KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 26.5.2004
COM(2004) 391 końcowy

2004/0127 (CNS)

Projekt

ROZPORZĄDZENIE RADY

ustanawiające wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice

.

(przedstawiona przez Komisję)

SPIS TREŚCI

MEMORANDUM WYJAŚNIAJĄCE ... 4

1. Wstęp ... 4

2. Cele i treść projektu: od przepracowania wspólnego podęcznika do wspólnotowego kodeksu zasad regulujących przepływ osób przez granice ... 8

3. Wybór podstawy prawnej ... 10

4. Pomocniczość i proporcjonalność ... 11

5. Konsekwencje różnych protokołów załączonych do traktatów ... 12

   Wielka Brytania i Irlandia ... 12

   Dania ... 12

   Norwegia i Islandia ... 13

6. Konsekwencje dwustopniowej procedury implementacji instrumentów bazujących na dorobku Schengen dla nowych państw członkowskich ... 13

7. Komentarze na temat artykułów ... 14

ZAŁĄCZNIK Nieprzejęte postanowienia Wspólnego Podręcznika ... 40

ROZPORZĄDZENIE RADY ustanawiające wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice ... 42

Tytuł I Postanowienia Ogólne ... 46

Tytuł II Granice Zewnętrzne ... 49

Rozdział I Przekraczanie granic zewnętrznych i warunki wjazdu ... 49

Rozdział II Kontrola granic zewnętrznych i odmowa wjazdu ... 51

Rozdział III Zasoby dla celów kontroli granicznych i współpraca pomiędzy Państwami Członkowskimi ... 56

Rozdział IV Specjalne szczegółowe zasady kontroli granicznej i szczególne procedury ... 57

Tytuł III Granice wewnętrzne ... 58

Rozdział I Zniesienie kontroli na granicach wewnętrznych ... 58

Rozdział II Klauzula ochronna ... 59

Tytuł IV Postanowienia końcowe ... 62

ZAŁĄCZNIK I Przejścia graniczne ... 65

ZAŁĄCZNIK II Dowody dokumentowe ustanawiające prawdopodobieństwo powodów wjazdu ... 190

ZAŁĄCZNIK III Kwoty referencyjne wymagane w celu przekroczenia granicy ustalane corocznie przez władze krajowe 192

ZAŁĄCZNIK IV Kontrole na przejściach granicznych 203

ZAŁĄCZNIK V Złagodzenie kontroli na granicach lądowych 204

ZAŁĄCZNIK VI Wzory znaków oznaczających pasy ruchu na przejściach granicznych ... 205

ZAŁĄCZNIK VII Przykładanie pieczęci 209

ZAŁĄCZNIK VIII 210

Część A Procedury odmowy wjazdu 210

Część B Standardowy formularz odmowy przyjęcia 212

ZAŁĄCZNIK IX Lista służb krajowych odpowiedzialnych za kontrole graniczne 214

ZAŁĄCZNIK X Specjalne szczegółowe zasady dla różnych typów granic i różnych środków transportu wykorzystywanych do przekraczania granic zewnętrznych Państw Członkowskich 216

ZAŁĄCZNIK XI Specjalne uzgodnienia dla określonych kategorii osób 224

ZAŁĄCZNIK XII Wzory kart wydawanych przez Ministerstwa Spraw Zagranicznych 227

ZAŁĄCZNIK XIII Tabela korelacji 228

MEMORANDUM WYJAŚNIAJĄCE

1. WSTĘP

Komunikat Komisji w sprawie zintegrowanego zarządzania granicami zewnętrznymi Państw Członkowskich Unii Europejskiej z dnia 7 maja 2002 (zwany dalej "Komunikatem w sprawie granic zewnętrznych")[1] wskazał pięć głównych komponentów wspólnej polityki zintegrowanego zarządzania granicami zewnętrznymi:

a) wspólny zbiór prawodawstwa;

b) wspólny operacyjny mechanizm koordynacji i współpracy;

c) wspólna zintegrowana analiza ryzyka;

d) personel przeszkolony w kontekście europejskim i sprzęt inter-operacyjny;

e) podział obciążeń pomiędzy Państwami Członkowskimi w okresie poprzedzającym rozpoczęcie działalności Europejskiego Korpusu Straży Granicznej.

Jeżeli chodzi o wspólny zbiór prawodawstwa, przepracowanie Wspólnego Podręcznika kontroli na granicach zewnętrznych[2] zostało wskazane jako środek, który należy przedsięwziąć w krótkiej perspektywie czasu,[3] a w szczególności "wyjaśnienie statusu prawnego jego przepisów oraz uczynienie ich źródłem prawa wraz z innymi istniejącymi instrumentami prawnymi" jak również "wprowadzenie do Wspólnego Podręcznika określonych najlepszych praktyk, przyjmując za podstawę Katalog Najlepszych Praktyk z Schengen".[4] Działania te zostały ujęte w Planie zarządzania granicami zewnętrznymi Państw Członkowskich Unii Europejskiej przyjętym przez Radę WSiSW w dniu 13 czerwca 2002 i poparte na Szczycie Rady Europejskiej w Sewilli w dniach 21 i 22 czerwca. Szczyt Rady Europejskiej w Tessalonikach z dnia 19 i 20 czerwca 2003 zalecił Komisji "przedstawienie, w możliwie najwcześniejszym terminie, propozycji na temat

---

1 COM(2002) 233 końcowy.

2 Decyzja Komitetu Wykonawczego z dnia 28 kwietnia 1999 w sprawie ostatecznej wersji Wspólnego Podręcznika i Wspólnych Instrukcji Konsularnych (SCH/Com-ex (99) 13) (OJ L 239, 22.9.2000, str. 317). Zmieniona wersja Wspólnego Podręcznika, bez określonych poufnych załączników, została opublikowana w Dz. U. C 313, 16.12.2002, str. 97.

3 Inne proponowane krótkoterminowe środki obejmowały stworzenie praktycznego podręcznika do stosowania przez straż graniczną, dostępnego również w formie elektronicznej, oraz przyjęcie wspólnych środków w zakresie lokalnego ruchu granicznego (patrz dwie propozycje rozporządzeń przedstawione przez Komisję w dniu 14.8.2003: COM(2003) 502 końcowy - 2003/0193 (CNS) oraz 2003/0194 (CNS)). Środki długoterminowe objemowały sformalizowany process wymiany i przetwarzania danych i informacji pomiędzy władzami działającymi na granicach zewnętrznych oraz władzami działającymi we wspólnej przestrzeni swobodnego przepływu, oraz zdefiniowanie ram instytucjonalnych i prawnych (uprawnienia, obszary działań itp.) dla przyszłego Europejskiego Korpusu Straży Granicznej.

4 Katalog UE Schengen, Kontrola granic zewnętrznych, zniesienie i ponowne przyjęcie: Zalecenia i najlepsza praktyka, Rada Unii Europejskiej, SG - DG H, 28.2.2002.

przepracowania Wspólnego Podręcznika, łącznie z pieczętowaniem dokumentów podróży obywateli państw trzecich".[5]

Jest to zatem istotna inicjatywa stanowiąca część konsolidacji i rozwoju ustawodawczego aspektu polityki zintegrowanego zarządzania granicami, tak samo jak przyszła Europejska Agencja ds. zarządzania współpracą operacyjną na granicach zewnętrznych stanowi klucz do opracowania operacyjnego aspektu tej polityki.[6] Agencja będzie oczywiście odgrywać fundamentalną rolę w implementacji wspólnych zasad przewidzianych w tytule II niniejszego rozporządzenia. Art. 14 dotyczący współpracy operacyjnej pomiędzy Państwami Członkowskimi "mającej na względzie skuteczną realizację kontroli granicznej" (patrz: komentarze do tego artykułu) zawiera wyraźne odwołanie do roli Agencji.

Z legislacyjnego punktu widzenia Wspólny Podręcznik, wydany jako część międzyrządowej współpracy z Schengen i ujęty w instytucyjne i prawne ramy Unii Europejskiej po wejściu w życie Traktatu z Amsterdamu,[7] stanowi obecnie podstawowy instrument regulujący kontrolę na granicach zewnętrznych Państw Członkowskich Unii Europejskiej, mimo iż pewne zasady pojawiają się również w samej Konwencji z Schengen,[8] a szereg jego konkretnych przepisów występuje również w innych, odrębnych decyzjach.[9]

Mimo iż dorobek Schengen,[10] a w szczególności przepisy z Schengen, których podstawą prawną jest Traktat WE,[11] stanowi obecnie część dorobku wspólnotowego[12] stosowanego we wszystkich Państwach Członkowskich,[13] pod pewnymi względami różni się on od normalnego prawa wspólnotowego:

- nie jest standardowym prawem wspólnotowym, ponieważ nie istnieje w formie charakterystycznych instrumentów, takich jak rozporządzenia i dyrektywy. Fakt ten może prowadzić do niejednoznacznego pojmowania wartości prawnej określonych

---

5 W kwestii ostatniego punktu patrz: propozycja rozporządzenia przedstawiona przez Komisję w dniu 6.11.2003: COM(2003) 664 końcowy.

6 Patrz: propozycja rozporządzenia Rady (aktualnie w trakcie uchwalania) COM(2003) 687 końcowy, 11.11.2003.

7 Patrz: Protokół włączający dorobek Schengen w ramy Unii Europejskiej, załączony do Traktatów WE i UE na mocy Traktatu z Amsterdamu.

8 Konwencja wdrażająca Układ z Schengen z dnia 14 czerwca 1985 (Dz.U. L 239, 22.9.2000, str. 19).

9 Patrz, na przykład, decyzja Komitetu Wykonawczego z dnia 22 grudnia 1994 wprowadzająca i stosująca uzgodnienia z Schengen w portach lotniczych i na lądowiskach (SCH/Com-ex (94) 17, rev. 4) (Dz.U. L 239, 22.9.2000, str. 168).

10 Definicja dorobku Schengen patrz: decyzja Rady 1999/435/WE z dnia 20 maja 1999 dotycząca definicji dorobku Schengen dla celów określenia, zgodnie ze stosownymi postanowieniami Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską i Traktatu o Unii Europejskiej, podstawy prawne dla każdego postanowienia lub decyzji stanowiących dorobek Schengen (Dz.U. L 176, 10.7.1999, str. 1).

11 Patrz: decyzja Rady 1999/436/WE z dnia 20 maja 1999 określająca, zgodnie ze stosownymi postanowieniami Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską i Traktatu o Unii Europejskiej, podstawy prawne dla każdego postanowienia lub decyzji stanowiących dorobek Schengen, (Dz.U. L 176, 10.7.1999, str. 17).

12 Przepisy, których podstawę prawną stanowi Traktat UE stanowią część dorobku Unii.

13 Obecnie z wyjątkiem Wielkiej Brytanii i Irlandii: patrz: komentarze w sekcji 5 poniżej na temat ich szczególnej sytuacji w zakresie dorobku Schengen oraz pozycji Danii i dwóch innych Państw Nieczłonkowskich (Norwegia i Islandia).

przepisów z Schengen (patrz: rozważania na temat charakteru Wspólnego Podręcznika, poniżej);

- są to decyzje i środki uchwalone w ramach czysto międzyrządowych i co za tym idzie, oczywiście, bez udziału instytucji wspólnotowych,[14] a w szczególności Parlamentu Europejskiego.

W rezultacie, kwestia "przekształcenia" dorobku Schengen wcielanego w Unii w regularnych instrumentach prawa wspólnotowego została już podniesiona przy okazji pierwszej Tabeli Wyników, mającej na celu sprawdzenie postępu w zakresie tworzenia przestrzeni "wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości" w Unii Europejskiej, która miała początek 24 marca 2000.[15] Wniosek sformułowany wtedy brzmiał, że "priorytet potrzeby przekształcenia postanowień z Schengen w instrumenty "amsterdamskie" uwarunkowany będzie raczej wydarzeniami niż absolutnym wymogiem przekształcenia ich dla zasady" (COM(2000)167, punkt 1.3).

Strategiczne powody leżące u podstaw decyzji o przepracowaniu Wspólnego Podręcznika zostały omówione powyżej. Z technicznego i prawnego punktu widzenia Wspólny Podręcznik stanowi niejaką hybrydę, będąc zarówno źródłem prawa wspólnotowego i w związku z tym tworząc prawa i obowiązki, jak również praktycznym podręcznikiem dla straży granicznej, zawierającym teoretycznie wszelkie informacje istotne dla nich, również zasięgnięte z innych źródeł prawnych.

Dwojakość natury Wspólnego Podręcznika może prowadzić do dwuznaczności, jeżeli chodzi o jego wartość prawną, szczególnie, że niektóre sekcje i załączniki Podręcznika powielają jedynie treść innych dokumentów, takich jak Konwencja z Schengen lub Wspólne Instrukcje Konsularne.[16]

Pierwsze dywagacje na temat potrzeby weryfikacji Wspólnego Podręcznika pojawiły się kilka miesięcy po wejściu w życie Traktatu z Amsterdamu, w rezultacie inicjatywy podjętej przez Prezydencję Fińską (październik 1999) o wysłaniu Państwom Członkowskim kwestionariusza na ten temat oraz na temat wymagań poufności Podręcznika. Debata ta była następnie kontynuowana przez kolejne Prezydencje[17] i w jej trakcie okazało się, że większość Państw Członkowskich pragnie wprowadzić poprawki, wyjaśnić i rozbudować określone części lub

---

14 Niemniej jednak Komisja posiadała status obserwatora w instytucjach Schengen.

15 COM(2000) 167 końcowy. Koncepcja stworzenia przez Komisję tablicy wyników, która podlegałaby regularnej aktualizacji została przedstawiona przez Radę Europejską z Tampere w dniu 15 i 16 października 1999. Celem jej byłoby „stałe sprawdzanie postępu dokonywanego w kierunku wdrażania koniecznych środków oraz dotrzymywania terminów ustanowionych w Traktacie z Amsterdamu, Wiedeńskim Planie Działań oraz wnioskach z Tampere w zakresie utworzenia „przestrzeni wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości".

16 Decyzja SCH/Com-ex(99)13, *op. cit*. Aktualna wersja została opublikowana w Dz. U. C 310, 19.12.2003.

17 Patrz: w szczególności, memorandum z Prezydencji Szwedzkiej i przyszłej Prezydencji Belgijskiej w sprawie rewizji Wspólnego Podręcznika (dokument Rady nr 9733/01 FRONT 44 COMIX 433, 18.6.2001), popierających podejście trzyetapowe: usunięcie zbędnych postanowień z Podręcznika, rozpatrzenie postanowień wymagających wyjaśnień i nowych elementów, jakie powinny zostać ujęte i w końcu opracowanie nowej struktury ułatwiającej stosowanie przez władze graniczne Państw Członkowskich.

postanowienia Podręcznika.[18] W wyniku tych debat podjęte zostały indywidualne decyzje znoszące lub aktualizujące określone postanowienia Podręcznika lub odtajniające jego części, nigdy jednak nie osiągnięto pełnej i spójnej weryfikacji przepisów w zakresie granic zewnętrznych.

W obliczu złożoności tego działania oraz faktu, że w trakcie trwania debaty pojawiło się szereg dodatkowych pytań, Komisja uznała za wskazane zacząć od przedstawienia dokumentu roboczego na ten temat (SEC(2003)736, 20.6.2003), dogłębnego przeanalizowania dorobku na temat granic zewnętrznych, istniejących luk oraz problemów związanych z obecną strukturą Wspólnego Podręcznika.

W oparciu o tą analizę dokument roboczy prezentował różne opcje na przyszłość, dotyczące w szczególności następujących kwestii:

– czy należy zachować obecną strukturę Podręcznika, czy też wyjaśnić jego status prawny dokonując wyraźnego rozróżnienia między instrumentem prawodawczym z jednej strony a praktycznym podręcznikiem dla straży granicznej z drugiej strony;

– czy należy ograniczyć działania do zwykłego uporządkowania obecnego Podręcznika, czy też rozwinąć jego określone części w celu uzupełnienia zauważonych luk, w koniecznych przypadkach przejmując istotne postanowienia z innych dokumentów;

– potrzeby "podstawowego aktu" zawierającego wszelkie podstawowe zasady dotyczące granic zewnętrznych które, na mocy art. 202 Traktatu, przyznałyby Komisji prawo do przedsięwzięcia środków wdrażających podstawowy akt.

Komisja skorzystała również z okazji do rozważenia dodatkowo, czy warto byłoby rozszerzyć zakres Kodeksu Granic Zewnętrznych tak, aby objął on również granice wewnętrzne, ustanawiając w ten sposób pełny kodeks wspólnotowy zasad regulujących przepływ osób przez granice, składający się z dwóch części – jednej dotyczącej granic zewnętrznych i drugiej – granic wewnętrznych.

Kwestionariusz zawierający te podstawowe pytania został rozesłany Państwom Członkowskim przez Prezydencję pod koniec lipca 2003; przeważająca większość delegacji opowiedziała się za propozycją Komisji dotyczącą rozdzielenia instrumentu prawnego i praktycznego podręcznika oraz potrzeby wykroczenia poza jedynie uporządkowanie Podręcznika. Większość Państw Członkowskich nie wyraziła ostatecznej opinii na temat pozostałych dwóch pytań, zgodziła się jednak, że istnieje potrzeba dalszej dyskusji po sformułowaniu konkretnych propozycji.

Równocześnie z prowadzoną szczegółową debatą na temat Wspólnego Podręcznika przedstawione zostały projekty dotyczące dwóch określonych obszarów, w stosunku, do których Rada poprosiła Komisję o szybkie przedsięwzięcie środków, a mianowicie – projekty dotyczące lokalnego ruchu granicznego i pieczętowania

[18] Patrz: odpowiedzi Państw Członkowskich na kwestionariusz wysłany przez Prezydencję Szwedzką w czerwcu 2001 w sprawie charakteru / struktury Podręcznika (Dokument Rady 12290/01 FRONT 55 COMIX 654, 2.10.2001).

dokumentów podróży.[19] Treść tych projektów została oczywiście ujęta w niniejszym rozporządzeniu i po jego przyjęciu zastąpiąone zostaną różne indywidualne inicjatywy dotyczące granic.

2. CELE I TREŚĆ PROJEKTU: OD PRZEPRACOWANIA WSPÓLNEGO PODĘCZNIKA DO WSPÓLNOTOWEGO KODEKSU ZASAD REGULUJĄCYCH PRZEPŁYW OSÓB PRZEZ GRANICE

Celem niniejszej propozycji, zgodnie z pierwotnym wyobrażeniem Komisji przedstawionym w jej Komunikacie w sprawie granic zewnętrznych i określonym w Planie zarządzania granicami (patrz pkt. 1 powyżej), było przepracowanie Wspólnego Podręcznika, tj. zniesienie przestarzałych i zbędnych postanowień oraz rozwinięcie lub wyjaśnienie kwestii, które tego wymagają, na podstawie analizy problemów napotkanych w tym obszarze, wyników misji ewaluacyjnych Schengen, zaleceń zawartych w Katalogu Najlepszych Praktyk z Schengen oraz prac wykonanych w zakresie danych spraw w ramach odpowiednich organów Rady.

Jednak, w trakcie dyskusji na ten temat stało się jasne, że potrzebna jest bardziej ogólna debata na temat całego dorobku związanego z kontrolą graniczną osób – łącznie z odpowiednimi postanowieniami Konwencji z Schengen oraz innymi decyzjami Komitetu Wykonawczego – w celu stworzenia skonsolidowanego i spójnego tekstu regulującego ten obszar.

Ponadto, jak wyjaśniono w punkcie 1, Komisja zdecydowała, że byłaby to dobra sposobność dla przyjrzenia się tej sprawie w szerszym kontekście i ujęcia również granic wewnętrznych, a konkretnie uzgodnień w zakresie tymczasowego przywrócenia kontroli na granicach wewnętrznych przestrzeni swobodnego przepływu, w uzasadnionych okolicznościach.

Jest zatem jasne, że niniejsza propozycja rozporządzenia wykracza zdecydowanie poza zwykłe przepracowanie Wspólnego Podręcznika, ponieważ dąży do ustanowienia prawdziwego wspólnotowego kodeksu zasad regulujących przepływ osób przez granice, którego jedna część dotyczyć będzie granic zewnętrznych (tytuł II) a druga granic wewnętrznych (tytuł III). Obie części są niezaprzeczalnie wzajemnie uzupełniające, nie tylko ze względu na sposób zdefiniowania granic zewnętrznych w stosunku do wewnętrznych (art. 2 proponowanego rozporządzenia), ale również ze względu na fakt, że kontrole, jakie muszą być przeprowadzane na granicach zewnętrznych (tytuł II niniejszego rozporządzenia) są takie same jak kontrole z zasady zabronione na granicach wewnętrznych, na mocy tytułu III rozporządzenia (aczkolwiek mogą one zostać tymczasowo przywrócone w wyjątkowych okolicznościach; patrz art. 20 do 24 niniejszego rozporządzenia).

W przypadku granic wewnętrznych, niniejszy projekt przejmuje zasadniczo treść art. 2 Konwencji z Schengen oraz decyzji Komitetu Wykonawczego Schengen SCH/Com-ex(95)20, rev. 2, przy dokonaniu określonych zmian pozwalających na zapewnienie zgodności z ramami prawnymi Wspólnoty. Ponadto, do istniejącego dorobku został dodany nowy element w formie możliwości wspólnego i

[19] Odpowiednio COM(2003)502 i COM(2003)664.

jednoczesnego przywrócenia kontroli na granicach wewnętrznych w przypadku wyjątkowo poważnego zagrożenia transgranicznego oraz, w szczególności, transgranicznego zagrożenia terrorystycznego.

W przypadku granic zewnętrznych, dokonano rozróżnienia pomiędzy podstawowymi zasadami regulującymi kontrole – określonymi w tytule II rozporządzenia, który w szerokim zakresie powtarza art. 3 do 8 Konwencji z Schengen oraz określone części Wspólnego Podręcznika – a praktycznymi przepisami w zakresie realizacji tych kontroli, łącznie z przepisami w zakresie kontroli dotyczącymi różnych typów granic (lądowe, powietrzne i morskie). Przepisy te ujęte są w załącznikach I do XII niniejszego rozporządzenia i w przyszłości ulegną zmianie w drodze procedury komitetu zgodnie z art. 202 Traktatu WE oraz decyzji Rady 1999/468/WE.

Powodem załączenia tych praktycznych przepisów do ogólnego rozporządzenia jest fakt, że większość tych zasad już istnieje, ponieważ stanowią one część Wspólnego Podręcznika lub zawierają inne istniejące decyzje z Schengen. Pozwoli to na zestawienie całego istniejącego dorobku na temat granic zewnętrznych i wewnętrznych w jednym dokumencie, ustanawiając tym samym prawdziwy wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice.

Jednocześnie, Komisja uznaje, że te praktyczne przepisy stanowią w rzeczywistości środki wdrażające zasady określone w tytule II rozporządzenia i jako takie powinny zostać w przyszłości zmienione zgodnie z procedurą komitetu (patrz: art. 30 rozporządzenia).[20]

Mimo iż treść tych przepisów powiela w znacznym stopniu aktualny tekst Wspólnego Podręcznika, w koniecznych przypadkach wprowadzono zmiany, na przykład:

a) zniesienie postanowień, które są zbędne (na przykład powtarzanie określonych artykułów Konwencji z Schengen lub określonych części Wspólnych Instrukcji Konsularnych) lub niepotrzebne (na przykład obecny ust. 1.1 części I w sprawie konsekwencji zezwolenia na wjazd, ponieważ prawo przepływu w ramach przestrzeni Schengen przez okres do trzech miesięcy podlega już innym postanowieniom dorobku);[21]

---

[20] Za pomocą rozporządzenia (WE) nr 790/2001, Rada zastrzegła sobie „przez okres przejściowy pięciu lat, o którym mowa w art. 67 ust. 1 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską," uprawnienia implementacyjne w zakresie określonych szczegółowych postanowień i procedur praktycznych dokonywania kontroli i nadzoru granicznego, "do czasu dokonania przez Radę przeglądu warunków, na jakich uprawnienia implementacyjne zostałyby przekazane Komisji po upływie tego okresu przejściowego" (akapit 5). Podobnie, rozporządzenie (WE) nr 789/2001 zastrzegło dla Rady uprawnienia implementacyjne w stosunku do określonych szczegółowych postanowień i procedur praktycznych rozpatrywania wniosków wizowych. To zastrzeżenie uprawnień dotyczących wdrożenia kontroli granicznych obejmuje znaczną część istniejących postanowień Wspólnego Podręcznika i załączników do niego. Komisja przyjęła stanowisko, że te dwa rozporządzenia naruszają art. 202 Traktatu oraz art. 1 decyzji 1999/468 i dnia 3 lipca 2001 wniosła do Trybunału Sprawiedliwości sprawę przeciwko Radzie o stwierdzenie nieważności tych dwóch rozporządzeń (Dz.U. C 245, 1.9.2001, str. 12 – Sprawa C-257/01).

