowalająco wykonywać swojego mandatu zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym artykule, Komisja może w dowolnym momencie, w porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi, zakończyć jego mandat. Następcę można wyznaczyć zgodnie z procedurą określoną w ust. 1.

Artykuł 46

Zarządzanie korytarzami sieci bazowej

1. W odniesieniu do każdego korytarza sieci bazowej odpowiedni koordynator europejski jest wspierany w wykonywaniu swoich zadań, które dotyczą planu prac i jego realizacji, przez sekretariat i przez forum konsultacyjne (forum ds. korytarza). W porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi forum ds. korytarza jest tworzone przez koordynatora europejskiego, który pełni w nim rolę przewodniczącego. Zainteresowane państwa członkowskie zatwierdzają skład członkowski forum ds. korytarza w zakresie dotyczącym ich części korytarza sieci bazowej.

2. W porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi koordynator może powoływać grupy robocze i przewodniczyć im; te grupy robocze skupiać się będą na:

a) integracji modalnej,

b) interoperacyjności,

c) skoordynowanym rozwoju infrastruktury na odcinkach transgranicznych.

Artykuł 47

Plan prac

1. Do dnia 22 grudnia 2014 każdy koordynator europejski przekazuje zainteresowanym państwom członkowskim plan prac zawierający analizę rozwoju korytarza. Po jego zatwierdzeniu przez zainteresowane państwa członkowskie jest on przekazywany do wiadomości Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Komisji.

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

a) wdrożenia interoperacyjnych systemów zarządzania ruchem;

b) planu usunięcia fizycznych, technicznych, operacyjnych i administracyjnych barier w obrębie poszczególnych rodzajów transportu i pomiędzy nimi oraz poprawy efektywności przewozów i usług multimodalnych;

c) w stosownych przypadkach – środków mających poprawić administracyjne i techniczne zdolności do opracowywania, planowania, projektowania, zamawiania, wdrażania i monitorowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania;

▼B

d) możliwego wpływu zmiany klimatu na infrastrukturę oraz, w stosownych przypadkach, proponowane środki zwiększania odporności na zmiany klimatu;

e) środków, jakie należy podjąć w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, hałasu oraz – w stosownych przypadkach – innego niekorzystnego oddziaływania na środowisko.

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

Plan prac zawiera także analizę niezbędnych inwestycji, w tym:

— wykaz projektów w zakresie infrastruktury transportowej, o której mowa w art. 2 ust. 2, przewidzianych do przedłużenia, odnowienia lub ponownego wykorzystania w odniesieniu do każdego rodzaju transportu wchodzącego w skład korytarza sieci bazowej;

— przewidywane, wraz z zainteresowanymi państwami członkowskimi, źródła funduszy i finansowania na szczeblu międzynarodowym, krajowym, regionalnym, lokalnym i unijnym, w miarę możliwości łącznie z przeznaczonymi na ten cel systemami finansowania krzyżowego oraz kapitałem prywatnym, wraz z określeniem wysokości zobowiązań już poczynionych oraz – w stosownych przypadkach – informacjami na temat wkładu unijnego przewidzianego na podstawie programów finansowych Unii.

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

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

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

3. Koordynator europejski wspiera państwa członkowskie w realizacji planu prac, w szczególności jeżeli chodzi o:

a) planowanie inwestycji, związane z tym koszty i harmonogram wdrożenia, które według szacunków są niezbędne, by wdrożyć korytarze sieci bazowej;

b) określenie środków mających na celu promowanie wprowadzania nowych technologii w zarządzaniu ruchem i przepustowością oraz, w stosownych przypadkach, zmniejszania kosztów zewnętrznych, w szczególności emisji gazów cieplarnianych i hałasu.

▼B

Artykuł 48

Współpraca w zakresie korytarzy towarowego transportu kolejowego

1. Zapewnia się właściwą koordynację między korytarzami sieci bazowej a korytarzami towarowego transportu kolejowego określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 913/2010, aby uniknąć dublowania się działań, w szczególności przy tworzeniu planu prac lub grup roboczych.

2. Przepisy niniejszego rozdziału nie naruszają struktur zarządzających utworzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 913/2010.

ROZDZIAŁ V

PRZEPISY WSPÓLNE

Artykuł 49

Aktualizacja i sprawozdawczość

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

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

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

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

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

3. Co dwa lata, począwszy od 21 grudnia 2013, Komisja publikuje sprawozdanie na temat postępów w jego wdrażaniu i przekazuje je w celach informacyjnych Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu oraz Komitetowi Regionów. Sprawozdanie zawiera informacje dotyczące wykorzystania poszczególnych form pomocy finansowej wymienionych w ust. 1, w odniesieniu do poszczególnych rodzajów transportu i innych elementów sieci bazowej i sieci kompleksowej w każdym państwie członkowskim.

▼B

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

4. Z zastrzeżeniem art. 172 akapit drugi TFUE Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 53 niniejszego rozporządzenia, aktów delegowanych dotyczących dostosowywania załączników I i II w celu uwzględnienia ewentualnych zmian wynikających z progów ilościowych określonych w art. 14, 20, 24 i 27 niniejszego rozporządzenia. Przy dostosowywaniu tych załączników Komisja:

a) dodaje platformy logistyczne, terminale towarowe, terminale kolejowo-drogowe, porty śródlądowe, porty morskie i porty lotnicze do sieci kompleksowej, jeżeli wykazano, że ich średnia wielkość ruchu z ostatnich dwóch lat przekracza odpowiedni próg;

b) usuwa platformy logistyczne, terminale towarowe, terminale kolejowo-drogowe, porty śródlądowe, porty morskie i porty lotnicze z sieci kompleksowej, jeżeli wykazano, że ich średnia wielkość ruchu z ostatnich sześciu lat nie przekracza odpowiedniego progu;

c) dostosowuje mapy pod względem infrastruktury drogowej, kolejowej i wodnej śródlądowej wyłącznie po to, aby odzwierciedlić postępy w realizacji sieci. Dostosowując te mapy, Komisja nie wprowadza żadnych zmian w przebiegu tras, które wykraczałyby poza zmiany dozwolone na podstawie odpowiedniej procedury zatwierdzania projektu.

Dostosowania na podstawie lit. a) i b) są oparte na najbardziej aktualnych dostępnych danych statystycznych publikowanych przez Eurostat, lub, w razie niedostępności tych danych statystycznych – przez krajowe urzędy statystyczne państw członkowskich. Dostosowania na podstawie lit. c) są oparte na informacjach dostarczanych przez zainteresowane państwa członkowskie zgodnie z ust. 1.

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

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

▼B

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

Artykuł 50

Zaangażowanie zainteresowanych stron publicznych i prywatnych

1. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania są związane z wszystkimi bezpośrednio zainteresowanymi stronami. Mogą to być podmioty inne niż państwa członkowskie, w tym władze regionalne i lokalne, zarządcy i użytkownicy infrastruktury oraz branża i społeczeństwo obywatelskie.

2. Procedury krajowe dotyczące władz regionalnych i lokalnych, jak również społeczeństwa obywatelskiego, na które ma wpływ projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania, są odpowiednio przestrzegane na etapie planowania i budowy danego projektu. Komisja ułatwia wymianę dobrych praktyk w tym względzie.

3. Zainteresowane strony, o których mowa w ust. 1, mogą, w ramach swoich kompetencji, korzystać również, oprócz instrumentu „Łącząc Europę” i Funduszu Spójności, z innych szczególnych programów europejskich, zwłaszcza tych, które wspierają rozwój regionalny, europejską współpracę terytorialną, badania i innowacje lub działanie na rzecz środowiska i klimatu. Te zainteresowane strony mogą w ten sposób przyczyniać się do osiągania celów niniejszego rozporządzenia, a ponadto zwiększać:

a) mobilność regionalną, a tym samym wspierać dostęp do transeuropejskiej sieci transportowej we wszystkich regionach Unii;

b) wspieranie projektów transgranicznych;

c) integrację węzłów miejskich z transeuropejską siecią transportową (w tym wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej);

d) wspieranie zrównoważonych rozwiązań transportowych, takich jak zwiększona dostępność z wykorzystaniem transportu publicznego, aplikacje telematyczne, terminale intermodalne/multimodalne łańcuchy transportowe, niskoemisyjne i inne nowatorskie rozwiązania transportowe oraz rozwiązania korzystne dla środowiska;

e) współpracę między poszczególnymi zainteresowanymi stronami.

▼B

Artykuł 51

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

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

Artykuł 52

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

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

Artykuł 53

Wykonanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 49 ust. 4 i 6, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 21 grudnia 2013. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na taki sam okres, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż 3 miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 49 ust. 4 i 6, może zostać odwołane w dowolnym momencie przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień określonych. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

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

▼B

Artykuł 54

Przegląd

1. Do dnia 31 grudnia 2023 r. Komisja, po zasięgnięciu odpowiednio opinii państw członkowskich i z pomocą koordynatorów europejskich, dokonuje przeglądu wdrażania sieci bazowej, oceniając:

a) zgodność z przepisami niniejszego rozporządzenia;

b) postępy we wdrażaniu niniejszego rozporządzenia;

c) zmiany w przewozach osób i towarów;

d) zmiany w krajowych inwestycjach w infrastrukturę transportową;

e) potrzebę wprowadzenia zmian w niniejszym rozporządzeniu.

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

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

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

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

Artykuł 55

Pojedynczy organ kontaktowy

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

Artykuł 56

Opóźnienia w ukończeniu sieci bazowej

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

▼B

Artykuł 57

Wyłączenia

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

Artykuł 58

Przepisy przejściowe

1. Decyzje finansowe przyjęte na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 680/2007 ([1]) w oparciu o decyzję nr 661/2010/UE, które są w trakcie realizacji w momencie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, nadal podlegają decyzji nr 661/2010/UE w wersji obowiązującej w dniu 20 grudnia 2013.

2. Odesłania do projektów priorytetowych wymienionych w załączniku III do decyzji nr 661/2010/UE, są rozumiane jako odesłania do „sieci bazowej”, zgodnie z jej definicją w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 59

Uchylenie

Bez uszczerbku dla art. 58 niniejszego rozporządzenia i art. 7 ust. 2 lit. d) rozporządzenia (UE) nr 1316/2013, decyzja nr 661/2010/UE traci moc.

Artykuł 60

Wejście w życie

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

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

([1]) 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).

▼B

ZAŁĄCZNIK I

▼M3

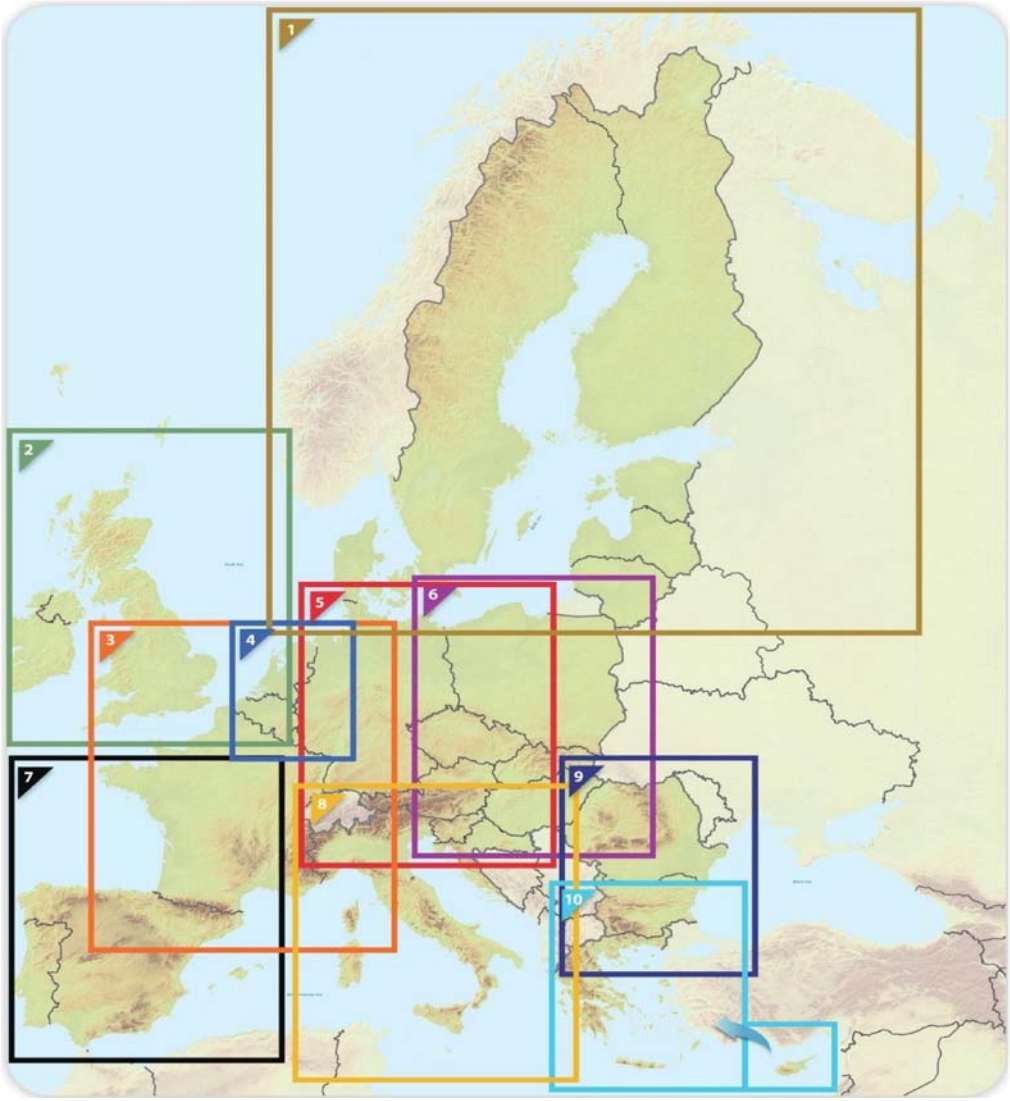
MAPY SIECI KOMPLEKSOWEJ I SIECI BAZOWEJ

Legenda

Sieć bazowa	Sieć kompleksowa	
		Śródlądowe drogi wodne / Zakończone
		Śródlądowe drogi wodne / Do rozbudowy
		Śródlądowe drogi wodne / Planowane
		Kolej konwencjonalna / Zakończone
		Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy
		Kolej konwencjonalna / Planowane
		Kolej dużych prędkości / Zakończone
		Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości
		Kolej dużych prędkości / Planowane
		Drogi / Zakończone
		Drogi / Do rozbudowy
		Drogi / Planowane
		Porty
		Terminale kolejowo-drogowe
		Porty lotnicze

▼**M3**

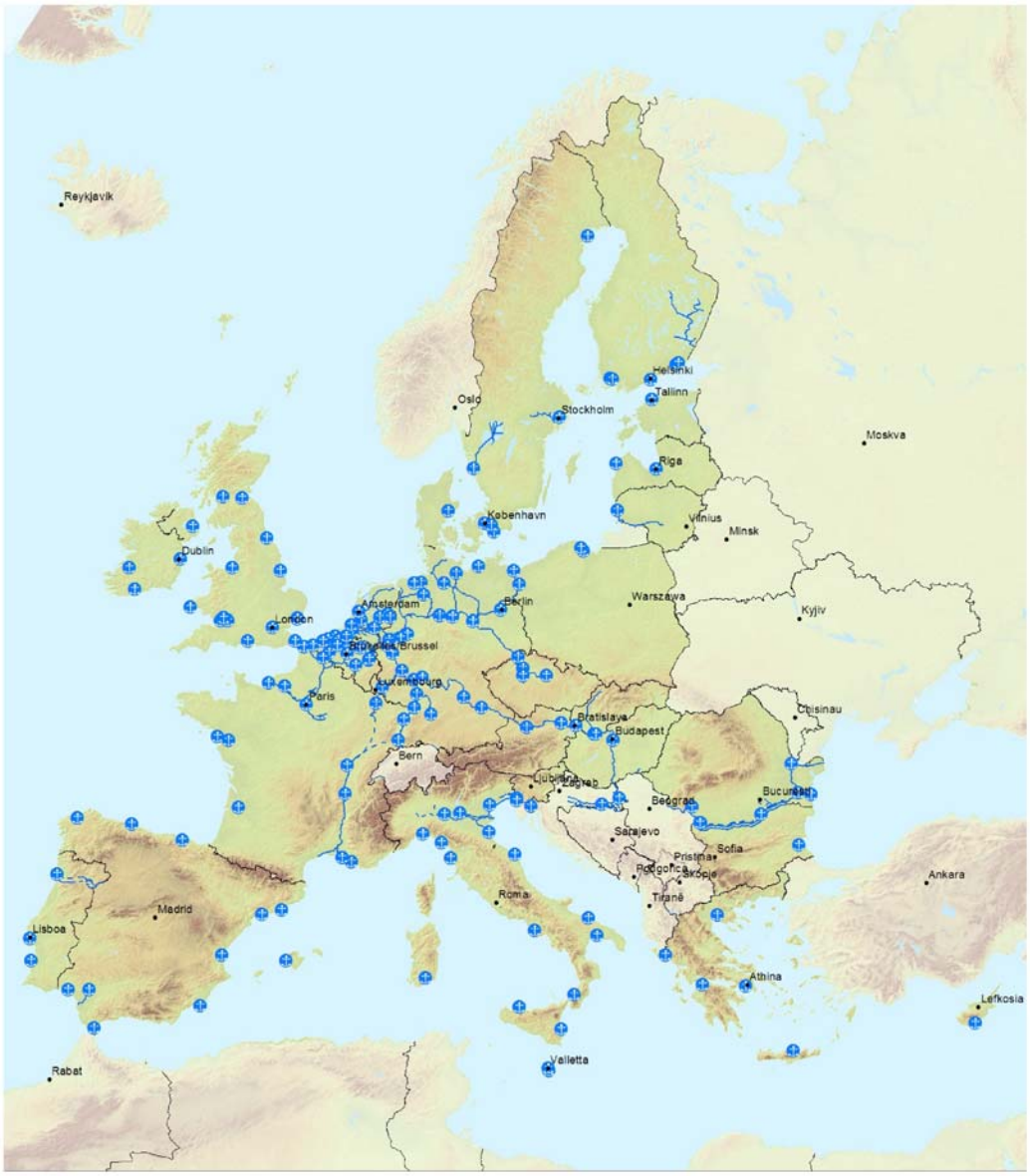
Skorowidz map dla państw członkowskich



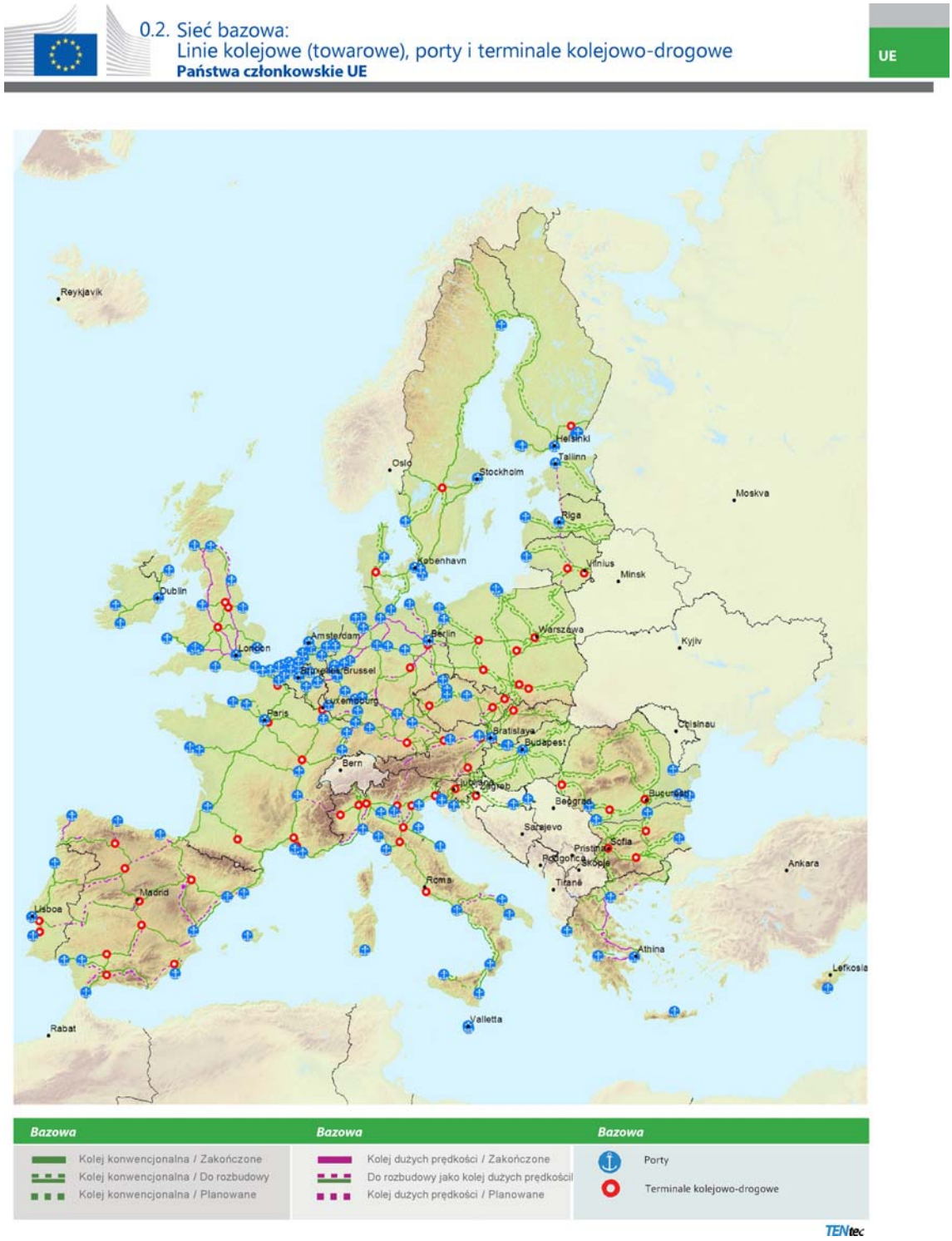
▼M3

0.1. Sieć
Śródlądowe drogi wodne i porty
Państwa członkowskie UE

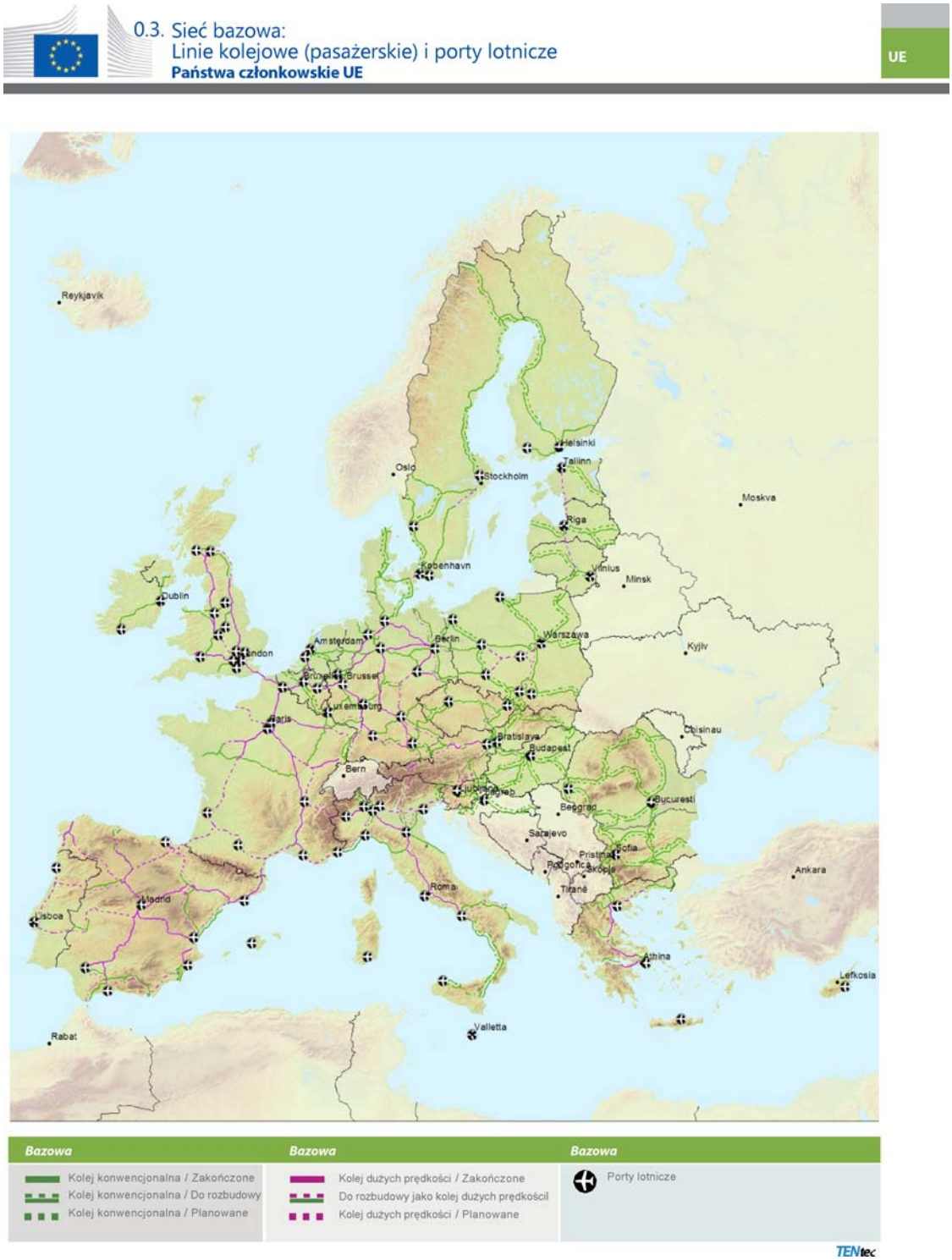
UE



▼**M3**


0.2. Sieć bazowa:
Linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe
Państwa członkowskie UE
UE
Reykjavik
Oslo
Stockholm
Helsinki
Tallinn
Moskva
Riga
København
Vilnius
Minsk
Dublin
Amsterdam
Berlin
Warszawa
London
Kyjiv
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Bratislava
Budapest
Chisinau
Bern
Zagreb
Beograd
Bucuresti
Sarajevo
Sofia
Pristina
Podgorica
Skopje
Ankara
Tirana
Roma
Madrid
Lisboa
Athina
Lefkosia
Valletta
Rabat
Bazowa
Kolej konwencjonalna / Zakończone
Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy
Kolej konwencjonalna / Planowane
Bazowa
Kolej dużych prędkości / Zakończone
Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości
Kolej dużych prędkości / Planowane
Bazowa
Porty
Terminale kolejowo-drogowe
TENtec