[21] Art. 20 i 21 Konwencji z Schengen, dla których podstawę prawną w Traktacie WE stanowi art. 62 ust. 3 (patrz: decyzja 1999/436/WE z dnia 20 maja 1999, *op. cit.*).

b) rozbudowanie określonych części w świetle niedawnych dyskusji prowadzonych przez kompetentne organa Rady (na przykład na temat reorganizacji infrastruktury / oddzielnych pasów ruchu na granicach lądowych i kontroli prywatnych samolotów), propozycji złożonych przez Komisję lub Państwo Członkowskie dotyczących konkretnych kwestii (takich jak lokalny ruch graniczny, pieczętowanie dokumentów podróży lub odmowa wjazdu),[22] oraz zaleceń zawartych w Katalogu Najlepszych Praktyk z Schengen. W przypadku sekcji dotyczących kontroli na granicach morskich konieczne okazało się dokonanie bardziej szczegółowego rozpatrzenia, z udziałem ekspertów z Państw Członkowskich. Dlatego też nowe propozycje uwzględniają również dyskusje z tymi ekspertami, przeprowadzone w Brukseli w dniu 4 grudnia 2003;

c) wyjaśnienie lub aktualizacja określonych punktów, takich jak ustęp dotyczący marynarzy (pkt 6.5 części II istniejącego Podręcznika).

Tabela korelująca postanowienia proponowanego rozporządzenia z postanowieniami Konwencji z Schengen, Wspólnego Podręcznika i innych decyzji z Schengen, które są zastępowane, została zawarta w załączniku XIII. Do rozporządzenia załączona została również tabela zawierająca listę postanowień, które nie zostały ujęte oraz powodów ich pominięcia.

Oczywiście, w nowym tekście dokonano również wszelkich zmian wymaganych w związku ze zmianą z ram międzyrządowych na ramy wspólnotowe (np. zastąpienie "Umawiających się Stron" "Państwami Członkowskimi" i tak dalej).

W momencie, kiedy dyskusje dotyczące tego projektu będą już dostatecznie zaawansowane, Komisja zacznie zastanawiać się nad formą i treścią praktycznego podręcznika dla straży granicznej. Wtedy istotne będzie uwzględnienie dyskusji, które odbyły się już na ten temat.[23]

3. WYBÓR PODSTAWY PRAWNEJ

Proponowaną podstawą prawną dla niniejszego rozporządzenia jest art. 62 ust. 1 i ust. 2 lit. a) Traktatu WE, ponieważ prawo to obejmuje zarówno „środki mające na celu zapewnienie, zgodnie z art. 14, braku kontroli osób będących obywatelami Unii lub państw trzecich podczas przekraczania granic wewnętrznych" (art. 62 ust. 1) oraz „środki w zakresie przekraczania granic zewnętrznych Państw Członkowskich", a

[22] Opracowania, które zostały zaproponowane i ujęte w proponowanym rozporządzeniu oparte są na bieżącym tekście różnych propozycji. Ich treść będzie oczywiście modyfikowana zgodnie z postępem w zakresie negocjacji tych propozycji.

[23] Patrz w szczególności dokument przedstawiony przez Prezydencję Belgijską „Propozycja wprowadzenia praktycznego podręcznika dla straży granicznej" (dok. 12876/01 FRONT 56 COMIX 679, 17.10.2001).

konkretnie „normy i procedury, jakie mają stosować Państwa Członkowskie w zakresie przeprowadzania kontroli osób na tych granicach" (art. 62 ust. 2 lit. a)).[24]

Jako że podstawę dla projektu stanowi tytuł IV Traktatu WE (Wizy, azyl, imigracja i inne polityki dotyczące swobodnego przepływu osób), musi on zostać przedstawiony i przyjęty zgodnie z protokołami w sprawie stanowiska Wielkiej Brytanii, Irlandii i Danii załączonymi do Traktatu z Amsterdamu. Na mocy art. 6 protokołu włączającego dorobek Schengen w ramy Unii Europejskiej (protokół z Schengen), Norwegia i Islandia również są włączone do implementacji i dalszego rozwoju dorobku z Schengen. Analizę konsekwencji różnych protokołów zawiera punkt 5 poniżej.

4. POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

Na mocy art. 62 ust. 1 i ust. 2 lit. a) Traktatu WE Wspólnota jest uprawniona do przedsiębrania środków związanych z przekraczaniem granic wewnętrznych Państw Członkowskich, w celu zapewnienia braku kontroli osób, oraz z przekraczaniem granic zewnętrznych. Środki te muszą zostać przyjęte w ciągu pięciu lat od wejścia w życie Traktatu z Amsterdamu.

Aktualne przepisy wspólnotowe dotyczące przekraczania granic zewnętrznych Państw Członkowskich oraz braku kontroli osób na granicach wewnętrznych stanowią część dorobku Schengen, który został włączony w ramy Unii Europejskiej. Jednakże, istniejący dorobek wymaga wyjaśnień, rozbudowania i uzupełnienia. Istniejący dorobek dotyczący granic wewnętrznych i zewnętrznych może oczywiście zostać rozbudowany jedynie w drodze przedsięwzięcia środków wspólnotowych w oparciu o Traktat WE.

Art. 5 Traktatu WE stwierdza, że „środki Wspólnoty nie wykraczają poza wymiar konieczny dla osiągnięcia celów niniejszego Traktatu".

Forma wybrana dla tego działania Wspólnoty musi umożliwiać osiągnięcie celów stawianych projektowi oraz jego możliwie najbardziej efektywną implementację.

Biorąc pod uwagę fakt, że proponowana inicjatywa – stworzenia wspólnotowego kodeksu zasad regulujących przepływ osób przez granice – stanowi dalszy rozwój dorobku Schengen, dokument powinien przybrać formę rozporządzenia, w celu zapewnienia jego stosowania w ten sam sposób we wszystkich Państwach Członkowskich stosujących dorobek Schengen.

---

[24] Patrz: decyzja 1999/436/WE, *op. cit*. W przypadku podstawy prawnej decyzji dotyczącej ostatecznych wersji Wspólnego Podręcznika i Wspólnych Instrukcji Konsularnych (SCH/Com-ex(99)13) istnieje jednakże rozbieżność pomiędzy różnymi wersjami językowymi: angielska i francuska wersja językowa w Dz.U. L 176 cytują art. 62 i art. 63 Traktatu WE jako podstawę prawną Podręcznika i Wspólnych Instrukcji Konsularnych, natomiast wszystkie pozostałe wersje językowe wskazują tylko na art. 62 Traktatu WE.

5. KONSEKWENCJE RÓŻNYCH PROTOKOŁÓW ZAŁĄCZONYCH DO TRAKTATÓW

Podstawa prawna propozycji w sprawie środków dotyczących przekraczania granic wewnętrznych i zewnętrznych Państw Członkowskich znajduje się w tytule IV Traktatu WE, w rezultacie, czego zastosowanie znajduje system zmiennej geometrii ustanowiony protokołami w sprawie stanowiska Wielkiej Brytanii, Irlandii i Danii oraz protokołem z Schengen.

Niniejszy projekt bazuje na dorobku Schengen. W związku z tym należy rozważyć następujące konsekwencje dla różnych protokołów:

Wielka Brytania i Irlandia

Na mocy art. 4 i 5 protokołu włączającego dorobek Schengen w ramy Unii Europejskiej „Irlandia oraz Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, które nie są związane dorobkiem Schengen, mogą w każdym momencie zwrócić się z wnioskiem o uczestnictwo w niektórych lub wszystkich postanowieniach tego dorobku".

Niniejsza propozycja bazuje na postanowieniach dorobku Schengen, w którym nie uczestniczą Zjednoczone Królestwo i Irlandia, zgodnie z decyzją Rady 2000/365/WE z dnia 29 maja 2000 w sprawie wniosku Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej o uczestnictwo w niektórych postanowieniach dorobku Schengen oraz decyzją Rady 2002/192/WE z dnia 28 lutego 2002 w sprawie wniosku Irlandii o uczestnictwo w niektórych postanowieniach dorobku Schengen. W związku z tym Zjednoczone Królestwo i Irlandia nie uczestniczą w jej przyjęciu, propozycja ta nie jest dla nich wiążąca i nie są one zobowiązane do jej stosowania.

Ponadto, w kwestii granic wewnętrznych (tytuł III rozporządzenia) należy uwzględnić również protokół w sprawie stosowania określonych aspektów art. 14 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską dla Zjednoczonego Królestwa i Irlandii, na mocy, którego Zjednoczonemu Królestwu i Irlandii pozwala się przedsiębrać i stosować kontrole na ich granicach, łącznie z granicami terytoriów w przypadku, których odpowiedzialność za ich stosunki zewnętrzne ponosi Wielka Brytania. Ten sam protokół pozwala innym Państwom Członkowskim na stosowanie kontroli osób wjeżdżających na ich terytorium z Wielkiej Brytanii (lub jakichkolwiek terytoriów, za których stosunki zewnętrzne Wielka Brytania ponosi odpowiedzialność) oraz z Irlandii.

Dania

Na mocy protokołu w sprawie stanowiska Danii, załączonego do Traktatu z Amsterdamu, Dania nie uczestniczy w przyjmowaniu środków przez Radę, zgodnie z tytułem IV Traktatu WE, z wyjątkiem „środków określających państwa trzecie, których obywatele muszą posiadać wizę podczas przekraczania granic zewnętrznych Państw Członkowskich, lub środków związanych z jednolitą formą wiz" (były art. 100 lit. c) Traktatu WE).

Niniejsza propozycja bazuje na dorobku Schengen i na mocy art. 5 protokołu „w ciągu sześciu miesięcy od podjęcia przez Radę decyzji w sprawie propozycji lub inicjatywy bazowania na dorobku Schengen zgodnie z postanowieniami tytułu IV

Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Dania zdecyduje o wdrożeniu tej decyzji w swoim prawie krajowym".

Norwegia i Islandia

Zgodnie z pierwszym akapitem art. 6 protokołu z Schengen, w dniu 18 maja 1999 Rada zawarła z Norwegią i Islandią Porozumienie o włączeniu tych krajów w implementację, stosowanie i rozbudowanie dorobku Schengen.[25]

Art. 1 tego Porozumienia stwierdza, że Norwegia i Islandia zostaną włączone w działania Wspólnoty Europejskiej i Unii Europejskiej w obszarach objętych postanowieniami, o których mowa w załącznikach A (postanowienia dorobku Schengen) i B (postanowienia zawarte w dokumentach Wspólnoty Europejskiej, które zastąpiły odpowiednie postanowienia Konwencji podpisanej w Schengen lub przyjęte zgodnie z tą Konwencją) do tego Porozumienia i w ich dalszy rozwój.

Art. 2 Porozumienia stanowi, że wszelkie akty i środki przyjęte przez Unię Europejską, zmieniające dorobek Schengen lub bazujące na nim (załączniki A i B) zostaną wdrożone i będą stosowane również przez Norwegię i Islandię.

Niniejsza propozycja uzupełnia i bazuje na dorobku Schengen, zgodnie z definicją w załączniku A do Porozumienia.

W związku z tym konieczne jest, aby Komitet Mieszany, zgodnie z art. 4 Porozumienia, omówił stworzenie Norwegii i Islandii możliwości „wyjaśnienia problemów, jakie mogą napotkać w zakresie konkretnych aktów i środków" oraz „wyrażenia swojego zdania na temat wszelkich pytań dotyczących rozbudowania postanowień, które stanowią dla nich źródło niepokoju lub implementacji takich postanowień".

6. KONSEKWENCJE DWUSTOPNIOWEJ PROCEDURY IMPLEMENTACJI INSTRUMENTÓW BAZUJĄCYCH NA DOROBKU SCHENGEN DLA NOWYCH PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Art. 3 ust. 1 Aktu Przystąpienia stwierdza, że postanowienia dorobku Schengen i aktów bazujących na nim lub związanych z nim w inny sposób, wymienione w załączniku I do Aktu, będą wiążące i stosowane w nowych Państwach Członkowskich od daty przystąpienia.[26] Postanowienia i akty, o których nie ma mowy w Załączniku, są wiążące dla nowych Państw Członkowskich od daty przystąpienia, ale będą stosowane w danym nowym Państwie Członkowskim wyłącznie na mocy decyzji Rady w tym zakresie podjętej zgodnie z artykułem (art. 3 ust. 2 Aktu Przystąpienia).

Jest to dwustopniowa procedura implementacji, zgodnie, z którą niektóre postanowienia dorobku Schengen są wiążące i stosowane od daty przystąpienia do Unii, podczas gdy inne, a w szczególności te z natury rzeczy związane ze zniesieniem kontroli na granicach wewnętrznych, są wiążące od daty przystąpienia,

[25] Dz.U. L 176, 10.7.1999, str. 36.
[26] Dz.U. L 236, 23.9.2003, str. 33.

jednakże stosowane w nowych Państwach Członkowskich dopiero po podjęciu przez Radę wspomnianej wyżej decyzji.

Postanowienia Schengen w sprawie granic zewnętrznych (art. 3 do 8 Konwencji z Schengen i ich decyzje wykonawcze, a w szczególności Wspólny Podręcznik) są wymienione w załączniku i w związku z tym są wiążące i stosowane w nowych Państwach Członkowskich od daty przystąpienia.[27]

Natomiast postanowienia Schengen w sprawie zniesienia kontroli osób na granicach wewnętrznych nie są ujęte w załączniku i w związku z tym nie są stosowane w nowych Państwach Członkowskich od daty przystąpienia.

W rezultacie, niniejsza projekt, który zastępuje i bazuje na Wspólnym Podręczniku i określonych postanowieniach Konwencji z Schengen, mając na względzie stworzenie wspólnotowego kodeksu zasad regulujących przepływ osób przez granice, po przyjęciu będzie wiążąca i stosowana we wszystkich nowych Państwach Członkowskich tylko w odniesieniu do postanowień w sprawie granic zewnętrznych (tytuł II i wiążące się z nim załączniki, oraz tytuł I i IV w zakresie, w jakim dotyczą one postanowień tytułu II).

Postanowienia dotyczące przekraczania granic wewnętrznych (tytuł III oraz tytuły I i IV w zakresie, w jakim nawiązują one do postanowień tytułu III) będą stosowane w nowych Państwach Członkowskich tylko na mocy decyzji Rady, o której mowa w art. 3 ust. 2 Aktu Przystąpienia.

7. KOMENTARZE NA TEMAT ARTYKUŁÓW

Tytuł I – Postanowienia ogólne

Art. 1

Artykuł ten definiuje cel rozporządzenia, a mianowicie ustalenie zasad regulujących przepływ osób przez granice, objęcie zarówno zasad dotyczących kontroli na granicach zewnętrznych (tytuł II i załączniki) oraz zasad dotyczących zniesienia kontroli osób na granicach wewnętrznych oraz przywrócenia takich kontroli w określonych okolicznościach (tytuł III).

Art. 2

Większość definicji podanych w tym artykule pochodzi z art. 1 Konwencji z Schengen, mimo iż w pewnych przypadkach odczuwano potrzebę wyjaśnienia lub rozbudowania niektórych istniejących definicji lub dodania nowych. Definicje musiały również zostać zmienione w celu uwzględnienia ram i terminologii wspólnotowej (np. „Państwa Członkowskie” zamiast „Umawiających się Stron”).

Oczywiście, odniesienia do „Państw Członkowskich” w definicjach, oraz – bardziej generalnie – w całej treści propozycji, należy odczytywać po pierwsze w kontekście Protokołu z Schengen, w zakresie stosowania dorobku Schengen przez Wielką

[27] Z wyjątkiem art. 5 ust. 1 lit. d), związanego z konsultacją Systemu Informacyjnego Schengen.

Brytanię i Irlandię (patrz punkt 5 powyżej) oraz po drugie, art. 3 Traktatu o Przystąpieniu przewidującego dwuetapowe stosowanie dorobku Schengen przez nowe Państwa Członkowskie (punkt 6 powyżej). Ponadto, jak wyjaśniono w p. 5 powyżej, należy uwzględnić również specjalne stanowisko Norwegii i Islandii odnośnie dorobku Schengen. W Memorandum Wyjaśniającym pojęcie „Państwa Schengen" jest używane wyłącznie z powodów praktycznych w odniesieniu do państw, które stosują dorobek Schengen w całości, zgodnie z Traktatami i różnymi załączonymi do nich protokołami.

Definicje „granic wewnętrznych" i „granic zewnętrznych" zostały zasadniczo przejęte z art. 1 Konwencji z Schengen, który definiuje granice wewnętrzne jako wspólne granice lądowe Państw Schengen, ich porty lotnicze dla rejsów wewnętrznych oraz porty morskie dla regularnych połączeń promowych. Koncepcja „portów na jeziorach" została tutaj dodana w celu ujęcia przypadków, w których jezioro otacza jedno lub więcej Państw Członkowskich i jedno lub więcej państw nieczłonkowskich (np. Jezioro Bodeńskie, które otaczają Niemcy, Austria i Szwajcaria).[28]

Definicja „rejsu wewnętrznego" pochodzi również z art. 1 Konwencji i obejmuje wszystkie rejsy wyłącznie do lub z terytoriów Państw Schengen.

Definicja „regularnego połączenia promowego" została tutaj dodana, ponieważ stanowi ona część definicji granic wewnętrznych. Pochodzi ona z obecnej definicji zawartej w części Podręcznika zajmującej się kontrolami ruchu morskiego (pkt 3.4.1.5 części II), aczkolwiek została ona zmodyfikowana w celu zapewnienia zgodności z istniejącym prawodawstwem wspólnotowym.[29]

Koncepcja „obywateli państw trzecich" została zdefiniowana domyślnie, poprzez wykluczenie obywateli Unii Europejskiej w rozumieniu art. 17 ust. 1 Traktatu WE. Obejmuje ona zatem również uchodźców i bezpaństwowców.

Definicja „obywatela państwa trzeciego, wobec którego dokonano wpisu do celów odmowy wjazdu" pochodzi z art. 1 Konwencji z Schengen i oznacza każdego obywatela państw trzecich, wobec którego w Systemie Informacyjnym Schengen został dokonany wpis do celów odmowy wjazdu, zgodnie z art. 96 Konwencji z Schengen.

Koncepcja „osób korzystających ze wspólnotowego prawa swobodnego przepływu" jest innowacyjna w stosunku do Konwencji i obejmuje:

– obywateli Unii w rozumieniu art. 17 ust. 1 Traktatu oraz obywateli państw trzecich będących członkami rodziny obywatela Unii korzystającego ze swojego prawa do swobodnego przepływu, zgodnie z określeniem w

---

[28] Bez uszczerbku dla trwających rokowań z Konfederacją Szwajcarską mających na względzie włączenie jej do stosowania dorobku Schengen.

[29] Dyrektywa 2002/6/WE z dnia 18 lutego 2002 w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków dopływających do / wypływających z portów Państw Członkowskich Wspólnoty (Dz.U. L 67, 9.3.2002, str. 31) oraz dyrektywa Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 w sprawie rejestracji osób pływających na statkach pasażerskich kursujących z lub do portów Państw Członkowskich Wspólnoty (Dz.U. L 188, 2.7.1998, str. 35).

dyrektywie 2004/38/WE z dnia 29 kwietnia 2004 w sprawie prawa obywateli Unii i członków ich rodzin do swobodnego przepływu i przebywania na terytorium Państw Członkowskich, wyszczególniającej prawa, z których korzystają te kategorie (patrz: komentarz na temat art. 3);

– obywateli państw trzecich i członków ich rodzin, bez względu na narodowość, którzy na mocy porozumień pomiędzy Wspólnotą i jej Państwami Członkowskimi z jednej strony a tymi państwami z drugiej strony, korzystają z praw swobodnego przepływu równoważnych z prawami obywateli Unii. Obejmuje to kraje będące stronami Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym i Konfederację Szwajcarską.

Definicja „przejścia granicznego" pochodzi z art. 1 Konwencji z Schengen i oznacza każde przejście graniczne zatwierdzone przez kompetentne władze do celów przekraczania granic zewnętrznych.

Koncepcja „kontroli granicznej" pochodzi z art. 1 Konwencji z Schengen i oznacza kontrolę przeprowadzaną na granicy w reakcji wyłącznie na zamiar przekroczenia tej granicy. W celu wyjaśnienia znaczenia i zakresu tego pojęcia, ogólna koncepcja kontroli granicznej obejmuje:

– kontrole dokonywane na przejściach granicznych, oraz

– nadzór granic poza przejściami granicznymi.

Definicja „straży granicznej" została przedstawiona w celu uproszczenia odniesienia do władz krajowych, które zgodnie z ustawodawstwem krajowym każdego Państwa Członkowskiego są odpowiedzialne za wykonywanie zadań związanych z kontrolą graniczną.

Definicja „lokalnego ruchu granicznego" jest innowacją w stosunku do Konwencji z Schengen i nawiązuje do art. 3 projektu rozporządzenia Komisji w sprawie ustanowienia systemu lokalnego ruchu granicznego na zewnętrznych granicach lądowych Państw Członkowskich, będącej obecnie przedmiotem dyskusji (COM(2003)502 końcowy, 2003/0193(CNS)).

Definicja „przewoźnika" pochodzi w całości z art. 1 ust. 2 Konwencji z Schengen i dotyczy wszystkich osób fizycznych i prawnych, których działalność zawodowa polega na świadczeniu powietrznego, morskiego lub lądowego transportu pasażerskiego.

Definicja „zezwolenia na pobyt" pochodzi z art. 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1030/2002 ustanawiającego jednolity format zezwolenia na pobyt dla obywateli państw trzecich.[30] Ta z kolei definicja pochodzi z art. 1 Konwencji z Schengen, aczkolwiek w celu uniknięcia dwuznaczności zawiera ona dodatkowe postanowienie, że wizy nie są ujęte w definicji „zezwolenia na pobyt". Punkt (iii) art. 1 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1030/2002, wyłączający określone zezwolenia na pobyt wydane przez Państwa Członkowskie niestosujące postanowień art. 21 Konwencji z Schengen (w szczególności Wielka Brytania, mimo że stosuje ona rozporządzenie

[30] Dz.U. J L 157, 15.6.2002, str. 1.

(WE) nr 1030/2002), nie został przejęty, ponieważ nie jest on istotny z punktu widzenia niniejszego rozporządzenia.

Te trzy ostatnie definicje pochodzą z obecnego pkt 3.4.1, część II, Wspólnego Podręcznika.

Art. 3

Artykuł ten definiuje zakres projektu, który stosuje się do wszystkich osób przekraczających granice Państwa Członkowskiego, bez naruszania praw określonych kategorii na mocy innych instrumentów prawa wspólnotowego. Art. 134 Konwencji z Schengen (nieaktualny od 1 maja 1999) stanowił już, że „postanowienia niniejszej Konwencji stosuje się wyłącznie w zakresie, w jakim są one zgodne z prawem wspólnotowym".

W odniesieniu do osób korzystających z praw przewidzianych przez prawodawstwo wspólnotowe oznacza to, że niniejsze rozporządzenie nie wpływa na postanowienia dyrektywy 2004/38/WE z 29 kwietnia 2004 w sprawie prawa obywateli Unii i członków ich rodzin do swobodnego przepływu i przebywania na terytorium Państw Członkowskich, ani też na istniejące porozumienia z określonymi państwami trzecimi w sprawie swobodnego przepływu osób (patrz: komentarz na temat art. 2). Art. 5 tej dyrektywy stanowi, że obywatele Unii mają prawo opuścić swoje terytorium, aby podróżować do innego Państwa Członkowskiego z ważnym dowodem tożsamości lub paszportem (w przypadku członków rodziny niebędących obywatelami Państwa Członkowskiego prawo to jest takie samo jak w przypadku obywatela Unii, któremu towarzyszą lub do którego dołączają, aczkolwiek może oczekiwać się od nich posiadania wizy, która musi być wydana bezpłatnie i oferować wszelkie udogodnienia). W konsekwencji, obywatele Unii i inne osoby korzystające ze wspólnotowego prawa swobodnego przepływu podlegają szczegółowej kontroli zgodnie z art. 6 jedynie w przypadkach istnienia dowodów na to, że dana osoba stanowi prawdziwe, teraźniejsze i dostatecznie poważne zagrożenie mające wpływ na porządek publiczny, bezpieczeństwo publiczne lub zdrowie publiczne w danym Państwie Członkowskim. Stosuje się to również do odmowy przyjęcia (art. 11 niniejszego rozporządzenia): osobom korzystającym z praw przyznanych im przez prawodawstwo wspólnotowe można odmówić przyjęcia jedynie w przypadku istnienia prawdziwego, teraźniejszego i poważnego zagrożenia mającego wpływ na jeden z podstawowych interesów społeczeństwa, zgodnie z art. 27 tej dyrektywy. Dyrektywa reguluje również gwarancje proceduralne udzielane osobom korzystającym ze wspólnotowego prawa do swobodnego przepływu w przypadkach podjęcia decyzji o odmowie przyjęcia.