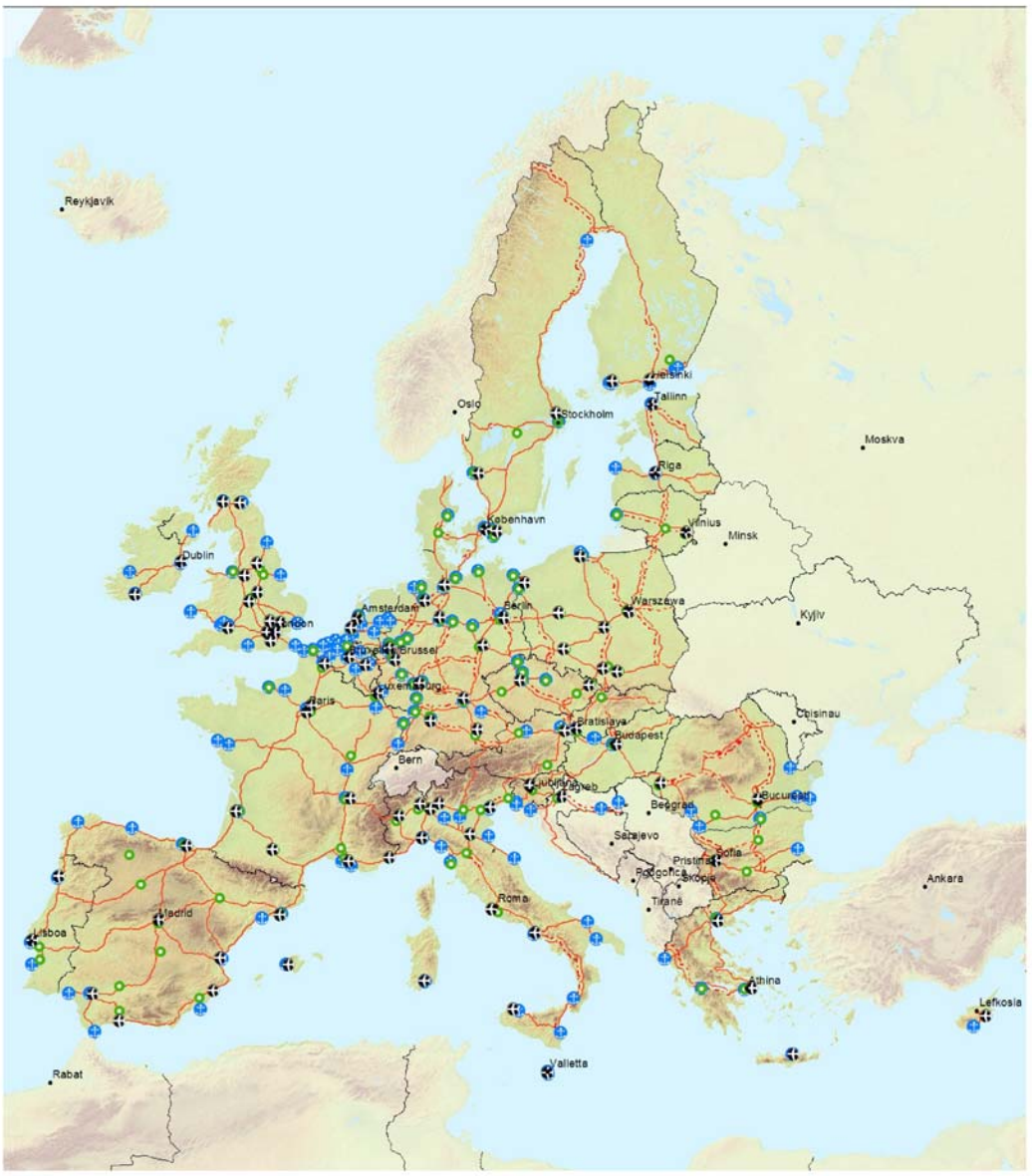
▼M3


0.3. Sieć bazowa:
Linie kolejowe (pasażerskie) i porty lotnicze
Państwa członkowskie UE
UE
Reykjavik
Oslo
Stockholm
Helsinki
Tallinn
Moskva
Riga
København
Vilnius
Minsk
Dublin
Amsterdam
Berlin
Warszawa
Kyjiv
London
Brussel
Luxembourg
Paris
Bratislava
Budapest
Chisinau
Bern
Ljubljana
Zagreb
Beograd
Bucuresti
Sarajevo
Pristina
Sofia
Podgorica
Skopje
Ankara
Roma
Tirane
Madrid
Lisboa
Athina
Lefkosia
Valletta
Rabat
Bazowa
Kolej konwencjonalna / Zakończone
Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy
Kolej konwencjonalna / Planowane
Bazowa
Kolej dużych prędkości / Zakończone
Do rozbudowy jako kolej dużych prędkościl
Kolej dużych prędkości / Planowane
Bazowa
Porty lotnicze
TENtec

▼M3

0.4. Sieć bazowa:
Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze

UE



▼M3

1.1. Sieci kompleksowa i bazowa:
Śródlądowe drogi wodne i porty

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

1



▼M3

1.2. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe
Sieć bazowa: Linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

1



▼M3

1.3. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe i porty lotnicze
Sieć bazowa: Linie kolejowe (pasażerskie) i porty lotnicze

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

1



▼M3

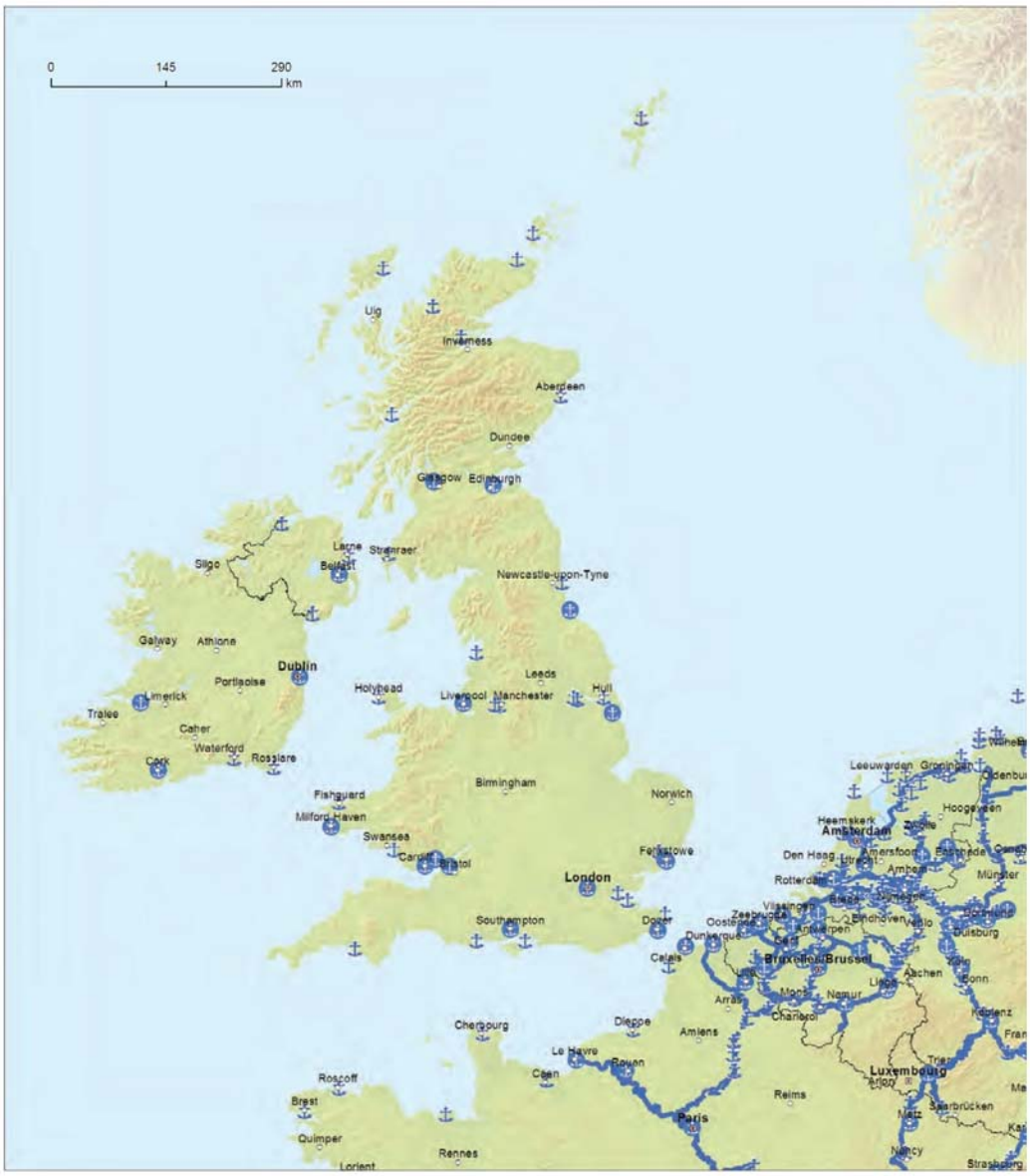

1.4. Sieci kompleksowa i bazowa:
Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
1
0
200
400
km
Oslo
Stockholm
Helsinki
Tallinn
Riga
Vilnius
Minsk
København
Kompleksowa
Bazowa
Drogi /Zakończone
Drogi / Do rozbudowy
Drogi / Planowane
Porty
Terminale kolejowo-drogowe
Porty lotnicze
TENtec

▼M3

2.1. Sieci kompleksowa i bazowa:
Śródlądowe drogi wodne i porty

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE **UK**

2



▼M3

2.2. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe
Sieć bazowa: Linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
2



▼M3

2.3. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe i porty lotnicze
Sieć bazowa: Linie kolejowe (pasażerskie) i porty lotnicze
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
2



▼M3

2.4. Sieci kompleksowa i bazowa:
Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE **UK**

2



▼M3

3.1. Sieci kompleksowa i bazowa:
Śródlądowe drogi wodne i porty

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

3



▼M3


3.2. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe
Sieć bazowa: Linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
3
0 100 200 km
La Réunion (FR)
Guyane (FR)
Kompleksowa Bazowa
Kolej konwencjonalna / Zakończone
Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy
Kolej konwencjonalna / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Kolej dużych prędkości / Zakończone
Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości
Kolej dużych prędkości / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Porty
Terminale kolejowo-drogowe
TENtec

▼M3


3.3. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe i porty lotnicze
Sieć bazowa: Linie kolejowe (pasażerskie) i porty lotnicze
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
3
0 100 200 km
La Réunion (FR)
Guyane (FR)
Kompleksowa Bazowa
Kolej konwencjonalna / Zakończone
Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy
Kolej konwencjonalna / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Kolej dużych prędkości / Zakończone
Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości
Kolej dużych prędkości / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Porty lotnicze
TENtec

▼M3

3.4. Sieci kompleksowa i bazowa:
Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

3



▼M3

4.1. Sieci kompleksowa i bazowa:
Śródlądowe drogi wodne i porty

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

4



▼M3


4.2. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe
Sieć bazowa: Linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
4
0
50
100
km
Norwich
Felixstowe
Leeuwarden
Groningen
Hoogeveen
Heemskerk
Zwolle
Amsterdam
Den Haag
Amersfoort
Utrecht
Enschede
Osnab
Rotterdam
Arnhem
Münster
Nijmegen
Breda
Vlissingen
Zeebrugge
Oostende
Eindhoven
Venlo
Dortmund
Antwerpen
Dunkerque
Calais
Gent
Bruxelles/Brussel
Köln
Aachen
Bonn
Lille
Liège
Mons
Charleroi
Namur
Arras
Koblenz
Amiens
Trier
Arlon
Luxembourg
Reims
Saarbrücken
Metz
Paris
Kompleksowa Bazowa
Kolej konwencjonalna / Zakończone
Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy
Kolej konwencjonalna / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Kolej dużych prędkości / Zakończone
Do rozbudowy
jako kolej dużych prędkości
Kolej dużych prędkości / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Porty
Terminale kolejowo-drogowe
TENtec

▼M3


4.3. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe i porty lotnicze
Sieć bazowa: Linie kolejowe (pasażerskie) i porty lotnicze
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
4
0
50
100
km
Leeuwarden
Groningen
Hoogeveen
Zwolle
Amsterdam
Amersfoort
Utrecht
Den Haag
Rotterdam
Arnhem
Nijmegen
Münster
Osnab
Breda
Vlissingen
Zeebrugge
Oostende
Eindhoven
Venlo
Duisburg
Dortmund
Antwerpen
Gent
Dunkerque
Calais
Bruxelles/Brussel
Köln
Aachen
Bonn
Lille
Liège
Mons
Namur
Arras
Koblenz
Amiens
Trier
Arlon
Luxembourg
Reims
Saarbrücken
Metz
Paris
Kompleksowa Bazowa
Kolej konwencjonalna / Zakończone
Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy
Kolej konwencjonalna / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Kolej dużych prędkości / Zakończone
Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości
Kolej dużych prędkości / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Porty lotnicze
TENtec

▼M3

4.4. Sieci kompleksowa i bazowa:
Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

4



▼M3

5.1. Sieci kompleksowa i bazowa:
Śródlądowe drogi wodne i porty

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

5



▼M3


5.2. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe
Sieć bazowa: Linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
5
0 95 190 km
Kompleksowa Bazowa
Kolej konwencjonalna / Zakończone
Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy
Kolej konwencjonalna / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Kolej dużych prędkości / Zakończone
Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości
Kolej dużych prędkości / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Porty
Terminale kolejowo-drogowe
TENtec

▼M3

5.3. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe i porty lotnicze
Sieć bazowa: Linie kolejowe (pasażerskie) i porty lotnicze
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

5



▼M3

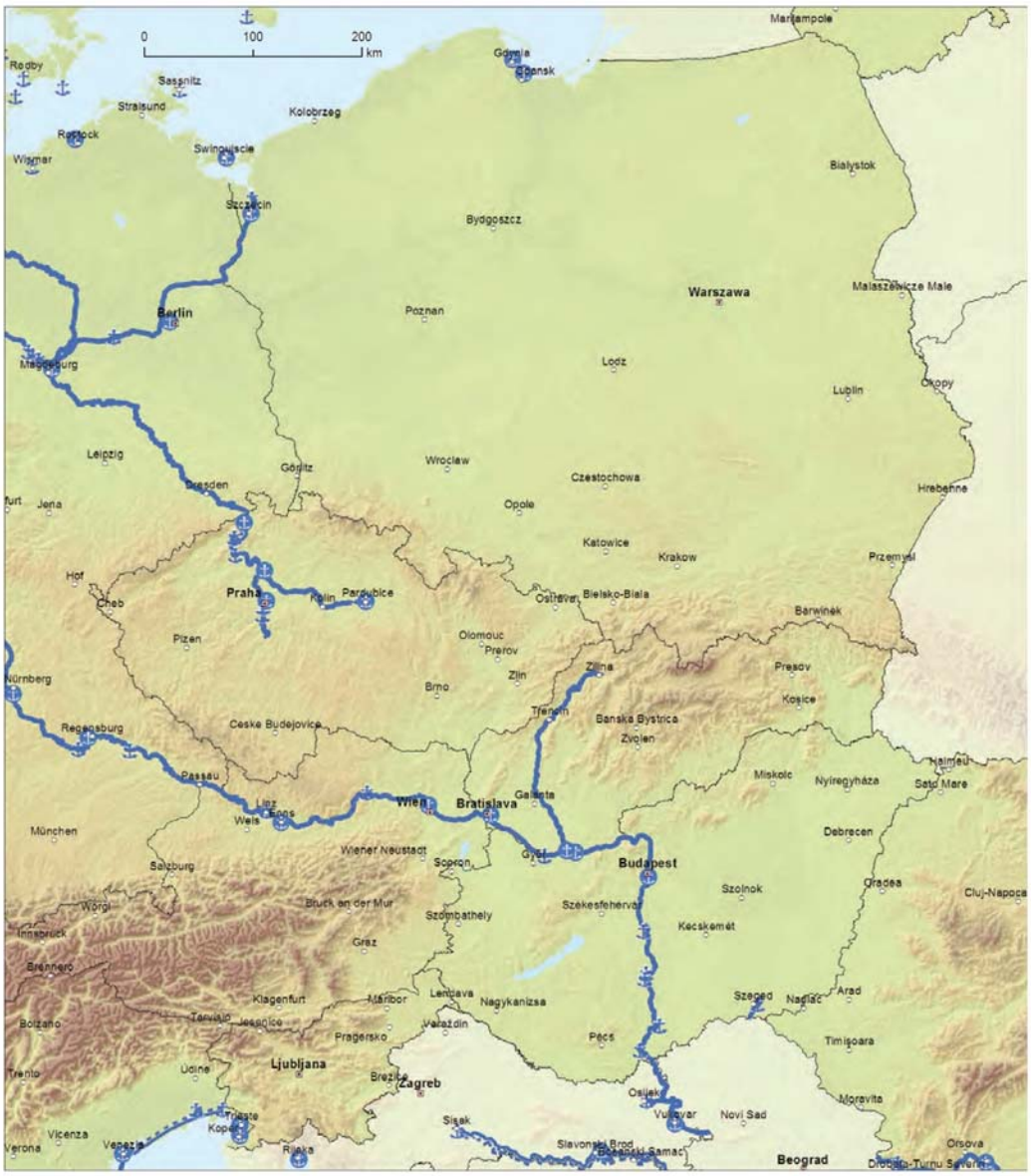

5.4. Sieci kompleksowa i bazowa:
Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
5
0
95
190
km
Kompleksowa Bazowa
Drogi /Zakończone
Drogi / Do rozbudowy
Drogi / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Porty
Terminale kolejowo-drogowe
Kompleksowa Bazowa
Porty lotnicze
TENtec

▼M3

6.1. Sieci kompleksowa i bazowa:
Śródlądowe drogi wodne i porty

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

6



▼M3

6.2. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe
Sieć bazowa: Linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

6



▼M3

6.3. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe i porty lotnicze
Sieć bazowa: Linie kolejowe (pasażerskie) i porty lotnicze

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

6



▼M3

6.4. Sieci kompleksowa i bazowa:
Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

6



▼M3


7.1. Sieć kompleksowa i bazowa:
Śródlądowe drogi wodne i porty
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
7
0
140
280
km
Nantes
Tours
Vierzon
Nevers
la Rochelle
Limoges
Clermont-Ferrand
Brive-la-Gaillarde
Bordeaux
Toulouse
Pau
Tarbes
Montpellier
Béziers
Nîmes
Perpignan
Ferrol
A Coruña
Lugo
Santiago
Oviedo
Santander
Bilbao
San Sebastián
Vitoria
Pamplona
Vigo
Ourense
León
Burgos
Palencia
Zamora
Valladolid
Soria
Huesca
Zaragoza
Lleida
Barcelona
Tarragona
Braga
Chaves
Bragança
Porto
Aveiro
Viseu
Salamanca
Figueira da Foz
Coimbra
Segovia
Ávila
Madrid
Leiria
Castelo Branco
Abrantes
Cáceres
Teruel
Lisboa
Setúbal
Évora
Badajoz
Sines
Beja
Ciudad Real
Albacete
Valencia
Palma de Mallorca
Córdoba
Linares
Alicante
Faro
Huelva
Sevilla
Murcia
Cartagena
Granada
Cádiz
Málaga
Almería
Algeciras
Ceuta
Melilla
Santa Cruz de Tenerife
Las Palmas de Gran Canaria
Canarias (ES)
Madeira (PT)
Açores (PT)
Bazowa
Śródlądowe drogi wodne / Zakończone
Śródlądowe drogi wodne / Do rozbudowy
Śródlądowe drogi wodne / Planowane
Kompleksowa
Porty
Bazowa
Porty
TENtec

▼M3


7.2. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe
Sieć bazowa: Linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
7
0 140 280 km
Canarias (ES)
Madeira (PT)
Açores (PT)
Kompleksowa Bazowa
Kolej konwencjonalna / Zakończone
Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy
Kolej konwencjonalna / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Kolej dużych prędkości / Zakończone
Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości
Kolej dużych prędkości / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Porty
Terminale kolejowo-drogowe
TENtec

▼M3


7.3. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe i porty lotnicze
Sieć bazowa: Linie kolejowe (pasażerskie) i porty lotnicze
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
7
0 140 280 km
Nantes
Tours
Vierzon
Nevers
la Rochelle
Limoges
Clermont-Ferrand
Brive-la-Gaillarde
Bordeaux
Ferrol
A Coruña
Santiago
Gijón
Oviedo
Santander
Bilbao
San Sebastián
Vigo
Ourense
León
Vitoria
Pau
Tarbes
Toulouse
Montpellier
Béziers
Nîmes
Pamplona
Braga
Chaves
Burgos
Palencia
Perpignan
Porto
Zamora
Valladolid
Soria
Huesca
Aveiro
Viseu
Salamanca
Zaragoza
Figueira da Foz
Coimbra
Segovia
Lleida
Ávila
Barcelona
Leiria
Castelo Branco
Madrid
Tarragona
Abrantes
Teruel
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Évora
Badajoz
Valencia
Sines
Ciudad Real
Albacete
Palma de Mallorca
Beja
Córdoba
Linares
Alicante
Faro
Huelva
Sevilla
Murcia
Jaén
Cartagena
Granada
Cádiz
Málaga
Almería
Algeciras
Ceuta
Melilla
Santa Cruz de Tenerife
Las Palmas de Gran Canaria
Canarias (ES)
Madeira (PT)
Açores (PT)
Kompleksowa Bazowa
Kolej konwencjonalna / Zakończone
Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy
Kolej konwencjonalna / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Kolej dużych prędkości / Zakończone
Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości
Kolej dużych prędkości / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Porty lotnicze
TENtec

▼M3

7.4. Sieci kompleksowa i bazowa:
Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE UK

7



▼M3

8.1. Sieci kompleksowa i bazowa:
Śródlądowe drogi wodne i porty

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE UK

8



Kernnetz	Gesamtnetz	Kernnetz
Śródlądowe drogi wodne / Zakończone Śródlądowe drogi wodne / Do rozbudowy Śródlądowe drogi wodne / Planowane	Porty	Porty

TENtec

▼M3

8.2. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe
Sieć bazowa: Linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE UK

8



Gesamtnetz Kernnetz	Gesamtnetz Kernnetz	Gesamtnetz Kernnetz
Kolej konwencjonalna / Zakończone	Kolej dużych prędkości / Zakończone	Porty
Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy	Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości	Terminale kolejowo-drogowe
Kolej konwencjonalna / Planowane	Kolej dużych prędkości / Planowane	

TENtec

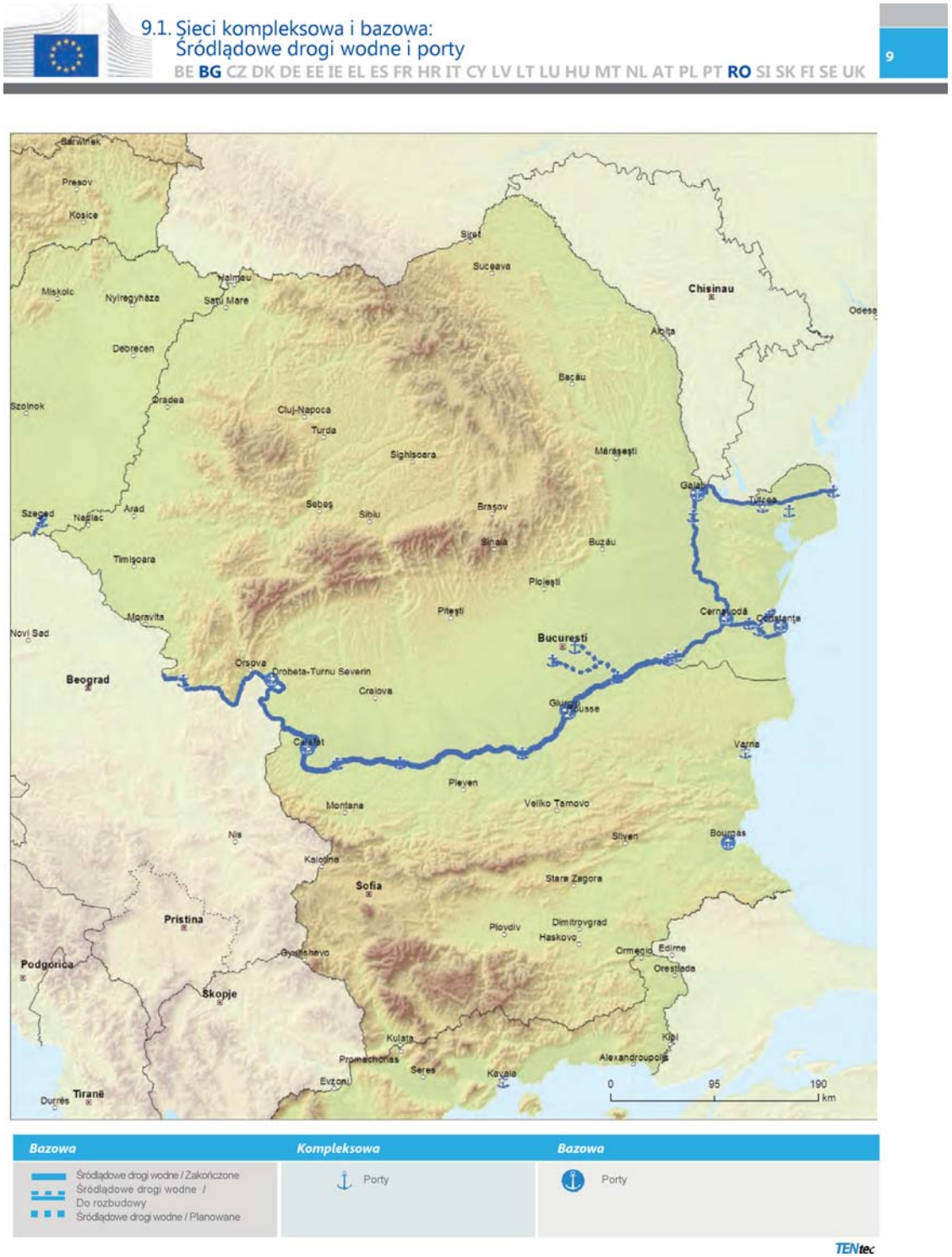
▼**M3**


8.3. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe i porty lotnicze
Sieć bazowa: Linie kolejowe (pasażerskie) i porty lotnicze
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
8
Bern
Zürich
Lausanne
Genova
Domodossola
Lugano
Aosta
Milano
Brescia
Verona
Vicenza
Venezia
Trento
Bolzano
Brennero
Innsbruck
Bruck an der Mur
Graz
Szombathely
Szolnok
Kecskemét
Szeged
Nagykanizsa
Pécs
Ljubljana
Zagreb
Sisak
Osijek
Vukovar
Novi Sad
Beograd
Slavonski Brod
Bosanski Samac
Brcko
Banja Luka
Sarajevo
Mostar
Ploce
Dubrovnik
Podgorica
Tirane
Durres
Zadar
Sibenik
Split
Rijeka
Koper
Trieste
Udine
Torino
Asti
Alessandria
Piacenza
Parma
Ferrara
Bologna
Ravenna
Rimini
Savona
Genova
La Spezia
Nice
Ventimiglia
Pisa
Firenze
Livorno
Toulon
Ancona
Perugia
Piombino
Bastia
Ajaccio
Civitavecchia
Roma
Pescara
L' Aquila
Foggia
Bari
Brindisi
Lecce
Taranto
Potenza
Salerno
Napoli
Battipaglia
Casa San Biagio
Porto Torres
Sassari
Olbia
Cagliari
Catanzaro
Messina
Reggio di Calabria
Trapani
Palermo
Mazara del Vallo
Catania
Siracusa
Gela
Ragusa
Victoria
Mellieha
Valletta
0 10 20 Km
0 125 250 km
Gesamtnetz Kernnetz
Kolej konwencjonalna / Zakończone
Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy
Kolej konwencjonalna / Planowane
Gesamtnetz Kernnetz
Kolej dużych prędkości / Zakończone
Do rozbudowy
jako kolej dużych prędkości
Kolej dużych prędkości / Planowane
Gesamtnetz Kernnetz
Porty lotnicze
TENtec

▼**M3**


8.4. Sieci kompleksowa i bazowa:
Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
8
Bern
Zürich
Lausanne
Genève
Domodossola
Lugano
Aosta
Milano
Brescia
Verona
Vicenza
Venezia
Trento
Bolzano
Brennero
Innsbruck
Bruck an der Mur
Graz
Szombathely
Szolnok
Kecskemet
Szeged
Nagykanizsa
Pécs
Ljubljana
Zagreb
Sisak
Slavonski Brod
Bosanski Samac
Brcko
Novi Sad
Beogra
Banja Luka
Sarajevo
Mostar
Podgorica
Tirane
Durres
Zadar
Sibenik
Split
Dubrovnik
Rijeka
Trieste
Koper
Udine
Tarvisio
Klagenfurt
Jesenice
Pragersko
Maribor
Landava
Varazdin
Osijek
Vukovar
Torino
Asti
Alessandria
Piacenza
Parma
Ferrara
Bologna
Ravenna
Rimini
Ancona
Savona
Genova
La Spezia
Nice
Ventimiglia
Toulon
Livorno
Pisa
Firenze
Perugia
Piombino
Bastia
Ajaccio
Pescara
L' Aquila
Civitavecchia
Roma
Foggia
Bari
Brindisi
Taranto
Lecce
Napoli
Salerno
Potenza
Battipaglia
Casa San Biagio
Porto Torres
Sassari
Olbia
Cagliari
Catanzaro
Messina
Reggio di Calabria
Trapani
Mazara del Vallo
Catania
Siracusa
Gela
Ragusa
Victoria
Valletta
0 10 20 Km
0 125 250 km
Gesamtnetz Kernnetz
Drogi /Zakończone
Drogi / Do rozbudowy
Drogi / Planowane
Gesamtnetz Kernnetz
Porty
Terminale kolejowo-drogowe
Gesamtnetz Kernnetz
Porty lotnicze
TENtec

▼M3


9.1. Sieci kompleksowa i bazowa:
Śródlądowe drogi wodne i porty
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
9
Bazowa
Kompleksowa
Bazowa
Śródlądowe drogi wodne / Zakończone
Śródlądowe drogi wodne / Do rozbudowy
Śródlądowe drogi wodne / Planowane
Porty
Porty
TENtec

▼M3

9.4. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe
Sieć bazowa: Linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe
BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE UK

9



▼M3

9.3. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe i porty lotnicze
Sieć bazowa: Linie kolejowe (pasażerskie) i porty lotnicze
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
9



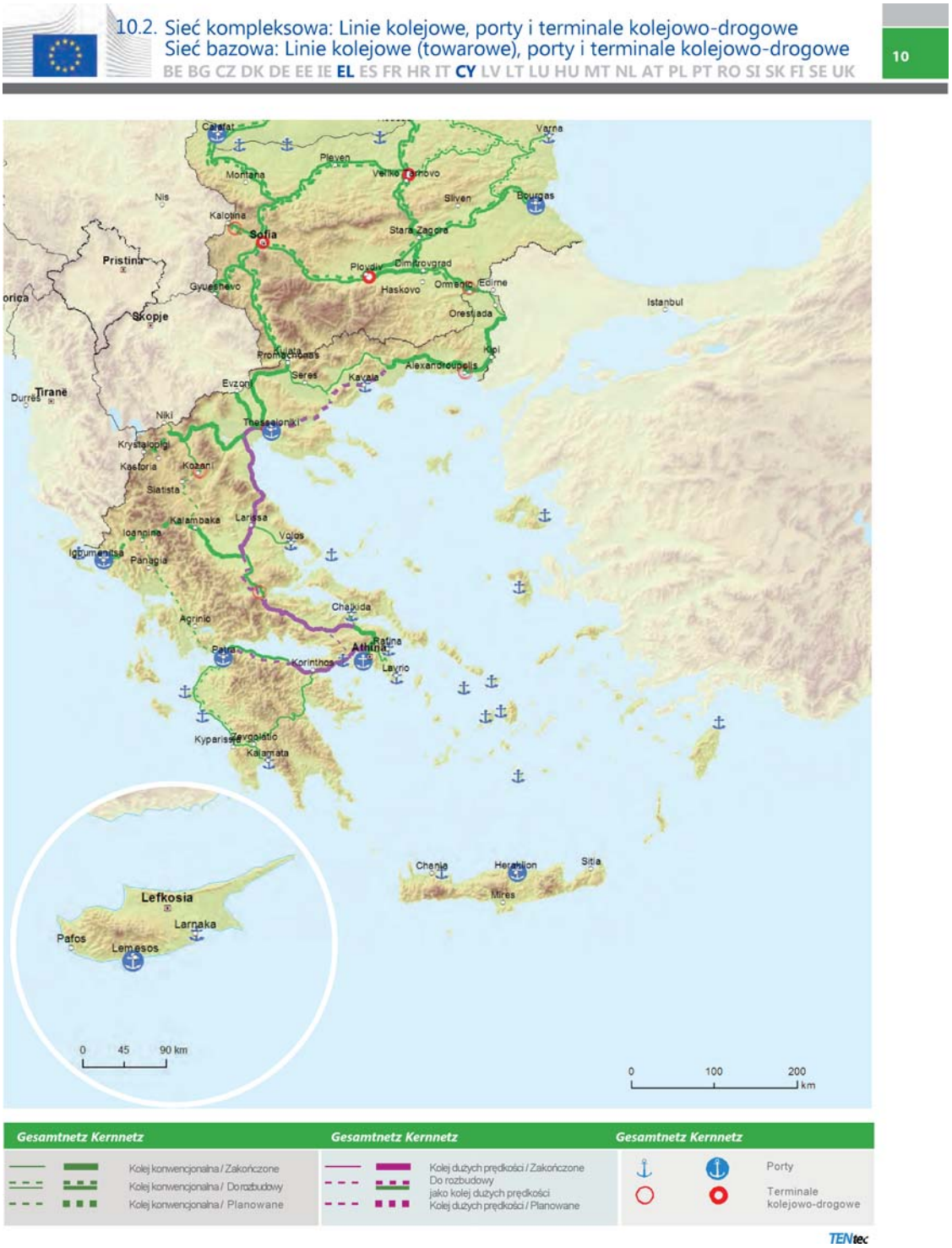
▼M3


9.4. Sieci kompleksowa i bazowa:
Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
9
Presov
Kosice
Miskolc
Nyiregyhaza
Debrecen
Oradea
Cluj-Napoca
Turda
Sighisoara
Sebes
Sibiu
Brasov
Sinaia
Buzau
Ploiesti
Pitesti
Bucuresti
Chisinau
Albita
Bacau
Maraşesti
Galati
Tulcea
Cernavodă
Constanta
Arad
Timişoara
Moravita
Orsova
Drobeta-Turnu Severin
Craiova
Beograd
Giurgiu
Reusse
Varna
Pleven
Montana
Veliko Tarnovo
Sliven
Nis
Kalotina
Sofia
Stara Zagora
Pristina
Dimitrovgrad
Plovdiv
Haskovo
Ormenio
Edirne
Orestiada
Podgorica
Skopje
Kulata
Promachonas
Seres
Kavala
Evzoni
Tirane
Durrës
0
95
190
km
Kompleksowa Bazowa
Drogi /Zakończone
Drogi / Do rozbudowy
Drogi / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Porty
Terminale kolejowo-drogowe
Kompleksowa Bazowa
Porty lotnicze
TENtec

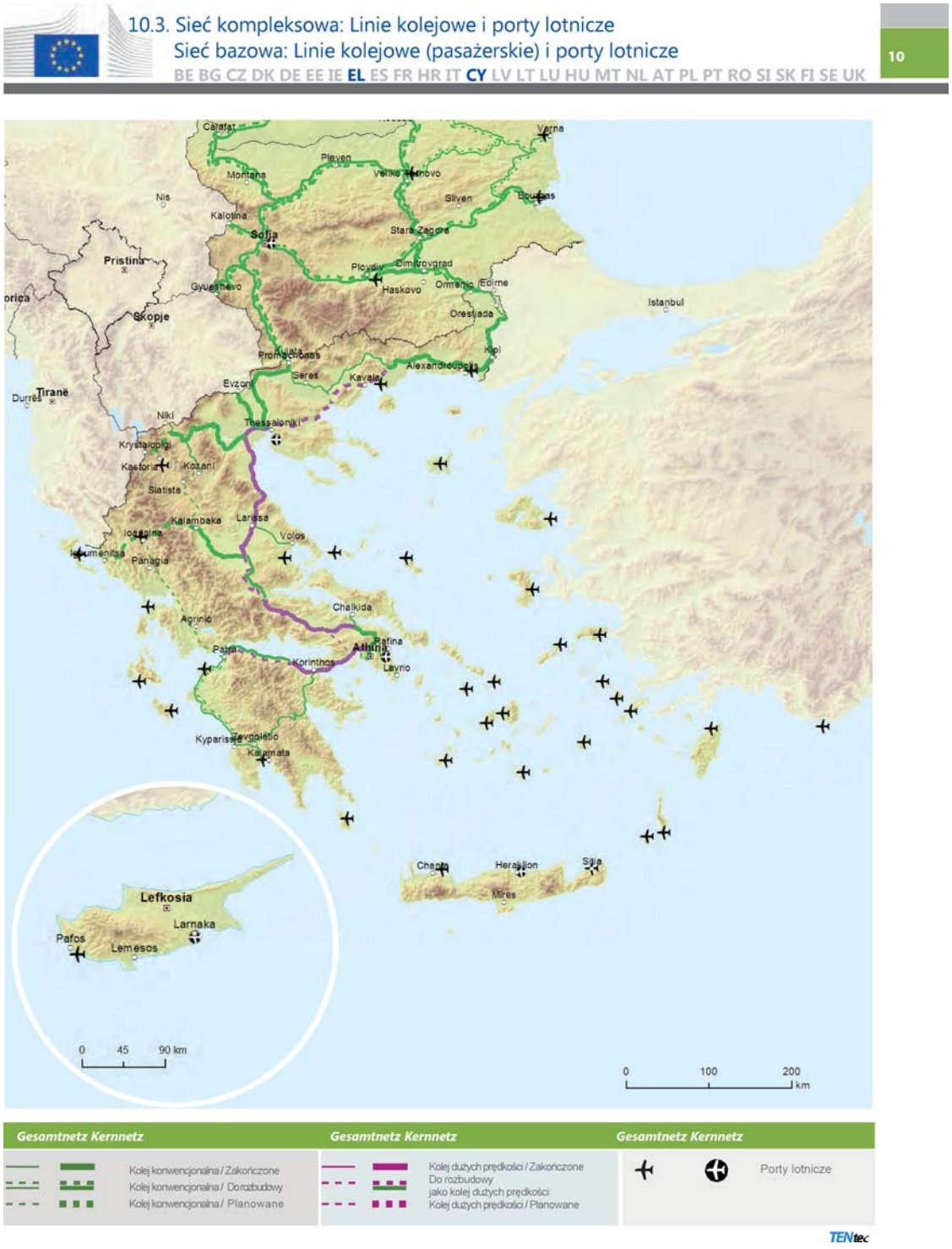
▼M3


10.1. Sieci kompleksowa i bazowa:
Śródlądowe drogi wodne i porty
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
10
Varna
Pleven
Montana
Veliko Tarnovo
Nis
Silven
Bourgas
Kalovina
Sofia
Stara Zagora
Pristina
Plovdiv
Dimitrovgrad
Gyueshevo
Haskovo
Ormenio
Edirne
Istanbul
Skopje
Orestiada
Promachonas
Kipi
Alexandroupolis
Seres
Kavala
Evzoni
Tirane
Durres
Nikl
Thessaloniki
Krystalopigi
Kozani
Kastoria
Siatista
Kalambaka
Larissa
Ioannina
Volos
Igoumenitsa
Panagia
Chalkida
Agrinio
Rafina
Patra
Athina
Korinthos
Lavrio
Zevgolatio
Kyparissia
Kalamata
Chania
Heraklion
Sitia
Mires
Lefkosia
Larnaka
Pafos
Lemesos
0 45 90 km
0 100 200 km
Kernnetz
Śródlądowe drogi wodne / Zakończone
Śródlądowe drogi wodne /
Do rozbudowy
Śródlądowe drogi wodne / Planowane
Gesamtnetz
Porty
Kernnetz
Porty
TENtec

▼M3


10.2. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe
Sieć bazowa: Linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
10
Calafat
Varna
Pleven
Montana
Veliko Tarnovo
Nis
Silven
Bourgas
Kalotina
Sofia
Stara Zagora
Pristina
Plovdiv
Dimitrovgrad
Gyueshevo
Haskovo
Ormenio
Edirne
Skopje
Orestiada
Istanbul
Promachonas
Kipi
Alexandroupolis
Seres
Kavala
Evzoni
Tirane
Durres
Niki
Thessaloniki
Krystalopigi
Kastoria
Kozani
Siatista
Kalambaka
Larissa
Ioannina
Volos
Igoumenitsa
Panagia
Chalkida
Agrinio
Patra
Athina
Korinthos
Lavrio
Kyparissia
Kalamata
Chania
Heraklion
Sitia
Mires
Lefkosia
Larnaka
Pafos
Limassol
0 45 90 km
0 100 200 km
Gesamtnetz Kernnetz
Kolej konwencjonalna / Zakończone
Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy
Kolej konwencjonalna / Planowane
Gesamtnetz Kernnetz
Kolej dużych prędkości / Zakończone
Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości
Kolej dużych prędkości / Planowane
Gesamtnetz Kernnetz
Porty
Terminale kolejowo-drogowe
TENtec

▼M3


10.3. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe i porty lotnicze
Sieć bazowa: Linie kolejowe (pasażerskie) i porty lotnicze
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK
10
Calafat
Varna
Pleven
Montana
Veliko Tarnovo
Nis
Sliven
Burgas
Kalotina
Sofija
Stara Zagora
Pristina
Plovdiv
Dimitrovgrad
Gyueshevo
Haskovo
Ormenio
Edirne
Istanbul
Skopje
Orestiada
Promachonas
Kipi
Alexandroupolis
Seres
Kavala
Evzoni
Tirane
Durrës
Niki
Thessaloniki
Krystalopigi
Kastoria
Kozani
Siatista
Kalambaka
Larissa
Ioannina
Volos
Panagia
Agrinio
Chalkida
Patra
Athina
Korinthos
Lavrio
Kyparissia
Kalamata
Chania
Heraklion
Sitia
Mires
Lefkosia
Larnaka
Pafos
Lemesos
0 45 90 km
0 100 200 km
Gesamtnetz Kernnetz
Kolej konwencjonalna / Zakończone
Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy
Kolej konwencjonalna / Planowane
Gesamtnetz Kernnetz
Kolej dużych prędkości / Zakończone
Do rozbudowy
jako kolej dużych prędkości
Kolej dużych prędkości / Planowane
Gesamtnetz Kernnetz
Porty lotnicze
TENtec

▼M3

10.4. Sieci kompleksowa i bazowa:
Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

10



▼B

ZAŁĄCZNIK II

WYKAZ WĘZŁÓW SIECI BAZOWEJ I KOMPLEKSOWEJ

1. Węzły miejskie sieci bazowej

BELGIA

Antwerpen

Bruxelles/Brussel

BUŁGARIA

Sofia

REPUBLIKA CZESKA

Ostrava

Praha

DANIA

Aarhus

København

NIEMCY

Berlin

Bielefeld

Bremen

Düsseldorf

Frankfurt am Main

Hamburg

Hannover

Köln

Leipzig

Mannheim

München

Nürnberg

Stuttgart

ESTONIA

Tallinn

IRLANDIA

Baile Átha Cliath/Dublin

Corcaigh/Cork

GRECJA

Athína

Heraklion

Thessaloniki

HISZPANIA

Barcelona

Bilbao

Las Palmas de Gran Canaria/Santa Cruz de Tenerife

▼B

Madrid

Palma de Mallorca

Sevilla

Valencia

FRANCJA

Bordeaux

Lille

Lyon

Marseille

Nice

Paris

Strasbourg

Toulouse

CHORWACJA

Zagreb

WŁOCHY

Bologna

Cagliari

Genova

Milano

Napoli

Palermo

Roma

Torino

Venezia

CYPR

Lefkosía

ŁOTWA

Rīga

LITWA

Vilnius

LUKSEMBURG

Luxembourg

WĘGRY

Budapest

MALTA

Valletta

NIDERLANDY

Amsterdam

Rotterdam

AUSTRIA

Wien

▼B

POLSKA

Gdańsk

Katowice

Kraków

Łódź

Poznań

Szczecin

Warszawa

Wrocław

PORTUGALIA

Lisboa

Porto

RUMUNIA

București

Timişoara

SŁOWENIA

Ljubljana

SŁOWACJA

Bratislava

FINLANDIA

Helsinki

Turku

SZWECJA

Göteborg

Malmö

Stockholm

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO

Birmingham

Bristol

Edinburgh

Glasgow

Leeds

London

Manchester

Portsmouth

Sheffield

▼B

2. Porty lotnicze, porty morskie, porty śródlądowe i terminale kolejowo-drogowe sieci bazowej i kompleksowej

Porty lotnicze oznaczone znakiem * są głównymi portami lotniczymi objętymi obowiązkiem wynikającym z art. 41 ust. 3

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
BE	Aalst			Kompleksowa	
	Albertkanaal			Bazowa	
	Antwerpen		Bazowa	Bazowa	Bazowa
	Athus				Kompleksowa
	Avelgem			Kompleksowa	
	Bruxelles/Brussel	Bazowa (National/Nationaal)*		Bazowa	
	Charleroi	Kompleksowa		Kompleksowa (Can.Charleroi-Bruxelles), Kompleksowa (Sambre)	
	Clabecq			Kompleksowa	
	Gent		Bazowa	Bazowa	
	Grimbergen				Kompleksowa
	Kortrijk			Bazowa (Bossuit)	
	Liège	Bazowa		Bazowa (Can.Albert) Bazowa (Meuse)	
	Mons			Kompleksowa (Centre/Borinage)	
	Namur			Bazowa (Meuse), Kompleksowa (Sambre)	
	Oostende, Zeebrugge	Kompleksowa (Oostende)	Bazowa (Oostende) Bazowa (Zeebrugge)		

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Roeselare			Kompleksowa	
	Tournai			Kompleksowa (Escaut)	
	Willebroek			Kompleksowa	
BG	Burgas	Kompleksowa	Bazowa		
	Dragoman				Kompleksowa
	Gorna Orjahovitsa	Kompleksowa			Bazowa
	Lom			Kompleksowa	
	Orjahovo			Kompleksowa	
	Plovdiv	Kompleksowa			Bazowa
	Ruse			Bazowa	Bazowa
	Silistra			Kompleksowa	
	Sofia	Bazowa			Bazowa
	Svilengrad				Kompleksowa
	Svishtov			Kompleksowa	
	Varna	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Vidin			Bazowa	
CZ	Brno	Kompleksowa			Kompleksowa
	Děčín			Bazowa	Bazowa

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Lovosice			Kompleksowa	Kompleksowa
	Mělník			Bazowa	Bazowa
	Ostrava	Bazowa			Bazowa
	Pardubice			Bazowa	Bazowa
	Plzeň				Bazowa
	Praha	Bazowa (Václav Havel)*		Bazowa (Praha Holešovice) Kompleksowa (Libeň) Kompleksowa (Radotín) Kompleksowa (Smíchov)	Bazowa (Praha Uhříněves)
	Přerov				Bazowa
	Ústí nad Labem			Kompleksowa	Kompleksowa
DK	Aalborg	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Aarhus		Bazowa		Bazowa
	Billund	Kompleksowa			
	Branden		Kompleksowa		
	Ebeltoft		Kompleksowa		
▼M3 Enstedværket			Kompleksowa		
▼B Esbjerg			Kompleksowa		
	Fredericia		Kompleksowa		
	Frederikshavn		Kompleksowa		

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Fur		Kompleksowa		
▼M3	Fynshav Havn		Kompleksowa		
▼B	Gedser		Kompleksowa		
	Helsingør		Kompleksowa		
	Hirtshals		Kompleksowa		
▼M3	Hou Havn		Kompleksowa		
▼B	Høje-Taastrup				Kompleksowa
	Kalundborg		Kompleksowa		
	København	Bazowa (Kastrup)*	Bazowa		Bazowa
	Køge		Kompleksowa		Kompleksowa
	Nordby (Fanø)		Kompleksowa		
	Odense		Kompleksowa		
	Padborg				Kompleksowa
	Rødby		Kompleksowa		
	Rønne	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Sjællands Odde Ferry Port		Kompleksowa		
	Spodsbjerg		Kompleksowa		
▼M3	Statoil-Havnen		Kompleksowa		
▼B	Tårs (Nakskov)		Kompleksowa		
	Taulov				Bazowa
	Vejle		Kompleksowa		

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
DE	Andernach			Kompleksowa	Kompleksowa
	Aschaffenburg			Kompleksowa	Kompleksowa
	Bendorf			Kompleksowa	
	Bensersiel		Kompleksowa		
	Bergkamen			Kompleksowa	
	Berlin	Bazowa (Berlin-Brandenburg Intl.)*		Bazowa	Bazowa (Großbeeren)
	Bonn			Kompleksowa	
	Bottrop			Kompleksowa	
	Brake		Kompleksowa	Kompleksowa	
	Brandenburg			Kompleksowa	
	Braunschweig			Bazowa	Bazowa
	Breisach			Kompleksowa	
	Bremen, Bremerhaven	Bazowa (Bremen)	Bazowa (Bremen) Bazowa (Bremerhaven)	Bazowa (Bremen) Bazowa (Bremerhaven)	Bazowa (Bremen)
	Brunsbüettel		Kompleksowa	Kompleksowa	
	Bülstringen			Kompleksowa	
	Cuxhaven		Kompleksowa		Kompleksowa

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Dormagen			Kompleksowa	
	Dörpen			Kompleksowa	Kompleksowa
	Dortmund	Kompleksowa		Bazowa	Bazowa
	Dresden	Kompleksowa			Kompleksowa
	Duisburg			Bazowa Kompleksowa (Homberg)	Bazowa
	Düsseldorf	Bazowa*		Bazowa (Neuss)	
	Emden		Kompleksowa	Kompleksowa	
	Emmelsum/Wesel			Kompleksowa	
	Emmerich			Kompleksowa	Kompleksowa
	Erfurt	Kompleksowa			
	Essen			Kompleksowa	
	Estorf			Kompleksowa	
	Flörsheim			Kompleksowa	
	Frankfurt am Main	Bazowa*		Bazowa	Bazowa
	Gelsenkirchen			Kompleksowa	
	Germersheim			Kompleksowa	Kompleksowa
	Gernsheim			Kompleksowa	
▼M3	Ginsheim-Gustavsburg			Kompleksowa	
▼B	Großkrotzenburg			Kompleksowa	