Jeżeli chodzi o uchodźców i osoby ubiegające się o ochronę międzynarodową, odniesienie istnieje po pierwsze i przede wszystkim do praw nadanych przez Konwencję Genewską z 28 lipca 1951 w sprawie Statusu Uchodźcy, ze zmianami wprowadzonymi Protokołem z Nowego Jorku z dnia 31 stycznia 1967, oraz różnymi instrumentami prawodawstwa wspólnotowego, które zostały przyjęte lub są w trakcie przyjmowania w zakresie ochrony międzynarodowej.

Celem odniesienia do rezydentów długoterminowych w rozumieniu dyrektywy 2003/109/WE jest zabezpieczenie praw przyznanych przez tą dyrektywę, jako że

rezydenci długoterminowi korzystają z lepszych warunków niż inni obywatele państw trzecich, jeżeli chodzi o pobyt w innych Państwach Członkowskich.

Tytuł II – Granice zewnętrzne

Art. 4

Ust. 1 i 2 zostały przejęte z art. 3 ust. 1 Konwencji z Schengen, oraz punktów 1.3, 1.3.1, 1.3.2 oraz 1.3.3 Wspólnego Podręcznika (Część I). Postanowienia te ustanawiają ogólną zasadę, że granice należy przekraczać jedynie na przejściach granicznych podczas ustalonych godzin otwarcia, aczkolwiek od tej zasady istnieją wyjątki, na przykład wynikające z systemu lokalnego ruchu granicznego, dotyczące statków wycieczkowych, rybołówstwa przybrzeżnego oraz marynarzy schodzących na ląd. Dodano i opisano również istniejącą praktykę, polegającą na tym, że określone przejścia graniczne mogą być zarezerwowane dla mieszkańców obszarów przygranicznych, zgodnie z systemem lokalnego ruchu granicznego. Praktyka ta jest zgodna z propozycjami Komisji w sprawie stworzenia systemu lokalnego ruchu granicznego (COM(2003)502 końcowy).

Lista przejść granicznych stanowi załącznik I do niniejszego rozporządzania (obecnie załącznik 1 do Podręcznika).

Ustęp 3 jest wersją art. 3 ust. 2 Konwencji z Schengen dotyczącego kar za nieupoważnione przekroczenie granic zewnętrznych, zmodyfikowanego w celu zapewnienia jego większej zgodności z praktyką wspólnotową bez naruszania samej zasady. Dodano odniesienie do międzynarodowych zobowiązań w zakresie ochrony. Dotyczy to w szczególności art. 31 Konwencji Genewskiej w sprawie statusu uchodźcy; artykuł ten zabrania nakładania kar w związku z bezprawnym wjazdem lub przebywaniem, na uchodźców przybywających bezpośrednio z terytorium, na którym ich życie lub wolność były zagrożone zgodnie z art. 1, którzy wjeżdżają lub przebywają na ich terytorium bez zezwolenia, pod warunkiem niezwłocznego zgłoszenia się do władz i przedstawienia odpowiednich powodów dla swojego bezprawnego wjazdu lub przebywania.

Art. 5

Ustęp 1 przejmuje jednolite warunki wjazdu przewidziane w art. 5 ust. 1 Konwencji z Schengen. Państwo Członkowskie, na którego granicy pojawia się obywatel państwa trzeciego, ponosi odpowiedzialność za kontrolę wjazdu nie tylko w interesie własnym, ale również wszystkich innych Państw Układu z Schengen, jako że w ramach Schengen nie istnieją już żadne kontrole graniczne. Dlatego też, na przykład, ocena zagrożenia dla porządku publicznego i bezpieczeństwa wewnętrznego musi odzwierciedlać interesy wszystkich Państw Schengen, początkowo za pomocą Systemu Informacyjnego Schengen (SIS), ale również poprzez wymianę innych odpowiednich informacji pomiędzy kompetentnymi władzami.

Oprócz warunków przewidzianych Konwencją z Schengen, istnieje nowy warunek dotyczący niestanowienia zagrożenia dla zdrowia publicznego. W określonych, ograniczonych okolicznościach, warunek ten jest już postrzegany jako stanowiący ważną podstawę dla odmowy wjazdu obywatelowi Unii (dyrektywa 64/221/EWG). Został on przejęty w nowej dyrektywie 2004/38/WE z dnia 29 kwietnia 2004 w

sprawie prawa obywateli Unii i członków ich rodzin do swobodnego przepływu i osiedlania na terytorium Państw Członkowskich, która określa sposób stosowania tego kryterium. Wprowadzenie pojęcia zdrowia publicznego w niniejszym rozporządzeniu umożliwia zapewnienie zgodności dwóch przepisów i uniknięcie różnic w traktowaniu pomiędzy obywatelami Unii i krajów trzecich.

Dokumenty wymagane dla przekraczania granic określają decyzje Komitetu Wykonawczego SCH/Com-ex (98)56 oraz SCH/Com-ex (99)14 z dnia 28.4.1999,[31] ustanawiające między innymi *Tabelę dokumentów podróży upoważniających posiadacza do przekraczania granic zewnętrznych, w których może zostać umieszczona wiza,* aktualizowaną okresowo przez Sekretariat Generalny Rady.

Ustęp 2 nawiązuje do załącznika II w zakresie dokumentów uzupełniających i informacji używanych do zweryfikowania spełnienia warunków określonych w ustępie 1. Oczywiście, tego typu dowodów dokumentowych dotyczących powodów wjazdu na krótki pobyt w Państwach Członkowskich nie należy wymagać od obywateli państw trzecich posiadających ważne zezwolenie na pobyt wydane przez Państwo Członkowskie. Istniejące kategorie (podróże służbowe, podróże podejmowane w celach turystycznych itp.) uzupełniono punktem dotyczącym dokumentacji dowodowej, jaką muszą przedstawić osoby, których dotyczy system lokalnego ruchu granicznego. Wiąże się to z dwoma przedstawionymi przez Komisję projektami rozporządzeń w sprawie stworzenia systemu lokalnego ruchu granicznego (COM(2003) 502 końcowy), które wśród warunków wjazdu wymieniają również istnienie „dokumentów potwierdzających ich status mieszkańca obszaru przygranicznego oraz istnienie uzasadnionych powodów do częstego przekraczania granicy… takich jak więzy rodzinne, motywy społeczne, kulturowe lub gospodarcze". Dlatego też konieczne jest zdefiniowanie, przynajmniej w formie wytycznych, typów dokumentów, jakie mogą być w rzeczywistości wymagane od mieszkańców obszarów przygranicznych zgodnie z systemem lokalnego ruchu granicznego. Został również dodany punkt dotyczący obowiązku posiadania ubezpieczenia podróży przez obywateli państw trzecich, których dotyczy wymóg posiadania wizy. Kwestia ta, z drobnymi poprawkami, została ujęta w ustępie włączonym niedawno do Wspólnego Podręcznika na mocy decyzji Rady w sprawie ubezpieczenia podróży (decyzja 2004/17/WE z 22 grudnia 2003).

Ustęp 3 dotyczy kryteriów oceny środków utrzymania; nawiązuje on do załącznika III (obecnie załącznik 10 do Podręcznika) w zakresie kwot referencyjnych wymaganych dla przekraczania granic, ustalanych corocznie przez władze krajowe.

Zasada opisana w ustępie 4 nie jest wyraźnie ustanowiona w art. 5 Konwencji z Schengen, wynika ona jednakże z art. 21 (który stanowi, że posiadacz dokumentu pobytowego wydanego przez Państwo Schengen ma możliwość podróżowania do innych Państw Schengen na trzy miesiące). Kwestia ta wspomniana jest również w obecnym punkcie 6.2 części II Podręcznika.

Ustęp 5 przejmuje art. 5 ust. 3 Konwencji z Schengen dotyczący pozwolenia na przejazd obywateli państw trzecich posiadających zezwolenie na pobyt lub upoważnienie lub wizę uprawniającą do ponownego wjazdu, wydane przez jedno z

[31] Dz.U. L 239, 22.9.2000, str. 207 i str. 298.

Państw Członkowskich – nawet, jeśli nie spełniają oni wszystkich warunków wjazdu – chyba że ich nazwiska znajdują się na liście wpisów Państwa Członkowskiego, którego granice zewnętrzne osoby takie usiłują przekroczyć.

Ustęp 7 określa, że zezwolenia na pobyt i pozwolenia, o których mowa w ust. 4 i 5 obejmują wszystkie zezwolenia na pobyt wydane przez Państwa Członkowskie (w dniu lub po 12 sierpnia 2004) według jednolitego formatu przedstawionego w rozporządzeniu (WE) nr 1030/2002, ustanawiającym jednolity formularz dokumentów pobytowych, jak również wszelkie inne zezwolenia na pobyt i upoważnienia oraz wizy upoważniające do powrotu, o których mowa w załączniku nr 4 do Wspólnych Instrukcji Konsularnych.

Art. 6

Artykuł ten, w znacznej mierze przejmujący art. 6 ust. 1 i 2 Konwencji z Schengen oraz punkt 1.2 części II Wspólnego Podręcznika, określa jednolite zasady przeprowadzania kontroli granicznych.

Ustęp 2 określa, że wszystkie osoby przekraczające granice zewnętrzne, łącznie z obywatelami Unii, muszą zostać poddane kontroli w celu potwierdzenia ich tożsamości na podstawie okazania dokumentów podróży. Następnie zapisane jest, że kontrole muszą być przeprowadzane przez każde Państwo Członkowskie zgodnie z jego przepisami i mogą obejmować również pojazdy i przedmioty będące w posiadaniu osób przekraczających granicę. Dla celów niniejszego rozporządzenia jednakże, kontrole pojazdów i przedmiotów należących do osoby przekraczającej granicę zewnętrzną są przewidziane jedynie w celu zweryfikowania zgodności z warunkami ustanowionymi w art. 5, a w szczególności w celu zapobiegania nielegalnej imigracji (na przykład kontrole mające na celu stwierdzenie, że w pojeździe nie ukrywają się nielegalni imigranci), jak również potencjalnym zagrożeniom bezpieczeństwa wewnętrznego i porządku publicznego Państw Członkowskich (na przykład kontrole mające na celu stwierdzenie, że dana osoba nie posiada broni lub innych przedmiotów niebezpiecznych). Nie wyłącza on jednak innego rodzaju kontroli (np. kontrola celna, weterynaryjna, kontrola zdrowia roślin) przeprowadzanych na podstawie odpowiednich przepisów wspólnotowych lub krajowych.

W momencie wjazdu i wyjazdu obywateli państw trzecich należy poddać szczegółowej kontroli (ustęp 3) w celu sprawdzenia celu ich wizyty oraz upewnienia się, że nie stanowią oni zagrożenia dla porządku publicznego, bezpieczeństwa wewnętrznego i zdrowia publicznego Państw Członkowskich.

Jak już wspomniano (komentarz na temat art. 3), osoby korzystające ze wspólnotowego prawa do swobodnego przepływu nie podlegają szczegółowej kontroli, chyba że istnieją dowody, iż dana osoba stanowi rzeczywiste, realne i dostatecznie poważne zagrożenie dla porządku publicznego, bezpieczeństwa publicznego lub zdrowia publicznego w Państwie Członkowskim.

Ustęp 4 nawiązuje do załącznika 4 w zakresie praktycznych szczegółów kontroli osób.

Art. 7

Artykuł ten stanowi zmienioną wersję aktualnego art. 6 ust. 2 lit. e) Konwencji z Schengen. Jego nowe brzmienie, w szczególności w zakresie, w jakim ogranicza on możliwość wstrzymania się od przeprowadzania kontroli do „nieprzewidzianych i wyjątkowych okoliczności", zostało przejęte z propozycji Komisji w sprawie wymogu w stosunku do kompetentnych władz Państw Członkowskich dotyczącego systematycznego pieczętowania dokumentów podróży obywateli państw trzecich (COM(2003)664, 6 listopada 2003). Ponadto, możliwość opieczętowania dokumentów podróży obywatela państwa trzeciego nawet w przypadku złagodzonej kontroli również została przejęta z tej propozycji.

Ustęp 3 stwierdza, że szczegółowe zasady złagodzonych kontroli oraz kryteria priorytetów zawiera załącznik V. Według istniejącego ustawodawstwa, kontrole wjazdu mają pierwszeństwo nad kontrolami wyjazdu.

Art. 8

Ten nowy artykuł wprowadza horyzontalne postanowienia w zakresie tworzenia odrębnych pasów ruchu na przejściach granicznych oraz minimalnych oznaczeń, jakie należy umieszczać na znakach. Postanowienie dotyczące odrębnych pasów kontroli w celu rozróżnienia pomiędzy kanałami przewidzianymi dla osób korzystających ze wspólnotowego prawa do swobodnego przepływu a przewidzianymi dla obywateli państw trzecich jest obecnie wymagane, zgodnie z decyzją SCH/Com-ex (94)17 rev. 4,[32] jedynie w przypadku międzynarodowych portów lotniczych. Decyzja ta ustanawia jednolite minimalne oznaczenia w celu rozróżnienia pomiędzy obywatelami UE i obywatelami spoza UE. Jeżeli chodzi o granice morskie, a bardziej konkretnie o kontrole pasażerów na promach, aktualna część II, punkt 3.4.4.5 Podręcznika stanowi, że „w przypadkach, gdzie jest to możliwe należy podjąć niezbędne prace budowlane" w celu zapewnienia rozróżnienia pomiędzy kontrolami przeprowadzanymi na obywatelach UE/EOG i kontrolami przeprowadzanymi w stosunku do obywateli państw trzecich. Zasady w ich istniejącej formie nie mówią nic na temat tworzenia odrębnych pasów ruchu na granicach lądowych.

Ten nowy artykuł opiera się zatem na istniejących przepisach, uwzględnia jednakże również dyskusje wszczęte w roku 2003 w ramach Grupy Roboczej ds. Granic, a w szczególności projekt decyzji Rady określającej minimalne oznaczenia, jakie należy stosować na znakach w punktach kontroli granicznej[33] oraz konkluzje Rady w sprawie wprowadzenia odrębnych pasów ruchu na zewnętrznych przejściach granicznych.[34]

Obowiązek utworzenia odrębnych pasów ruchu na lotniskach międzynarodowych został zachowany. Jednakże, tworzenie odrębnych pasów ruchu na morskich i lądowych przejściach granicznych w Państwach Członkowskich pozostaje nieobowiązkowe. Konkretne przepisy w sprawie organizacji pasów ruchu na granicach lądowych zawiera załącznik X (patrz komentarz poniżej).

---

32 Dz.U. L 239, 22.9.2000, str. 168.
33 Dokument Rady 16184/03 FRONT 186 COMIX 769.
34 Dokument Rady 8498/03.

Jeżeli chodzi o minimalne oznaczenia, jakie należy stosować na znakach, treść powyższej propozycji decyzji została włączona w celu uwzględnienia potrzeby ujęcia obywateli Szwajcarii oraz członków ich rodzin w grupie osób korzystających ze wspólnotowego prawa do swobodnego przepływu, po wejściu w życie w dniu 1 czerwca 2002 porozumienia w sprawie swobodnego przepływu osób, zawartego ze Szwajcarią. Osoby korzystające ze wspólnotowego prawa do swobodnego przepływu mogą korzystać z innych pasów ruchu, które nie są już oznaczone „SPOZA EU/EOG", lecz „WSZYSTKIE PASZPORTY". Wzory takich znaków zawiera załącznik VI.

Państwa Członkowskie mają obowiązek przystosowania wszystkich znaków na przejściach granicznych do 31 maja 2009; jednakże zarówno w przypadku zastępowania istniejących znaków lub instalowania nowych przed tym terminem należy uwzględniać określone tutaj przepisy dotyczące minimalnych oznaczeń. Postanowienie to również zostało przejęte ze wspomnianego wyżej projektu.

Na granicach pomiędzy Państwami Członkowskimi, które nie zniosły jeszcze kontroli na swoich wspólnych granicach w związku z dwuetapowym stosowaniem dorobku Schengen, zastosowanie tego artykułu pozostaje nieobowiązkowe, co pozwala na uniknięcie nakładania na Państwa Członkowskie obowiązku podejmowania nadmiernych inwestycji na granicach, które z natury będą służyć jako granice zewnętrzne jedynie tymczasowo.

Art. 9

Pieczętowanie dokumentów podróży reguluje aktualnie punkt 2.1 części II Wspólnego Podręcznika. Zgodnie ze wspomnianą powyżej propozycją w sprawie pieczętowania, obowiązek „systematycznego" pieczętowania dokumentów podróży w momencie wjazdu jest obecnie ustanowiony (ust. 1).

Ustęp 2 ustanawia odstępstwa od zasady pieczętowania dokumentów podróży obywateli państw trzecich: oprócz przejęcia wyjątków opisanych w punktach 2.1.1, 2.1.5 oraz 2.1.6 części II Podręcznika, ustanawia on również zwolnienie od pieczętowania w przypadku osób, które są objęte systemem lokalnego ruchu granicznego, w celu zapewnienia spójności ze wspomnianymi wyżej propozycjami w sprawie systemu lokalnego ruchu granicznego oraz pieczętowania.

Odnośnie pieczęci wyjazdowych ust. 3 stanowi, że należy umieszczać je systematycznie w dokumentach zawierających wizy wielokrotnego wjazdu ze skumulowanym limitem długości pobytów.

Ustęp 4 natomiast nawiązuje do załącznika VII odnośnie praktycznych zasad regulujących pieczętowanie. Procedury pieczętowania dokumentów, oraz kształt i cechy pieczęci nie uległy zmianie; dodane zostały natomiast postanowienia odzwierciedlające wnioski Rady ds. Wymiaru Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych z dnia 5 i 6 czerwca 2003 w sprawie specjalnych cech bezpieczeństwa jednolitych pieczęci wjazdowych i wyjazdowych (dokument Rady 9390/03 FRONT 60 COMIX 308). Przepisy te ustanawiają między innymi obowiązek częstej zmiany kodów bezpieczeństwa oraz stanowią, że ten sam kod bezpieczeństwa nie może być ważny przez okres dłuższy niż miesiąc. Opracowany został również system wymiany informacji na temat kodów bezpieczeństwa

stosowanych na pieczęciach oraz na temat zagubionych i skradzionych pieczęci; informacje te mają być wymieniane między innymi poprzez krajowe punkty kontaktowe odpowiedzialne za wymianę informacji na temat kodów bezpieczeństwa pieczęci wjazdowych i wyjazdowych stosowanych na przejściach granicznych (zawartych w dokumencie Rady 7221/03 FRONT 23 COMIX 147 (EU RESTRICTED)).

Art. 10

Artykuł ten, dotyczący nadzoru pomiędzy przejściami granicznymi, przejmuje treść art. 6 ust. 3 Konwencji z Schengen oraz punktu 2.2 części II Wspólnego Podręcznika. Szczegółowe zasady regulujące nadzór graniczny mają zostać przyjęte w drodze procedury komitetu przewidzianej w art. 30 niniejszego rozporządzenia.

Art. 11

Ustęp 1 przejmuje art. 5 ust. 2 Konwencji z Schengen dotyczący odmowy wjazdu obywateli państw trzecich, którzy nie spełniają wszystkich warunków określonych w art. 6 niniejszego rozporządzenia, łącznie z faktem, że w wyjątkowych okolicznościach Państwo Członkowskie może pozwolić na wjazd ze względów humanitarnych, ze względu na interes narodowy lub zobowiązania międzynarodowe.

Ustęp 2 dotyczy przypadków, w których osoba bez wizy – a zatem osoba niespełniająca wszystkich warunków wjazdu – która spełnia warunki określone w art. 1 rozporządzenia (WE) nr 415/2003 - może uzyskać wizę na granicy. Dotyczy to osób, które nie mogły złożyć wniosku o wizę z wyprzedzeniem z nieprzewidywalnych powodów, ale spełniają wszystkie pozostałe warunki wjazdu i w ich przypadku zapewniony jest powrót do ich kraju pochodzenia lub przejazd. Po wejściu w życie rozporządzenia (WE) nr 415/2003 punkty 5 oraz 5.1 części II Podręcznika zostały zastąpione odniesieniem do samego rozporządzenia.

Ustęp 3 przejmuje punkty 1.4.1 i 1.4.2 części II Wspólnego Podręcznika. Zawiera również odniesienie do standardowego formularza w załączniku VIII, część B, dotyczącego uznania decyzji odmowy przez obywatela państwa trzeciego. Ten sam załącznik (część A) określa szczegółowe zasady regulujące odmowy.

Ustęp 4 nakłada na straż graniczną obowiązek zapewnienia, aby obywatel państwa trzeciego, któremu odmówiono wjazdu, nie przekroczył granicy danego Państwa Członkowskiego.

Art. 12

Artykuł ten przejmuje art. 6 ust. 4 i 5 Konwencji z Schengen, ustanawiający wymóg, aby Państwa Członkowskie „rozmieściły właściwie wykwalifikowanych funkcjonariuszy… w wystarczającej liczbie", oraz dodaje koncepcję, że „zasoby" muszą być odpowiednie do przeprowadzania kontroli wysokiego stopnia na granicach zewnętrznych.

Art. 13

Art. 13 ust. 1 został przejęty z punktów 1.1.1 i 1.1.2 części II Wspólnego Podręcznika; wymaga on jedynie, aby dla celów niniejszego rozporządzenia kontrole

graniczne przeprowadzane były przez służby Państw Członkowskich odpowiedzialne za wykonywanie obowiązków straży granicznej zgodnie z ustawodawstwem krajowym, straż graniczną posiadającą uprawnienia policji granicznej oraz uprawnienia do wszczynania postępowania karnego.

Ustęp 3 stanowi, że listę służb krajowych odpowiedzialnych za wykonywanie obowiązków straży granicznej zgodnie z ustawodawstwem krajowym każdego Państwa Członkowskiego zawiera załącznik IX do rozporządzenia, a nie samo rozporządzenie, jak było w przypadku Wspólnego Podręcznika.

Ustęp 4 jest nowym przepisem nakładającym na Państwa Członkowskie – w których kilka rodzajów służb jest odpowiedzialnych za wypełnianie obowiązków straży granicznej na mocy ustawodawstwa krajowego – obowiązek zapewnienia koordynacji i współpracy pomiędzy wszystkimi takimi służbami niezbędnej dla skutecznych kontroli granicznych.

Art. 14

Artykuł ten zastępuje art. 7 Konwencji z Schengen oraz punkty 4, 4.1 i 4.2 części II Wspólnego Podręcznika, dotyczące współpracy pomiędzy Państwami Członkowskimi w celu skutecznej realizacji kontroli granicznych. Zamiast przejmowania istniejących postanowień, artykuł ten zawiera odniesienie do przyszłej Europejskiej Agencji ds. Zarządzania Współpracą Operacyjną na Granicach Zewnętrznych, która zajmować się będzie sprawami współpracy operacyjnej pomiędzy Państwami Członkowskimi, łącznie z wymianą informacji; harmonizacją instrukcji i wspólnych komponentów szkolenia straży granicznej; koordynacją wspólnych działań pomiędzy Państwami Członkowskimi; wspólną oceną ryzyka, oraz zarządzaniem wspólnym sprzętem technicznym.

Art. 15

Jest to nowy artykuł, zainspirowany aktualną praktyką oraz wnioskami z Rady WSiSW z 27 i 28 listopada 2003,[35] dotyczącymi przyjęcia elastycznych środków kontroli granic lądowych w okresie przed rozszerzeniem Unii.