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Hahn	Kompleksowa			
	Haldensleben			Kompleksowa	Kompleksowa
	Haltern am See			Kompleksowa	
	Hamburg	Bazowa*	Bazowa	Bazowa	Bazowa
	Hamm			Bazowa	Kompleksowa (Bönen)
	Hanau			Kompleksowa	
	Hannover	Bazowa		Bazowa	Bazowa
	Heilbronn			Kompleksowa	
	Helgoland		Kompleksowa		
	Heringsdorf	Kompleksowa			
	Herne			Kompleksowa	Kompleksowa (Herne-Wanne)
	Hof, Plauen	Kompleksowa			
▼M3	Hohenhameln			Kompleksowa	
▼B	Ibbenbüren			Kompleksowa	
	Karlsruhe	Kompleksowa (Karlsruhe Baden-Baden)		Bazowa	Bazowa
	Kassel				Kompleksowa
	Kehl			Kompleksowa	
	Kelheim			Kompleksowa	

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Kelsterbach			Kompleksowa	
	Kiel		Kompleksowa		
	Koblenz			Bazowa	Bazowa
	Köln	Bazowa (Köln-Bonn)*		Bazowa	Bazowa
	Köln -Neuessen			Kompleksowa	
	Krefeld-Uerdingen			Kompleksowa	
▼M3	Lampertheim			Kompleksowa	
▼B	Langeoog		Kompleksowa		
	Leipzig, Halle	Bazowa			Bazowa (Schkopau)
	Lengfurt-Wetterau			Kompleksowa	
	Leverkusen			Kompleksowa	Kompleksowa
	Lingen			Kompleksowa	
	Lübeck		Bazowa	Bazowa	Bazowa
	Lünen			Kompleksowa	
	Magdeburg			Bazowa	Bazowa
	Mainz			Bazowa	Bazowa
	Mannheim, Ludwigshafen			Bazowa Kompleksowa (Ludwigshafen Mundenheim)	Bazowa
	Marl			Kompleksowa	
▼M3	_____				

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Memmingen	Kompleksowa			Kompleksowa
▼M3	Meppen			Kompleksowa	
▼B	Minden			Kompleksowa	Kompleksowa
▼M3	Mühlheim an der Ruhr			Kompleksowa	
▼B	München	Bazowa*			Bazowa (Riem)
	Münster	Kompleksowa (Münster/Osnabrück)		Kompleksowa	
▼M3	Niedere Börde			Kompleksowa	
▼B	Norddeich		Kompleksowa		
	Nordenham		Kompleksowa	Kompleksowa	
	Norderney		Kompleksowa		
	Nürnberg	Bazowa		Bazowa	Bazowa
	Oldenburg			Kompleksowa	
	Orsoy			Kompleksowa	
	Osnabrück			Kompleksowa	
	Otterstadt			Kompleksowa	
	Paderborn	Kompleksowa (Paderborn Lippstadt)			
	Plochingen			Kompleksowa	
	Puttgarden		Kompleksowa		
	Rees			Kompleksowa	

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Regensburg			Bazowa	
▼M3	Rheinau			Kompleksowa	
▼B	Rheinberg			Kompleksowa	
▼M3	Rheinmünster			Kompleksowa	
▼B	Rostock	Kompleksowa	Bazowa		Bazowa
	Saarlouis-Dillingen			Kompleksowa	
	Sassnitz		Kompleksowa		
	Schwarzheide				Kompleksowa
	Singen				Kompleksowa
	Speyer			Kompleksowa	
	Spyck			Kompleksowa	
	Stade-Bützfleth/Brunshausen		Kompleksowa	Kompleksowa	Kompleksowa
▼M3	_____				
▼B	Stolzenau			Kompleksowa	
	Straubing-Sand			Kompleksowa	
	Stürzelberg			Kompleksowa	
	Stuttgart	Bazowa*		Bazowa	Bazowa (Kornwestheim)
	Trier			Kompleksowa	

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Ulm				Kompleksowa (Dornstadt)
▼M3	_____				
▼B	Weeze	Kompleksowa			
	Wesel			Kompleksowa	
	Wesseling			Kompleksowa	
	Westerland-Sylt	Kompleksowa			
	Wiesbaden			Kompleksowa	
	Wilhelmshaven		Bazowa		
	Wismar		Kompleksowa		
	Worms			Kompleksowa	Kompleksowa
	Wörth am Rhein			Kompleksowa	Kompleksowa
EE	Heltermaa		Kompleksowa		
	Kärdla	Kompleksowa			
	Koidula				Kompleksowa
	Kuivastu		Kompleksowa		
	Kuressaare	Kompleksowa			
	Pärnu	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Paldiski South Harbor		Kompleksowa		
	Rohuküla		Kompleksowa		
	Sillamäe		Kompleksowa		
	Tallinn	Bazowa	Bazowa (Old City Harbour, Muuga Harbour, Paljassaare Harbour)		
	Tartu	Kompleksowa			
	Virtsu		Kompleksowa		

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
IE	Carraig Fhiáin/Carrickfin	Kompleksowa (Dún na nGallDonegal)			
	Corcaigh/Cork	Bazowa	Bazowa		
	Baile Átha Cliath/Dublin	Bazowa*	Bazowa (G.D.A. port cluster)		
	Inis Mór/Inishmore	Kompleksowa			
	Ciarraí/Kerry-An Fearann Fuar/Farranfore	Kompleksowa			
	An Cnoc/Knock	Kompleksowa (Cúige Chonnacht/Connaught)			
	Luimneach/Limerick	Kompleksowa (Sionainn/Shannon)	Bazowa (Sionainn-Faing/Shannon-Foynes)		
	Ros Láir/Rosslare		Kompleksowa (Europort)		
	Port Láirge/Waterford	Kompleksowa	Kompleksowa		
EL	Alexandroupolis	Kompleksowa			Kompleksowa
	Araxos	Kompleksowa			
	Astipalaia	Kompleksowa			
	Athína	Bazowa*	Bazowa (Piraeus)		Bazowa (Piraeus/Thriasso Pedio)
	Chalkida		Kompleksowa		
	Chania	Kompleksowa	Kompleksowa (Souda)		
	Chios	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Elefsina		Kompleksowa		

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Heraklion	Bazowa	Bazowa		
	Igoumenitsa		Bazowa		
	Ikaria	Kompleksowa			
	Ioannina	Kompleksowa			
	Kalamata	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Kalymnos	Kompleksowa			
	Karpathos	Kompleksowa			
	Kassos	Kompleksowa			
	Kastelorizo	Kompleksowa			
	Kastoria	Kompleksowa			
	Katakolo		Kompleksowa		
	Kavala	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Kefalonia	Kompleksowa			
	Kerkyra	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Kithira	Kompleksowa			
	Kos	Kompleksowa			
	Kozani				Kompleksowa
	Kyllini		Kompleksowa		
	Lamia				Kompleksowa

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Lavrio (Sounio)		Kompleksowa		
	Leros	Kompleksowa			
	Limnos	Kompleksowa			
	Milos	Kompleksowa			
	Mykonos	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Mytilini	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Naxos	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Nea Anchialos	Kompleksowa			
	Paros	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Patras		Bazowa		Bazowa
	Preveza	Kompleksowa			
	Rafina		Kompleksowa		
	Rodos	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Samos	Kompleksowa			
	Santorini	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Sitia	Kompleksowa			
	Skiathos	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Skiros	Kompleksowa			
	Syros	Kompleksowa	Kompleksowa		

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Thessaloniki	Bazowa (Makedonia)	Bazowa		Bazowa
	Volos		Kompleksowa		
	Zakinthos	Kompleksowa			
ES	A Coruña	Kompleksowa	Bazowa		
	Alcázar de San Juán				Bazowa
	Algeciras		Bazowa (Bahía de Algeciras)		
	Alicante	Bazowa	Kompleksowa		
	Almería	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Antequera (Bobadilla)				Bazowa
	Arrecife	Kompleksowa (Lanzarote)	Kompleksowa		
	Arrubal (Logroño)				Kompleksowa
	Avilés	Kompleksowa (Asturias)	Kompleksowa		
	Badajoz	Kompleksowa			Kompleksowa
	Barcelona	Bazowa*	Bazowa		Bazowa
	Bilbao	Bazowa	Bazowa		Bazowa
	Burgos	Kompleksowa			
	Cádiz		Kompleksowa (Bahía de Cádiz)		
	Cala Sabina (Formentera)		Kompleksowa		
	Carboneras		Kompleksowa		

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Cartagena		Bazowa		
	Castellón		Kompleksowa		
▼M3	Centro de Transportes de Burgos				Kompleksowa
	Centro Intermodal de Transporte y Logistica de Vitoria-Gasteiz				Kompleksowa
▼B	Ceuta		Kompleksowa		
	Córdoba				Bazowa
	El Hierro	Kompleksowa	Kompleksowa (La Estaca)		
	El Penedés (El Vendrell)				Kompleksowa
	Ferrol		Kompleksowa		
	Figueras				Kompleksowa (El Far d'Emporda)
	Fuerteventura	Kompleksowa	Kompleksowa (Puerto Rosario)		
	Gijón		Bazowa		
	Girona	Kompleksowa			
	Granada	Kompleksowa			
	Huelva		Bazowa		
	Huesca				Kompleksowa (PLHUS)
	Ibiza	Kompleksowa	Kompleksowa (Eivissa)		
	Jerez	Kompleksowa			
	La Palma	Kompleksowa	Kompleksowa (Santa Cruz de La Palma)		
	Las Palmas	Bazowa	Bazowa		
	León	Kompleksowa			Bazowa

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Linares				Kompleksowa
▼M3	Los Cristianos		Kompleksowa		
▼B	Madrid	Bazowa (Barajas)*			Bazowa (Norte y Sur)
	Mahón (Menorca)	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Málaga	Bazowa	Kompleksowa		
	Melilla	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Monforte de Lemos (Ourense)				Kompleksowa
	Motril		Kompleksowa		
	Murcia	Kompleksowa (San Javier)			Bazowa (ZAL)
	Palma de Mallorca	Bazowa*	Bazowa		
	Pamplona	Kompleksowa			Kompleksowa (Noain)
	Pasajes		Kompleksowa		
	Reus	Kompleksowa			
	Sagunto		Kompleksowa		
	Salamanca	Kompleksowa			Kompleksowa
	San Cibrao		Kompleksowa		
	San Sebastián	Kompleksowa			Kompleksowa (Lezo)
	San Sebastián de la Gomera	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Santander	Kompleksowa	Kompleksowa		Kompleksowa (Torrelavega)
	Santiago de Compostela	Kompleksowa			

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Sevilla	Bazowa	Bazowa	Bazowa	
▼M3	Silla				Kompleksowa
▼B	Tarragona		Bazowa		
	Tenerife	Kompleksowa (Norte: Los Rodeos) Bazowa (Sur: Reina Sofia)	Bazowa (Santa Cruz)		
	Toledo				Kompleksowa
	Tudela				Kompleksowa
	Valencia	Bazowa	Bazowa		
▼M3	Valencia Fuente de San Luis				Kompleksowa
▼B	Valladolid	Kompleksowa			Bazowa
	Vigo	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Vitoria	Kompleksowa			
	Zaragoza	Kompleksowa			Bazowa
FR	Aiton-Bourgneuf				Kompleksowa
	Ajaccio	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Avignon				Bazowa
	Bastia	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Bayonne		Kompleksowa		
	Beauvais	Kompleksowa			
	Biarritz	Kompleksowa			
	Bordeaux	Bazowa (Merignac)	Bazowa		Bazowa

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Boulogne		Kompleksowa		
	Brest	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Caen	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Calais		Bazowa		Bazowa (Eurotunnel)
	Cayenne	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Chalon-sur-Saône			Bazowa	
	Chalons-sur-Marne	Kompleksowa (Paris-Vatry)			
	Cherbourg		Kompleksowa		
	Clermont-Ferrand	Kompleksowa			Kompleksowa
	Dieppe		Kompleksowa		
	Dijon				Bazowa
	Dunkerque		Bazowa	Bazowa	Bazowa
	Fort de France	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Guadeloupe		Kompleksowa		
	La Rochelle	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Le Boulou				Kompleksowa
	Le Havre		Bazowa	Bazowa	Bazowa
	Lille	Bazowa (Lesquin)		Bazowa	Bazowa (Dourges)

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Limoges	Kompleksowa			
	Lorient		Kompleksowa		
	Lyon	Bazowa (St.Exupéry)*		Bazowa	Bazowa
	Marquion (Cambrai)			Kompleksowa	
	Marseille	Bazowa (Provence)	Bazowa (Marseille) Bazowa (Fos-sur-Mer)	Bazowa (Fos-sur-Mer)	Bazowa (Miramas)
	Mayotte	Kompleksowa			
	Metz			Bazowa	
	Montpellier	Kompleksowa			
	Mulhouse	Kompleksowa (Mulhouse-Bale)		Bazowa (Ottmarsheim)	
	Nancy			Kompleksowa	
	Nantes Saint-Nazaire	Kompleksowa (Nantes Atlantique)	Bazowa		
	Nesle			Kompleksowa	
	Nice	Bazowa (Côte d'Azur)*	Kompleksowa		
	Nogent-sur-Seine			Kompleksowa	
	Noyon			Kompleksowa	
	Orléans				Kompleksowa
	Paris	Bazowa (Charles de Gaulle)* Bazowa (Orly)*		Bazowa	Bazowa
	Perpignan				Kompleksowa

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Point-à-Pitre	Kompleksowa			
	Péronne			Kompleksowa	
	Port Réunion		Kompleksowa		
	Rennes				Kompleksowa
	Roscoff		Kompleksowa		
	Rouen		Bazowa	Bazowa	
	Sète		Kompleksowa	Kompleksowa	
	Saint-Denis-Gillot	Kompleksowa			
	Saint-Malo		Kompleksowa		
	Strasbourg	Kompleksowa (Strasbourg Entzheim)		Bazowa	Bazowa
	Thionville			Kompleksowa	
	Toulon		Kompleksowa		
	Toulouse	Bazowa (Blagnac)			Bazowa
	Valenciennes			Kompleksowa	
	Villefranche-sur-Saône			Kompleksowa	
HR	Dubrovnik	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Osijek	Kompleksowa		Kompleksowa	
	Ploče		Kompleksowa		
	Pula	Kompleksowa	Kompleksowa		

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Rijeka	Kompleksowa	Bazowa		
	Šibenik		Kompleksowa		
	Sisak			Kompleksowa	
	Slavonski Brod			Bazowa	
	Split	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Vukovar			Bazowa	
	Zadar	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Zagreb	Bazowa			Bazowa
IT	Alghero	Kompleksowa			
	Ancona	Kompleksowa	Bazowa		Bazowa (Iesi)
	Augusta		Bazowa		
	Bari	Kompleksowa	Bazowa		Bazowa
	Bologna	Bazowa			Bazowa
	Bolzano	Kompleksowa			
	Brescia	Kompleksowa			Kompleksowa
	Brindisi	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Cagliari	Bazowa	Bazowa (PortoFoxi, Cagliari)		
	Carloforte		Kompleksowa		
▼M3	Catania	Kompleksowa (Fontanarossa, Comiso awaryjny pas startowy)	Kompleksowa		Kompleksowa

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Cervignano				Bazowa
	Chioggia		Kompleksowa	Kompleksowa	
	Civitavecchia		Kompleksowa		
	Cremona			Bazowa	
	Firenze	Kompleksowa			Bazowa (Prato)
	Foggia	Kompleksowa			
	Forlì	Kompleksowa			
	Fiumicino		Kompleksowa		
	Gaeta		Kompleksowa		
	Gallarate				Kompleksowa
	Gela		Kompleksowa		
	Genova	Bazowa	Bazowa		Bazowa (Vado)
	Gioia Tauro		Bazowa		
	Golfo Aranci		Kompleksowa		
	La Maddalena		Kompleksowa		
	La Spezia		Bazowa		
	Lamezia Terme	Kompleksowa			
	Lampedusa	Kompleksowa			
	Livorno		Bazowa		Bazowa (Guasticce Collesalvetti)

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Mantova			Bazowa	Kompleksowa
	Marina di Carrara		Kompleksowa		
	Messina		Kompleksowa		
	Milano	Bazowa (Linate)* Bazowa (Malpensa)* Bazowa (Bergamo Orio al Serio)		Kompleksowa	Bazowa (Milano Smistamento)
	Milazzo		Kompleksowa		
	Monfalcone		Kompleksowa	Kompleksowa	
	Mortara				Kompleksowa
	Napoli	Bazowa (Capodichino)	Bazowa		Bazowa (Nola) Bazowa (Marcianise-Maddaloni)
	Novara				Bazowa
	Olbia	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Orte				Kompleksowa
	Padova				Bazowa
	Palau		Kompleksowa		
	Palermo	Bazowa	Bazowa (Palermo, Termini Imerese terminal)		
	Pantelleria	Kompleksowa			
	Parma				Kompleksowa (Bianconese di Fontevivo)

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Pescara	Kompleksowa			Kompleksowa (Manoppello)
	Piacenza				Kompleksowa
	Piombino		Kompleksowa		
	Pisa	Kompleksowa			
	Porto Levante		Kompleksowa	Kompleksowa	
	Porto Nogaro			Kompleksowa	
	Porto Torres		Kompleksowa		
	Portoferraio		Kompleksowa		
	Portovesme		Kompleksowa		
	Ravenna		Bazowa	Bazowa	
	Reggio Calabria	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Rivalta Scrivia				Kompleksowa
	Roma	Bazowa (Fiumicino)* Kompleksowa (Ciampino)			Bazowa (Pomezia)
	Rovigo			Kompleksowa	Kompleksowa
	Salerno		Kompleksowa		
	Savona - Vado		Kompleksowa		
	Siracusa		Kompleksowa		
	Taranto		Bazowa		
	Torino	Bazowa			Bazowa (Orbassano)

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Trapani	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Trento				Kompleksowa
	Treviso	Kompleksowa			
	Trieste	Kompleksowa	Bazowa	Bazowa	
	Venezia	Bazowa	Bazowa	Bazowa	
	Verona	Kompleksowa			Bazowa
CY	Larnaka	Bazowa	Kompleksowa		
	Lefkosia				
	Lemesos		Bazowa		
	Pafos	Kompleksowa			
LV	Daugavpils	Kompleksowa			
	Liepāja	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Rīga	Bazowa (International)*	Bazowa		
	Ventspils	Kompleksowa	Bazowa		
LT	Kaunas	Kompleksowa			Bazowa
	Klaipėda		Bazowa		Bazowa
	Palanga	Kompleksowa			
	Vilnius	Bazowa			Bazowa

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
LU	Luxembourg	Bazowa		Bazowa (Mertert)	Bazowa (Bettembourg)
HU	Baja			Kompleksowa	
	Budapest	Bazowa (Liszt Ferenc)*		Bazowa (Csepel)	Bazowa (Soroksár)
	Debrecen	Kompleksowa			
	Dunaújváros			Kompleksowa	
	Győr			Kompleksowa (Győr-Gönyű)	
	Komárom			Bazowa	
	Miskolc				Kompleksowa
	Mohács			Kompleksowa	
	Paks			Kompleksowa	
	Sármellék	Kompleksowa			
	Sopron				Kompleksowa
	Szeged			Kompleksowa	
	Székesfehérvár				Kompleksowa
	Záhony				Kompleksowa
MT	Cirkewwa		Kompleksowa		
	Marsaxlokk		Bazowa		
	Mgarr		Kompleksowa		
	Valletta	Bazowa (Malta - Luqa)	Bazowa		

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
NL	Alblasserdam			Kompleksowa	
	Almelo			Bazowa	
	Almere			Kompleksowa	
	Alphen aan den Rijn			Kompleksowa	
	Amsterdam	Bazowa (Schiphol)*	Bazowa	Bazowa	Bazowa
	Arnhem			Kompleksowa	
	Bergen op Zoom			Bazowa	
	Beverwijk		Kompleksowa		
	Born			Kompleksowa	
	Cuijk			Kompleksowa	
	Delfzijl/Eemshaven		Kompleksowa		
	Den Bosch			Kompleksowa	
	Den Helder		Kompleksowa		
	Deventer			Bazowa	
	Dordrecht		Kompleksowa	Kompleksowa	
▼M3 Drachten				Kompleksowa	
▼B Eemshaven			Kompleksowa	Kompleksowa	
	Eindhoven	Kompleksowa			
	Enschede	Kompleksowa		Kompleksowa	
	Geertruidenberg			Kompleksowa	

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Gennep			Kompleksowa	
	Gorinchem			Kompleksowa	
	Gouda			Kompleksowa	
	Grave			Kompleksowa	
	Groningen	Kompleksowa		Kompleksowa	
	Harlingen		Kompleksowa		
▼M3	Heerenveen			Kompleksowa	
▼B	Hengelo			Bazowa	
	Kampen			Kompleksowa	
▼M3	Leeuwarden			Kompleksowa	
▼B	Lelystad			Kompleksowa	
	Lemsterland			Kompleksowa	
	Lochem			Kompleksowa	
	Maasbracht			Kompleksowa	
	Maasdriel			Kompleksowa	
	Maassluis			Kompleksowa	
	Maastricht	Kompleksowa (Maastricht - Aachen)		Kompleksowa	
	Meppel			Kompleksowa	
	Moerdijk		Bazowa	Bazowa	
	Nijmegen			Bazowa	
	Oosterhout			Kompleksowa	

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Oss			Kompleksowa	
	Reimerswaal			Kompleksowa	
	Ridderkerk			Kompleksowa	
	Roermond			Kompleksowa	
	Rotterdam	Bazowa	Bazowa	Bazowa	Bazowa
	Sneek			Kompleksowa	
	Stein			Kompleksowa	
	Terneuzen, Vlissingen		Bazowa (Terneuzen) Bazowa (Vlissingen)	Bazowa (Terneuzen) Bazowa (Vlissingen)	
	Tiel			Kompleksowa	
	Tilburg			Kompleksowa	
	Utrecht			Bazowa	
	Veghel			Kompleksowa	
	Velsen/IJmuiden		Kompleksowa		
	Venlo			Kompleksowa	Kompleksowa (Trade Port Noord Limburg)
	Vlaardingen		Kompleksowa		
	Wageningen			Kompleksowa	
	Wanssum			Kompleksowa	
	Zaandam			Kompleksowa	

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Zaltbommel			Kompleksowa	
	Zevenaar			Kompleksowa	
	Zuidhorn			Kompleksowa	
	Zwijndrecht			Kompleksowa	
	Zwolle			Kompleksowa	
AT	Graz	Kompleksowa			Bazowa (Werndorf)
	Innsbruck	Kompleksowa			
	Klagenfurt - Villach	Kompleksowa (Klagenfurt)			Kompleksowa (Villach-Fürnitz)
	Krems			Kompleksowa	
	Linz - Wels	Kompleksowa (Linz)		Bazowa (Enns), Kompleksowa (Linz)	Bazowa (Wels)
	Salzburg	Kompleksowa			Kompleksowa
	Wien	Bazowa (Schwechat)*		Bazowa	Bazowa
	Wolfurt				Kompleksowa
	Wörgl				Kompleksowa
PL	Białystok				Kompleksowa
	Braniewo				Kompleksowa
	Bydgoszcz	Kompleksowa			Kompleksowa
	Dorohusk / Okopy				Kompleksowa

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Ełk				Kompleksowa
	Gdańsk, Gdynia	Bazowa (Gdańsk)	Bazowa (Gdańsk) Bazowa (Gdynia)		Bazowa
	Katowice	Bazowa (Pyrzowice)			Bazowa (Slawków) Kompleksowa (Gliwice / Pyrzowice)
	Kraków	Bazowa			Bazowa
	Łódź	Bazowa			Bazowa (Łódź / Stryków)
	Małaszewicze / Terespol				Kompleksowa
	Medyka / Żurawica				Kompleksowa
	Police		Kompleksowa	Kompleksowa	
	Poznań	Bazowa			Bazowa
	Rzepin				Kompleksowa
	Rzeszów	Kompleksowa			
	Szczecin, Świnoujście	Bazowa (Szczecin)	Bazowa (Szczecin) Bazowa (Świnoujście)	Bazowa (Szczecin) Bazowa (Świnoujście)	Bazowa (Szczecin) Bazowa (Świnoujście)
	Warszawa	Bazowa*			Bazowa
	Wrocław	Bazowa			Bazowa
PT	Abrantes / Entroncamento				Kompleksowa
	Aveiro		Kompleksowa		
	Bragança	Kompleksowa			

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Caniçal		Kompleksowa		
	Corvo	Kompleksowa			
	Elvas				Kompleksowa
	Faro	Kompleksowa			Kompleksowa (Loulé)
	Flores	Kompleksowa			
	Funchal	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Horta	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Lajes das Flores		Kompleksowa		
	Lajes (Terceira)	Kompleksowa			
	Lisboa	Bazowa*	Bazowa		
	Pico	Kompleksowa			
	Ponta Delgada	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Portimão		Kompleksowa		
	Porto	Bazowa (Sá Carneiro)	Bazowa (Leixões)	Bazowa	
	Poceirão				Bazowa
	Porto Santo	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Praia da Vitória		Kompleksowa		
	Santa Maria	Kompleksowa			
	São Jorge	Kompleksowa			

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Setúbal		Kompleksowa		
	Sines		Bazowa		Bazowa (Grândola)
	Vila Real	Kompleksowa			
RO	Bacău	Kompleksowa			
	Baia Mare	Kompleksowa			
▼M3	Basarabi			Kompleksowa	
▼B	Brăila		Kompleksowa	Kompleksowa	
	Brașov				Kompleksowa
	București	Bazowa (Henri Coandă)		Kompleksowa (1 Decembrie) Kompleksowa (Glina)	Bazowa
	Calafat			Bazowa	
	Călărași			Kompleksowa	
	Cernavodă			Bazowa	
	Cluj-Napoca	Kompleksowa			Kompleksowa
	Constanța	Kompleksowa	Bazowa	Bazowa	
	Craiova	Kompleksowa			Bazowa
	Drobeta Turnu Severin			Bazowa	
	Galați		Bazowa	Bazowa	
	Giurgiu			Bazowa	
	Iași	Kompleksowa			
▼M3	Mahmudia			Kompleksowa	
▼B	Medgidia			Kompleksowa	

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Moldova Veche			Kompleksowa	
	Oltenița			Kompleksowa	
	Oradea	Kompleksowa			
▼M3	Ovidiu			Kompleksowa	
▼B	Sibiu	Kompleksowa			
	Suceava	Kompleksowa			Kompleksowa
	Sulina		Kompleksowa	Kompleksowa	
	Timișoara	Bazowa			Bazowa
	Tulcea	Kompleksowa	Kompleksowa	Kompleksowa	
	Turda				Kompleksowa
SI	Koper		Bazowa		
	Ljubljana	Bazowa			Bazowa
	Maribor	Kompleksowa			Kompleksowa
	Portorož	Kompleksowa			
SK	Bratislava	Bazowa		Bazowa	Bazowa
	Komárno			Bazowa	
	Košice	Kompleksowa			Kompleksowa
	Leopoldov-Šulekovo				Kompleksowa
	Poprad Tatry	Kompleksowa			
	Žilina				Bazowa

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
FI	Eckerö		Kompleksowa		
	Enontekiö	Kompleksowa			
	Hanko		Kompleksowa		
	Helsinki	Bazowa (Vantaa)*	Bazowa		
	Ivalo	Kompleksowa			
	Joensuu	Kompleksowa			
	Jyväskylä	Kompleksowa			
	Kajaani	Kompleksowa			
	Kaskinen		Kompleksowa		
	Kemi	Kompleksowa (Kemi-Tornio)	Kompleksowa		
	Kilpilahti (Sköldvik)		Kompleksowa		
	Kittilä	Kompleksowa			
	Kokkola		Kompleksowa		
	Kotka-Hamina		Bazowa (Hamina) Bazowa (Kotka)		
	Kouvola				Bazowa
	Kruunupyy	Kompleksowa			
	Kuopio	Kompleksowa			
	Kuusamo	Kompleksowa			
	Lappeenranta	Kompleksowa			

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Maarianhamina	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Oulu	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Pietarsaari		Kompleksowa		
	Pori	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Rauma		Kompleksowa		
	Rautaruukki/Raahe		Kompleksowa		
	Rovaniemi	Kompleksowa			
	Savonlinna	Kompleksowa			
	Tampere	Kompleksowa			Kompleksowa
	Turku-Naantali	Bazowa (Turku)	Bazowa (Turku) Bazowa (Naantali)		
	Vaasa	Kompleksowa			
SE	Ängelholm	Kompleksowa			
	Älmhult				Kompleksowa
	Arvidsjaur	Kompleksowa			
	Gällivare	Kompleksowa			
	Gävle		Kompleksowa		
	Göteborg	Bazowa (Landvetter)	Bazowa	Bazowa	Bazowa
	Grisslehamn		Kompleksowa		
	Hagfors	Kompleksowa			

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Halmstad		Kompleksowa		
	Helsingborg		Kompleksowa		
	Hemavan	Kompleksowa			
	Jönköping	Kompleksowa			Kompleksowa
	Kalmar	Kompleksowa			
	Kapellskär		Kompleksowa		
	Karlshamn		Kompleksowa		
	Karlskrona		Kompleksowa		
	Kiruna	Kompleksowa			
	Köping		Kompleksowa	Kompleksowa	
	Luleå	Kompleksowa	Bazowa		
	Lycksele	Kompleksowa			
	Malmö	Bazowa (Sturup)	Bazowa		Bazowa
	Mora	Kompleksowa			
	Norrköping		Kompleksowa		
	Nyköping	Kompleksowa (Stockholm Skavsta)			
	Oskarshamn		Kompleksowa		
	Örebro	Kompleksowa			Bazowa (Hallsberg)

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Östersund	Kompleksowa			
	Oxelösund		Kompleksowa		
	Pajala	Kompleksowa			
	Ronneby	Kompleksowa			
	Skellefteå	Kompleksowa			
	Stenungsund		Kompleksowa		
	Stockholm	Bazowa (Arlanda)* Kompleksowa (Bromma)	Bazowa (Stockholm) Kompleksowa (Nynäshamn)	Bazowa	Bazowa
	Strömstad		Kompleksowa		
	Sundsvall	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Sveg	Kompleksowa			
▼M3	Södertälje			Kompleksowa	
▼B	Trelleborg		Bazowa		Bazowa
	Umeå	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Rosersberg				Kompleksowa
	Varberg		Kompleksowa		
	Västerås		Kompleksowa	Kompleksowa	
	Vilhelmina	Kompleksowa			
	Visby	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Ystad		Kompleksowa		

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
UK	Aberdeen	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Barra	Kompleksowa			
	Belfast	Kompleksowa (City) Kompleksowa (International)	Bazowa		
	Benbecula	Kompleksowa			
	Birmingham	Bazowa*			Bazowa
	Bournemouth	Kompleksowa			
	Bristol	Bazowa	Bazowa		
	Loch Ryan Ports		Kompleksowa		
	Campbeltown	Kompleksowa			
	Cardiff-Newport	Kompleksowa	Bazowa (Cardiff) Bazowa (Newport)		
	Corby				Kompleksowa (Eurohub)
	Cromarty Firth		Kompleksowa		
	Daventry				Kompleksowa (Intl. Rail Freight Terminal)
	Dover/Folkestone		Bazowa		
	Durham	Kompleksowa			
	Edinburgh	Bazowa*	Bazowa (Forth, Grangemouth, Rosyth and Leith)		
	Exeter	Kompleksowa			

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Felixstowe-Harwich		Bazowa (Felixstowe) Bazowa (Harwich)		
	Fishguard		Kompleksowa		
	Glasgow	Bazowa*	Bazowa (Clydeport, King George V dock, Hunterston and Greenock)		Bazowa (Mossend/ Coatbridge)
	Glensanda		Kompleksowa		
	Goole		Kompleksowa		
	Grimsby/Immingham		Bazowa (Grimsby and Immingham)		
	Heysham		Kompleksowa		
	Holyhead		Kompleksowa		
	Hull		Kompleksowa		
	Inverness	Kompleksowa			
	Ipswich		Kompleksowa		
	Islay	Kompleksowa			
	Kirkwall	Kompleksowa			
	Larne		Kompleksowa		
	Leeds	Bazowa (Leeds/ Bradford)			Bazowa (Leeds/ Wakefield RRT)
	Liverpool	Kompleksowa	Bazowa		Bazowa

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
▼M3	London	Bazowa (City) Bazowa (Gatwick)* Bazowa (Heathrow)* Bazowa (Luton)* Bazowa (Stansted)* Kompleksowa (Southend)	Bazowa (London, London Gateway, Tilbury)		
▼B	Londonderry	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Manchester	Bazowa*	Kompleksowa (Manchester and Port Salford)		
	Medway		Kompleksowa (Thamesport, Sheerness)		
	Milford Haven		Bazowa		
	Newcastle	Kompleksowa			
	Newquay	Kompleksowa			
	Norwich	Kompleksowa			
	Nottingham	Bazowa (East Midlands)			
	Orkney		Kompleksowa		
	Plymouth		Kompleksowa		
	Poole		Kompleksowa		
	Port Salford		Kompleksowa		
	Port Talbot		Kompleksowa		
	Prestwick	Kompleksowa			

▼B

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	NAZWA WĘZŁA	PORT LOTNICZY	PORT MORSKI	PORT ŚRÓDLĄDOWY	TERMINAL KOLEJOWO-DROGOWY
	Ramsgate	Kompleksowa (Kent International)	Kompleksowa		
	River Hull and Humber		Kompleksowa		
	Scilly Isles	Kompleksowa			
	Scrabster		Kompleksowa		
	Selby				Kompleksowa
	Sheffield	Kompleksowa (Doncaster - Sheffield)			Bazowa (Doncaster RRT)
	Shetland Islands	Kompleksowa	Kompleksowa (Sullom Voe)		
	Southampton, Portsmouth	Kompleksowa (Southampton)	Bazowa (Southampton) Kompleksowa (Portsmouth)		
	Stornoway	Kompleksowa	Kompleksowa		
	Sumburgh	Kompleksowa			
	Teesport		Bazowa		
	Tiree	Kompleksowa			
	Tyne		Kompleksowa		
	Ullapool		Kompleksowa		
	Warrenpoint		Kompleksowa		
	Wick	Kompleksowa			

▼B

3. Sieć bazowa – przejścia graniczne z państwami sąsiadującymi:

Państwo członkowskie UE	Państwo sąsiadujące	Przejście graniczne (drogowe)	Przejście graniczne (kolejowe)
FINLANDIA	ROSJA	Vaalimaa	Vainikkala
ESTONIA	ROSJA	Luhamaa	Koidula
ŁOTWA	ROSJA	Terehova	Zilupe
	BIAŁORUŚ	Pāternieki	Indra
LITWA	ROSJA	Kybartai	Kybartai
	BIAŁORUŚ	Medininkai	Kena
POLSKA	ROSJA	Grzechotki	Braniewo
	BIAŁORUŚ	Kukuryki	Terespol
	UKRAINA	Korczowa	Przemyśl
SŁOWACJA	UKRAINA	Vyšné Nemecké	Čierna nad Tisou
WĘGRY	UKRAINA	Beregsurány	Záhony
	SERBIA	Röszke	Kelebia
CHORWACJA	SERBIA	Lipovac	Tovarnik
	BOŚNIA I HERCEGOWINA	Svilaj	Slavonski Šamac
	CZARNOGÓRA	Karasovići	/
RUMUNIA	UKRAINA	Siret	Vicșani
	MOŁDAWIA	Ungheni	Cristești Jijia
	SERBIA	Stamora Moravița	Stamora Moravița
BUŁGARIA	SERBIA	Kalotina	Kalotina
	BJRM	Gueshevo	Gueshevo
	TURCJA	Svilengrad	Svilengrad
GRECJA	ALBANIA	Kakavia	Krystallopigi
	BJRM	Evzoni	Idomeni
	TURCJA	Kipi	Pythion

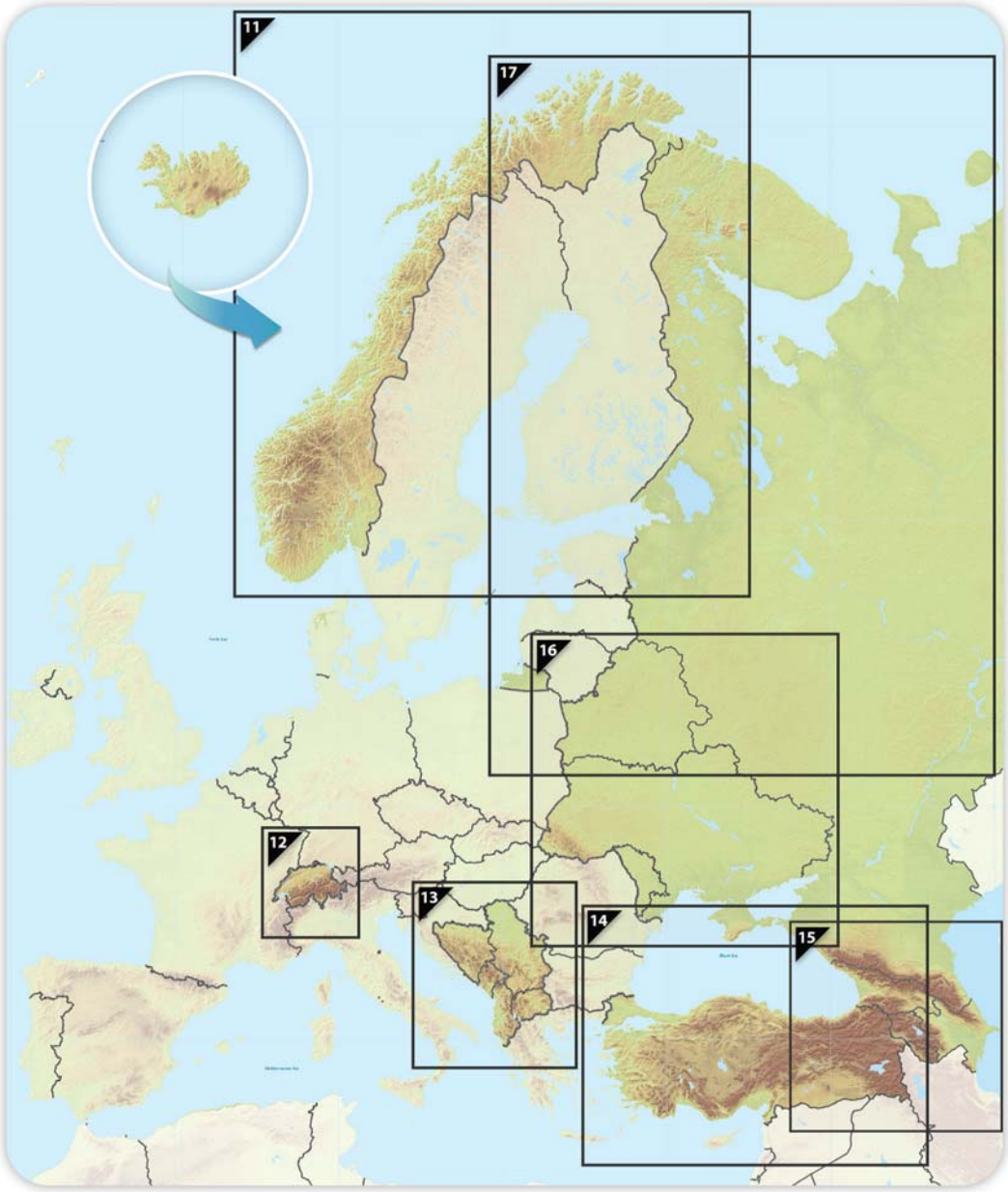
▼B

ZAŁĄCZNIK III

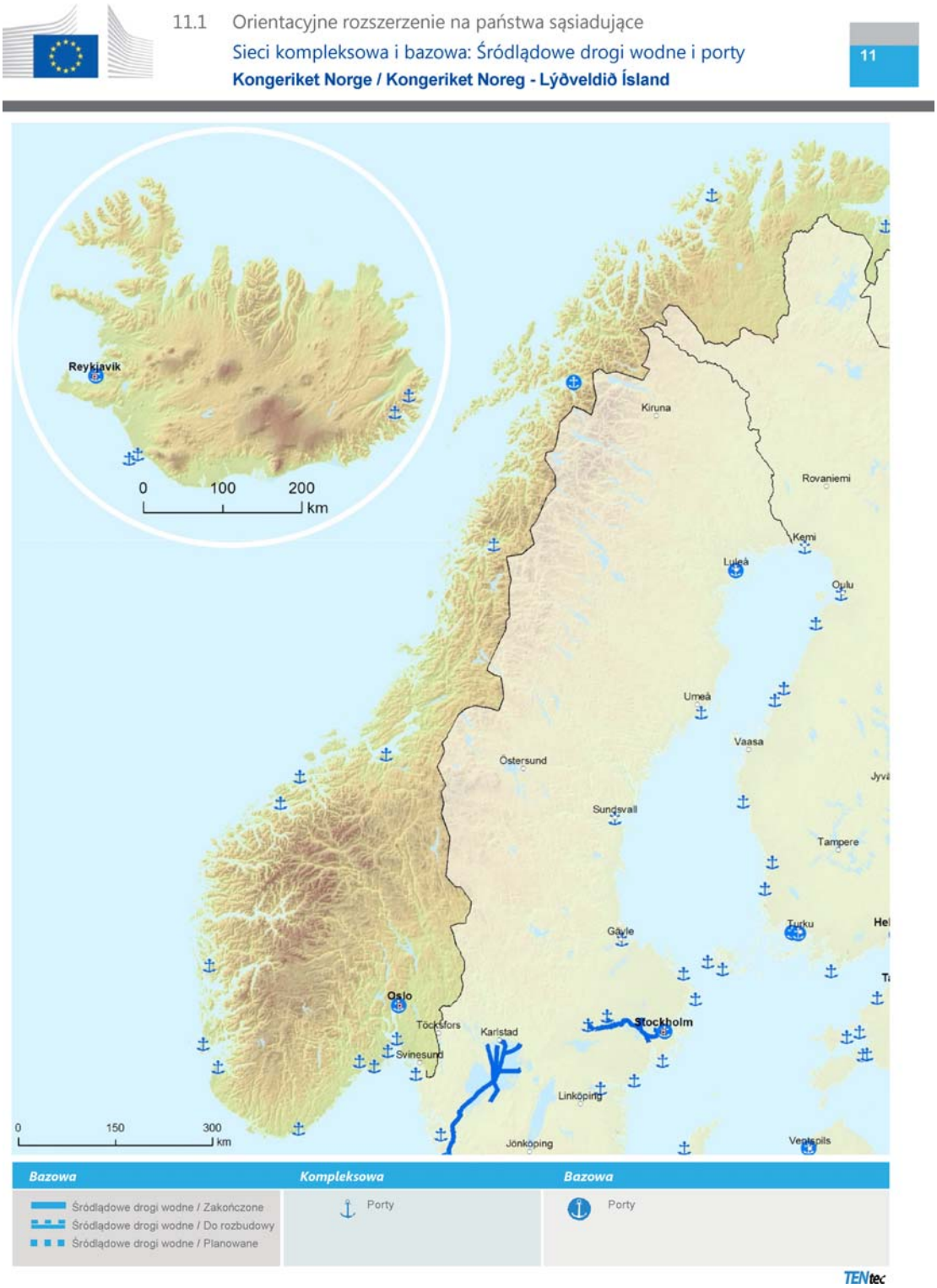
ORIENTACYJNE MAPY TRANSEUROPEJSKIEJ SIECI TRANSPORTOWEJ ROZSZERZONEJ NA OKREŚLONE PAŃSTWA SĄSIADUJĄCE

Skorowidz map dla państw sąsiadujących

▼M1



▼**M2**


11.1 Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące
Sieci kompleksowa i bazowa: Śródlądowe drogi wodne i porty
Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland
11
Reykjavik
0 100 200 km
Kiruna
Rovaniemi
Kemi
Luleå
Oulu
Umeå
Vaasa
Östersund
Sundsvall
Tampere
Gävle
Turku
Oslo
Töcksfors
Karlstad
Svinesund
Stockholm
Linköping
Jönköping
Ventspils
0 150 300 km
Bazowa
Kompleksowa
Bazowa
Śródlądowe drogi wodne / Zakończone
Śródlądowe drogi wodne / Do rozbudowy
Śródlądowe drogi wodne / Planowane
Porty
Porty
TENtec

▼M2

11.2 Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące

Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe

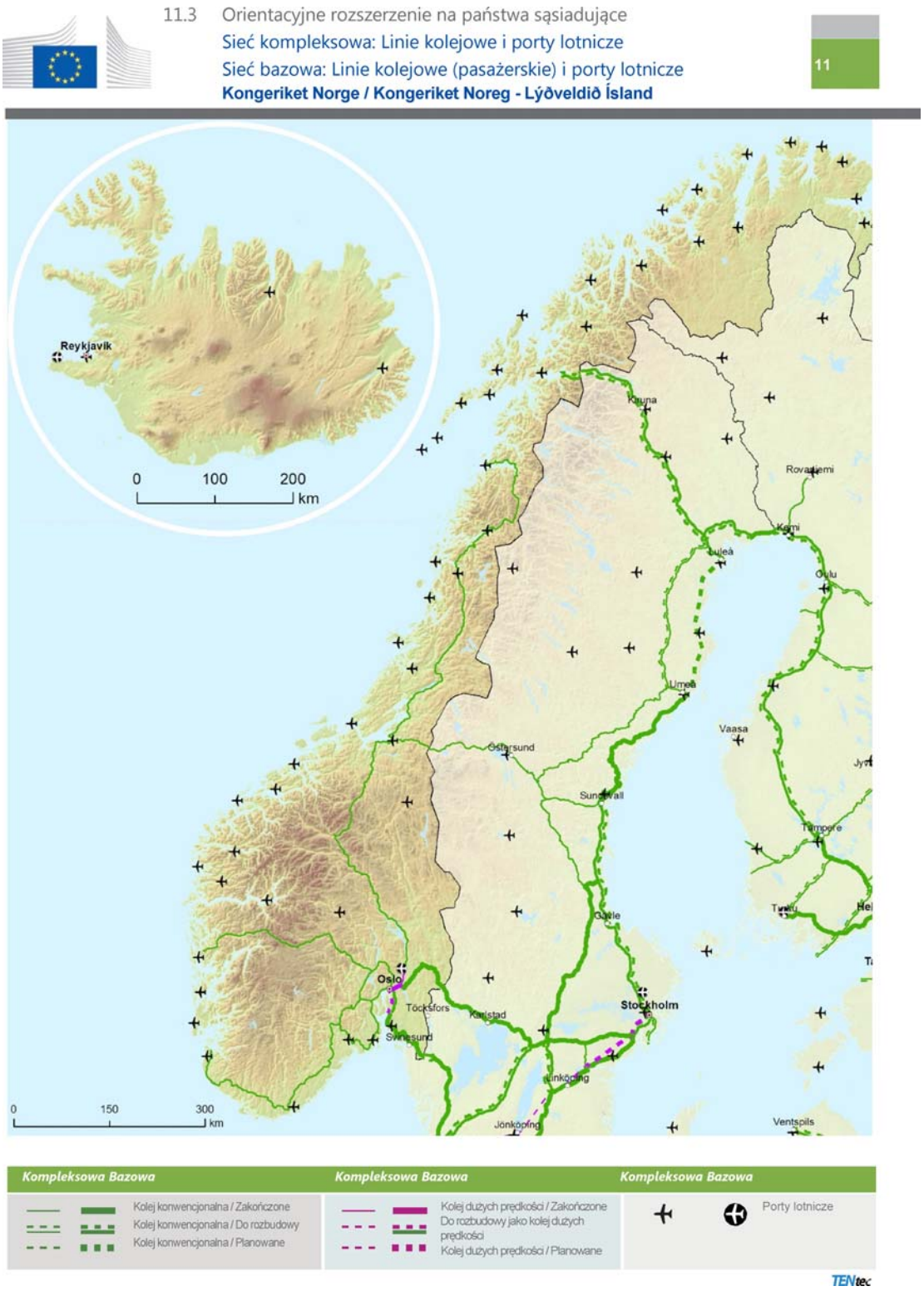
Sieć bazowa: Linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11



▼**M2**


11.3 Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące
Sieć kompleksowa: Linie kolejowe i porty lotnicze
Sieć bazowa: Linie kolejowe (pasażerskie) i porty lotnicze
Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland
11
Reykjavik
0 100 200 km
Kiruna
Rovaniemi
Kemi
Luleå
Oulu
Umeå
Vaasa
Östersund
Sundsvall
Tampere
Turku
Gävle
Oslo
Stockholm
Trollhättan
Karlstad
Örebro
Linköping
Jönköping
Ventspils
0 150 300 km
Kompleksowa Bazowa
Kolej konwencjonalna / Zakończone
Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy
Kolej konwencjonalna / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Kolej dużych prędkości / Zakończone
Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości
Kolej dużych prędkości / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Porty lotnicze
TENtec

▼**M2**

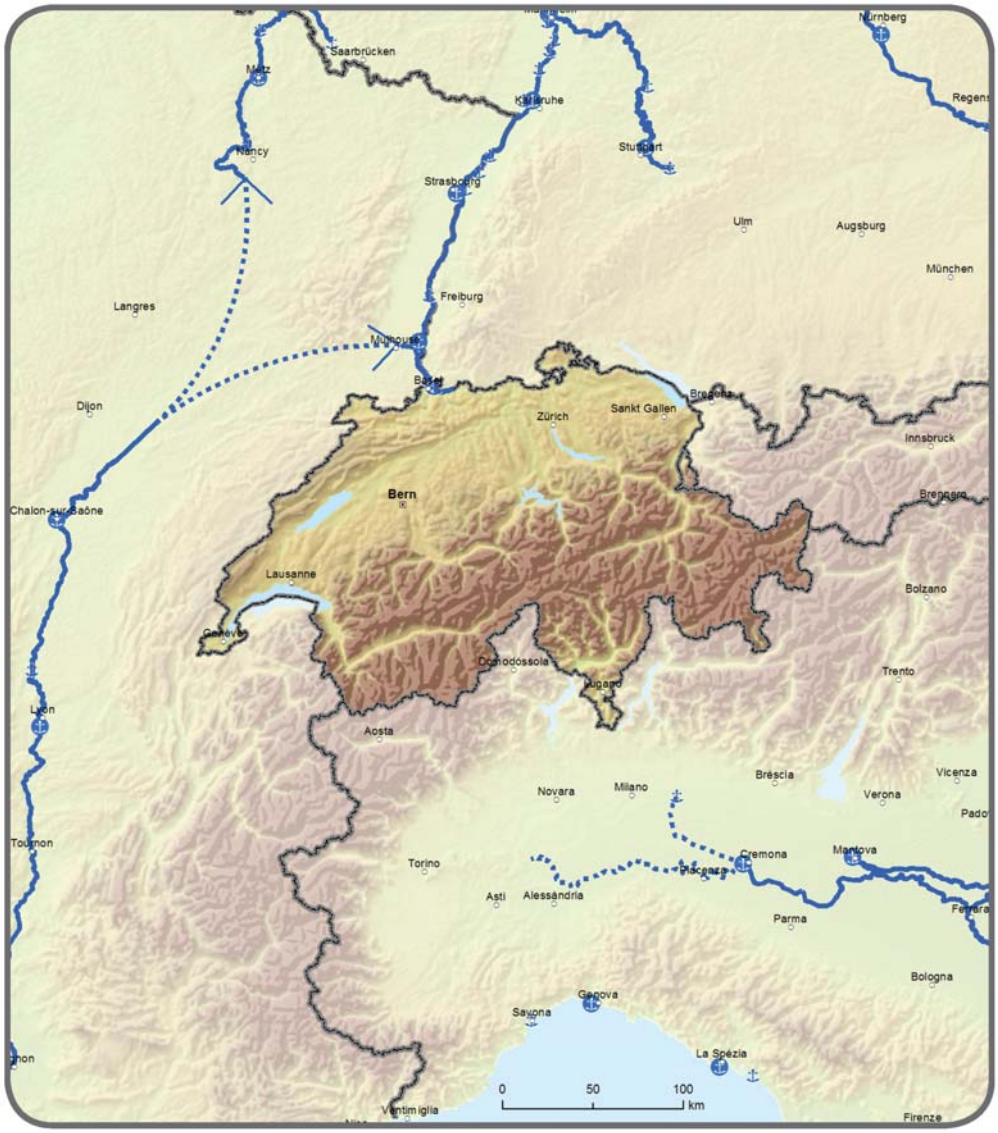

11.4 Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące
Sieci kompleksowa i bazowa:
Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze
Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland
11
Reykjavik
0 100 200 km
Kiruna
Rovaniemi
Kemi
Luleå
Oulu
Umeå
Vaasa
Östersund
Sundsvall
Tampere
Gävle
Oslo
Töcksfors
Karlstad
Stockholm
Svinesund
Linköping
Jönköping
Ventspils
0 150 300 km
Kompleksowa Bazowa
Drogi / Zakończone
Drogi / Do rozbudowy
Drogi / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Porty
Terminale kolejowo-drogowe
Kompleksowa Bazowa
Porty lotnicze
TENtec