Biorąc pod uwagę dwuetapową procedurę implementacji Schengen (patrz p. 6), nowe Państwa Członkowskie nie będą stosować w całości dorobku Schengen bezpośrednio po przystąpieniu, a kontrole osób na wspólnych granicach pomiędzy istniejącymi i nowymi Państwami Członkowskimi, oraz pomiędzy samymi nowymi Państwami Członkowskimi będą kontynuowane do momentu pełnego zastosowania dorobku Schengen przez nowe Państwa Członkowskie. Zasady znajdujące zastosowanie na tych granicach – które można uważać za „tymczasowe granice zewnętrzne" – będą takie same, jak zasady stosowane na granicach zewnętrznych Schengen.

Ustęp 1 stanowi zatem, że Państwa Członkowskie, które nie stosują art. 18 i które w związku z tym nie zniosły jeszcze kontroli na swoich wspólnych granicach lądowych mogą, do dnia zastosowania tego artykułu, wspólnie kontrolować te granice, pod

[35] dokument Rady 15013/03 FRONT 164 COMIX 704, 19.11.2003.

warunkiem zachowania kryteriów i zasad ustanowionych niniejszym rozporządzeniem w stosunku do kontroli granic zewnętrznych. Państwa Członkowskie mogą zawrzeć ze sobą dwustronne porozumienia w zakresie wspólnego zarządzania kontrolami, muszą jednak poinformować o tym Komisję.

Rozdział 4 – Specjalne szczegółowe zasady kontroli granicznych i szczególne procedury

Art. 16

Artykuł ten nawiązuje do załącznika X w zakresie specjalnych szczegółowych zasad dla różnych typów granic (lądowe, powietrzne, morskie) oraz różnych środków transportu wykorzystywanych do przekraczania granic zewnętrznych Państw Członkowskich. Szczegółowe komentarze na temat zasadniczych zmian dokonanych w stosunku do istniejących postanowień:

Granice lądowe

Punkt 1.1 dotyczy kontroli ruchu drogowego i zawiera część II, punkt 3.1 Wspólnego Podręcznika. Uzupełnienie stanowią postanowienia dotyczące możliwości stworzenia odrębnych pasów ruchu dla kontroli w lądowych punktach kontroli granicznej, uwzględniające konkluzje Rady z 8 maja 2003 (patrz również komentarz na temat odpowiednich postanowień horyzontalnych).

Utworzenie odrębnych pasów kontroli w lądowych punktach kontroli granicznej nie stało się obowiązkowe; jest to wciąż opcja otwarta dla Państw Członkowskich, jeśli uznają one takie rozwiązanie za odpowiednie oraz jeśli pozwalają na to okoliczności – w szczególności warunki ruchu lokalnego. Ponadto, kompetentne władze Państw Członkowskich mogą obyć się bez odrębnych pasów w „wyjątkowych okolicznościach" oraz „w przypadkach gdzie wymagają tego warunki ruchu i infrastruktury" (sformułowania przejęte również ze wspomnianych powyżej konkluzji Rady).

Niemniej jednak, jeśli Państwo Członkowskie zdecyduje się korzystać z odrębnych pasów ruchu na lądowych przejściach granicznych, na znakach należy stosować jednolite minimalne oznaczenia opisane w art. 8.

Państwa Członkowskie mogą również zapewnić odrębne pasy ruchu dla osób objętych systemem lokalnego ruchu granicznego. Jest to zgodne ze wspomnianymi powyżej projektami rozporządzeń w sprawie lokalnego ruchu granicznego.

Punkt 1.2 obejmuje ruch kolejowy i zawiera p. 3.2 części II Podręcznika. Część ta nie uległa zasadniczym zmianom, wprowadzono tylko zmiany formalne i stylistyczne w celu jaśniejszego wyrażenia jej treści.

Granice powietrzne

Punkt 2 załącznika X zawiera punkty 3.3, 3.3.1 do 3.3.7 części II Podręcznika (oprócz postanowień nieaktualnych lub zbędnych, takich jak odtwarzanie art. 4 Konwencji z Schengen lub przykładów), pewne części decyzji SCH/Com-ex (94)17 rev. 4 oraz wytyczne w sprawie poprawy skuteczności kontroli przeprowadzanych w

zakresie międzynarodowego lotnictwa cywilnego (pasażerowie lotów prywatnych) przyjęte przez Grupę Roboczą ds. Granic w dniu 5 czerwca 2003.[36]

Punkt 2.1 tego ustępu określa procedury kontroli pasażerów na lotniskach międzynarodowych.

W celu rozróżnienia pasażerów lotów wewnętrznych, którzy nie podlegają kontroli, od pasażerów wszystkich innych lotów, którzy muszą zostać poddani kontroli, należy przedsięwziąć środki w celu fizycznego oddzielenia napływu pasażerów. W tym względzie kompetentne władze Państw Członkowskich zobowiązane są stworzyć odpowiednią infrastrukturę we współpracy z operatorem lotniska. W praktyce, może się to odbywać na przykład poprzez oddzielenie punktów odprawy lub obsługę ruchu w odrębnych terminalach.

Następnie należy określić miejsce odprawy osób i bagażu podręcznego, w szczególności w odniesieniu do lotów transferowych.

Stanowi się również, że kontrole pasażerów przeprowadzane są zwykle poza samolotem; w tym kontekście Państwa Członkowskie zobowiązane są podjąć odpowiednie środki, w porozumieniu i współpracy z władzami lotniska i przewoźnikami, w celu zapewnienia, że ruch pasażerów kierowany jest do miejsc zarezerwowanych dla celów odprawy. Szczególne zasady dotyczące kontroli załóg samolotów zawiera załącznik XI.

I wreszcie, w sytuacjach, kiedy samolot wykonujący lot międzynarodowy (lub samolot zagraniczny) zmuszony jest lądować na nieautoryzowanym lądowisku z powodu siły wyższej lub bezpośredniego zagrożenia, lub na polecenie władz, może on kontynuować lot jedynie po uzyskaniu zezwolenia od władz odpowiedzialnych za kontrole graniczne. Odstępstwa od odpowiednich zasad kontroli pasażerów nie są dopuszczalne w żadnych okolicznościach.

Punkt 2.2 określa konkretne procedury kontroli na lotniskach, które nie posiadają statusu lotniska międzynarodowego (lądowiska). Biorąc pod uwagę, że ruch na tego typu lotniskach jest mniejszy niż na lotniskach międzynarodowych, zwykle nie ma konieczności dokonywania odpowiednich ustaleń w celu fizycznego oddzielenia pasażerów lub zapewnienia ciągłej obecności straży granicznej. Nie narusza to rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, a w szczególności obowiązku Państw Członkowskich do sprawdzania / filtrowania pasażerów w celu zapobiegania wnoszenia niedozwolonych przedmiotów do obszarów ograniczonego bezpieczeństwa, do których dostęp jest kontrolowany, lub na pokład samolotu. W razie konieczności należy zagwarantować możliwość rozmieszczenia w odpowiednim momencie personelu niezbędnego do przeprowadzenia kontroli. W tym względzie dyrektor lądowiska zobowiązany jest zawiadomić kompetentne władze o przylocie lub odlocie samolotu wykonującego lot międzynarodowy.

Punkt 2.3 łączy punkty 3.3.5 i 3.3.7 Podręcznika dotyczące lotów prywatnych (łącznie z szybowcami, mikrolotami itp.), z odpowiednim uwzględnieniem

[36] Dokument Rady 8782/1/03 REV 1.

wspomnianych wyżej wytycznych w sprawie poprawy efektywności kontroli przeprowadzanych w stosunku do międzynarodowego lotnictwa cywilnego, przyjętych przez Grupę Roboczą ds. Granic.

W porównaniu z istniejącymi postanowieniami, rozdział ten nakłada na kapitana obowiązek przekazywania władzom granicznym Państwa Członkowskiego miejsca przeznaczenia i przylotu, przed startem, ogólnej deklaracji obejmującej plan lotu (zgodnie z załącznikiem 2 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym) oraz informacji na temat tożsamości pasażerów.

Dodatkowo, w przypadkach gdzie lot prywatny przylatujący z państwa trzeciego i udający się do Państwa Członkowskiego odbywa postój na terytorium innego Państwa Członkowskiego, kompetentne władze Państwa Członkowskiego wjazdu muszą zawsze przeprowadzić kontrolę i przypieczętować wspomnianą wyżej deklarację ogólną pieczęcią wjazdową, aby Państwo Członkowskie miejsca przeznaczenia miało świadomość, że kontrola wjazdu została już dokonana.

W każdy przypadku istnienia jakiejkolwiek niepewności odnośnie pochodzenia lub miejsca przeznaczenia prywatnego samolotu – a w związku z tym niepewności odnośnie tego, czy jest to lot wewnętrzny – należy zawsze przeprowadzić kontrolę zainteresowanych osób. Postanowienie to stosuje się zarówno do lotnisk międzynarodowych jak i lądowisk.

I wreszcie postanawia się również, że wszelkie uzgodnienia regulujące szybowce, mikroloty, helikoptery i tym podobne określane są prawem krajowym i w stosownych przypadkach dwustronnymi porozumieniami.

Granice morskie

Sekcja ta, a konkretniej rozdział zajmujący się kontrolami ruchu morskiego (rozdział 3.1), został całkowicie zweryfikowany w świetle trudności, jakie pojawiły się w kontekście stosowania istniejących postanowień Podręcznika, szczególnie podczas ocen Schengen. Uwzględniono również kwestie zasygnalizowane przez badanie wykonalności kontroli na granicach morskich Unii Europejskiej, przeprowadzone przez konsultantów Civipol Conseils, którzy ogłosili swoje wnioski w lipcu 2003. Postanowienia tej sekcji obejmują ponadto treść programu środków zwalczania nielegalnej imigracji przez granice morskie Państw Członkowskich Unii Europejskiej, przyjętego przez Radę w dniu 27 listopada 2003[37] i odzwierciedlają dyskusję prowadzoną na temat tej części tekstu na nieformalnym spotkaniu ekspertów krajowych w dniu 4 grudnia 2003.

Punkt 3.1 zawiera cały obecny punkt 3.4 części II Wspólnego Podręcznika, poświęcony kontrolom ruchu morskiego.

Uznano, że powielanie niektórych definicji ujętych w istniejącym punkcie 3.4.1 (na przykład „ruch morski", „pasażer", „załoga") nie jest konieczne. Pozostałe definicje – „stałe połączenie promowe", „statek rejsowy", „statek wycieczkowy" oraz „rybołówstwo przybrzeżne" – zostały przejęte z art. 2.

[37] Dokument Rady 15445/03 FRONT 172 COMIX 731.

Nowy punkt 3.2 załącznika X zbiera szczególne procedury dla określonych typów żeglugi, wskazanych w punkcie 3.4.4 Podręcznika. Biorąc pod uwagę definicję wewnętrznych i zewnętrznych granic morskich (patrz: art. 2 niniejszego rozporządzenia), porty są z zasady traktowane jako granice zewnętrzne; każdy statek musi zatem zostać poddany kontroli przy każdym wpłynięciu i wypłynięciu, jako że niemożliwością jest ustalenie, co dzieje się poza portem, bez względu na to czy chodzi o wody terytorialne czy międzynarodowe (wejście / zejście z pokładu osób lub załadunek / rozładunek towarów). Niemniej jednak, w obliczu natury określonych rodzajów żeglugi, zasada systematycznych kontroli może zostać zniesiona.

Punkt 3.4.4.1 Wspólnego Podręcznika nie został ujęty w tej części, ponieważ w związku z faktem, że dotyczy on połączeń promowych pomiędzy dwoma portami na obszarze Schengen, mamy w nim do czynienia z przekraczaniem granic wewnętrznych, a nie zewnętrznych.

Punkty 3.2.1 do 3.2.3 zajmują się ruchem statków rejsowych. Odpowiadają one istniejącemu punktowi 3.4.4.2, który został uzupełniony w celu ujęcia linii polityki określonych programem środków zwalczania nielegalnej imigracji przez granice morskie, oraz zaleceń dotyczących statków rejsowych ujętych w katalogu Schengen. Kontrole na pasażerskich statkach rejsowych są przeprowadzane zwykle tylko w pierwszym i ostatnim porcie znajdującym się na obszarze Schengen, niemniej jednak można je przeprowadzać w innych portach podczas rejsu, stosownie do oceny ryzyka nielegalnej imigracji. Określony jest również sposób traktowania osób, którym należy odmówić wjazdu na terytorium.

Punkty 3.2.4 do 3.2.7 odpowiadają punktowi 3.4.4.3 dotyczącemu rejsów wycieczkowych. Obejmują one również nowe postanowienia, dla których podstawę stanowią zalecenia określone we wspomnianym wyżej programie środków i w katalogu Schengen. Statki wycieczkowe mają obowiązek dokowania w autoryzowanych portach wejścia, a w przypadku odejścia od tej zasady w związku z wyjątkowymi okolicznościami lub wystąpieniem siły wyżej należy poinformować o tym władze odpowiedzialne za kontrole. Dokument zawierający wszystkie techniczne dane statku oraz nazwiska osób przebywających na pokładzie należy przekazać władzom. Wyjątek stanowią osoby odbywające jednodniowe rejsy wycieczkowe, znane władzom, w zależności od oceny ryzyka nielegalnej imigracji.

Punkty 3.2.8 i 3.2.9 dotyczą rybołówstwa przybrzeżnego (obecnie punkt 3.4.4.4 Wspólnego Podręcznika) i obejmują poprawki podobne do punktów poprzednich. Kontroli statków rybołówstwa przybrzeżnego, które wracają do portu codziennie lub prawie codziennie nie należy przeprowadzać systematycznie, w zależności od oceny ryzyka nielegalnej imigracji. Kapitan statku zobowiązany jest powiadomić władze o jakichkolwiek zmianach w swojej załodze oraz o obecności jakichkolwiek pasażerów.

Punkt 3.2.10 przejmuje niemal dosłownie punkt 3.4.4.5 Wspólnego Podręcznika dotyczący usług promowych podlegających kontroli.

Punkt 3.3, dotyczący żeglugi śródlądowej i odpowiadający punktowi 3.5 części II Podręcznika, nie został zmieniony. W praktyce, do tego typu żeglugi stosują się *mutatis mutandis* te same zasady, co w przypadku kontroli na granicach morskich.

Art. 17

Artykuł ten stanowi o możliwości ustanowienia konkretnych procedur w zakresie kontroli określonych kategorii osób, łącznie z załogami samolotów, marynarzami, posiadaczami paszportów dyplomatycznych, oficjalnych lub służbowych, członkami organizacji międzynarodowych, pracownikami służb granicznych i nieletnimi. Procedury te opisane są w załączniku XI. Załącznik ten przejmuje niektóre postanowienia punktu 6 części II Podręcznika, z wyłączeniem punktów 6.1 (obywatele UE i członkowie ich rodzin), 6.2 (obywatele państw trzecich posiadający zezwolenia na pobyt wydane przez inne Państwo Członkowskie), 6.3 (uchodźcy i bezpaństwowcy), 6.9 (wycieczki grupowe) oraz 6.10 (wnioski o udzielenie azylu na granicy).

Punkt 6.1 nie został włączony ponieważ, jak już zostało wyjaśnione, zasady wjazdu i pobytu stosujące się do obywateli Unii i ogólnie do osób korzystających ze wspólnotowego prawa do swobodnego przepływu, zostały już określone w odpowiednich przepisach prawa wspólnotowego. Nie ma zatem potrzeby odtwarzania tutaj postanowień, które zostały już zawarte w innych instrumentach wspólnotowych; w każdym bądź razie, art. 3 rozporządzenia jasno stwierdza, że niniejsze rozporządzenie nie narusza uprawnień osób korzystających ze wspólnotowego prawa do swobodnego przepływu.

Punkt 6.2 został już ujęty w art. 6 ust. 4 rozporządzenia.

Punkt 6.3 nie został ujęty, jako że przede wszystkimi uznawanie dokumentów podróży obywateli państw trzecich, łącznie z uchodźcami i bezpaństwowcami, nie zostało zharmonizowane i leży w związku z tym w zakresie odpowiedzialności każdego Państwa Członkowskiego, które obecnie ograniczają się do powiadamiania sekretariatu generalnego Rady o swoich decyzjach w tym zakresie[38] (a poza tym, ta część nie jest nawet aktualna). Po drugie, wymogi wizowe dla tych kategorii osób zostały już określone w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 539/2001, w związku z czym nie ma potrzeby wprowadzania tutaj konkretnych postanowień. Po trzecie, drugi akapit punktu 6.3.2 części II Podręcznika („posiadacze dokumentów podróży dla bezpaństwowców podlegają obowiązkowi posiadania wizy wjazdowej, chyba że posiadają zezwolenie na pobyt wydane przez jedno z [Państw Schengen]") jest i tak sprzeczny z rozporządzeniem (WE) nr 539/2001, jako że rozporządzenie to dopuszcza odstępstwa od wymogu wizowego w przypadku posiadaczy dokumentu podróży dla bezpaństwowców wydanego przez państwo trzecie wyłączone z wymogu wizowego, na którego obszarze osoby te legalnie przebywają (drugi tiret art. 3 tego rozporządzenia).

Punkt 6.9, dotyczący możliwości złagodzenia kontroli uczestników wycieczek grupowych (szczególnie w przypadku autokarów przewożących grupy pielgrzymów lub wycieczki szkolne), nie został przejęty ponieważ jest on sprzeczny z ogólnym systemem kontroli, a w szczególności z obowiązkiem systematycznego pieczętowania dokumentów podróży przy wjeździe na obszar Schengen.

---

[38] Patrz: tabela dokumentów podróży upoważniających posiadacza do przekraczania granic zewnętrznych, w których można umieścić wizę (decyzje Komitetu Wykonawczego SCH/Com-ex (98)56 oraz SCH/Com-ex (99)14 z 28 kwietnia 1999, ibid.).

I w końcu punkt 6.10 jest zbyteczny i również nie został ujęty, a stanowi jedynie, że jeśli cudzoziemiec wystąpi o azyl na granicy, zastosowanie znajdują przepisy krajowe danego Państwa Członkowskiego do momentu stwierdzenia, kto ponosi odpowiedzialność za rozpatrzenie wniosku o udzielenie azylu. Oprócz tego, art. 3 rozporządzenia nawiązuje już do obowiązku Państw Członkowskich w zakresie udzielania azylu i ochrony międzynarodowej.

Zostały natomiast ujęte następujące części: punkt 6.4 Podręcznika, dotyczący pilotów samolotów i innych członków załogi (pkt 1 tego załącznika); obecny punkt 6.5, dotyczący marynarzy (pkt 2); obecne punkty 6.6 i 6.11, dotyczące posiadaczy paszportów dyplomatycznych, oficjalnych i służbowych oraz członków organizacji międzynarodowych (pkt 3); obecny punkt 6.7 dotyczący pracowników służb granicznych (pkt 4) oraz punkt 6.8 dotyczący nieletnich (pkt 5).

Piloci samolotów

Punkt 1, dotyczący pilotów samolotów i członków załogi, nie uległ zasadniczym zmianom w porównaniu z pkt 6.4 Podręcznika, który określa konkretne uzgodnienia – w oparciu o załącznik 9 do Konwencji o lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944, a w szczególności jego pkt 3.74 i 3.75 – w przypadku posiadaczy licencji pilota lub certyfikatów członków załogi. Niemniej jednak, część ta została sparafrazowana w celu wyraźnego opisania praw tej kategorii osób, szczególnie zaś prawa tych osób, w trakcie pełnienia służby i na podstawie ich licencji pilota lub certyfikatu członka załogi – a zatem bez potrzeby posiadania paszportu i wizy – do wejścia na obszar miasta lotniska oraz do wejścia na teren jakiegokolwiek lotniska znajdującego się na obszarze danego Państwa Członkowskiego.

Marynarze

Z drugiej strony, punkt 2, dotyczący marynarzy, uległ znacznym zmianom w porównaniu z obecnym pkt 6.5 Podręcznika, w celu wyjaśnienia znaczenia i zakresu postanowień i ich aktualizacji zgodnie z rozwojem wypadków na poziomie międzynarodowym (w szczególności nową Konwencją Genewską – nr 185 – podpisaną w dniu 19 czerwca 2003).

Nowy tekst stanowi, że marynarze posiadający dokument tożsamości żeglarza – odniesienie do książeczki marynarza zostało usunięte, ponieważ nie stanowi ona dokumentu tożsamości ani podróży – wydany zgodnie z Konwencją Londyńską (FAL) i Konwencją Genewską nr 185, mogą schodzić na brzeg i przebywać na terenie portu, do którego przybił ich statek lub w przyległych miastach, bez zgłaszania się w punktach kontroli granicznej, pod warunkiem, że figurują oni na przedstawionej uprzednio do kontroli liście załogi statku, do którego należą. Do postanowienia tego dodano obowiązek przeprowadzania wzrokowej (bezpośredniej) kontroli marynarza, przed jego zejściem na brzeg, w przypadkach gdzie wymaga tego ocena ryzyka migracji i bezpieczeństwa. Z drugiej strony, obowiązek posiadania wizy został usunięty, jako że reguluje go już art. 4 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 539/2001 (a ponadto, istnieją rozbieżności pomiędzy różnymi wersjami językowymi Podręcznika w tym punkcie: niektóre wersje wymagają, aby marynarz posiadał wizę we wszystkich przypadkach, a inne „w stosownych przypadkach").

Obowiązek spełnienia wszystkich warunków wjazdu określonych w art. 5 rozporządzenia został utrzymany dla marynarzy, którzy zamierzają przebywać poza miastami znajdującymi się w pobliżu portów. Niemniej jednak w określonych przypadkach możliwe są odstępstwa od tej zasady, szczególnie odstępstwa od obowiązku posiadania wizy i dostatecznych środków utrzymania. Marynarze nieposiadający wizy mogą otrzymać takową na granicy, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 415/2003, które, oprócz określenia przypadków i warunków, w których wizy mogą być wydawane na granicy (ogólnie), zawiera konkretne postanowienia dotyczące wydawania tego typu wiz marynarzom w tranzycie.

W każdym przypadku straż graniczna ma obowiązek sprawdzić, czy marynarze tacy spełniają wszystkie pozostałe warunki wjazdu określone w art. 5, tj. posiadają ważne dokumenty podróży, czy nie został wobec nich dokonany wpis w SIS do celów odmowy wjazdu, oraz czy nie stanowią zagrożenia dla porządku publicznego, bezpieczeństwa wewnętrznego lub zdrowia publicznego Państw Członkowskich. W stosownych i koniecznych przypadkach straż graniczna ma również obowiązek przeprowadzić kontrolę określonych dodatkowych pozycji, takich jak pisemne oświadczenie danego właściciela statku lub przedstawiciela właściciela statku, pisemne oświadczenie odpowiednich władz dyplomatycznych lub konsularnych, dowód uzyskany w wyniku konkretnej weryfikacji ze strony władz policyjnych lub, w stosownych przypadkach, ze strony innych kompetentnych organów administracyjnych.

Posiadacze paszportów dyplomatycznych, oficjalnych i służbowych oraz członkowie organizacji międzynarodowych

Punkt 3 obejmuje zarówno istniejący punkt dotyczący posiadaczy paszportów dyplomatycznych, oficjalnych lub służbowych oraz punkt określający uzgodnienia dotyczące posiadaczy dokumentów wydanych przez określone organizacje międzynarodowe, jako że te dwie kategorie osób podlegają podobnym zasadom (przy zachowaniu istniejących dotychczas różnic). Dla celów tego rozdziału, dokumenty wydawane przez organizacje międzynarodowe obejmują: laissez-passer wydawany przez Organizację Narodów Zjednoczonych (lub jej agencje zależne), Wspólnotę Europejską i Euratom; legitymacje wydane przez Sekretariat Generalny Rady Europy; oraz dokumenty wydane przez siedzibę główną NATO (a mianowicie wojskowy dokument tożsamości, któremu towarzyszy rozkaz podróży, polecenie podróży lub indywidualne lub grupowe polecenie służbowe).

W obliczu posiadanych przez nie przywilejów i priorytetów, te kategorie osób mogą być traktowane w sposób uprzywilejowany, z pierwszeństwem w stosunku do innych podróżnych w trakcie kontroli granicznych; generalnie nie wymaga się od nich również udowadniania posiadania dostatecznych środków utrzymania. Niemniej jednak, status ich nie zwalnia ich automatycznie z obowiązku posiadania wizy: zwolnienie wizowe dla posiadaczy paszportów dyplomatycznych, oficjalnych lub służbowych pozostaje opcją dla Państw Członkowskich, na mocy art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 539/2001.