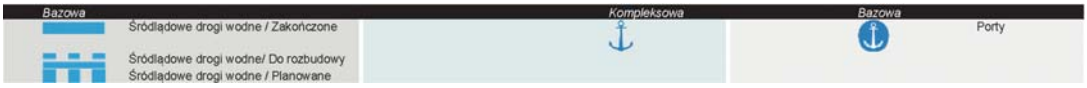
▼B

12.1. Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące
Sieci kompleksowa i bazowa: Śródlądowe drogi wodne i porty

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

12



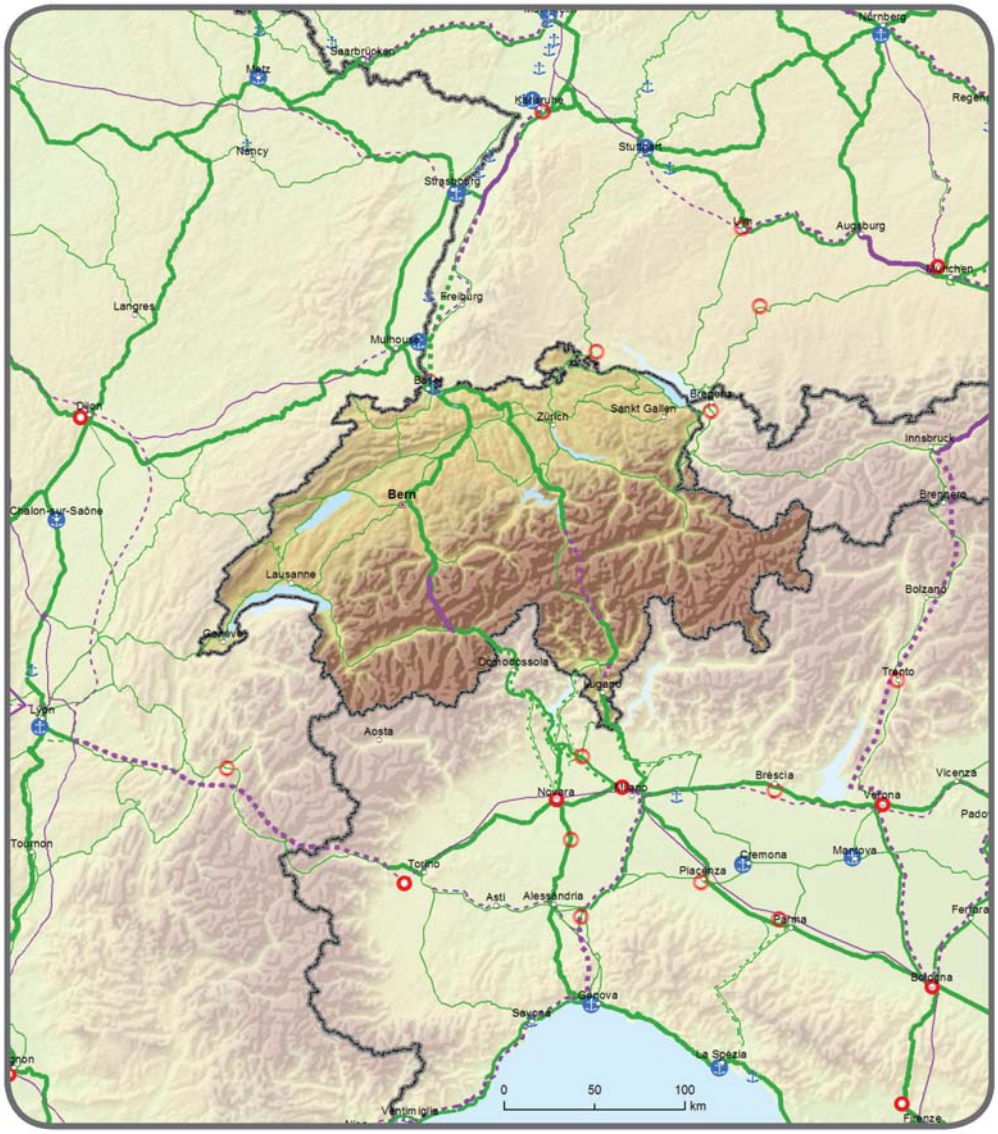


▼B

12.2. Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące
Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe
Sieć bazowa: Linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

12



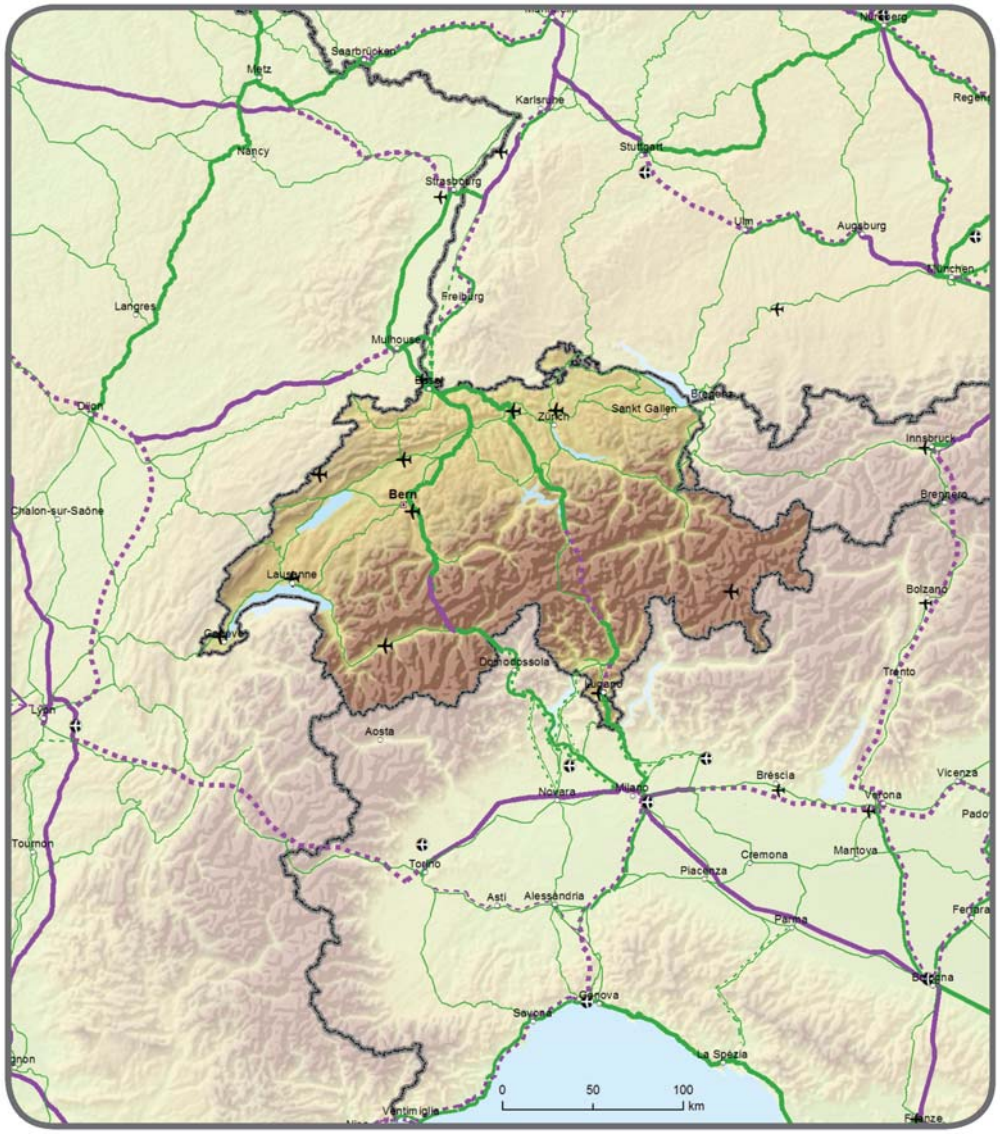
Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa	
		Kolej konwencjonalna / Zakończone			Kolej dużych prędkości / Zakończone			Porty
		Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy			Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości			Terminale kolejowo-drogowe
		Kolej konwencjonalna / Planowane			Kolej dużych prędkości / Planowane			

▼B

12.3. Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące
Sieć kompleksowa: Linie kolejowe i porty
Sieć bazowa: Linie kolejowe (pasażerskie) i porty lotnicze

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

12



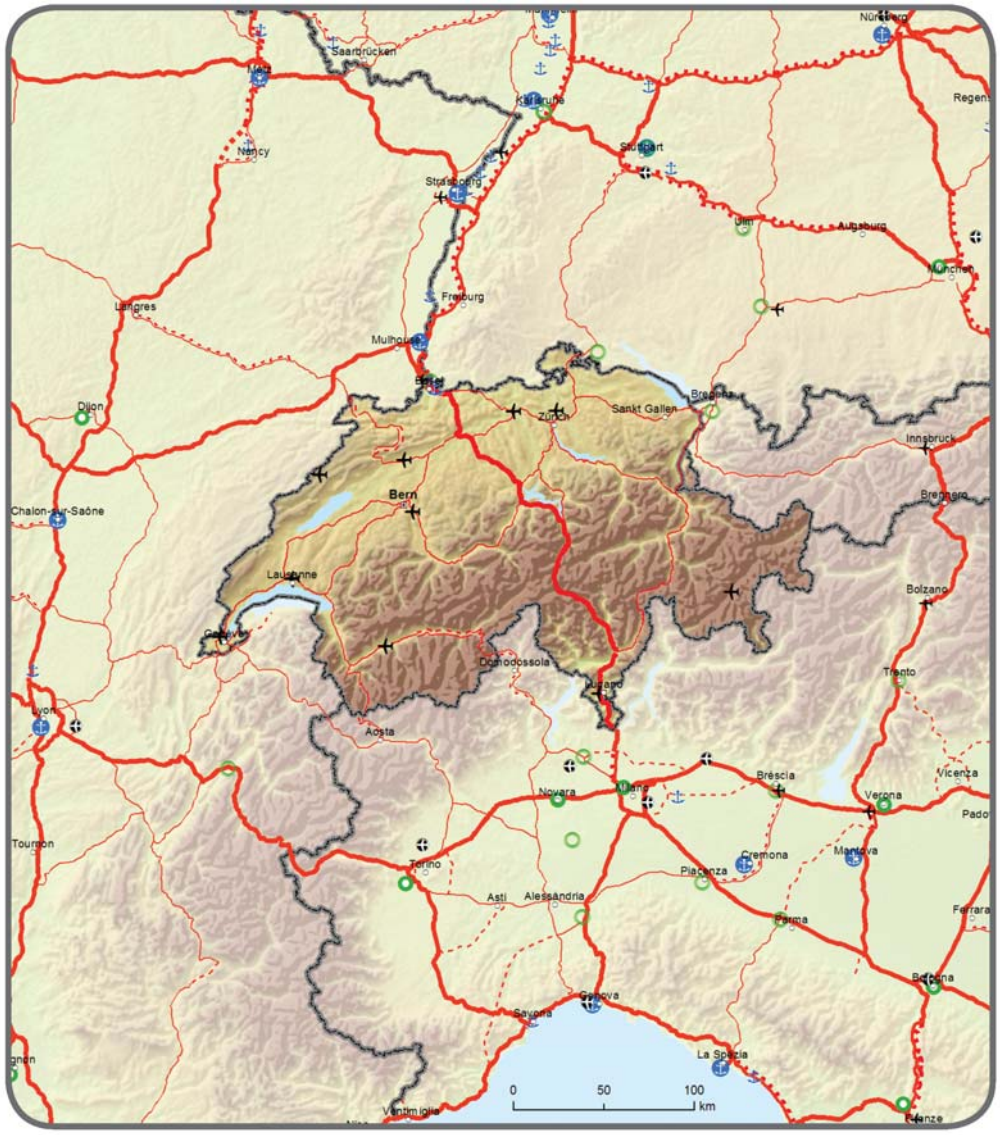
Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa	
		Kolej konwencjonalna / Zakończone			Kolej dużych prędkości / Zakończone			Porty lotnicze
		Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy			Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości			
		Kolej konwencjonalna / Planowane			Kolej dużych prędkości / Planowane			

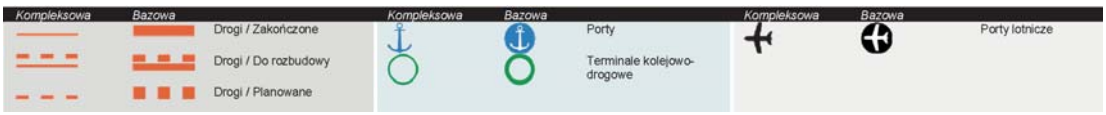
▼B

12.4. Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące
Sieci kompleksowa i bazowa:
Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze

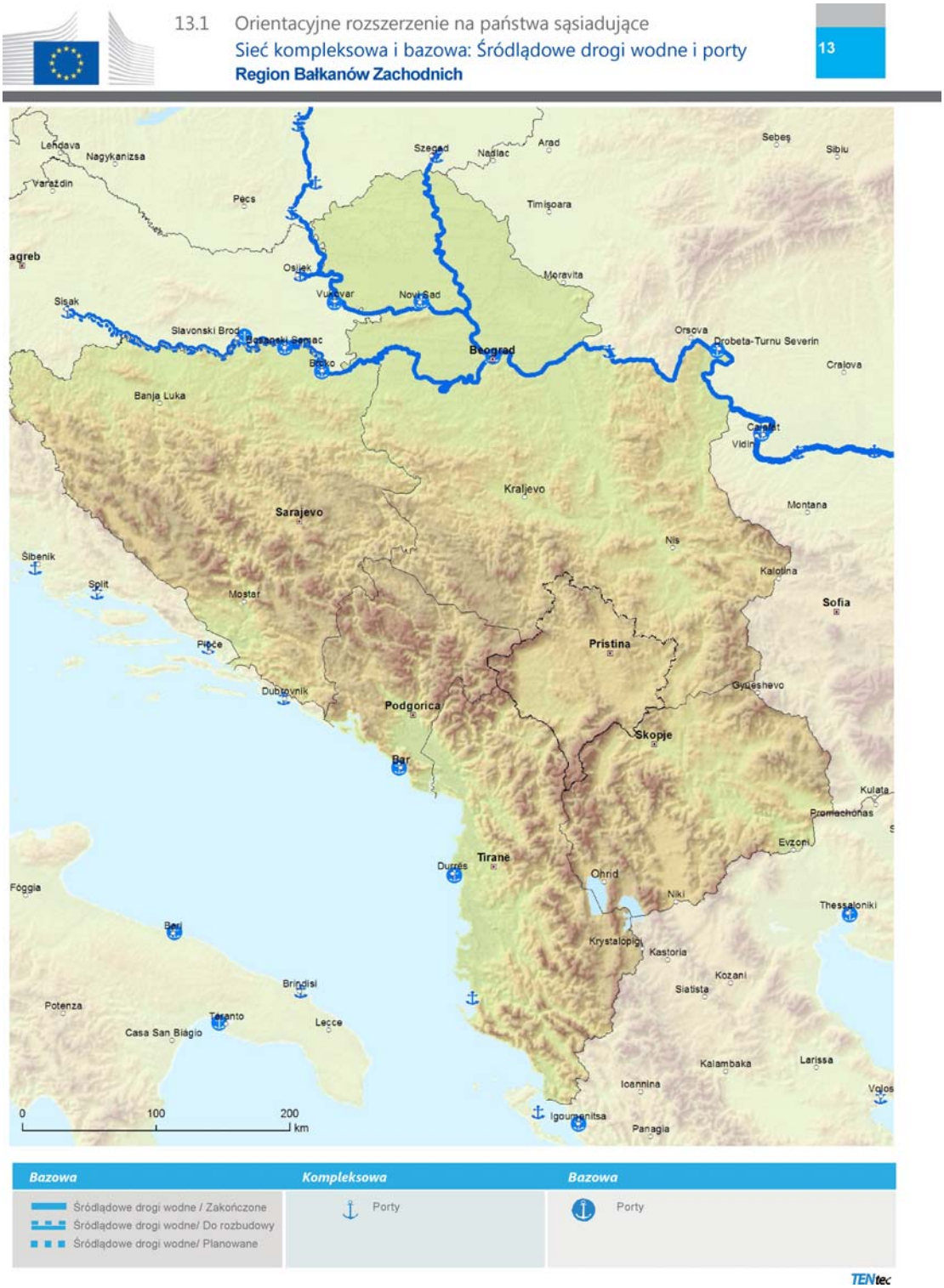
Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

12





▼**M2**


13.1 Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące
Sieć kompleksowa i bazowa: Śródlądowe drogi wodne i porty
Region Bałkanów Zachodnich
13
Lendava
Nagykanizsa
Varaždin
Pecs
Szeged
Nadlac
Arad
Timisoara
Sebeş
Sibiu
Osijek
Vukovar
Novi Sad
Moravita
Sisak
Slavonski Brod
Beograd
Orsova
Drobeta-Turnu Severin
Craiova
Banja Luka
Vidin
Kraljevo
Sarajevo
Montana
Nis
Šibenik
Split
Mostar
Kalotina
Sofia
Ploče
Pristina
Dubrovnik
Podgorica
Gyueshevo
Skopje
Bar
Kulata
Promachonas
Evzoni
Tirane
Durrës
Ohrid
Niki
Foggia
Thessaloniki
Bari
Krystalopigi
Kastoria
Kozani
Brindisi
Siatista
Potenza
Taranto
Lecce
Casa San Biagio
Kalambaka
Larissa
Ioannina
Volos
Igoumenitsa
Panagia
0
100
200
km
Bazowa
Śródlądowe drogi wodne / Zakończone
Śródlądowe drogi wodne/ Do rozbudowy
Śródlądowe drogi wodne/ Planowane
Kompleksowa
Porty
Bazowa
Porty
TENtec

▼M2

13.2 Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące

Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe

Sieć bazowa: Linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe

Region Bałkanów Zachodnich

13



Kompleksowa Bazowa	Kompleksowa Bazowa	Kompleksowa Bazowa
Kolej konwencjonalna / Zakończone	Kolej dużych prędkości / Zakończone	Porty
Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy	Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości	Terminale kolejowo-drogowe
Kolej konwencjonalna / Planowane	Kolej dużych prędkości / Planowane	

TENtec

▼**M2**


13.3 Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące
Sieć kompleksowa: Linie kolejowe i porty lotnicze
Sieć bazowa: Linie kolejowe (pasażerskie) i porty lotnicze
Region Bałkanów Zachodnich
13
Lendava
Nagykanizsa
Varaždin
Pécs
Szeged
Nadlac
Arad
Sebes
Sibiu
Timişoara
Osijek
Vukovar
Novi Sad
Moravita
Sisak
Slavonski Brod
Bosanski Samac
Brčko
Beograd
Orsova
Drobeta-Turnu Severin
Craiova
Banja Luka
Calafat
Vidin
Kraljevo
Montana
Sarajevo
Nis
Šibenik
Split
Mostar
Kalotina
Sofia
Ploče
Priština
Dubrovnik
Podgorica
Gyneshevo
Skopje
Bar
Kulata
Promachonas
Evzoni
Durrës
Tiranë
Ohrid
Niki
Thessaloniki
Bari
Krystalopigi
Kastoria
Kozani
Siatista
Brindisi
Potenza
Taranto
Lecce
Casa San Biagio
Kalambaka
Larissa
Ioannina
Volos
Igoumenitsa
Panagia
0
100
200
km
Kompleksowa Bazowa
Kolej konwencjonalna / Zakończone
Kolej konwencjonalna/ Do rozbudowy
Kolej konwencjonalna / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Kolej dużych prędkości / Zakończone
Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości
Kolej dużych prędkości / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Porty lotnicze
TENtec

▼**M2**


13.4 Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące
Sieci kompleksowe i bazowe:
Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze
Region Bałkanów Zachodnich
13
Zagreb
Sarajevo
Podgorica
Pristina
Skopje
Tirane
Kraljevo
Beograd
Kompleksowa Bazowa
Drogi / Zakończone
Drogi / Do rozbudowy
Drogi / Planowane
Porty
Terminale kolejowo-drogowe
Porty lotnicze
TENtec

▼B

14.1. Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące
Sieć kompleksowa: Śródlądowe drogi wodne i porty

Türkiye

14





▼B

14.2. Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące
Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe

Türkiye

14



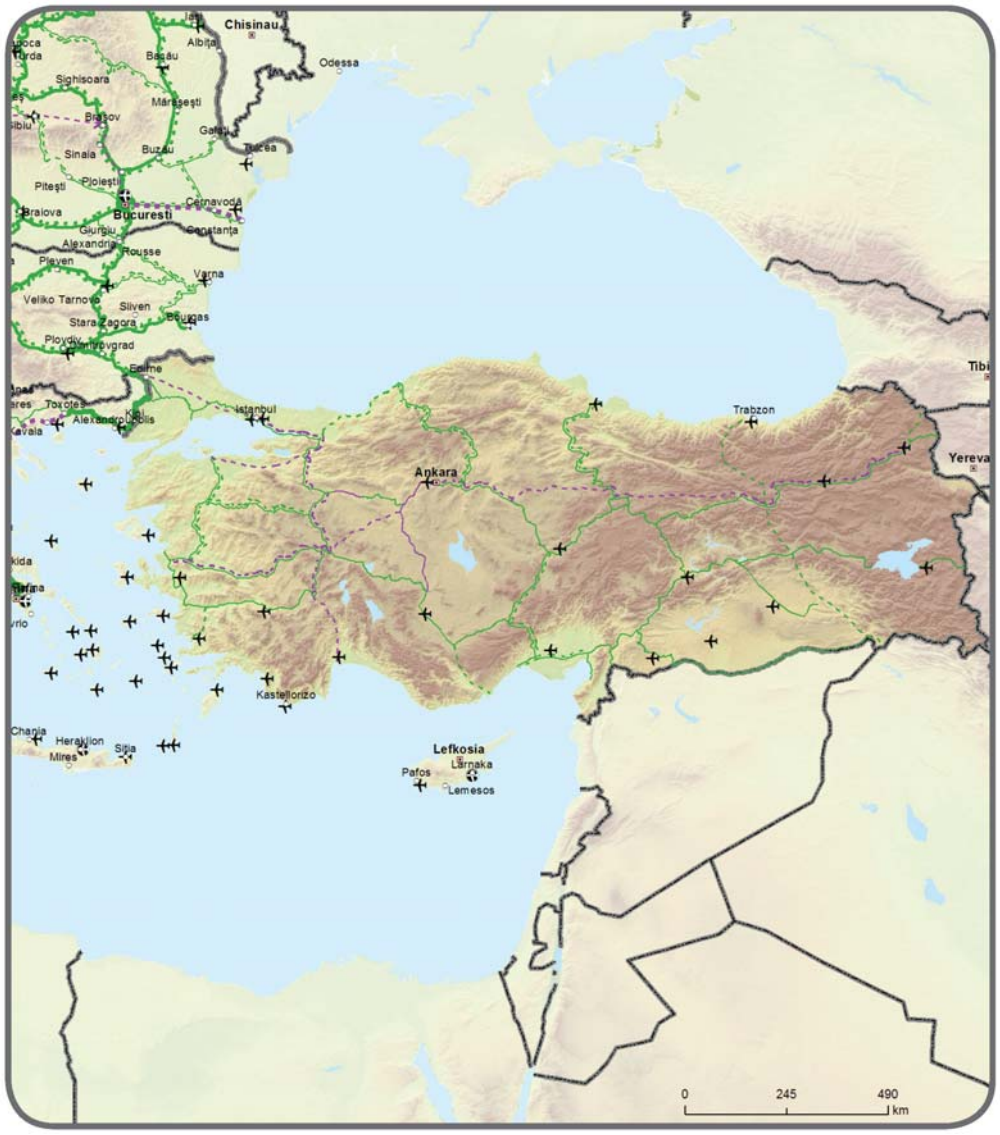
Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa	
		Kolej konwencjonalna / Zakończone			Kolej dużych prędkości / Zakończone			Porty
		Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy			Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości			Terminale kolejowo-drogowe
		Kolej konwencjonalna / Planowane			Kolej dużych prędkości / Planowane			

▼B

14.3. Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące
Sieć kompleksowa: Linie kolejowe i porty lotnicze

Türkiye

14

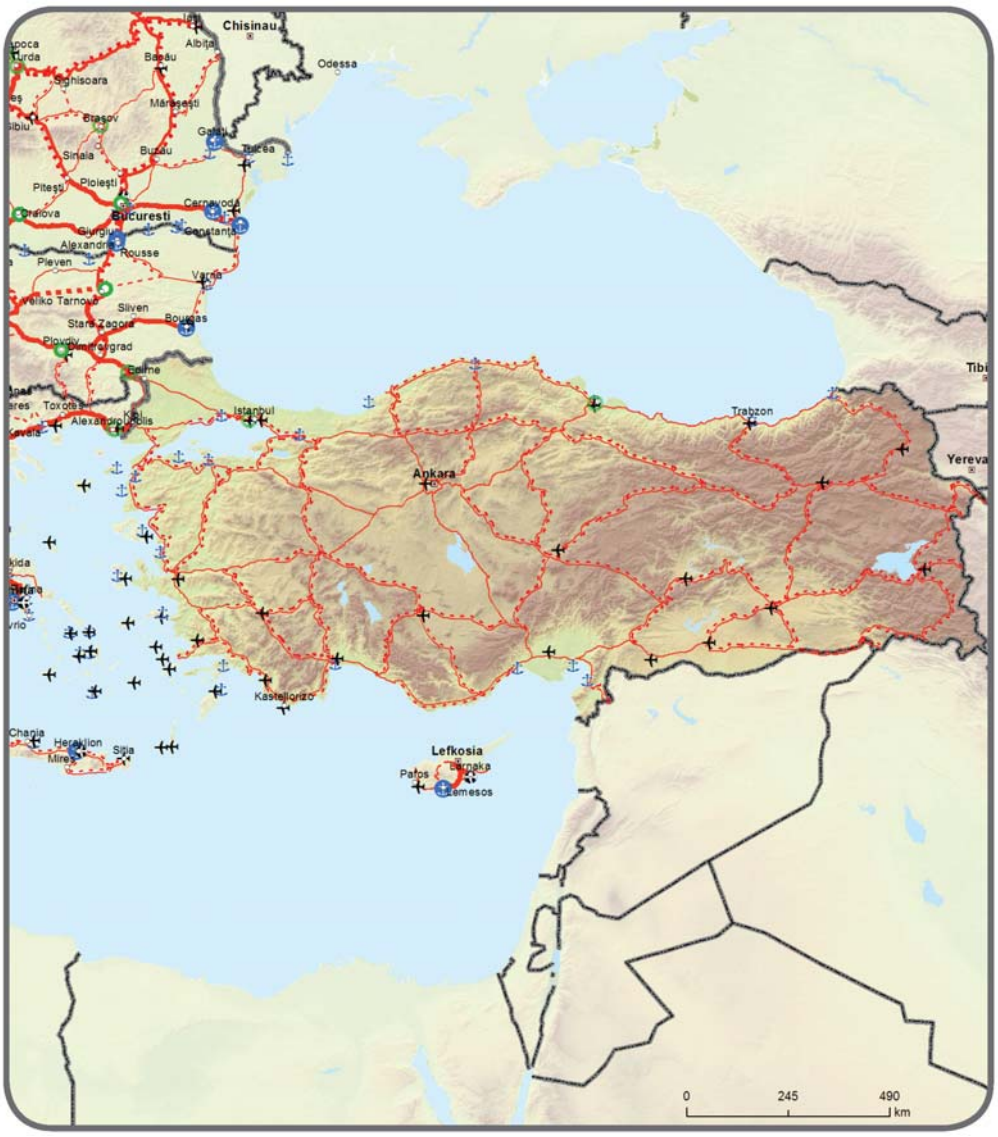


Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa	
		Kolej konwencjonalna / Zakończone			Kolej dużych prędkości / Zakończone			Porty lotnicze
		Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy			Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości			
		Kolej konwencjonalna / Planowane			Kolej dużych prędkości / Planowane			

▼B

14.4. Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące
Sieć kompleksowa: Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze
Türkiye

14



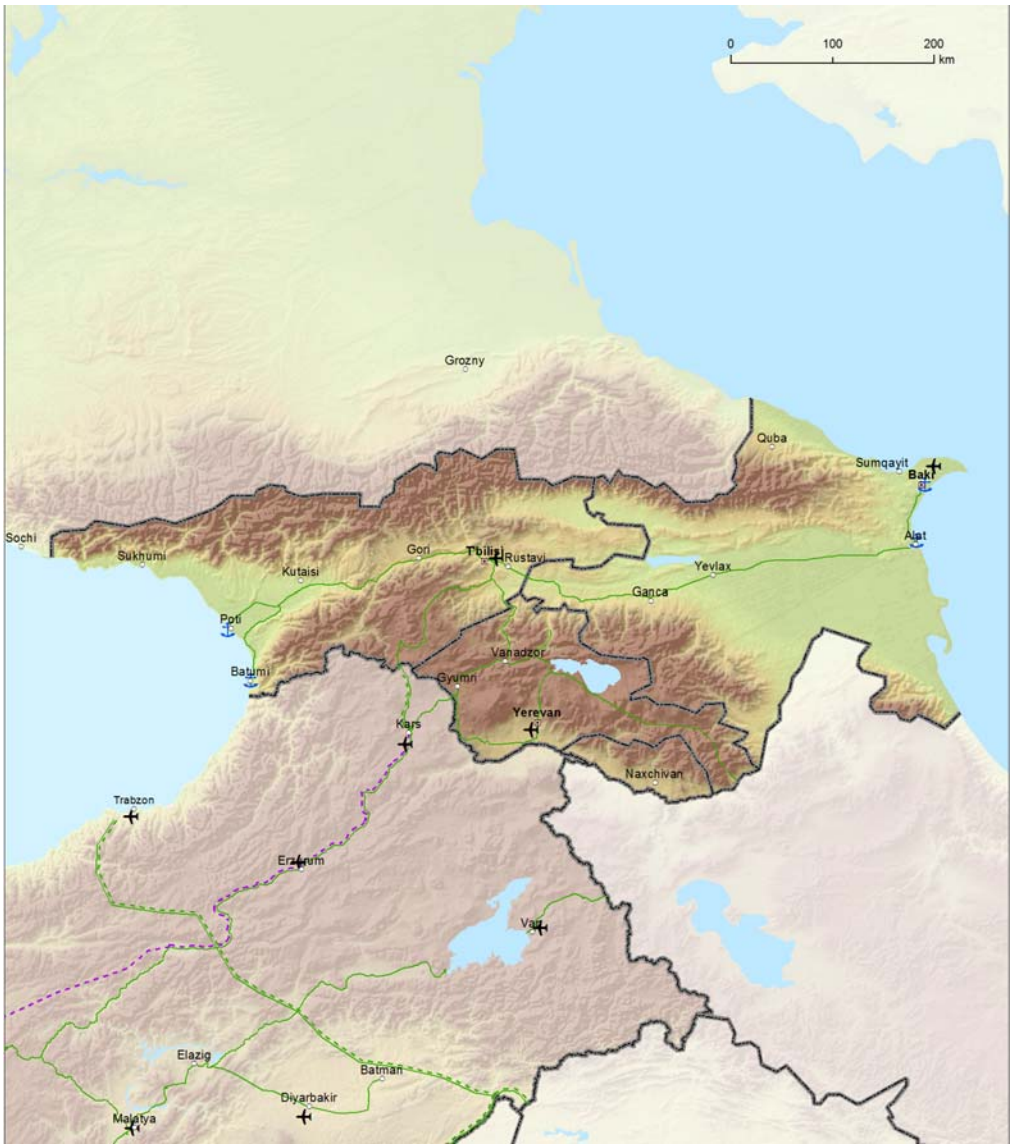


▼**M1**

15.1. Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące

Sieć kompleksowa: linie kolejowe, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze 15

Sieć transportowa Partnerstwa Wschodniego: Armenia, Azerbejdżan, Gruzja



Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa	
		Kolej konwencjonalna / Zakończone			Kolej dużych prędkości / Zakończone			Porty lotnicze
		Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy			Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości			Porty
		Kolej konwencjonalna / Planowane			Kolej dużych prędkości / Planowane			Terminale kolejowo-drogowe

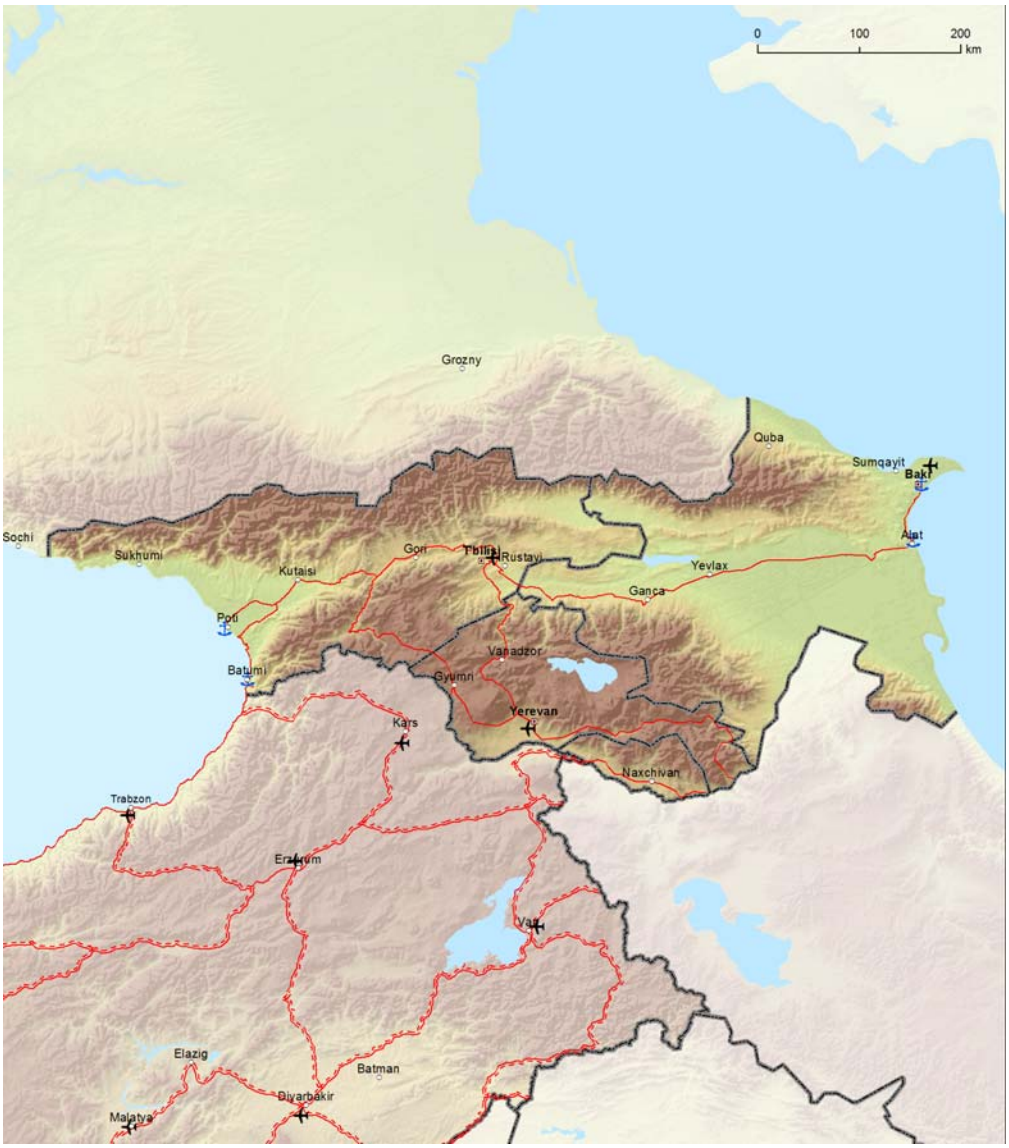
▼M1

15.2. Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące

Sieć kompleksowa: linie kolejowe, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze

Sieć transportowa Partnerstwa Wschodniego: Armenia, Azerbejdżan, Gruzja

15

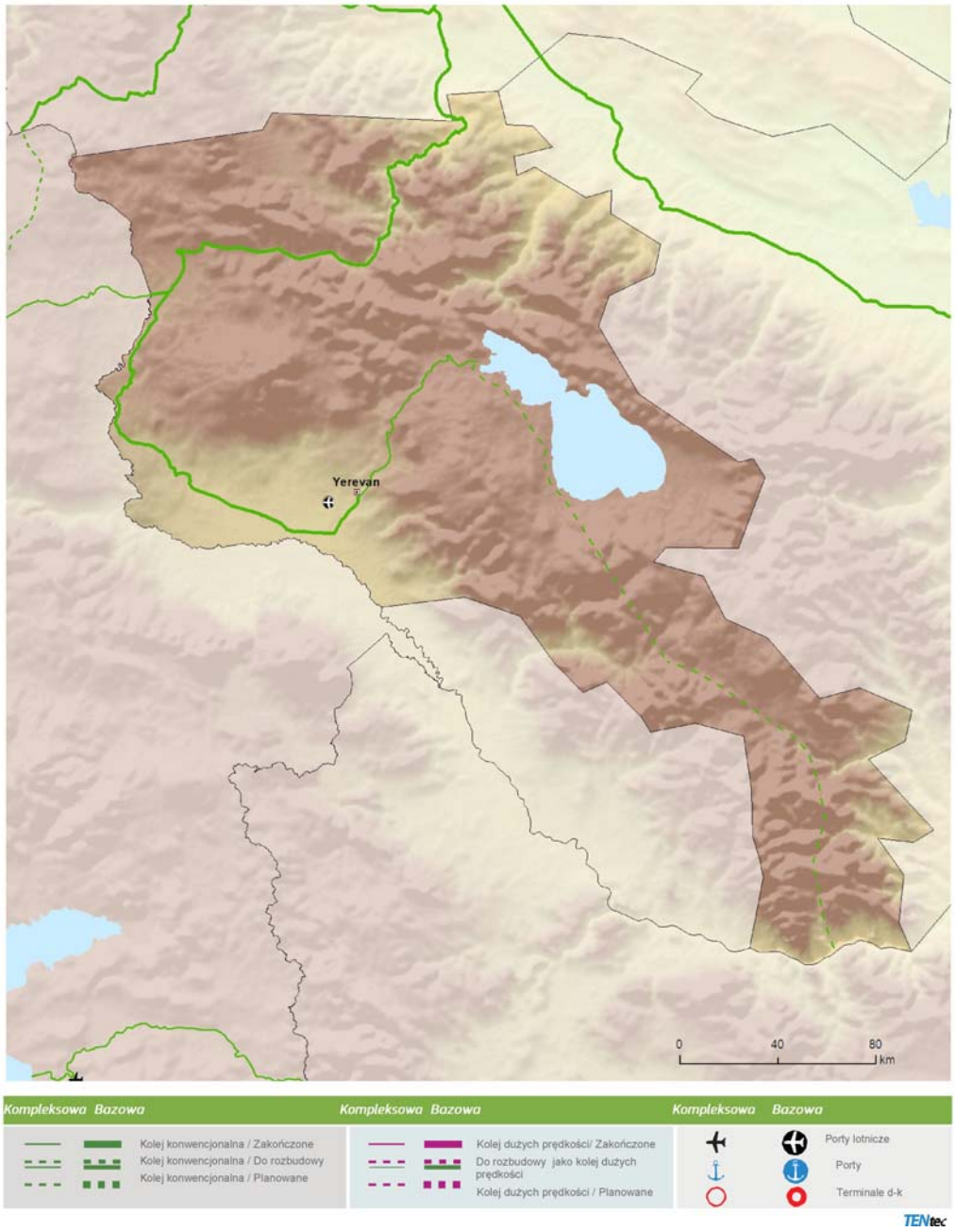


Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa	
		Drogi / Zakończone			Porty			Porty lotnicze
		Drogi / Do rozbudowy			Terminale kolejowo-drogowe			
		Drogi / Planowane						

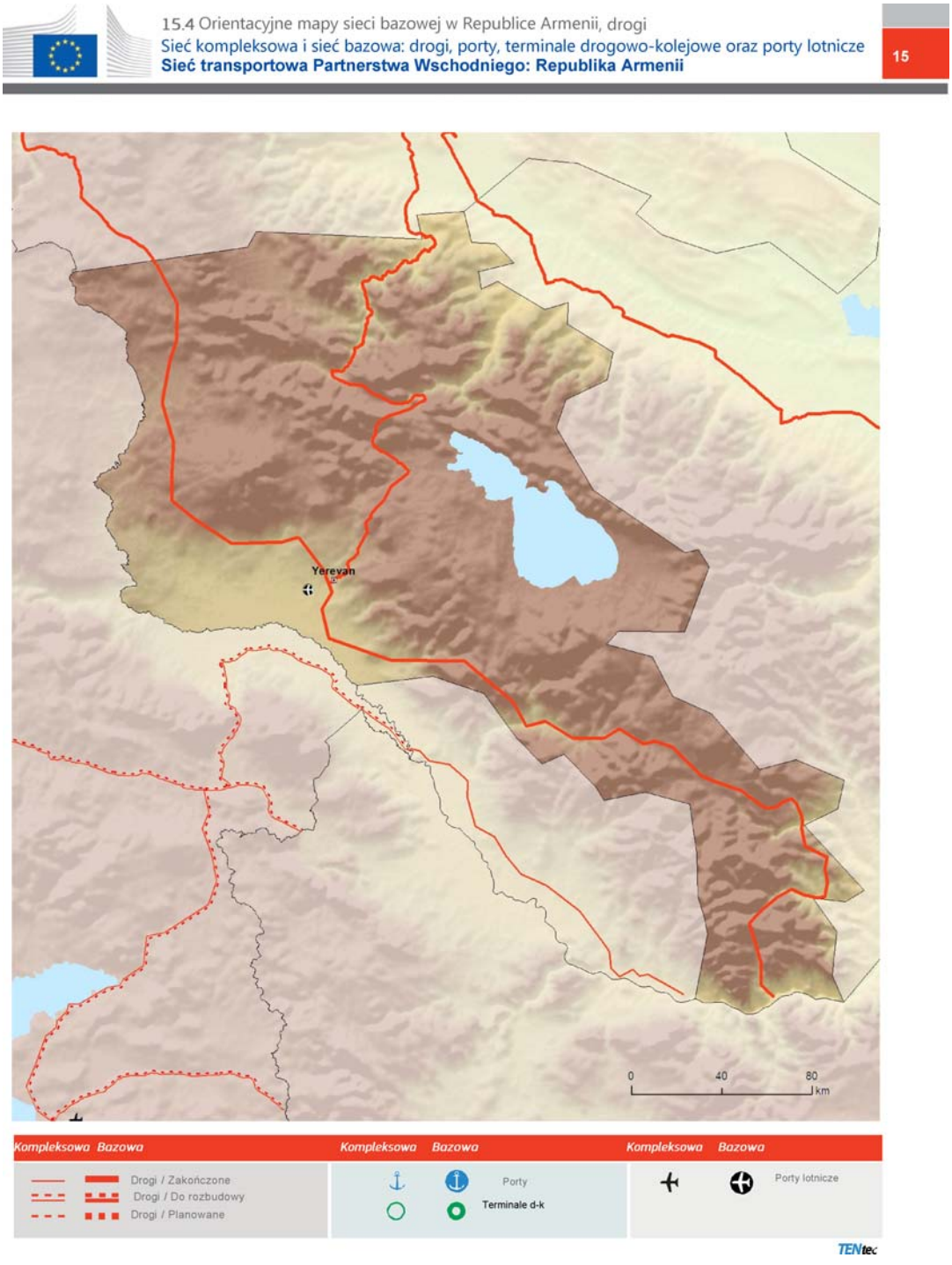
▼M4

15.3 Orientacyjne mapy sieci bazowej w Republice Armenii, linie kolejowe
Sieć kompleksowa: linie kolejowe, porty, terminale kolejowo-drogowe oraz porty lotnicze
Sieć bazowa: linie kolejowe, porty, terminale kolejowo-drogowe oraz porty lotnicze
Sieć transportowa Partnerstwa Wschodniego: Republika Armenii

15



▼M4


15.4 Orientacyjne mapy sieci bazowej w Republice Armenii, drogi
Sieć kompleksowa i sieć bazowa: drogi, porty, terminale drogowo-kolejowe oraz porty lotnicze
Sieć transportowa Partnerstwa Wschodniego: Republika Armenii
15
Yerevan
0
40
80
km
Kompleksowa Bazowa
Drogi / Zakończone
Drogi / Do rozbudowy
Drogi / Planowane
Kompleksowa Bazowa
Porty
Terminale d-k
Kompleksowa Bazowa
Porty lotnicze
TENtec

▼M4

15.5 Orientacyjne mapy sieci bazowej w Azerbejdżanie, linie kolejowe
Sieć kompleksowa: linie kolejowe, porty, terminale kolejowo-drogowe oraz porty lotnicze
Sieć bazowa: linie kolejowe, porty, terminale kolejowo-drogowe oraz porty lotnicze
Sieć transportowa Partnerstwa Wschodniego: Azerbejdżan

15



▼**M4**

15.6 Orientacyjne mapy sieci bazowej w Azerbejdżanie, drogi
Sieć kompleksowa i sieć bazowa: drogi, porty, terminale drogowo-kolejowe oraz porty lotnicze
Sieć transportowa Partnerstwa Wschodniego: Azerbejdżan

15



▼**M4**

15.7 Orientacyjne mapy sieci bazowej w Gruzji, linie kolejowe
Sieć kompleksowa: linie kolejowe, porty, terminale kolejowo-drogowe oraz porty lotnicze
Sieć bazowa: linie kolejowe, porty, terminale kolejowo-drogowe oraz porty lotnicze
Sieć transportowa Partnerstwa Wschodniego: Gruzja

15



Kompleksowa Bazowa

Kolej konwencjonalna / Zakończone
Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy
Kolej konwencjonalna / Planowane

Kompleksowa Bazowa

Kolej dużych prędkości/ Zakończone
Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości
Kolej dużych prędkości / Planowane

Kompleksowa Bazowa

Porty lotnicze
Porty
Terminale d-k

TENtec

▼**M4**

15.8 Orientacyjne mapy sieci bazowej w Gruzji, drogi
Sieć kompleksowa i sieć bazowa: drogi, porty, terminale drogowo-kolejowe oraz porty lotnicze
Sieć transportowa Partnerstwa Wschodniego: Gruzja
15



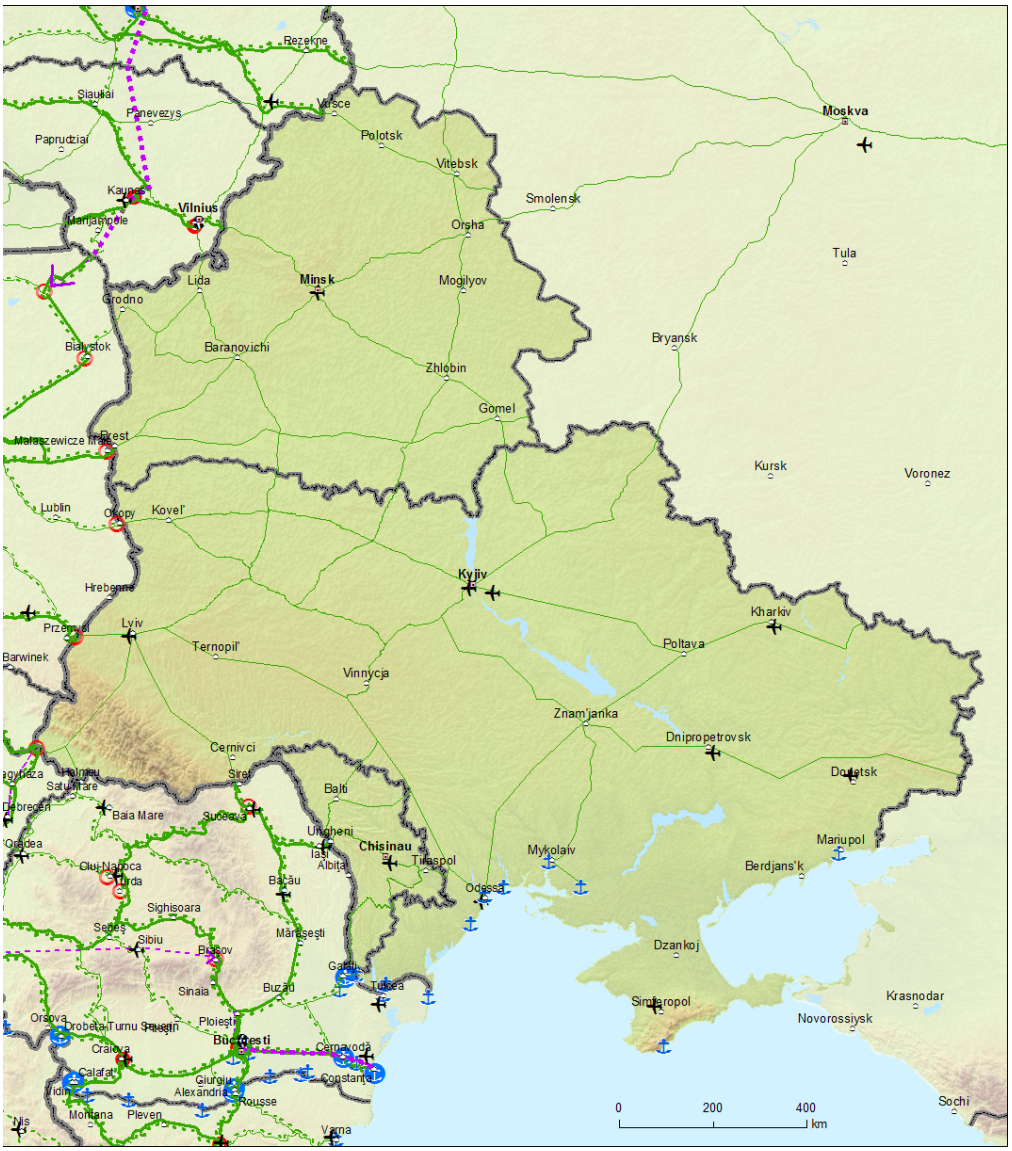
▼**M1**

16.1. Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące

Sieć kompleksowa: linie kolejowe, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze

Sieć Transportowa Partnerstwa Wschodniego: Białoruś, Mołdawia, Ukraina

16



Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa	
		Kolej konwencjonalna / Zakończone			Kolej dużych prędkości / Zakończone			Porty lotnicze
		Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy			Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości			Porty
		Kolej konwencjonalna / Planowane			Kolej dużych prędkości / Planowane			Terminale kolejowo-drogowe

▼M1

16.2. Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące

Sieć kompleksowa: drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze

Sieć Transportowa Partnerstwa Wschodniego: Białoruś, Mołdawia, Ukraina

16

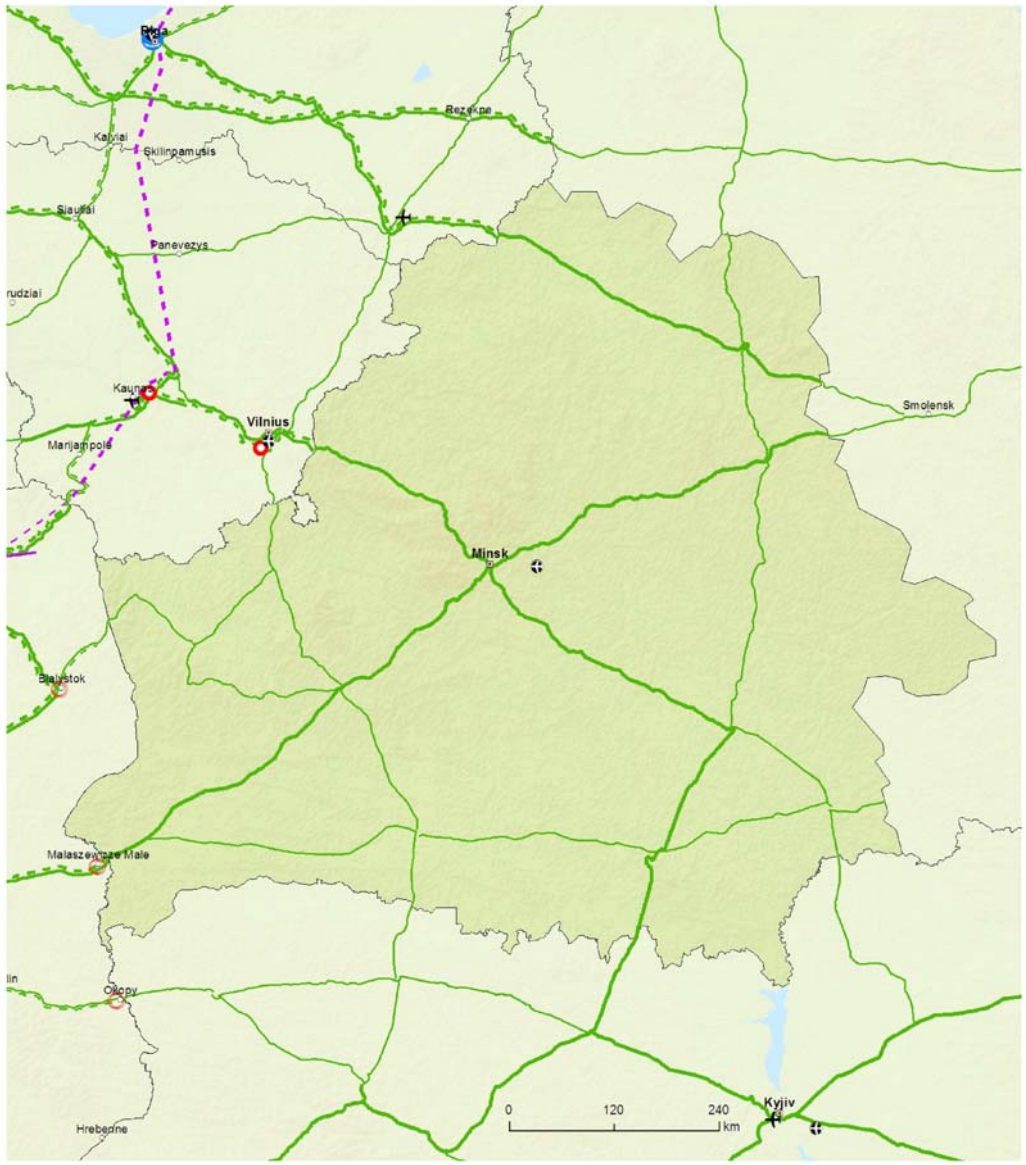


Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa	
		Drogi / Zakończone			Porty			Porty lotnicze
		Drogi / Do rozbudowy			Terminale kolejowo-drogowe			
		Drogi / Planowane						

▼**M4**

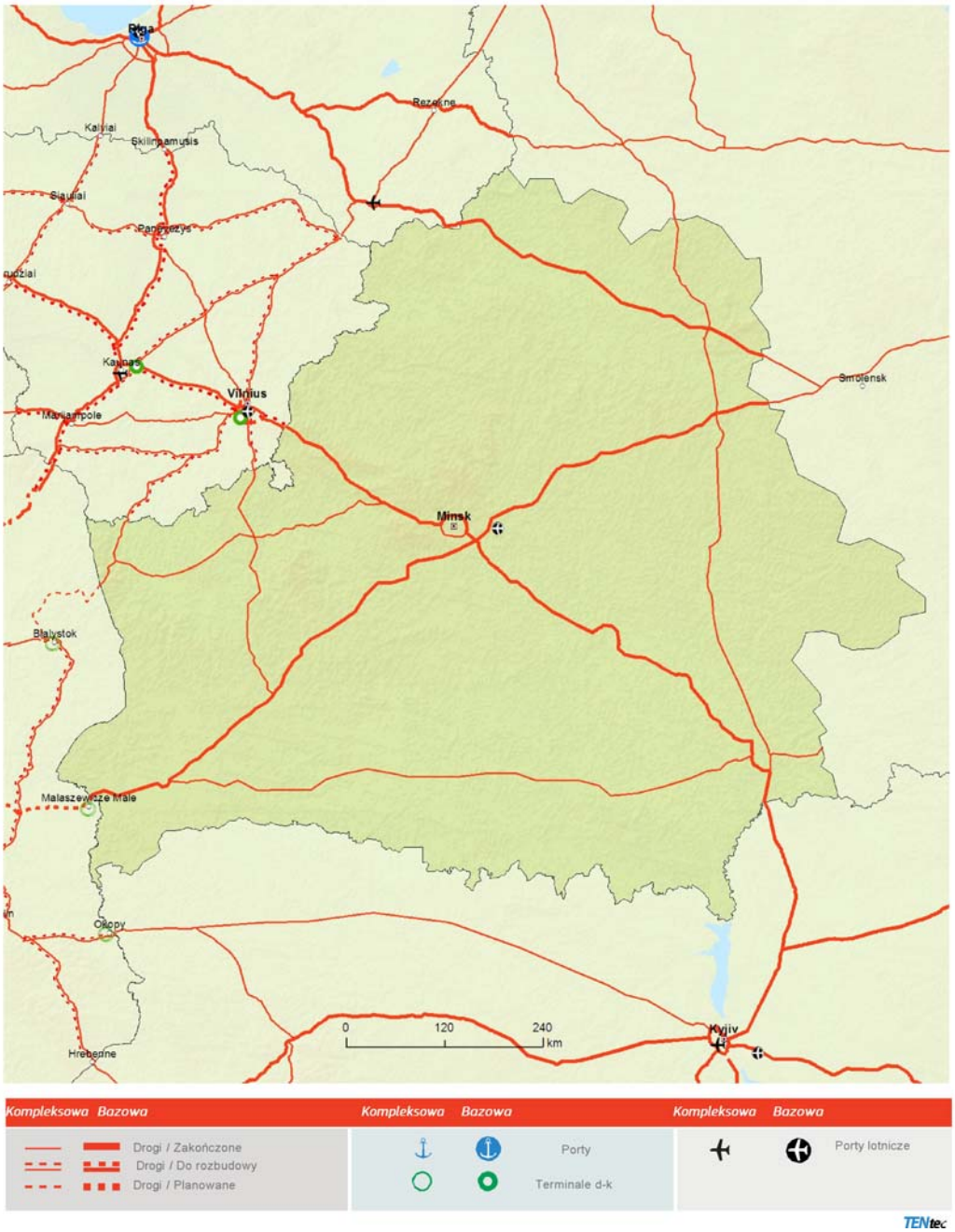
16.3 Orientacyjne mapy sieci bazowej na Białorusi, linie kolejowe
Sieć kompleksowa: linie kolejowe, porty, terminale kolejowo-drogowe oraz porty lotnicze
Sieć bazowa: linie kolejowe, porty, terminale kolejowo-drogowe oraz porty lotnicze
Sieć transportowa Partnerstwa Wschodniego: Białoruś

16



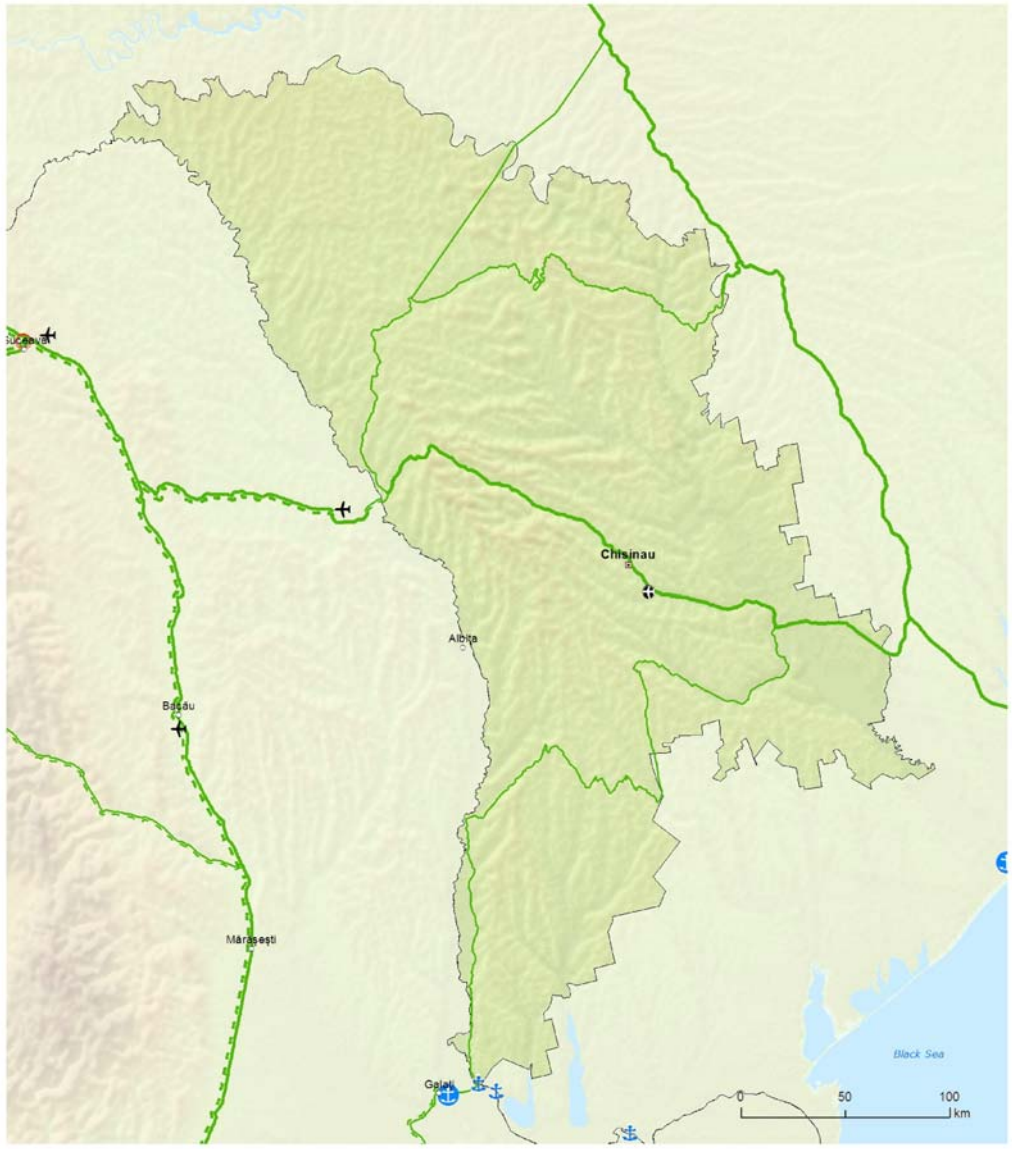
▼M4

16.4 Orientacyjne mapy sieci bazowej na Białorusi, drogi
Sieć kompleksowa i sieć bazowa: drogi, porty, terminale drogowo-kolejowe oraz porty lotnicze
Sieć transportowa Partnerstwa Wschodniego: Białoruś
16



▼M4

16.5 Orientacyjne mapy sieci bazowej w Republice Mołdawii, linie kolejowe
Sieć kompleksowa: linie kolejowe, porty, terminale kolejowo-drogowe oraz porty lotnicze
Sieć bazowa: linie kolejowe, porty, terminale kolejowo-drogowe oraz porty lotnicze
Sieć transportowa Partnerstwa Wschodniego: Republika Mołdawii
16



Kompleksowa Bazowa
Kolej konwencjonalna / Zakończone
Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy
Kolej konwencjonalna / Planowane

Kompleksowa Bazowa
Kolej dużych prędkości/ Zakończone
Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości
Kolej dużych prędkości / Planowane

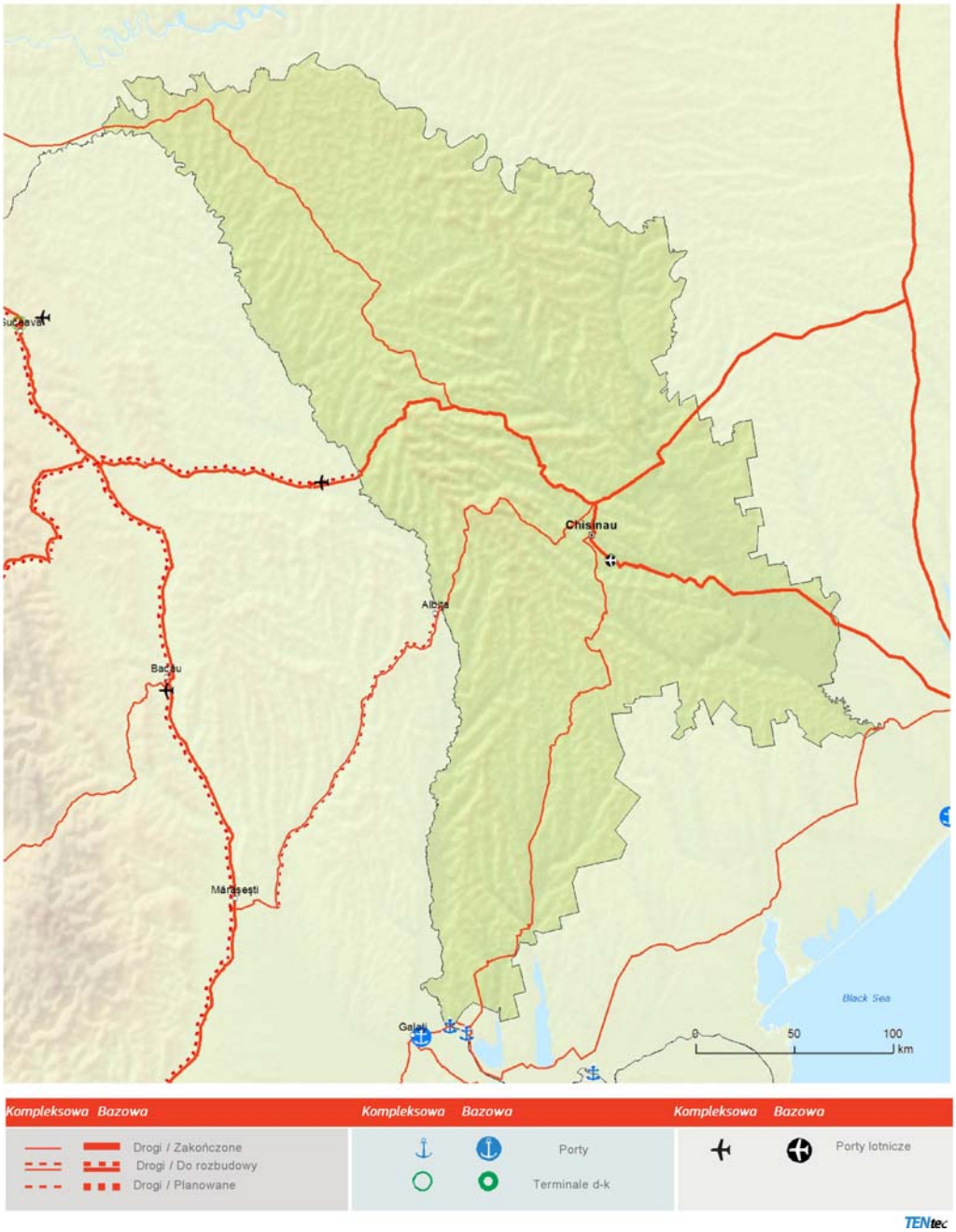
Kompleksowa Bazowa
Porty lotnicze
Porty
Terminale d-k

TENtec

▼M4

16.6 Orientacyjne mapy sieci bazowej w Republice Mołdawii, drogi
Sieć kompleksowa i sieć bazowa: drogi, porty, terminale drogowo-kolejowe oraz porty lotnicze
Sieć transportowa Partnerstwa Wschodniego: Republika Mołdawii

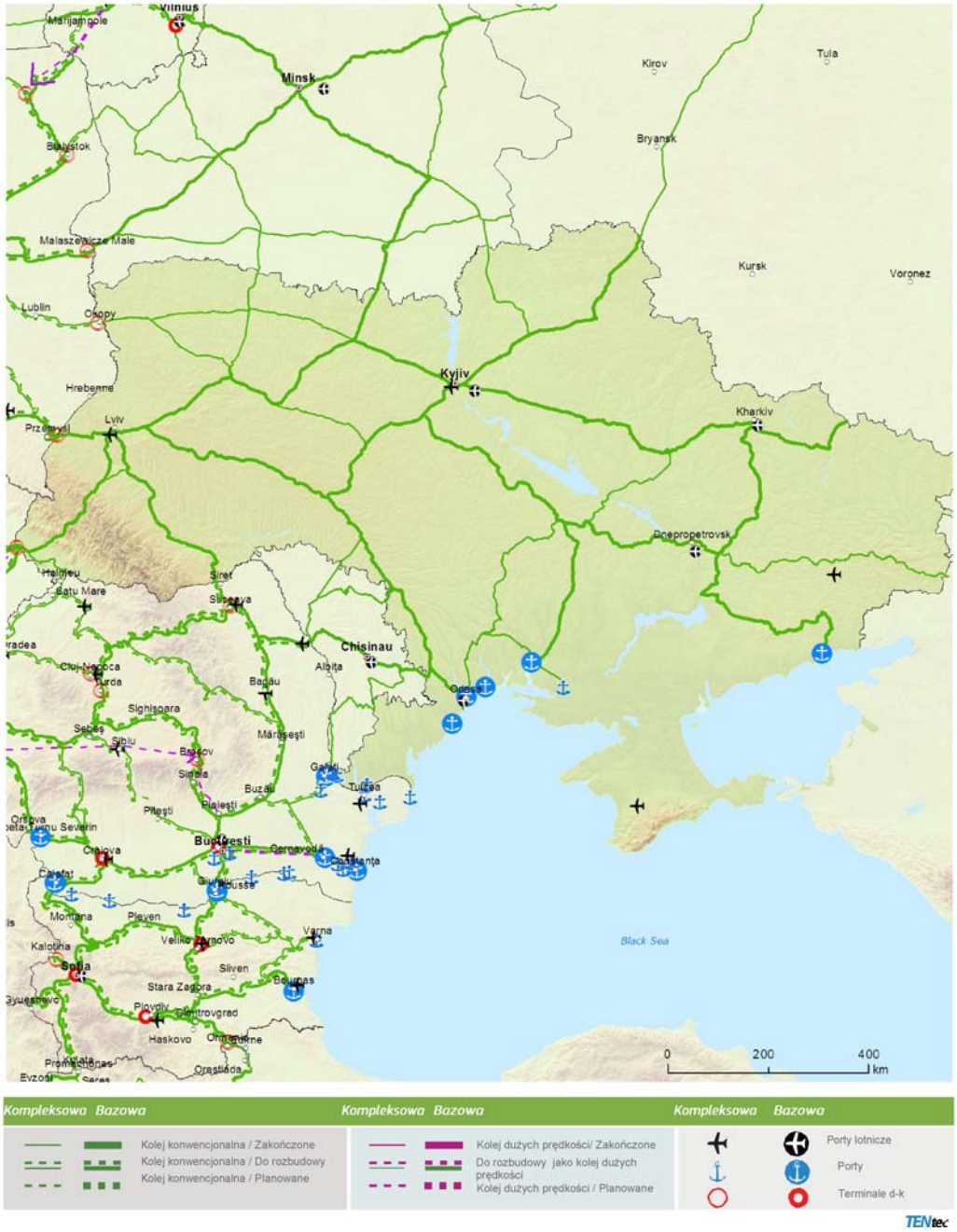
16



▼**M4**

16.7 Orientacyjne mapy sieci bazowej na Ukrainie, linie kolejowe
Sieć kompleksowa: linie kolejowe, porty, terminale kolejowo-drogowe oraz porty lotnicze
Sieć bazowa: linie kolejowe, porty, terminale kolejowo-drogowe oraz porty lotnicze
Sieć transportowa Partnerstwa Wschodniego: Ukraina

16



▼**M4**

16.8 Orientacyjne mapy sieci bazowej na Ukrainie, drogi
Sieć kompleksowa i sieć bazowa: drogi, porty, terminale drogowo-kolejowe oraz porty lotnicze
Sieć transportowa Partnerstwa Wschodniego: Ukraina
16



▼M1

17.1. Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące

Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty, terminale drogowo-kolejowe i porty lotnicze

Partnerstwo na rzecz transportu i logistyki w ramach wymiaru północnego: Białoruś, Federacja Rosyjska

17



Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa	
		Kolej konwencjonalna / Zakończone			Kolej dużych prędkości / Zakończone			Porty lotnicze
		Kolej konwencjonalna / Do rozbudowy			Do rozbudowy jako kolej dużych prędkości			Porty
		Kolej konwencjonalna / Planowane			Kolej dużych prędkości / Planowane			Terminale kolejowo-drogowe

▼**M1**

17.2. Orientacyjne rozszerzenie na państwa sąsiadujące

Sieć kompleksowa: Koleje, porty, terminale drogowo-kolejowe i porty lotnicze

Partnerstwo na rzecz transportu i logistyki w ramach wymiaru północnego: Białoruś, Federacja Rosyjska

17



Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa		Kompleksowa	Bazowa	
		Drogi / Zakończone			Porty			Porty lotnicze
		Drogi / Do rozbudowy			Terminale kolejowo-drogowe			
		Drogi / Planowane						

▼B

Oświadczenia Komisji

1. „Komisja przypomina, że decyzja o przedstawieniu projektów do finansowania w ramach instrumentu »Łącząc Europę« należy do państw członkowskich. Na przywilej ten w żaden sposób nie mają wpływu orientacyjne wartości procentowe dotyczące szczegółowych celów transportowych wymienionych w części IV załącznika.”

2. „Komisja wyraża głębokie ubolewanie z powodu włączenia art. 18 wprowadzającego procedurę sprawdzającą, o której mowa w art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011, w odniesieniu do przyznawania pomocy finansowej Unii wybranym projektom lub ich częściom po każdym zaproszeniu do składania wniosków na podstawie wieloletnich lub rocznych programów prac, o których mowa w art. 17 rozporządzenia ustanawiającego instrument »Łącząc Europę«. Komisja przypomina, że nie zaproponowała tej procedury w żadnym z sektorowych aktów dotyczących wieloletnich ram finansowych. Miało to na celu uproszczenie programów dotyczących wieloletnich ram finansowych, z korzyścią dla beneficjentów środków UE. Zatwierdzenie decyzji o przyznaniu dotacji bez kontroli komitetowej przyspieszyłoby procedurę dzięki skróceniu czasu oczekiwania wykonawców projektów na przyznanie dotacji oraz dzięki uniknięciu zbędnej biurokracji i kosztów. Ponadto Komisja przypomina, że podejmowanie decyzji w sprawie przyznania dotacji wchodzi w zakres jej instytucjonalnych prerogatyw związanych z realizacją budżetu, a zatem nie powinno odbywać się w ramach procedury komitetowej. Komisja uważa również, że włączenie to nie może służyć jako precedens dla innych instrumentów finansowania ze względu na szczególny charakter projektów infrastrukturalnych w zakresie ich skutków na terytorium państw członkowskich”.

3. „Komisja wyraża również ubolewanie z powodu włączenia do art. 2 ust. 5 i art. 5 ust. 2 odniesień do kosztów agencji wykonawczej, której Komisja powierzyła realizację określonych części instrumentu »Łącząc Europę« w kontekście działań wspierających program. Komisja przypomina, że jedną z jej prerogatyw jest ustanowienie – po uprzednim przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści – agencji wykonawczej w celu powierzenia jej niektórych zadań odnoszących się do zarządzania danym programem, zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (WE) nr 58/2003. Wyniki analizy kosztów i korzyści związanych z powierzeniem zadań agencji wykonawczej w celu wprowadzenia w życie instrumentu »Łącząc Europę« nie powinny być z góry przesądzone w tekście rozporządzenia ustanawiającego instrument »Łącząc Europę«. Komisja uważa również, że ustanowienie górnego limitu nie może służyć jako precedens dla innych instrumentów finansowania ze względu na szczególny charakter projektów infrastrukturalnych zarządzanych przez Agencję”.