Postanawia się również, że posiadaczom paszportów dyplomatycznych, oficjalnych lub służbowych nie można w żadnym przypadku odmówić wjazdu na dane terytorium bez uprzedniego powiadomienia kompetentnych władz krajowych przez

straż graniczną, nawet w przypadku dokonania wobec danej osoby wpisu w systemie SIS.

Art. 17 ust. 2 zawiera odniesienie do kart wydawanych przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych akredytowanym członkom misji dyplomatycznych i przedstawicielstw konsularnych oraz ich rodzinom, których wzory zawiera załącznik XII (obecnie załącznik 13 Podręcznika). Karty te, będące odpowiednikiem zezwolenia na pobyt, umożliwiają ich posiadaczom – w przypadku, jeśli posiadają oni jednocześnie ważne dokumenty podróży – przekraczanie granic Państw Członkowskich bez obowiązku ubiegania się o wizę.

Podczas przeprowadzania kontroli straż graniczna może oczywiście zażądać od danej osoby przedstawienia dowodu jej statusu dyplomatycznego lub przynajmniej dowodu, że jest ona uprawniona do przywilejów, immunitetów lub zwolnień; w przypadkach wątpliwych istnieje możliwość dokonania dalszych kontroli w odpowiednim Ministerstwie Spraw Zagranicznych.

Pracownicy transgraniczni

Pkt 4 dodaje do istniejącego tekstu, który dotyczył możliwości przeprowadzania jedynie miejscowych kontroli pracowników przygranicznych, zasadę w myśl, której pracownicy transgraniczni powinni automatycznie kwalifikować się do wszelkich praktycznych uproszczeń wprowadzonych w ramach systemu lokalnego ruchu granicznego, w szczególności powinni korzystać z prawa przekraczania granicy na określonych przejściach granicznych lub zarezerwowanych pasach ruchu, oraz powinni być zwolnieni z obowiązku uzyskania pieczęci w swoich dokumentach podróży. Wynika to z faktu, że pracownicy transgraniczni nie mogą zostać objęci propozycjami dotyczącymi lokalnego ruchu granicznego, które dotyczą jedynie krótkich pobytów.

Osoby nieletnie

Punkt 5, dotyczący nieletnich (obecnie pkt 6.8), stanowi przede wszystkim, że kategoria ta musi podlegać tego samego rodzaju kontroli wjazdu i wyjazdu, co osoby dorosłe. Istniejące przepisy zostały zaostrzone na podstawie inicjatywy przedstawionej przez Prezydencję włoską w dniu 2 października 2003 (dokument Rady 13124/03 FRONT 133 COMIX 588). W przypadku nieletnich, którym towarzyszy osoba dorosła, na straż graniczną został nałożony obowiązek przeprowadzenia dodatkowych kontroli (w razie konieczności – odrębne rozmowy z nieletnim) w przypadkach, kiedy istnieją podstawy do podejrzeń, że osoba nieletnia została bezprawnie zabrana spod opieki osoby sprawującej nad nią prawną opiekę rodzicielską.

Jeżeli chodzi o osoby nieletnie podróżujące bez opieki, straż graniczna ma również obowiązek w trakcie przeprowadzania kontroli, w szczególności kontroli wyjazdowej, dołożenia szczególnych starań w celu zapewnienia – poprzez staranne sprawdzenie dokumentów podróży i dokumentów uzupełniających dotyczących powodów i szczegółów odbywania podróży – że osoby te nie opuszczają danego terytorium bez zezwolenia osoby (osób) sprawujących nad nimi opiekę rodzicielską.

Tytuł III – Granice wewnętrzne

Art. 18

Art. 18 ust. 1 potwierdza zasadę, że kontrole graniczne osób, bez względu na ich narodowość, ulegają zniesieniu na granicach wewnętrznych, zgodnie z dorobkiem Schengen (art. 2 ust. 1 Konwencji) i z celem ustanowionym w art. 14 Traktatu WE. Wynika z tego, że przekraczanie granicy wewnętrznej nie powinno powodować kontroli lub formalności, oraz że z zasady każdy ma prawo swobodnie przekroczyć granicę w każdym miejscu. Wszelkie rutynowe i wyrywkowe kontrole osób przekraczających granice wewnętrzne są niezgodne z koncepcją obszaru bez granic i w związku z tym są zabronione (bez naruszenia art. 20 do 24 niniejszego rozporządzenia). Przekraczanie granic wewnętrznych pomiędzy dwoma Państwami Członkowskimi stosującymi dorobek Schengen nie powinno być traktowane inaczej niż przemieszczanie się pomiędzy regionami, prowincjami czy innymi jednostkami administracyjnymi Państwa Członkowskiego.

Art. 19

Art. 19 przejmuje i rozwija art. 2 ust. 3 Konwencji z Schengen.

Punkt a) stanowi, że kontrole osób w ramach ogólnych uprawnień policyjnych są dopuszczalne na całym obszarze. Wynika z tego, że kontrole przeprowadzane na tej podstawie na terenach przygranicznych nie są niezgodne z prawem do przekraczania granic wewnętrznych bez kontroli, pod warunkiem, że są one przeprowadzane zgodnie z tą samą częstotliwością i intensywnością, co kontrole przeprowadzane ogólnie na całym terytorium. Państwo Członkowskie nie może zatem ustanowić przepisów znajdujących zastosowanie wyłącznie na wewnętrznym obszarze przygranicznym, ustalając na przykład strefę graniczną dla wyrywkowej lub wzrokowej kontroli tożsamości nieprzeprowadzanej w innych miejscach kraju. Nawet ograniczone kontrole na obszarze przygranicznym są niedopuszczalne. Czynnikiem decydującym jest cel danej kontroli.

Lit. b) dopuszcza możliwość przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa osób w portach i na lotniskach przez kompetentne władze, urzędników portowych lub obsługę lotniska lub przewoźników w momencie lub przed wejściem na pokład samolotu lub statku. Celem takich kontroli jest zapewnienie, że pasażerowie nie posiadają przy sobie broni albo niebezpiecznych przedmiotów lub substancji. Kontrole tego typu mogą również służyć weryfikacji tożsamości osoby podróżującej, jeśli posiada ona bilet wystawiony imiennie. Mogą one okazać się użyteczne również w sytuacjach możliwego zagrożenia porządku publicznego lub bezpieczeństwa pasażerów spowodowanego wejściem na pokład osób znanych ze sprawiania kłopotów.

Lit. c) i d) stanowią, że rozporządzenie nie wpływa na obowiązek posiadania lub posiadania przy sobie dokumentów, jeśli wymagają tego przepisy krajowe danego Państwa Członkowskiego, ani na obowiązek obywateli państw trzecich zgłaszania swojej obecności na obszarze danego Państwa Członkowskiego na mocy przepisów krajowych zgodnie z prawodawstwem wspólnotowym (szczególnie art. 22 Konwencji Schengen dotyczącym zgłaszania w momencie wjazdu).

Art. 20

Zniesienie kontroli osób na granicach wewnętrznych nie powinno zagrażać bezpieczeństwu obszaru bez granic. Wprowadzono środki towarzyszące w celu utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

Istnieją jednakże sytuacje wyjątkowego ryzyka, kiedy instrumenty tego typu nie zapewniają odpowiedniej reakcji i w których konieczne może okazać się przywrócenie kontroli osób na granicach wewnętrznych. Artykuł ten, inspirowany art. 2 ust. 2 Konwencji z Schengen, określa warunki, w jakich Państwo Członkowskie może przywrócić kontrole, oraz procedurę, jaką należy wtedy stosować.

Jak obecnie stanowi Konwencja z Schengen, Państwo Członkowskie może przywrócić kontrole graniczne na swoich granicach wewnętrznych w przypadku poważnego zagrożenia porządku publicznego, zdrowia publicznego lub bezpieczeństwa wewnętrznego. Zdrowie publiczne zostało tutaj dodane, ponieważ stanowi ono jeden z warunków wjazdu zdefiniowanych w art. 5 (patrz: komentarz na temat tego artykułu). Propozycja ta stanowi, że musi istnieć poważne zagrożenie dla porządku publicznego, zdrowia publicznego lub bezpieczeństwa wewnętrznego. Wyjaśnia to, że klauzula ochronna jest środkiem czysto wyjątkowym.

W związku z wyjątkowym charakterem tego środka, kontrole na granicach wewnętrznych mogą zostać przywrócone jedynie na ograniczony okres czasu, nie dłuższy niż 30 dni. Ten maksymalny okres ogranicza dalej ustęp 1, który odzwierciedla zasadę proporcjonalności stanowiąc, że zakres i czas trwania kontroli nie może przekraczać zakresu i czasu absolutnie koniecznego dla reakcji na poważne zagrożenie. Doświadczenie wskazuje, że od czasu rozpoczęcia funkcjonowania Schengen, kontrole nie były zwykle przywracane na okres dłuższy niż 30 dni, tak więc limit ten wydaje się być uzasadniony w praktyce.

Jest jednak oczywiście możliwe, aby poważne zagrożenie trwało dłużej niż 30 dni. W takim przypadku kontrole można utrzymać przez kolejny, odnawialny okres 30 dni (ust. 2). Procedurę przedłużania tych okresów określa art. 23.

Art. 21

Procedura przywracania kontroli na granicach wewnętrznych ustanowiona Konwencją z Schengen musi zostać dostosowana w celu zapewnienia jej całkowitej zgodności z ramami instytucjonalnymi Unii, jako że w momencie ujmowania dorobku Schengen w ramy unijne elementy instytucjonalne tego dorobku nie były całkowicie przystosowane do instytucjonalnego układu Unii. W momencie dystrybucji dorobku Schengen na pierwszy i trzeci filar,[39] Rada ustaliła podstawy prawne pierwszego filaru jako właściwe dla przekraczania granic wewnętrznych w art. 62 ust. 1 Traktatu WE.

[39] decyzja Rady 1999/436/CE, *supra*.

Wynika z tego, że Komisja, jako strażnik Traktatów, musi być wyraźnie zaangażowana w proces tymczasowego przywracania kontroli na granicach wewnętrznych.

Wnioskujące Państwo Członkowskie musi określić powody proponowanej decyzji, wyszczególniając wydarzenia stanowiące poważne zagrożenie dla porządku publicznego, bezpieczeństwa wewnętrznego lub zdrowia publicznego i, w stosownych przypadkach, środki, jakie pragnie, aby podjęły inne Państwa Członkowskie w momencie podjęcia przez to Państwo decyzji o przywróceniu kontroli, tak, aby inne Państwa Członkowskie mogły niezwłocznie przygotować się do podjęcia takiego środka. Decyzja Komitetu Wykonawczego Schengen z dnia 20 grudnia 1995 (SCH/Com-ex (95) 20, rev.2) ustanowiła już obowiązek przedstawiania tego typu informacji.

Informacje te zostaną skonsultowane z Komisją i pozostałymi Państwami Członkowskimi w Radzie w celu udoskonalenia wspólnych działań i podjęcia uzgodnień w zakresie wzajemnej współpracy pomiędzy Państwami Członkowskimi w razie takiej potrzeby (jak na przykład uniemożliwianie recydywistom opuszczania obszaru lub rozszerzenie współpracy policji). Jest to również sposobność dla rozważenia dalszych środków, jakie mogą zostać podjęte, oraz w każdym przypadku – dla ograniczenia granic, na których przeprowadzane są kontrole. Konsultacje można wykorzystać w celu przeglądu proporcjonalności w stosunku do wydarzenia stwarzającego podstawy dla przywrócenia kontroli na granicach wewnętrznych i wynikających z tego rodzajów ryzyka. Istnieje również możliwość wysyłania policji i oficerów łącznikowych w trakcie lub po wydarzeniach stanowiących poważne zagrożenie dla porządku publicznego, oraz wymiany informacji w celu właściwego ukierunkowania kontroli. Uwzględnić tutaj należy rozporządzenie Rady w sprawie bezpieczeństwa w trakcie spotkań Rady Europejskiej i innych podobnych wydarzeń (dokument Rady 13915/03 ENFOPOL 92 COMIX 642, 4.11.2003), które podkreśla potrzebę zaangażowania służb wywiadowczych w celu skoncentrowania środków na osobach w przypadku których istnieją istotne podstawy do twierdzenia, że zamierzają one wjechać na obszar Państwa Członkowskiego w celu zakłócenia porządku publicznego i bezpieczeństwa w trakcie danego wydarzenia lub w celu popełnienia przestępstw związanych z danym wydarzeniem. Konsultacje te mogą stanowić również okazję do zweryfikowania doświadczeń i stwierdzenia, jakie sposoby działania sprawdzają się i co należy udoskonalić.

W kontekście wspomnianych wyżej konsultacji oraz na podstawie uzyskanych informacji, Komisja wyda opinię, szczególnie w celu dokonania przeglądu proporcjonalności w stosunku do wydarzenia stwarzającego podstawy dla przywrócenia kontroli na granicach wewnętrznych i związanych z nim rodzajów ryzyka.

Konsultacje te są obowiązkowe i odbywają się przynajmniej 15 dni przed terminem przywrócenia kontroli granicznych, poza nagłymi przypadkami, w których porządek publiczny, zdrowie publiczne lub bezpieczeństwo wewnętrzne wymagają natychmiastowej reakcji (patrz: art. 22).

Art. 22

Artykuł ten reguluje procedurę nadzwyczajną, stosowaną w przypadkach, kiedy procedura określona art. 21 nie jest odpowiednia i przedstawiane jest zwykłe zawiadomienie Komisji i Państw Członkowskich o przywróceniu kontroli na granicach wewnętrznych, pod warunkiem poinformowania o powodach uzasadniających zastosowanie procedury nadzwyczajnej.

Art. 23

W celu przedłużenia wyjątkowego przywrócenia kontroli na granicach wewnętrznych w przypadku, kiedy poważne zagrożenie istnieje przez okres dłuższy niż 30 dni, należy skonsultować się z Komisją i innymi Państwami Członkowskimi. Komisja wyda następnie opinię na temat przedłużenia kontroli.

Art. 24

Artykuł ten stanowi o wspólnym aktywowaniu klauzuli ochronnej w przypadku wyjątkowo poważnego zagrożenia dla porządku publicznego, bezpieczeństwa wewnętrznego lub zdrowia publicznego, dotyczącego kilku Państw Członkowskich, na przykład w przypadku transgranicznego zagrożenia terrorystycznego. Definicja „transgranicznego zagrożenia terrorystycznego" została uzgodniona w art. 36 Komitetu z dnia 23 listopada 2001 (dokument Rady 14181/1/01, 30 listopada 2001, ENFOPOL 134 REV 1) w sposób następujący:

a) nieuchronnego zagrożenia równoczesnego lub zsynchronizowanego przeprowadzenia kilku ataków terrorystycznych w kilku Państwach Członkowskich;

b) ataku terrorystycznego o wyjątkowej wadze, w przypadku którego istnieją poważne podstawy do twierdzenia, że sprawcy lub współsprawcy mogą podróżować do innych Państw Członkowskich;

c) nieuchronnego zagrożenia ataku terrorystycznego o wyjątkowej wadze w jednym lub więcej Państw Członkowskich, w przypadku którego istnieją poważne podstawy do twierdzenia, że sprawcy lub współsprawcy mogą pochodzić z innych Państw Członkowskich.

Środek ten jest uzasadniony faktem, że zagrożenie ma charakter transgraniczny lub że jedno albo więcej Państw Członkowskich prosi o wsparcie swoich wysiłków mających na celu stawienie czoła wyjątkowemu zagrożeniu bezpieczeństwa.

W takiej sytuacji, Rada może zdecydować, że wszystkie Państwa Członkowskie mają niezwłocznie przywrócić kontrole na wszystkich granicach wewnętrznych lub na konkretnych granicach wszystkich lub kilku Państw Członkowskich, na przykład kontrole wewnętrznego ruchu powietrznego. Rada zadecyduje o zniesieniu tych wyjątkowych środków w momencie, kiedy wyjątkowo poważne zagrożenie przestanie istnieć. Parlament Europejski musi być niezwłocznie informowany o podjęciu takich wyjątkowych środków.

Artykuł ten nie ma wpływu na jakiekolwiek natychmiastowe i towarzyszące decyzje podejmowane przez Państwo Członkowskie w celu przywrócenia kontroli na granicach wewnętrznych w sytuacjach nadzwyczajnych, na mocy art. 22.

Art. 25

Artykuł ten stanowi, że w przypadkach przywrócenia kontroli na granicach wewnętrznych zastosowanie znajdują odpowiednie postanowienia tytułu II niniejszego rozporządzenia.

Art. 26

Jak obecnie stanowi dorobek Schengen, odpowiednie Państwo Członkowskie ma obowiązek zgłoszenia zastosowania swojej decyzji o przywróceniu kontroli na granicach wewnętrznych. Biorąc pod uwagę ramy instytucjonalne Unii, raport należy przedłożyć obecnie również w Komisji i Parlamencie.

Art. 27

Artykuł ten ustanawia obowiązek informowania opinii publicznej w odpowiedni sposób o przywróceniu kontroli, chyba że istnieje konieczność zachowania poufności takiej informacji ze względów bezpieczeństwa i porządku publicznego.

Art. 28

Artykuł ten dopuszcza zachowanie poufności informacji przekazywanych w związku z przywróceniem i przedłużeniem kontroli w celu uniknięcia narażania bezpieczeństwa Państwa Członkowskiego stojącego w obliczu poważnego zagrożenia porządku publicznego, bezpieczeństwa wewnętrznego lub zdrowia publicznego.

Tytuł IV – Postanowienia końcowe

Art. 29

Artykuł ten stanowi, że załączniki I do XII do niniejszego rozporządzenia mają zostać zmienione zgodnie z procedurą komitetu, o której mowa w art. 30. Powodem dla zaproponowania zastosowania procedury komitetu jest fakt, że załączniki zawierają środki implementujące ogólne zasady kontroli na granicach wewnętrznych określone w tytule II niniejszego rozporządzenia.

Art. 30

Jest to standardowy artykuł dotyczący procedur komitetu, jakie należy stosować w przypadku przyjmowania środków wdrażających rozporządzenie zgodnie z decyzją 1999/468/WE. Ustanowiona zostaje procedura regulacyjna, jako że mamy do czynienia ze środkami zakresu ogólnego zdefiniowanymi w art. 2 decyzji; zastosowanie znajdują art. 5 i 7 decyzji.

Termin ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE dla Rady na podjęcie decyzji większością kwalifikowaną odnośnie propozycji Komisji w sprawie

przyjęcia środków w przypadkach, kiedy nie są one zgodne z opinią komitetu, ustala się na dwa miesiące.

Art. 31

Artykuł ten określa zakres terytorialny rozporządzenia. Zgodnie z art. 138 Konwencji Schengen, który określa zakres postanowień Konwencji, ustęp 1 stanowi, że rozporządzenie nie będzie stosowane dla terytoriów pozaeuropejskich Republiki Francuskiej i Królestwa Niderlandów.

Ustęp 2 stanowi, że postanowienia niniejszego rozporządzenia nie wpływają negatywnie na specjalne zasady stosowane w miastach Ceuta i Melilla, zgodnie z definicją zawartą w Ostatecznym Akcie Porozumienia o Przystąpieniu Królestwa Hiszpanii do Konwencji z Schengen.

Art. 32

Dla celów przejrzystości i jasności w prawie, Państwa Członkowskie zobowiązane są powiadamiać o swoich przepisach krajowych uchwalonych na mocy art. 17 lit. c) i d). Przepisy te zostaną opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej (Seria C) w celu zapewnienia ich powszechnej dostępności.

Art. 33

Artykuł ten stanowi, że raport dotyczący stosowania tytułu III (Granice wewnętrzne) należy sporządzić w ciągu trzech lat od wejścia w życie. W raporcie tym Komisja ma obowiązek zwrócić szczególną uwagę na wszelkie utrudnienia wynikające z przywrócenia kontroli na granicach wewnętrznych oraz, w stosownych przypadkach, przedstawić propozycje mające na celu wyeliminowanie takich trudności.

Art. 34

Ustęp 1 i 2 określają postanowienia uchylone i zastąpione niniejszym rozporządzeniem:

– art. 2 do 8 Konwencji, dotyczące przekraczania granic wewnętrznych (art. 2) oraz granic zewnętrznych (art. 3 do 8);

– Wspólny Podręcznik i załączniki do niego;

– określone decyzje Komitetu Wykonawczego Schengen: decyzję SCH/Com-ex (94)17, rev.4, wprowadzającą i stosującą uzgodnienia Schengen na lotniskach i lądowiskach; oraz decyzję SCH/Com-ex(95)20, rev.2, w sprawie procedur stosowania art. 2 ust. 2 Konwencji wdrażającej Układ z Schengen;

– załącznik 7 do Wspólnych Instrukcji Konsularnych, dotyczący kwot referencyjnych określanych co roku przez władze krajowe dla celów przekraczania granic, ujętych już w załączniku III do niniejszego rozporządzenia;

– rozporządzenie (WE) nr 790/2001 zastrzegające dla Rady uprawnienia do implementacji w zakresie określonych szczegółowych postanowień i procedur

praktycznych dotyczących przeprowadzania kontroli i nadzoru granicznego, jako że procedura ustanowiona art. 30 w zakresie zmian załączników do niniejszego rozporządzenia zastępuje procedury ustanowione w art. 1 i 2 niniejszego rozporządzenia.

Ustęp 2 nawiązuje ponadto do tabeli zgodności zawartej w załączniku XIII, określającej postanowienia niniejszego rozporządzenia zastępujące postanowienia Konwencji, Wspólnego Podręcznika i inne decyzje Schengen, które zostały zastąpione, tak aby każde odniesienie do starych postanowień można było poprawnie odczytać zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Art. 35

Jest to standardowa klauzula wejścia w życie i bezpośredniego stosowania.

Stosowanie rozporządzenia odracza się na sześć miesięcy po jego wejściu w życie, z uwagi na skalę działania i potrzebę odpowiedniego przekazania informacji straży granicznej, oraz ewentualnego przygotowania praktycznego przewodnika.

ZAŁĄCZNIK
Nieprzejęte postanowienia Wspólnego Podręcznika

Nieprzejęte postanowienia Wspólnego Podręcznika	Podstawa(y)
Pkt 1.1 części I Konsekwencje zezwolenia na wjazd	Ustęp ten odtwarza jedynie postanowienia art. 20 i 21 Konwencji Schengen (SC). Niezwiązany z warunkami wjazdu i przekraczania granic.
Pkt 3 części I (łącznie z 3.1, 3.2 i 3.3) Wizy wymagane w celu wjazdu cudzoziemców na terytorium Państw Członkowskich	Część ta odtwarza jedynie postanowienia SC (art. 10-11 i 18) oraz Wspólnych Instrukcji Konsularnych - CCI (patrz: część I; pkt 3 części V; część VI; załączniki 1, 8, 9, 10, 13) i jest zbyteczna.
Pkt 4.2 części I Warunki dotyczące bezpieczeństwa	Powtarza art. 96 SC
Pkt 1.3.4 części II Prawo obywateli Unii (i innych korzystających ze wspólnotowego prawa do swobodnego przepływu) do odstąpienia od szczegółowej kontroli, poza wyjątkowymi przypadkami	Prawo przyznane już przez instrumenty ustawodawstwa wspólnotowego dotyczące swobodnego przepływu obywateli Unii i członków ich rodzin (a w szczególności dyrektywę 2004/38/WE z dnia 24 kwietnia 2004, przejmującą cały dorobek wspólnotowy w tym zakresie). Na podstawie art. 3 niniejszego rozporządzenia, prawa osób korzystających ze wspólnotowego prawa do swobodnego przepływu nie są naruszone. Nie istnieje zatem dłużej potrzeba utrzymywania tego postanowienia.
Pkt 1.4.7 Konkretne uzgodnienia dotyczące odmowy wjazdu w stosunku do obywateli Unii i innych osób korzystających ze wspólnotowego prawa swobodnego przepływu	Patrz: komentarz na temat pkt 1.3.4, część II, powyżej.
Pkt 3.4.1.1, 3.4.1.2 i 3.4.1.3 Definicje „ruchu morskiego”, „pasażera” i „załogi”	Uznane za zbędne.

Pkt 5.3 do 5.5 części II[**] Cechy wiz wydawanych na granicy	Zbędne postanowienia: - załącznik 14 został uchylony (pkt 5.3); - opłaty za tego typu wizy (pkt 5.4) i uprzednie konsultacje (pkt 5.5) podlegają odpowiednim postanowieniom CCI.
Pkt 6.1 części II Zasady obowiązujące obywateli Unii i inne osoby korzystające z praw na mocy ustawodawstwa wspólnotowego	Patrz: komentarz na temat pkt 1.3.4, część II, powyżej.
Pkt 6.3 części II – Uchodźcy i bezpaństwowcy	Zasady wizowe dla tych kategorii osób reguluje rozporządzenie nr 539/2001. Uznawanie dokumentów podróży nie zostało zharmonizowane. Część ta jest zbędna.
Pkt 6.9 części II – Podróże grupowe (złagodzenie kontroli w określonych przypadkach)	Postanowienie to jest sprzeczne z ogólnymi zasadami dotyczącymi kontroli, a w szczególności z obowiązkiem pieczętowania w momencie wjazdu (art. 9).
Pkt 6.10 – Cudzoziemcy ubiegający się o azyl na granicy	Zbędny.
Załączniki 4, 5, 5a, 6, 6a, 6b, 6c, 8, 8a, 11, 14a, 14b	Identyczne z odpowiadającymi im załącznikami (lub częściami) CCI
Załączniki 7 i 9 – Wzory naklejek wizowych	Brak statusu obowiązkowego
Załącznik 12 – Wzory luźnych kartek (*zawierających wizę*)	Przestarzały (zastąpiony rozporządzeniem (WE) nr 333/2002).

[**] Punkty 5 i 5.1 części II zostały uchylone przez rozporządzenie nr 415/2003 i zastąpione odniesieniem do samego rozporządzenia; pkt 5.2 i 5.6 zostały przejęte w art. 11 i załączniku VIII do niniejszego rozporządzenia.

2004/0127 (CNS)

Projekt

ROZPORZĄDZENIE RADY

ustanawiające wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a w szczególności jego art. 62 ust. 1 i ust. 2 lit. a),

uwzględniając propozycję Komisji,[40]

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego,[41]

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) zgodnie z art. 62 ust. 1 Traktatu, opracowywanie środków mających na celu zapewnienie braku kontroli osób przekraczających granice wewnętrzne stanowi część celu Unii polegającego na stworzeniu obszaru bez granic wewnętrznych, na którym zapewniony jest swobodny przepływ osób, zgodnie z postanowieniem art. 14 Traktatu;

(2) zgodnie z art. 61 Traktatu stworzenie obszaru, na którym osoby mogą swobodnie się przemieszczać musi być obwarowane innymi środkami. Środkiem takim jest wspólna polityka przekraczania granic zewnętrznych, zgodnie z postanowieniami art. 62 ust. 2 Traktatu;

(3) przyjęcie wspólnych środków w zakresie przekraczania granic wewnętrznych przez osoby oraz kontroli na granicach zewnętrznych musi odzwierciedlać dorobek Schengen włączony w ramy Unii Europejskiej, a w szczególności odpowiednie postanowienia Konwencji wdrażającej układ z Schengen z dnia 14 czerwca 1985[42] i Wspólny Podręcznik;[43]

(4) jeżeli chodzi o kontrole na granicach zewnętrznych, ustanowienie „wspólnego korpusu" legislacyjnego, szczególnie w drodze konsolidacji i rozwoju dorobku, stanowi jeden z fundamentalnych komponentów wspólnej polityki zarządzania granicami zewnętrznymi, zgodnie z definicją zawartą w komunikacie Komisji z dnia 7 maja 2002 „w kierunku zintegrowanego zarządzania granicami zewnętrznymi Państw Członkowskich Unii Europejskiej".[44] Cel ten został ujęty w „Planie zarządzania

---

40 Dz.U. C […], […], str. […].
41 Dz.U. C […], […], str. […].
42 Dz.U. L 239, 22.09.2000, str. 19.
43 Dz.U. C 313, 16.12.2002, str. 97.
44 COM(2002) 233 końcowy.

granicami zewnętrznymi Państw Członkowskich Unii Europejskiej", przyjętym przez Radę w dniu 13 czerwca 2002 i zatwierdzonym przez Radę Europejską w Sewilli w dniach 21 i 22 czerwca 2002 oraz Radę Europejską w Tessalonikach w dniach 19 i 20 czerwca 2003;

(5) definicja wspólnych zasad przepływu osób przez granice nie kwestionuje ani nie wpływa na prawo do swobodnego przepływu, z którego korzystają obywatele Unii i ich rodziny, jak również obywatele państw trzecich i członkowie ich rodzin, którzy na mocy porozumień pomiędzy Wspólnotą a jej Państwami Członkowskimi, z jednej strony, a tymi państwami z drugiej strony, korzystają z prawa swobodnego przepływu odpowiadającego prawu obywateli Unii;

(6) kontrole graniczne leżą w interesie nie tylko Państw, na których granicach zewnętrznych są one dokonywane, ale w interesie wszystkich Państw Członkowskich, które zniosły kontrole na swoich granicach wewnętrznych. Muszą one pomagać w zwalczaniu nielegalnej imigracji i handlu ludźmi oraz zapobieganiu wszelkim zagrożeniom dla bezpieczeństwa wewnętrznego, porządku publicznego, zdrowia publicznego i relacji międzynarodowych Państw Członkowskich. Przeprowadzanie kontroli granicznych musi być proporcjonalne do tych celów;

(7) kontrole graniczne obejmują nie tylko kontrole osób na przejściach granicznych, ale również nadzór tych przejść. W związku z tym konieczne jest określenie warunków, kryteriów i szczegółowych uzgodnień regulujących kontrole i nadzór na przejściach granicznych;

(8) należy postanowić o złagodzeniu kontroli na granicach zewnętrznych w przypadku wyjątkowych i nieprzewidzianych okoliczności;

(9) w celu ograniczenia czasu oczekiwania osób korzystających ze wspólnotowego prawa do swobodnego przepływu, które podlegają zwykle jedynie kontroli tożsamości, w sytuacjach gdzie jest to możliwe należy zapewnić odrębne pasy ruchu na zewnętrznych przejściach granicznych, określone za pomocą minimalnych jednolitych oznaczeń we wszystkich Państwach Członkowskich. Odrębne pasy ruchu należy zapewnić na lotniskach międzynarodowych;

(10) Państwa Członkowskie zobowiązane są zapewnić, aby procedury kontroli nie stanowiły istotnej przeszkody dla handlu, oraz społecznej i kulturalnej wymiany na granicach zewnętrznych. W tym względzie Państwa powinny rozmieścić odpowiednią liczbę personelu i zasobów;

(11) Państwa Członkowskie mają mianować służbę lub służby krajowe odpowiedzialne za zadania związane z realizacją obowiązków straży granicznej, zgodnie z ich ustawodawstwem krajowym. Jeśli odpowiedzialność ta w danym Państwie Członkowskim spoczywa na więcej niż jednej służbie, między służbami tymi musi istnieć ścisła i nieustanna współpraca;

(12) zarządzaniem i koordynacją współpracy operacyjnej i pomocy pomiędzy Państwami Członkowskimi w zakresie kontroli granicznych zajmować będzie się „Europejska

Agencja ds. Zarządzania Współpracą Operacyjną na Granicach Zewnętrznych Państw Członkowskich" ustanowiona rozporządzeniem (WE) nr ... ;[45]

(13) w zakresie przekraczania granic wewnętrznych, nie należy przeprowadzać kontroli ani stosować formalności jedynie z powodu przekraczania takiej granicy;

(14) niemniej jednak, należy wyraźnie stwierdzić, że rozporządzenie niniejsze pozostaje bez uszczerbku dla kontroli przeprowadzanych w ramach ogólnych uprawnień policyjnych i kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanych w stosunku do osób, takich samych jak kontrole przeprowadzane w przypadku lotów krajowych, ani możliwości przeprowadzania przez Państwa Członkowskie wyjątkowych kontroli bagażu zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3925/91 dotyczącym eliminacji kontroli i formalności stosowanych w stosunku do bagażu kabinowego i podręcznego osób odbywających loty wewnątrz wspólnoty oraz bagażu osób przekraczających granicę morską wewnątrz wspólnoty,[46] ani też ustawodawstwa krajowego dotyczącego posiadania dokumentów podróży lub tożsamości lub wymogu, aby osoby powiadamiały władze o swojej obecności na obszarze danego Państwa Członkowskiego;

(15) Państwo Członkowskie powinno posiadać możliwość tymczasowego przywrócenia kontroli na swoich granicach w przypadku poważnego zagrożenia porządku publicznego, bezpieczeństwa wewnętrznego lub zdrowia publicznego tego Państwa. Należy określić warunki i procedury realizacji takiego działania, aby zagwarantować wyjątkowość środka i zasadę proporcjonalności;

(16) w przypadku wyjątkowo poważnego zagrożenia porządku publicznego, bezpieczeństwa wewnętrznego lub zdrowia publicznego dotykającego jedno lub więcej Państw Członkowskich, Rada musi mieć możliwość podjęcia natychmiastowej decyzji o przywróceniu kontroli na wszystkich granicach wewnętrznych lub na określonych granicach wszystkich lub kilku Państw Członkowskich. Zakres i czas trwania takich kontroli musi zostać ograniczony do absolutnego minimum niezbędnego do zareagowania na tego typu zagrożenie;

(17) w obszarze, na jakim możliwy jest swobodny przepływ osób, przywracanie kontroli osób na granicach wewnętrznych musi pozostać wyjątkiem i w konsekwencji Państwo Członkowskie stosujące ten środek musi szczegółowo poinformować inne Państwa Członkowskie oraz Komisję o powodach skłaniających je do wprowadzenia lub przedłużenia stosowania środka na okres dłuższy niż 30 dni, w celu podjęcia dyskusji lub wspólnego rozważenia, czy możliwe są środki alternatywne. Musi istnieć możliwość zaklasyfikowania przesłanych informacji jako poufnych lub tajnych. Państwo Członkowskie, które powołuje się na klauzulę ochronną musi powiadomić inne Państwa Członkowskie, Parlament Europejski i Komisję o zniesieniu kontroli. W odpowiedni sposób o przywróceniu kontroli na granicach wewnętrznych oraz o przywróceniu przejść granicznych należy poinformować również opinię publiczną, poza przypadkami, kiedy wykluczają to powody przywrócenia tych kontroli;

---

[45] Dz.U. L […], […], str. […].

[46] Dz.U. L 374, 31.12.1991, str. 4. Rozporządzenie zmienione przez rozporządzenie Parlamentu i Rady (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284, 31.10.2003, str. 1).

(18) należy postanowić o procedurze umożliwiającej Komisji dostosowywanie szczegółowych praktycznych zasad regulujących kontrole graniczne;

(19) środki niezbędne dla wdrożenia niniejszego rozporządzenia powinny zostać podjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 określającego procedury korzystania z uprawnień implementacyjnych nadanych Komisji;[47]

(20) jako że cele proponowanego działania, a mianowicie ustanowienie zasad stosowanych do przepływu osób przez granice wpływają bezpośrednio na dorobek wspólnotowy w zakresie granic zewnętrznych i wewnętrznych i w związku z tym nie mogą zostać zrealizowane w sposób wystarczający przez samodzielne działania danego Państwa Członkowskiego, Wspólnota może podejmować środki, zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, rozporządzenie to nie wykracza poza zakres niezbędny dla realizacji tego celu;

(21) niniejsze rozporządzenie respektuje fundamentalne prawa i zachowuje zasady uznane w szczególności przez Kartę Praw Podstawowych Unii Europejskiej. Zostanie ono wdrożone zgodnie ze zobowiązaniami Państw Członkowskich w zakresie ochrony międzynarodowej i zasady non-refoulement;

(22) rozporządzenie to zastępuje Wspólny Podręcznik oraz postanowienia Konwencji implementującej Układ z Schengen z dnia 14 czerwca 1985 r. w sprawie przekraczania granic wewnętrznych i zewnętrznych. Uchylone powinny zostać również decyzje Komitetu Wykonawczego Schengen z dnia 22 grudnia 1994 (SCH/Com-ex (94)17, rev. 4)[48] oraz 20 grudnia 1995 (SCH/Com-ex (95) 20, rev. 2),[49] oraz rozporządzenie Rady (WE) nr 790/2001 z dnia 24 kwietnia 2001 zastrzegające dla Rady uprawnienia implementacyjne w zakresie określonych szczegółowych przepisów i procedur praktycznych przeprowadzania kontroli i nadzoru granicznego;[50]

(23) W drodze odstępstwa od art. 299 Traktatu niniejsze rozporządzenie stosuje się jedynie do terytoriów Francji i Niderlandów znajdujących się w Europie. Nie wpływa ono na konkretne uzgodnienia stosowane w miastach Ceuta i Melilla, zgodnie z definicją w Akcie Przystąpienia Królestwa Hiszpanii do Konwencji wdrażającej Układ z Schengen z dnia 14 czerwca 1985;[51]

(24) zgodnie z art. 1 i 2 Protokołu w sprawie stanowiska Danii, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Dania nie będzie uczestniczyć w przyjęciu niniejszego rozporządzenia, w związku z czym nie jest ono dla niej wiążące i nie jest ona zobowiązana do jego stosowania. Biorąc pod uwagę fakt, że rozporządzenie to rozbudowuje dorobek Schengen na mocy postanowień tytułu IV Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, w ciągu sześciu miesięcy od przyjęcia niniejszego rozporządzenia przez Radę Dania podejmie decyzję odnośnie jego wdrożenia do prawa krajowego, zgodnie z postanowieniami art. 5 Protokołu;

---

47 Dz.U. L 184, 17.9.1999, str. 23.
48 Dz.U. L 239, 22.9.2000, str. 168.
49 Dz.U. L 239, 22.9.2000, str. 133.
50 Dz.U. L 116, 26.4.2001, str. 5.
51 Dz.U. L 239, 22.9.2000, str. 69.

(25) jeżeli chodzi o Islandię i Norwegię, rozporządzenie niniejsze stanowi rozwinięcie postanowień dorobku Schengen zgodnie z postanowieniami Porozumienia zawartego przez Radę Unii Europejskiej i Republikę Islandii oraz Królestwo Norwegii dotyczącego uczestnictwa tych dwóch Państw w implementacji, stosowaniu i rozbudowywaniu dorobku Schengen[52], które zawierają się w dziedzinie, o której mowa w art. 1 pkt B decyzji Rady 1999/437/WE z dnia 17 maja 1999 w sprawie określonych uzgodnień dla stosowania tego Porozumienia;[53]

(26) rozporządzenie to stanowi rozwinięcie postanowień dorobku Schengen, w którym nie uczestniczy Wielka Brytania, zgodnie z decyzją Rady 2000/365/WE z 29 maja 2000 w sprawie wniosku Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej o uczestnictwo w niektórych postanowieniach dorobku Schengen.[54] W związku z tym Wielka Brytania nie uczestniczy w przyjmowaniu niniejszego rozporządzenia, nie jest ono dla niej wiążące i nie jest zobowiązana do jego stosowania;

(27) rozporządzenie niniejsze stanowi rozwinięcie postanowień dorobku Schengen, w których nie uczestniczy Irlandia, zgodnie z decyzją Rady 2002/192/WE z dnia 28 lutego 2002 dotyczącą wniosku Irlandii o uczestnictwo w niektórych postanowieniach dorobku Schengen.[55] W związku z tym Irlandia nie uczestniczy w przyjmowaniu niniejszego rozporządzenia, nie jest ono dla niej wiążące i nie jest zobowiązana do jego stosowania;

(28) rozporządzenie niniejsze stanowi akt rozbudowujący dorobek Schengen lub związany z tym dorobkiem w inny sposób, zgodnie z postanowieniami art. 3 ust. 1 Aktu Przystąpienia z 2003 r., poza tytułem III, do którego stosują się postanowienia art. 3 ust. 2 Aktu Przystąpienia z 2003 r.;

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

TYTUŁ I
POSTANOWIENIA OGÓLNE

Artykuł 1
Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia zasady regulujące przepływ osób przez granice zewnętrzne i wewnętrzne Unii Europejskiej.

---

52 Dz.U. L 176, 10.7.1999, str. 36.
53 Dz.U. L 176, 10.7.1999, str. 31.
54 Dz.U. L 131, 1.6.2000, str. 43.
55 Dz.U. L 64, 7.3.2002, str. 20.

Arykuł. 2
Definicje

Dla celów niniejszego rozporządzenia obowiązują następujące definicje:

1) „granice wewnętrzne” oznaczają:

a) wspólne granice lądowe Państw Członkowskich;

b) lotniska Państw Członkowskich dla lotów wewnętrznych;

c) porty morskie i porty na jeziorach Państw Członkowskich dla regularnych połączeń promowych;

2) „granice zewnętrzne” oznaczają granice lądowe i morskie Państw Członkowskich oraz ich porty lotnicze, porty morskie i porty na jeziorach pod warunkiem, że nie stanowią one granic wewnętrznych;

3) „lot wewnętrzny” oznacza każdy lot wyłącznie z lub na obszar Państwa Członkowskiego, który nie ląduje na obszarze państwa trzeciego;

4) „regularne połączenie promowe” oznacza każde połączenie pomiędzy tymi samymi dwoma lub więcej portami znajdującymi się na obszarze Państw Członkowskich, bez postoju w żadnym porcie poza obszarem Państw Członkowskich i obejmujące transport pasażerów i pojazdów zgodnie z opublikowanym rozkładem jazdy lub połączenie, które cechuje regularność i częstotliwość pozwalająca na stwierdzenie rozpoznawalnej systematycznej serii;

5) „obywatel państwa trzeciego” oznacza każdą osobę niebędącą obywatelem Unii zgodnie z postanowieniami art. 17 ust. 1 Traktatu;

6) „obywatel państwa trzeciego, wobec którego dokonano wpisu do celów odmowy wjazdu” oznacza każdego obywatela państwa trzeciego, wobec którego dokonano wpisu w Systemie Informacyjnym Schengen do celów odmowy wjazdu, zgodnie z art. 96 Konwencji z Schengen;

7) „osoby korzystające ze wspólnotowego prawa swobodnego przepływu” oznaczają:

a) obywateli Unii zgodnie z art. 17 ust. 1 Traktatu oraz obywateli państw trzecich będących członkami rodziny obywatela Unii korzystającego ze swojego prawa do swobodnego przepływu, do których stosuje się dyrektywa 2004/38/WE[56] z dnia 29 kwietnia 2004 r.;

b) obywateli państw trzecich i członków ich rodzin, którzy na mocy porozumień pomiędzy Wspólnotą i jej Państwami Członkowskimi z jednej strony a tymi państwami z drugiej strony, korzystają z praw swobodnego przepływu takich samych jak prawa obywateli Unii;

8) „przejście graniczne” oznacza każde przejście graniczne uznane przez kompetentne władze dla celów przekraczania lądowych, morskich czy powietrznych granic zewnętrznych;

---

[56] Dz.U. L 158 z 30.4.2004, str. 77.

9) „kontrola graniczna” oznacza kontrolę przeprowadzaną na granicy wyłącznie w reakcji na zamiar przekroczenia tej granicy, bez względu na wszelkie inne okoliczności. Obejmuje ona:

a) kontrole przeprowadzane na przejściach granicznych, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w celu zapewnienia, że można pozwolić na wjazd osób, ich pojazdów oraz przedmiotów będących w ich posiadaniu na obszar Państw Członkowskich lub można pozwolić na ich wyjazd;

b) nadzór granic poza przejściami granicznymi i poza ustalonymi godzinami, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, aby uniemożliwić omijanie przejść granicznych w celu uniknięcia kontroli oraz nielegalnego wjazdu na obszar Państw Członkowskich lub wyjazdu z niego;

10) „straż graniczna” oznacza każdego funkcjonariusza publicznego przypisanego do przejścia granicznego lub wzdłuż zewnętrznej granicy lądowej lub morskiej albo w bezpośrednim sąsiedztwie tej granicy, odpowiedzialnego, zgodnie z krajowym ustawodawstwem każdego Państwa Członkowskiego, za realizację zadań związanych z kontrolą graniczną;

11) „lokalny ruch graniczny” oznacza określone zasady przekraczania granic przez osoby zamieszkujące obszar przygraniczny, zgodnie z definicją w rozporządzeniu (WE) nr … w sprawie ustanowienia systemu lokalnego ruchu granicznego na zewnętrznych granicach lądowych Państw Członkowskich;[57]

12) „przewoźnik” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną zajmującą się zapewnianiem pasażerom transportu drogą powietrzną, morską lub lądową;

13) „zezwolenie na pobyt” oznacza każde pozwolenie wydane przez władze Państwa Członkowskiego pozwalające obywatelowi państwa trzeciego na legalny pobyt na jego terytorium, z wyjątkiem:

a) wiz; oraz

b) zezwoleń wydanych w trakcie rozpatrywania wniosku o zezwolenie na pobyt lub o udzielenie azylu;

14) „statek rejsowy” oznacza statek kursujący według określonej trasy podróży, zgodnie z uprzednio przyjętym planem, którego pasażerowie uczestniczą w kolektywnym programie turystycznym w różnych portach i który zwykle nie zabiera pasażerów ani nie pozwala pasażerom na zejście na ląd w trakcie podróży;

15) „rejsy wycieczkowe” oznaczają korzystanie ze statków wycieczkowych wyposażonych w żagle oraz/lub silnik dla prywatnego użytku, wykorzystywane w celach sportowych lub turystycznych;

16) „rybołówstwo przybrzeżne” oznacza połowy dokonywane za pomocą statków powracających codziennie lub po kilku dniach do portu znajdującego się na terytorium Państwa Członkowskiego bez postoju w porcie znajdującym się w państwie trzecim.

---

[57] Dz.U. L […] z […], str. […].

Artykuł 3
Zakres

Rozporządzenie niniejsze stosuje się do każdej osoby przekraczającej granicę Państwa Członkowskiego, bez naruszania:

a) praw osób korzystających ze wspólnotowego prawa swobodnego przepływu;

b) praw uchodźców i osób ubiegających się o ochronę międzynarodową, w szczególności jeżeli chodzi o zasadę non-refoulement;

c) praw obywateli państw trzecich będących długoterminowymi rezydentami zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie Rady 2003/109/WE.[58]

TYTUŁ II
GRANICE ZEWNĘTRZNE

Rozdział I
Przekraczanie granic zewnętrznych i warunki wjazdu

Artykuł 4
Przekraczanie granic zewnętrznych

1. Granice zewnętrzne można przekraczać jedynie na przejściach granicznych, podczas stałych godzin otwarcia. Godziny otwarcia muszą być wyraźnie wskazane w punktach kontroli granicznej.

   Zgodnie z systemem lokalnego ruchu granicznego, dla mieszkańców obszarów przygranicznych można zapewnić konkretne przejścia graniczne.

   Listę przejść granicznych zawiera załącznik I.

2. W drodze odstępstwa od art. 1 dopuszczalne są wyjątki od obowiązku przekraczania granic zewnętrznych jedynie na przejściach granicznych i podczas stałych godzin otwarcia:

   a) zgodnie z systemem lokalnego ruchu granicznego;

   b) w związku z rejsami wycieczkowymi lub rybołówstwem przybrzeżnym;

   c) w przypadku marynarzy schodzących na ląd w celu przebywania w obszarze portu, do którego wpłynął ich statek lub w miastach przyległych do tego portu;

[58] Dz.U. L 16 z 23.1.2004, str. 44.

d) w przypadku obywateli Państw Członkowskich przekraczających granicę Państwa Członkowskiego, którego są obywatelami;

e) w przypadku osób lub grup osób, co do których istnieją szczególne wymogi, pod warunkiem że posiadają one zezwolenia wymagane prawem krajowym, oraz że nie jest to sprzeczne z interesem porządku publicznego i bezpieczeństwa wewnętrznego Państw Członkowskich. Zezwolenie takie może zostać wydane jedynie w przypadku, jeśli osoba ubiegająca się o nie przedstawi niezbędne dokumenty w momencie przekraczania granicy.

3. Bez uszczerbku dla wyjątków ustanowionych w ust. 2 lub do swoich zobowiązań w zakresie ochrony międzynarodowej, Państwa Członkowskie wprowadzą kary, zgodnie ze swoimi przepisami krajowymi, za niedozwolone przekraczanie granic zewnętrznych w miejscach innych niż przejścia graniczne lub w godzinach innych niż stałe godziny otwarcia. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 5
Warunki wjazdu obywateli państw trzecich

1. W przypadku pobytu nieprzekraczającego 90 dni obywatelom państw trzecich można zezwolić na wjazd na obszar Państw Członkowskich pod warunkiem, że spełniają oni następujące warunki:

a) posiadają ważny dokument lub dokumenty upoważniające ich do przekroczenia granicy;

b) posiadają ważną wizę, jeśli jest wymagana;

c) przedstawią, w razie konieczności, dokumenty uzasadniające cel i warunki przewidywanego pobytu, łącznie z dowodem ubezpieczenia podróży oraz dowodem posiadania dostatecznych środków utrzymania, zarówno przez okres planowanego pobytu, jak i środków potrzebnych na powrót do kraju ich pochodzenia lub na przejazd do państwa trzeciego, na którego obszar zostaną na pewno wpuszczeni, bądź też jeśli mają możliwość legalnego uzyskania takich środków;

d) nie są osobami, wobec których dokonano wpisu w Systemie Informacyjnym Schengen (SIS) do celów odmowy wjazdu;

e) nie są uważane za zagrożenie dla porządku publicznego, bezpieczeństwa wewnętrznego, zdrowia publicznego lub relacji międzynarodowych żadnego z Państw Członkowskich.

2. Obywatel państwa trzeciego ma obowiązek przedstawienia na żądanie powodów, dla których ubiega się o krótkoterminowy pobyt na danym obszarze. W przypadku wątpliwości straż graniczna żąda przedstawienia formalnych dowodów.

Dokumenty służące weryfikacji spełnienia warunków określonych w ust. 1 zawiera załącznik II.

3. Środki utrzymania ocenia się według celu pobytu oraz w stosunku do średnich cen mieszkania z wyżywieniem. Kwoty referencyjne ustalane corocznie przez każde Państwo Członkowskie zawiera załącznik III.

4. Obywatele państw trzecich posiadający ważne zezwolenie na pobyt wydane przez Państwo Członkowskie są zwolnieni z wymogu wizowego w przypadku wjazdu na obszar innych Państw Członkowskich.

5. W drodze odstępstwa od ust. 1 obywatele państw trzecich, który nie spełniają wszystkich warunków wjazdowych, jednakże posiadają zezwolenie na pobyt lub zezwolenie na wjazd lub wizę uprawniającą do ponownego wjazdu wydane przez jedno z Państw Członkowskich lub, w koniecznych przypadkach, oba te dokumenty, mają prawo do wjazdu na obszar innych Państw Członkowskich w celu dotarcia na obszar Państwa Członkowskiego, które wydało zezwolenie na pobyt lub zezwolenie na wjazd lub wizę uprawniającą do ponownego wjazdu, chyba że ich nazwiska zostały ujęte w krajowym wykazie wpisów Państwa Członkowskiego, którego granice zewnętrzne usiłują przekroczyć, a wpisowi towarzyszy wskazówka o odmowie wjazdu lub przejazdu.

6. W przypadku, kiedy obywatel państwa trzeciego niespełniający warunków wjazdowych opisanych w ust. 1 powoła się na postanowienia art. 11 ust. 1 i będzie ubiegać się o wjazd i przejazd przez granicę zewnętrzną Państwa Członkowskiego innego niż państwo, które wyjątkowo wyraziło zgodę na jego pobyt na swoim obszarze, musi zostać odesłany i musi mieć możliwość stawienia się na granicy zewnętrznej tego drugiego Państwa Członkowskiego w celu wjazdu na jego terytorium.

7. Zezwolenia na pobyt i zezwolenia, o których mowa w ust. 4 i 5, obejmują:

   a) wszystkie zezwolenia na pobyt wydane przez Państwa Członkowskie zgodnie z jednolitym formatem określonym w rozporządzeniu (WE) nr 1030/2002[59];

   b) wszystkie inne zezwolenia na pobyt i pozwolenia oraz wizy powrotne, o których mowa w załączniku 4 do Wspólnych Instrukcji Konsularnych.[60]

Rozdział II
Kontrola granic zewnętrznych i odmowa wjazdu

Artykuł 6
Kontrole osób na przejściach granicznych

1. Ruch graniczny na granicach zewnętrznych podlega kontroli ze strony krajowej straży granicznej. Kontrole przeprowadzane są zgodnie z ust. 2 i 3.

---

[59] Dz.U. L 157 z 15.6.2002, str. 1.
[60] Dz.U. C 313 z 16.12.2002, str. 1; Dz.U. C 310 z 19.12.2003, str. 1.

2. Wszystkie osoby podlegają minimalnej kontroli mającej na celu stwierdzenie ich tożsamości na podstawie okazania dokumentów podróży.

Kontrole przeprowadzane są przez każde Państwo Członkowskie zgodnie z jego ustawodawstwem, w szczególności w sytuacjach związanych z przeszukiwaniem. Kontrole mogą obejmować również pojazdy i przedmioty będące w posiadaniu osób przekraczających granicę.

3. Obywatele państw trzecich podlegają szczegółowej kontroli w momencie wjazdu i wyjazdu.

Szczegółowe kontrole obejmują:

a) weryfikację dokumentów podróży oraz innych warunków regulujących wjazd i pobyt, określonych w art. 5 ust. 1 oraz, w stosownych przypadkach, dokumentów zezwalających na pobyt i prowadzenie działalności zawodowej;

b) wykrywanie i zapobieganie zagrożeniu dla bezpieczeństwa wewnętrznego, porządku publicznego i zdrowia publicznego Państw Członkowskich, oraz rejestrację przestępstw, szczególnie w drodze bezpośrednich konsultacji w zakresie raportów na temat osób i przedmiotów ujętych w Systemie Informacyjnym Schengen (SIS) i w krajowych bazach danych.

4. Szczegółowe zasady regulujące kontrole ustanowione w ust. 2 i 3 zawiera załącznik IV.

Artykuł 7
Złagodzenie kontroli

1. Kontrole na granicach lądowych mogą zostać złagodzone w wyniku wystąpienia wyjątkowych i nieprzewidzianych okoliczności wymagających przedsięwzięcia natychmiastowych środków.

2. Jeżeli kontrole ustanowione w art. 6 nie mogą być przeprowadzane systematycznie z powodu wyjątkowych i nieprzewidzianych okoliczności, o których mowa w ust. 1, należy ustalić priorytety.

3. Szczegółowe zasady dotyczące złagodzenia kontroli i kryteriów priorytetów określa załącznik V.

4. Odpowiednie Państwo Członkowskie ma obowiązek poinformowania innych Państw Członkowskich i Komisji w najwcześniejszym możliwym terminie o środkach podjętych zgodnie z ust. 1 i 2.

5. Nawet w przypadku złagodzenia kontroli obywatele państw trzecich muszą mieć możliwość ubiegania się i uzyskania pieczęci w dokumentach podróży zgodnie z art. 9

Artykuł 8
Oddzielne pasy ruchu i informacja na znakach

1. Państwa Członkowskie utworzą odrębne pasy ruchu na przejściach granicznych na swoich zewnętrznych granicach powietrznych dla celów przeprowadzania kontroli granicznej osób zgodnie z art. 6. Pasy te zostaną oznaczone w sposób określony w ust. 2.

   Tworzenie odrębnych pasów ruchu jest nieobowiązkowe w przypadku morskich i lądowych przejść granicznych Państw Członkowskich oraz na granicach pomiędzy Państwami Członkowskimi niestosującymi art. 18.

2. Minimalne oznaczenia na znakach, które mogą być wyświetlane elektronicznie, są następujące:

   a) w przypadku pasów ruchu, których używają wyłącznie osoby korzystające ze wspólnotowego prawa swobodnego przepływu: godło Unii Europejskiej oraz litery „UE", „EEA" oraz "CH" w okręgu z gwiazd oraz słowo „OBYWATELE" poniżej okręgu z gwiazd, jak pokazano w załączniku VI, część A,

   b) w przypadku pasów ruchu przewidzianych dla innych kategorii obywateli państw trzecich, których mogą używać również osoby korzystające ze wspólnotowego prawa swobodnego przepływu: słowa „WSZYSTKIE PASZPORTY", jak pokazano w załączniku VI, część B.

   Wspomniane wyżej oznaczenia mogą zostać zapisane w języku lub językach, które dane Państwo Członkowskie uzna za odpowiednie.

3. Na morskich i lądowych przejściach granicznych Państwa Członkowskie mogą wydzielić pasy ruchu dla różnych typów pojazdów – samochodów, ciężarówek i autobusów – za pomocą znaków zawartych w załączniku VI, część C.

4. W przypadkach tymczasowego zachwiania równowagi w zakresie natężenia ruchu na danych przejściach granicznych, odpowiednie władze mogą znieść zasady korzystania z różnych pasów ruchu na czas niezbędny do zlikwidowania takiego braku równowagi.

5. Istniejące znaki zostaną dostosowane do postanowień ust. 1, 2 i 3 do 31 maja 2009 r. W przypadkach zastępowania istniejących znaków lub instalowania nowych znaków przez Państwa Członkowskie przed tym terminem, znaki te muszą zawierać oznaczenia minimalne określone w tych ustępach.

Artykuł 9
Pieczętowanie dokumentów podróży obywateli państw trzecich

1. Dokumenty podróży obywateli państw trzecich należy systematycznie pieczętować w momencie wjazdu. W szczególności pieczęcią wjazdową należy opatrzyć:

   a) dokumenty zawierające ważną wizę, umożliwiające obywatelom państw trzecich przekroczenie granicy;

b) dokumenty umożliwiające przekraczanie granicy obywatelom państw trzecich, którym Państwo Członkowskie wydaje wizę na granicy;

c) dokumenty umożliwiające przekraczanie granicy obywatelom państw trzecich niepodlegającym obowiązkowi wizowemu.

2. Pieczęcią wjazdową lub wyjazdową nie pieczętuje się:

a) dokumentów podróży obywateli państw trzecich korzystających ze wspólnotowego prawa do swobodnego przepływu;

b) dokumentów podróży marynarzy, którzy przebywają na obszarze Państwa Członkowskiego tylko wtedy, kiedy przybija tam ich statek i tylko na obszarze portu, do którego przybija ich statek;

c) licencji pilotów lub certyfikatów członków załogi samolotu;

d) w przypadku osób korzystających z przepisów dotyczących lokalnego ruchu granicznego, pod warunkiem posiadania przez nie wymaganych zezwoleń;

e) w przypadku osób niepodlegających zwykle żadnym kontrolom (na przykład głowy państw lub dygnitarze, których przyjazd został oficjalnie zaanonsowany z wyprzedzeniem przez kanały dyplomatyczne);

f) dokumentów umożliwiających przekraczanie granicy obywatelom Andory, Monako i San Marino.

Wyjątkowo, na życzenie obywatela państwa trzeciego, istnieje możliwość odstąpienia od wbicia pieczęci wjazdowej lub wyjazdowej, jeśli umieszczenie takiej pieczęci może być źródłem poważnych problemów dla tej osoby. W takim przypadku wjazd lub wyjazd należy zarejestrować na oddzielnym formularzu, odnotowując nazwisko i numer paszportu.

3. Pieczęcią wyjazdową należy systematycznie pieczętować dokumenty zezwalające obywatelowi państwa trzeciego na przekraczanie granicy, zawierające wizę upoważniającą do wielokrotnego wjazdu z ograniczeniem całkowitej długości pobytu.

4. Praktyczne ustalenia dotyczące pieczętowania zawiera załącznik VII.

Artykuł 10
Nadzór między przejściami granicznymi

1. Kompetentne władze używają jednostek ruchomych do nadzorowania granicy zewnętrznej:

a) pomiędzy przejściami granicznymi oraz

b) na przejściach granicznych, poza normalnymi godzinami otwarcia.

Nadzór ten należy prowadzić w taki sposób, aby zniechęcić ludzi do omijania kontroli na przejściach granicznych.

2. Głównym celem nadzoru granic zewnętrznych w miejscach innych niż przejścia graniczne i nadzoru tych przejść granicznych poza godzinami otwarcia jest zapobieganie nieautoryzowanemu przekraczaniu granicy, zwalczanie przestępczości transgranicznej oraz stosowanie lub podejmowanie środków w stosunku do osób, które przekroczyły granicę w sposób nielegalny.

3. Nadzór pomiędzy przejściami granicznymi prowadzą pracownicy, których liczba i metody zostają dostosowane do sytuacji. Nadzór wiąże się z częstymi i nagłymi zmianami okresów nadzoru, w skutek czego nieautoryzowane przekraczanie granicy będzie wiązać się z ciągłym ryzykiem.

4. Nadzór prowadzą ruchome jednostki wykonujące swoje obowiązki poprzez patrolowanie i stacjonowanie w miejscach znanych lub postrzeganych jako podatne, a celem takiego nadzoru jest zatrzymywanie osób nielegalnie przekraczających granicę. Nadzór może również być prowadzony za pomocą środków technicznych, łącznie z elektronicznymi środkami nadzoru.

5. Wybór środków i metody nadzoru zależy od warunków operacyjnych oraz, w szczególności, rodzaju i charakteru granicy (lądowa, śródlądowe drogi wodne lub granica morska).

6. Szczegółowe zasady dotyczące nadzoru należy przyjąć zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 30 ust. 2.

Artykuł 11
Odmowa wjazdu

1. Obywatel państwa trzeciego, który nie spełnia wszystkich warunków wjazdowych ustanowionych w art. 5 ust. 1, podlega odmowie wjazdu na terytorium Państw Członkowskich, chyba że dane Państwo Członkowskie uzna za konieczne odstąpienie od tej zasady ze względów humanitarnych, względów interesu narodowego lub w związku ze zobowiązaniami międzynarodowymi. W takich przypadkach zezwolenie na wjazd należy ograniczyć do terytorium danego Państwa Członkowskiego, które odpowiednio zawiadamia o tym inne Państwa Członkowskie. Zasady te nie wykluczają stosowania specjalnych przepisów dotyczących prawa do azylu lub wydawania długoterminowych wiz pobytowych.

2. W przypadku pojawienia się na granicy obywateli państw trzecich objętych obowiązkiem wizowym w związku ze swoją narodowością i nieposiadających takiej wizy, podlegają oni odmowie wjazdu, chyba że spełniają warunki określone w art. 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 415/2003.[61]

   Jeżeli warunki te są spełnione, wiza może zostać wydana na granicy, zgodnie z powyższym rozporządzeniem. Wizy wydawane na granicy wymagają rejestracji na liście.

---

[61] Dz.U. L 64 z 7.3.2003, str. 1.

3. Uzasadnioną decyzję o odmowie wjazdu wydają władze posiadające odpowiednie kompetencje zgodnie z przepisami krajowymi, które określają również procedury apelacyjne; decyzja taka wchodzi w życie ze skutkiem natychmiastowym lub, w stosownych przypadkach, po upłynięciu terminu określonego prawem krajowym.

   Standardowy formularz odmowy wjazdu zawiera załącznik VIII, część B. Zainteresowany obywatel państwa trzeciego musi potwierdzić przyjęcie decyzji o odmowie wjazdu za pomocą tego formularza.

4. Straż graniczna ma obowiązek zapewnić, aby obywatel państwa trzeciego objęty odmową wjazdu nie dostał się na terytorium danego Państwa Członkowskiego lub natychmiast je opuścił w przypadku uprzedniego wjazdu.

5. Szczegółowe zasady dotyczące odmowy wjazdu zawiera załącznik VIII, część A.

Rozdział III
Zasoby dla celów kontroli granicznych i współpraca pomiędzy Państwami Członkowskimi

Artykuł 12
Zasoby dla celów kontroli granicznych

Państwa Członkowskie rozmieszczają odpowiedni personel i zasoby w dostatecznej liczbie w celu dokonywania kontroli na granicach zewnętrznych, zgodnie z art. 6 do 11, w sposób zapewniający wysoki poziom kontroli na swoich granicach zewnętrznych.

Artykuł 13
Realizacja kontroli

1. Kontrole graniczne przewidziane przez art. 6 do 11 niniejszego rozporządzenia przeprowadzają służby Państw Członkowskich odpowiedzialne za wykonywanie obowiązków straży granicznej, zgodnie z ustawodawstwem krajowym.

   W trakcie wykonywania tych obowiązków straż graniczna posiada uprawnienia policji granicznej oraz uprawnienia do wszczęcia postępowania karnego, nadane im przez prawo krajowe.

   Personel służb krajowych odpowiedzialnych za wykonywanie obowiązków straży granicznej stanowią wyspecjalizowani i odpowiednio przeszkoleni profesjonaliści.

2. Środki przedsięwzięte w ramach wykonywania obowiązków straży granicznej należy realizować proporcjonalnie do celów, których realizacji służą takie środki.

3. Listę służb krajowych odpowiedzialnych za wykonywanie obowiązków straży granicznej na mocy prawa krajowego każdego Państwa Członkowskiego zawiera załącznik IX.

4. W celu skutecznego kontrolowania granic Państwa Członkowskie zapewniają ścisłą, stałą współpracę pomiędzy wszystkimi służbami krajowymi odpowiedzialnymi za wykonywanie obowiązków straży granicznej.

Artykuł 14
Współpraca pomiędzy Państwami Członkowskimi

1. Państwa Członkowskie wspierają się wzajemnie i utrzymują stałą, ścisłą współpracę w celu skutecznej realizacji kontroli granicznych.

2. Zarządzaniem i koordynacją współpracy operacyjnej między Państwami Członkowskimi zajmuje się Europejska Agencja ds. Zarządzania Współpracą Operacyjną na Granicach Zewnętrznych.

Artykuł 15
Wspólne kontrole

1. Państwa Członkowskie, które nie stosują art. 18 dla swoich wspólnych granic lądowych mogą, do czasu stosowania niniejszego artykułu, wspólnie kontrolować te granice, bez uszczerbku dla art. 6 do 11.

   W tym celu Państwa Członkowskie mogą zawierać między sobą porozumienia dwustronne.

2. Państwa Członkowskie informują Komisję o porozumieniach zawartych zgodnie z ust. 1.

Rozdział IV
Specjalne szczegółowe zasady kontroli granicznej i szczególne procedury

Artykuł 16
Specjalne szczegółowe zasady dla różnych rodzajów granic oraz różnych środków transportu wykorzystywanych do przekraczania granic zewnętrznych Państw Członkowskich

Specjalne szczegółowe zasady, takie jak zasady przewidziane w załączniku X, zostaną ustalone dla różnych typów granic i różnych środków transportu wykorzystywanych do przekraczania granic zewnętrznych Państw Członkowskich:

a) granic lądowych (drogowych i kolejowych);

b) granic powietrznych (międzynarodowe porty lotnicze, lądowiska, loty wewnętrzne);

c) granic morskich i nawigacji żeglugi śródlądowej.

Artykuł 17
Szczególne procedury

1. Szczególne procedury, takie jak procedury przewidziane w załączniku XI, ustala się dla określonych kategorii osób:

   a) pilotów samolotów i innych członków załogi;

   b) marynarzy;

   c) posiadaczy paszportów dyplomatycznych, urzędowych i służbowych oraz członków organizacji międzynarodowych;

   d) pracowników granicznych;

   e) osób nieletnich.

2. Wzory kart wydawanych przez ministerstwa spraw zagranicznych Państw Członkowskich akredytowanym członkom misji dyplomatycznych i przedstawicielstw konsularnych oraz członkom ich rodzin zawiera załącznik XII.

TYTUŁ III
GRANICE WEWNĘTRZNE

Rozdział I
Zniesienie kontroli na granicach wewnętrznych

Artykuł 18
Przekraczanie granic wewnętrznych

Granice wewnętrzne można przekraczać w każdym miejscu bez kontroli granicznej osób, bez względu na ich narodowość.

Artykuł 19
Kontrole na obszarze

Zniesienie kontroli granicznych na granicach wewnętrznych pozostaje bez wpływu na:

a) realizację uprawnień policyjnych przez odpowiednie władze na mocy ustawodawstwa każdego Państwa Członkowskiego, jeżeli kontrole na granicy wewnętrznej, w strefach przyległych do granicy lub na zdefiniowanych obszarach przygranicznych przeprowadzane są na zasadach i w celach identycznych ze stosowanymi na całym terytorium, szczególnie pod względem ich częstotliwości i intensywności;

b) kontrole bezpieczeństwa osób przeprowadzane w portach i na lotniskach przez odpowiednie władze na mocy ustawodawstwa każdego Państwa Członkowskiego, przez funkcjonariuszy portu lub lotniska lub przewoźników, pod warunkiem, że kontrole tego typu przeprowadzane są również w stosunku do osób podróżujących po terytorium danego Państwa Członkowskiego;

c) możliwość ustanowienia przez Państwo Członkowskie przepisów o obowiązku posiadania lub posiadania przy sobie papierów i dokumentów;

d) obowiązek obywateli państw trzecich zgłaszania swojej obecności na terytorium któregokolwiek Państwa Członkowskiego na mocy art. 22 Konwencji z Schengen.

Rozdział II
Klauzula ochronna

Artykuł 20
Przywrócenie kontroli na granicach wewnętrznych przez Państwo Członkowskie

1. Państwo Członkowskie może przywrócić kontrole graniczne na swoich granicach wewnętrznych na ograniczony czas nie dłuższy niż 30 dni w przypadku poważnego zagrożenia dla porządku publicznego, zdrowia publicznego lub bezpieczeństwa wewnętrznego, zgodnie z procedurą określoną w art. 21 lub, w sytuacjach nadzwyczajnych, zgodnie z procedurą określoną w art. 22. Zakres i czas trwania kontroli nie może przekraczać zakresu i czasu ściśle niezbędnego dla reakcji na takie poważne zagrożenie.

2. Jeśli zagrożenie porządku publicznego, bezpieczeństwa wewnętrznego lub zdrowia publicznego trwa dłużej niż 30 dni, Państwo Członkowskie może utrzymać kontrole graniczne na podstawie powodów, o których mowa w ust. 1, uwzględniając wszelkie nowe okoliczności, przez odnawialne okresy do 30 dni, zgodnie z procedurą określoną w art. 23.

Artyku 21
Procedura w przypadku przewidywalnych wydarzeń

1. Jeżeli Państwo Członkowskie planuje przywrócić kontrole na granicach zewnętrznych na mocy art. 20 ust. 1, jest ono zobowiązane niezwłocznie odpowiednio powiadomić o tym pozostałe Państwa Członkowskie i Komisję, przedstawiając następujące informacje:

   a) powody proponowanej decyzji, z wyszczególnieniem zdarzeń stanowiących poważne zagrożenie dla porządku publicznego, bezpieczeństwa wewnętrznego lub zdrowia publicznego;

   b) zakres proponowanej decyzji, ze wskazaniem granic, na których mają zostać przywrócone kontrole;

c) nazwy przejść granicznych;

d) termin i czas trwania proponowanej decyzji;

e) w stosownych przypadkach – środki, jakie mają zostać podjęte przez inne Państwa Członkowskie.

2. Po otrzymaniu zawiadomienia od zainteresowanego Państwa Członkowskiego oraz z uwzględnieniem konsultacji przewidzianych w ust. 3, Komisja wydaje opinię.

3. Informacje przewidziane w ust. 1 oraz opinia przewidziana w ust. 2 podlegają konsultacjom prowadzonym pomiędzy wnioskującym Państwem, innymi Państwami Członkowskimi w ramach Rady oraz Komisją, mającym na celu zorganizowanie, w stosownych przypadkach, wzajemnej współpracy pomiędzy Państwami Członkowskimi oraz rozpatrzenie proporcjonalności środków w stosunku do wydarzenia stanowiącego podstawę dla przywrócenia kontroli oraz zagrożeń dla porządku publicznego, bezpieczeństwa wewnętrznego lub zdrowia publicznego.

Wspomniane wyżej konsultacje odbywają się przynajmniej piętnaście dni przed planowanym terminem przywrócenia kontroli.

4. Kontrole można przywrócić wyłącznie po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w ust. 3.

Artykuł 22
Procedura nadzwyczajna

1. Jeśli względy porządku publicznego, bezpieczeństwa wewnętrznego lub zdrowia publicznego wymagają działań nadzwyczajnych, zainteresowane Państwo Członkowskie może natychmiast przywrócić kontrole na granicach wewnętrznych.

2. Wnioskujące Państwo powiadamia o tym bezzwłocznie i odpowiednio pozostałe Państwa Członkowskie oraz Komisję, przedstawiając informacje, o których mowa w art. 21 ust. 1, oraz powody uzasadniające zastosowanie procedury nadzwyczajnej.

Artykuł 23
Procedura przedłużania kontroli na granicach wewnętrznych

1. Kontrole na granicach wewnętrznych można przedłużać jedynie na mocy postanowień art. 20 ust. 2, po konsultacji z innymi Państwami Członkowskimi w Radzie oraz z Komisją.

2. Wnioskujące Państwo Członkowskie przedstawia pozostałym Państwom Członkowskim oraz Komisji wszelkie odpowiednie informacje na temat powodów przedłużenia kontroli na granicach wewnętrznych.

Zastosowanie znajdują postanowienia art. 21 ust. 2.

Artykuł 24
Wspólne przywrócenie kontroli na granicach wewnętrznych z powodu transgranicznego zagrożenia terrorystycznego

1. W przypadku wyjątkowo poważnego zagrożenia porządku publicznego, bezpieczeństwa wewnętrznego lub zdrowia publicznego kilku Państw Członkowskich, na przykład w przypadku transgranicznego zagrożenia terrorystycznego, Rada, stanowiąc na wniosek Komisji, może zadecydować większością kwalifikowaną o natychmiastowym przywróceniu kontroli na wszystkich granicach wewnętrznych lub na konkretnych granicach wszystkich lub kilku Państw Członkowskich. Zakres i czas trwania takich kontroli nie może przekraczać zakresu i czasu ściśle niezbędnego do reakcji na wyjątkowo poważny charakter zagrożenia.

2. Rada, stanowiąc na wniosek Komisji, decyduje większością kwalifikowaną o zniesieniu takich wyjątkowych środków w momencie, kiedy wyjątkowo poważne zagrożenie przestaje istnieć.

3. Parlament Europejski zostaje niezwłocznie poinformowany o środkach przedsięwziętych na mocy ust. 1 i 2.

4. Artykuł niniejszy nie wyklucza podjęcia przez Państwo Członkowskie niezwłocznej i towarzyszącej decyzji na mocy art. 22.

Artykuł 25
Warunki kontroli w przypadku stosowania klauzuli ochronnej

W przypadkach przywrócenia kontroli na granicach wewnętrznych stosuje się odpowiednie postanowienia tytułu II.

Artykuł 26
Sprawozdanie z przywrócenia kontroli na granicach wewnętrznych

Państwo Członkowskie, które przywróciło kontrole na granicach wewnętrznych na mocy art. 20 potwierdza termin zniesienia takich kontroli oraz, jednocześnie lub krótko po potwierdzeniu terminu, przedstawia w Parlamencie Europejskim, Radzie i Komisji sprawozdanie z przywrócenia kontroli na granicach wewnętrznych.

Artykuł 27
Informowanie opinii publicznej

Jeżeli pozwalają na to powody zastosowania klauzuli ochronnej, Państwo(a) Członkowskie przywracające kontrole na granicach wewnętrznych informuje w odpowiedni sposób opinię publiczną o przywróceniu kontroli oraz o przejściach granicznych.

Artykuł 28
Poufność

Na wniosek zainteresowanego Państwa Członkowskiego, pozostałe Państwa Członkowskie, Parlament Europejski i Komisja zachowują poufność informacji uzyskanych w związku z przywróceniem i przedłużeniem kontroli oraz sprawozdaniem sporządzonym na mocy art. 26.

TYTUŁ IV
POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 29
Zmiany załączników

Zmiany w załącznikach I do XII wprowadza się zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 30 ust. 2.

Artykuł 30
Komitet

1. Komisję wspiera komitet.

2. W przypadku odniesień do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE.

   Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na dwa miesiące.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

Artykuł 31
Niestosowanie do określonych terytoriów

1. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do pozaeuropejskich terytoriów Francji i Niderlandów.

2. Postanowienia niniejszego rozporządzenia nie wpływają na specjalne zasady stosowane do miast Ceuta i Melilla, zgodnie z definicją zawartą w Akcie Końcowym Porozumienia w sprawie Przystąpienia Hiszpanii do Konwencji wdrażającej Układ z Schengen z dnia 14 czerwca 1985.[62]

Artykuł 32
Zgłaszanie informacji przez Państwa Członkowskie

W ciągu dziesięciu dni roboczych od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o przepisach krajowych dotyczących art. 19 lit. c) i d). Kolejne zmiany tych przepisów należy zgłaszać w ciągu pięciu dni roboczych.

---

[62] Dz.U. L 239 z 22.9.2000, str. 73.

Informacje zgłoszone przez Państwa Członkowskie są publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej,* seria C.

Artykuł 33
Sprawozdanie w sprawie stosowania tytułu III

Nie później niż w ciągu trzech lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie stosowania tytułu III.

Komisja zwraca szczególną uwagę na wszelkie utrudnienia wynikające z przywrócenia kontroli na granicach wewnętrznych. W stosownych przypadkach Komisja przedstawia propozycje mające na celu zlikwidowanie tych utrudnień.

Artykuł 34
Usunięcia i uchylenia

1. Artykuły 2 do 8 Konwencji wdrażającej Układ z Schengen z dnia 14 czerwca 1985 r. skreśla się z mocą *...[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]*.

2. Z tą samą datą uchyla się:

   – Wspólny Podręcznik, łącznie z jego załącznikami;

   – decyzje Komitetu Wykonawczego Schengen z dnia 22 grudnia 1994 r. (SCH/Com-ex (94)17, rev. 4) i 20 grudnia 1995 r. (SCH/Com-ex (95) 20, rev. 2);

   – załącznik 7 do Wspólnych Instrukcji Konsularnych;

   – rozporządzenie (WE) nr 790/2001.

   Odniesienia do usuniętych artykułów i uchylonych dokumentów rozumiane są jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia i należy je odczytywać zgodnie z tabelą korelacji w załączniku XIII.

Artykuł 35
Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie 20 dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od … [*sześć miesięcy od wejścia w życie*].

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich, zgodnie z Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską.

Sporządzono w Brukseli,

W imieniu Rady
Przewodniczący
[...]

ZAŁĄCZNIK I
Przejścia graniczne

BELGIA

Granice powietrzne

– Brussels National Airport (Zaventem)

– Oostende

– Deurne

– Bierset

– Gosselies

– Wevelgem (lądowisko)

Granice morskie

– Antwerpen

– Oostende

– Zeebrugge

– Nieuwpoort

– Gent

– Blankenberge

Granice lądowe

– Eurostar (Channel Tunnel)

dworzec Brussel-Zuid/Gare de Bruxelles-Midi

REPUBLIKA CZESKA

REPUBLIKA CZESKA – POLSKA

Granice lądowe

1. Bartultovice – Trzebina
2. Bílý Potok – Paczków
3. Bohumín – Chałupki
4. Bohumín – Chałupki (kolejowe)
5. Bukovec – Jasnowice
6. Český Těšín – Cieszyn
7. Český Těšín – Cieszyn (kolejowe)
8. Chotěbuz – Cieszyn
9. Dolní Lipka – Boboszów
10. Dolní Marklovice – Marklowice Górne
11. Frýdlant v Čechách – Zawidów (kolejowe)
12. Habartice – Zawidów
13. Harrachov – Jakuszyce
14. Horní Lištná – Leszna Górna
15. Hrádek nad Nisou – Porajów
16. Královec – Lubawka
17. Královec – Lubawka (kolejowe)
18. Krnov – Pietrowice
19. Kunratice – Bogatynia
20. Lichkov – Międzylesie (kolejowe)
21. Meziměstí – Mieroszów (kolejowe)
22. Mikulovice – Głuchołazy
23. Mikulovice – Głuchołazy (kolejowe)

24. Náchod – Kudowa Słone

25. Nové Město p. Smrkem – Czerniawa Zdrój

26. Osoblaha – Pomorzowiczki

27. Otovice – Tłumaczów

28. Petrovice u Karviné – Zebrzydowice (kolejowe)

29. Pomezní Boudy – Przełęcz Okraj

30. Srbská – Miloszów

31. Starostín – Golińsk

32. Sudice – Pietraszyn

33. Závada – Golkowice

34. Zlaté Hory – Konradów

Lokalny ruch graniczny (*) i turystyczne przejścia graniczne (**)

1. Andělka – Lutogniewice**

2. Bartošovice v Orlických horách – Niemojów*/**

3. Bernartice – Dziewiętlice*

4. Beskydek – Beskidek*

5. Bílá Voda – Złoty Stok*

6. Božanov – Radków**

7. Česká Čermná – Brzozowice**

8. Chomýž – Chomiąża*

9. Chuchelná – Borucin*

10. Chuchelná – Krzanowice*

11. Harrachov – Polana Jakuszycka**

12. Hať – Rudyszwałd*

13. Hať – Tworków*

14. Hněvošice – Ściborzyce Wielkie*

15. Horní Morava – Jodłów**

16. Hrčava – Jaworzynka*/**
17. Janovičky – Głuszyca Górna**
18. Karviná Ráj II – Kaczyce Górne*
19. Kojkovice – Puńców*
20. Kopytov – Olza*
21. Linhartovy – Lenarcice*
22. Luční bouda – Równia pod Śnieżką**
23. Luční bouda – Śląski Dom**
24. Machovská Lhota – Ostra Góra**
25. Malá Čermná – Czermna*
26. Malý Stožek – Stożek*
27. Masarykova chata – Zieleniec**
28. Mladkov (Petrovičky) – Kamieńczyk**
29. Nýdek – Wielka Czantorja**
30. Olešnice v Orlických horách (Čihalka) – Duszniki Zdrój**
31. Opava – Pilszcz*
32. Orlické Záhoří – Mostowice*
33. Petříkovice – Okreszyn**
34. Píšť – Bolesław*
35. Píšť – Owsiszcze*
36. Rohov – Ściborzyce Wielkie*
37. Šilheřovice – Chałupki*
38. Smrk – Stóg Izerski**
39. Soví sedlo (Jelenka) – Sowia Przełęcz**
40. Špindleruv mlýn – Przesieka**
41. Staré Město – Nowa Morawa*/**
42. Strahovice – Krzanowice*

43. Travná – Lutynia*/**

44. Třebom – Gródczanki*

45. Třebom – Kietrz*

46. Úvalno – Branice*

47. Vávrovice – Wiechowice*

48. Velké Kunětice –Sławniowice*

49. Velký Stožec – Stożek**

50. Věřňovice – Gorzyczki*

51. Věřňovice – Łaziska*

52. Vidnava – Kałków*

53. Vosecká bouda (Tvarožník) – Szrenica**

54. Vrchol Kralického Sněžníku – Snieznik**

55. Žacléř – Niedomirów**

56. Zdoňov – Łączna**

57. Zlaté Hory – Jarnołtówek**

REPUBLIKA CZESKA – SŁOWACJA

Granice lądowe

1. Bílá – Klokočov

2. Bílá-Bumbálka – Makov

3. Břeclav (autostrada) – Brodské (autostrada)

4. Březová – Nová Bošáca

5. Brumov-Bylnice – Horné Srnie

6. Hodonín – Holíč

7. Hodonín – Holíč (kolejowe)

8. Horní Lideč – Lúky pod Makytou (kolejowe)

9. Lanžhot – Brodské

10. Lanžhot – Kúty (kolejowe)

11. Mosty u Jablunkova – Čadca (kolejowe)
12. Mosty u Jablunkova – Svrčinovec
13. Nedašova Lhota – Červený Kameň
14. Šance – Čadca-Milošová
15. Starý Hrozenkov – Drietoma
16. Strání – Moravské Lieskové
17. Střelná – Lysá pod Makytou
18. Sudoměřice – Skalica
19. Sudoměřice – Skalica (kolejowe)
20. Velká nad Veličkou – Vrbovce (kolejowe)
21. Velká nad Veličkou – Vrbovce
22. Velké Karlovice – Makov
23. Vlárský průsmyk – Horné Srnie (kolejowe)

REPUBLIKA CZESKA – AUSTRIA

Granice lądowe

1. Břeclav – Hohenau (kolejowe)
2. České Velenice – Gmünd
3. České Velenice – Gmünd (kolejowe)
4. České Velenice – Gmünd 2
5. Chlum u Třeboně – Schlag
6. Čížov – Hardegg
7. Dolní Dvořiště – Wullowitz
8. Halámky – Gmünd-Neu-Nagelberg
9. Hatě – Kleinhaugsdorf
10. Hevlín – Laa an der Thaaya
11. Hnanice – Mitterretzbach
12. Horní Dvořiště – Summerau (kolejowe)

13. Ježová – Iglbach

14. Koranda – St. Oswald

15. Mikulov – Drasenhofen

16. Nová Bystřice – Grametten

17. Nové Hrady – Pyhrabruck

18. Plešné jezero – Plöckensteinersee

19. Poštorná – Reinthal

20. Přední Výtoň – Guglwald

21. Šatov – Retz (kolejowe)

22. Slavonice – Fratres

23. Studánky – Weigetschlag

24. Valtice – Schrattenberg

25. Vratěnín – Oberthürnau

26. Zadní Zvonková – Schöneben

REPUBLIKA CZESKA – NIEMCY

Granice lądowe

1. Aš – Selb

2. Aš – Selb- Plössberg (kolejowe)

3. Boží Dar – Oberwiesenthal

4. Broumov – Mähring

5. Česká Kubice – Furth im Wald (kolejowe)

6. Cheb – Schirnding (kolejowe)

7. Cínovec – Altenberg

8. Cínovec – Zinnwald

9. Děčín – Bad Schandau (kolejowe)

10. Dolní Poustevna – Sebnitz

11. Doubrava – Bad Elster

12. Folmava – Furth im Wald
13. Hora sv. Šebestiána – Reitzenhain
14. Hrádek nad Nisou – Zittau (kolejowe)
15. Hřensko – Schmilka
16. Hřensko – Schöna (rzeczne)
17. Jiříkov – Neugersdorf
18. Kraslice – Klingenthal
19. Kraslice / Hraničná – Klingenthal (kolejowe)
20. Lísková – Waldmünchen
21. Mníšek – Deutscheinsiedel
22. Moldava – Neurehefeld
23. Pavlův Studenec – Bärnau
24. Pomezí nad Ohří – Schirnding
25. Potůčky – Johanngeorgenstadt (kolejowe)
26. Potůčky – Johanngeorgenstadt
27. Petrovice – Bahratal
28. Rozvadov – Waidhaus
29. Rozvadov – Waidhaus (autostrada)
30. Rumburk – Ebersbach – Habrachtice (kolejowe)
31. Rumburk – Neugersdorf
32. Rumburk – Seifhennersdorf
33. Stožec – Haidmühle
34. Strážný – Philippsreuth
35. Svatá Kateřina – Neukirchen b.Hl. Blut
36. Svatý Kříž – Waldsassen
37. Varnsdorf – Seifhennersdorf
38. Vejprty – Bärenstein

39. Vejprty – Bärenstein (kolejowe)

40. Vojtanov – Bad Brambach (kolejowe)

41. Vojtanov – Schönberg

42. Všeruby – Eschlkam

43. Železná – Eslarn

44. Železná Ruda – Bayerisch Eisenstein

45. Železná Ruda – Bayerisch Eisenstein (kolejowe)

Turystyczne przejścia graniczne

1. Brandov – Olbernhau (Grünthal)

2. Branka – Hermannsreuth

3. Bublava – Klingenthal/Aschberg

4. Bučina – Finsterau

5. Čerchov – Lehmgrubenweg

6. Černý Potok – Jöhstadt

7. České Žleby – Bischofsreut (Marchhäuser)

8. Český Jiřetín – Deutschgeorgenthal

9. Debrník – Ferdinandsthal

10. Dolní Podluží – Waltersdorf (Herrenwalde)

11. Dolní Světlá – Jonsdorf

12. Dolní Světlá – Waltersdorf

13. Dolní Žleb – Elbradweg Schöna

14. Fleky – Hofberg

15. Fojtovice – Fürstenau

16. Hora sv. Kateřiny – Deutschkatharinenberg

17. Horní Paseky – Bad Brambach

18. Hrádek nad Nisou – Hartau

19. Hranice – Bad Elster/ Bärenloh

20. Hranice – Ebmath
21. Hřebečná (Boží Dar/Hubertky) – Oberwiesenthal
22. Hřebečná/Korce – Henneberg (Oberjugel)
23. Hřensko – Schöna
24. Jelení – Wildenthal
25. Jílové/Sněžník – Rosenthal
26. Jiříkov – Ebersbach (Bahnhofstr.)
27. Křížový Kámen – Kreuzstein
28. Krompach – Jonsdorf
29. Krompach – Oybin/Hain
30. Kryštofovy Hamry – Jöhstadt (Schmalzgrube)
31. Libá/Dubina – Hammermühle
32. Lipová – Sohland
33. Lobendava – Langburkersdorf
34. Lobendava/Severní – Steinigtwolmsdorf
35. Loučná – Oberwiesenthal
36. Luby – Wernitzgrün
37. Mikulášovice – Hinterhermsdorf
38. Mikulášovice (Tomášov) –Sebnitz OT/Hertigswalde (Waldhaus)
39. Mikulášovice/Tanečnice – Sebnitz (Forellenschänke)
40. Moldava – Holzhau
41. Mýtina – Neualbenreuth
42. Nemanice/Lučina – Untergrafenried
43. Nová Ves v Horách – Deutschneudorf
44. Nové Údolí /Trojstoličník/ – Dreisessel
45. Ostrý – Grosser Osser
46. Ovčí Vrch – Hochstrasse

47. Petrovice – Lückendorf

48. Pleš – Friedrichshäng

49. Plesná – Bad Brambach

50. Pod Třemi znaky – Brombeerregel

51. Potůčky – Breitenbrunn (Himmelswiese)

52. Prášily – Scheuereck

53. Přední Zahájí – Waldheim

54. Rybník – Stadlern

55. Šluknov/Rožany – Sohland (Hohberg)

56. Starý Hrozňatov – Hatzenreuth

57. Tři znaky – Drei Wappen

58. Zadní Doubice – Hinterheermsdorf

59. Ždár – Griesbach

60. Železná Ruda – Bayerisch Eisenstein

Granice powietrzne

A. Publiczne [63]

1. Brno – Tuřany

2. České Budějovice – Hosín

3. Holešov

4. Karlovy Vary

5. Karlovy

6. Liberec

7. Mnichovo Hradiště

8. Olomouc

9. Ostrava – Mošnov

---

[63] Według kategorii użytkowników lotniska międzynarodowe dzielą się na lotniska publiczne i niepubliczne. Lotniska publiczne, w granicach możliwości technicznych i operacyjnych, przyjmują wszystkie statki powietrzne.

10. Pardubice

11. Praha – Ruzyně

12. Uherské Hradiště – Kunovice

B. Niepubliczne [64]

1. Benešov

2. Hradec Králové

3. Líně’

4. Otrokovice

5. Přerov

6. Vodochody

7. Vysoké Mýto

[64] Użytkowników lotnisk niepublicznych definiuje biuro lotnictwa cywilnego na wniosek operatora lotniska.

DANIA

Granice morskie:

Dania

Aabenrå Havn

Aggersund Kalkværks Udskibningsbro

Allinge Havn

Asnæsværkets Havn

Assens Havn

Augustenborg Havn

Avedøreværkets Havn

Avernakke Pier

Bagenkop Havn

Bandholm Havn

Bogense Havn

Bønnerup Havn

Dansk Salt A/S' Anlægskaj

Det Danske Stålvalseværk A/S' Havn

Dragør Havn

Enstedværkets Havn

Esbjerg Havn

Faaborg Havn

Fakse Havn

Fakse Ladeplade Fiskeri- og Lystbådehavn

Fredericia Havn

Frederikshavn Havn

Gedser Havn

Grenå Havn

Gråsten Havn

Gudhjem Havn

Gulfhavn, Stigsnæs

Haderslev Havn

Hals Havn

Hanstholm Havn

Hasle Havn

Helsingør Statshavn

Helsingør Færgehavn

Hirtshals Havn

H.J. Hansen Hadsund A/S' Havn

Hobro Havn

Holbæk Havn

Holstebro-Struer Havn

Horsens Havn

Hou Havn (Odder)

Hundested Havn

Hvide Sande Havn

Kalundborg Havn

Kaløvig Bådehavn

Kerteminde Havn og Marina

Klintholm Havn

Koldby Kås Havn (Samsø)

Kolding Havn

Kongsdal Havn

Korsør Havn

Kyndbyværkets Havn

København Havn

Køge Havn

Lemvig Havn

Lindholm Havn

Lindø-Terminalen

Lyngs Odde Ammoniakhavn

Marstal Havn

Masnedøværkets Havn

Middelfart Havn

Nakskov Havn

Neksø Havn

NKT Trådværket A/S' Havn

Nordjyllandsværkets Havn

Nyborg Havn

Nyborg Fiskerihavn

Nyborg Fritids- og Lystbåde-Havn

Nykøbing Falster Havn

Nykøbing Mors Havn

Næstved Havn

Odense Havn

Odense Staalskibsværft A/S' Havn

Orehoved Havn

Randers Havn

Rudkøbing Havn

Rødby Færge- og Trafikhavn

Rømø Havn

Rønne Havn

Skagen Havn

Skive Havn

Skærbækværkets Havn

Spodsbjerg Færgehavn

Statoil Pieren

Stege Havn

Stevns Kridtbruds Udskibningspier

Stigsnæsværkets Havn

Stubbekøbing Havn

Studstrupværkets Havn

Svaneke Havn

Svendborg Trafikhavn

Sæby Havn

Søby Havn

Sønderborg Havn

Tejn Havn

Thisted Havn

Thorsminde Havn

Thyborøn Havn

Vang Havn

Vejle Havn

Vordingborg Havn

Ærøskøbing Havn

Ålborg Havn

Ålborg Portland

Århus Havn

Årø Havn

Årøsund Havn

Wyspy Owcze:

Fuglafjadar Havn

Klaksvikar Havn

Kollafjardar Havn

Oyra Havn

Runavikar Havn

Torshavn Havn

Tvøroyrar Havn

Vags Havn

Miovags/Sandavags Havn

Sørvags Havn

Vestmanna Havn

Grenlandia:

Aasiaat Havn (Egedesminde)

Ilulissat Havn (Jakobshavn)

Illoqqortoormiit Havn (Scoresbysund)

Kangerlussauaq Havn (Søndre Strømfjord)

Maniitsoq Havn (Sukkertoppen)

Nanortalik Havn

Narsaq Havn

Narsarsuaq Havn

Nuuk Havn (Godthåb)

Paamiut Havn (Frederikshåb)

Qaanaaq Havn (Thule)

Qaqortoq Havn (Julianehåb)

Qasigiannguit Havn (Christianshåb)

Qeqertarsuaq Havn (Godhavn)

Sisimiut Havn (Holsteinsborg)

Tasiilaq Havn (Angmagssalik)

Upernavik Havn

Uummannaq Havn (Umanak)

Granice powietrzne:

Dania

Billund Lufthavn

Esbjerg Lufthavn

Grønholt Flyveplads

Herning Flyveplads

Karup Lufthavn

Koldingegnens Lufthavn i Vamdrup

Københavns Lufthavn i Kastrup

Lolland-Falster Airport

Lemvig Lufthavn

Odense Lufthavn

Randers Flyveplads

Roskilde Lufthavn i Tune

Rønne Lufthavn

Sindal Lufthavn

Skive Lufthavn

Stauning Lufthavn

Sydfyns Flyveplads på Tåsinge

Sønderborg Lufthavn

Thisted Lufthavn

Vojens Lufthavn

Ærø Lufthavn

Ålborg Lufthavn

Århus Lufthavn

Års flyveplads i Løgstør

Wyspy Owcze:

Vågø Lufthavn

Grenlandia:

Aasiaat Lufthavn (Egedesminde)

Ilulissat Lufthavn (Jakobshavn)

Kangerlussuaq Lufthavn (Søndre Strømfjord)

Kulusuk Lufthavn

Maniitsoq Lufthavn (Sukkertoppen)

Nerlerit Inaat Lufthavn

Narsarsuaq Lufthavn

Pituffik Lufthavn (Thule)

Nuuk Lufthavn (Godthåb)

Qaanaaq Lufthavn (Thule)

Sisimiut Lufthavn (Holsteinsborg)

Upernavik Lufthavn

Uummannaq Lufthavn (Umanak)

NIEMCY

NIEMCY – DANIA

- *Oznaczenie przejścia granicznego* *Po stronie niemieckiej*	- *Oznaczenie przejścia granicznego* *Po stronie duńskiej*
Flensburg Bahnhof	Pattburg (Padborg)
Wassersleben	Kollund
Kupfermühle	Krusau (Kruså)
Flensburg Bahnhof	Pattburg Bahnhof (Station Padborg)
Harrislee	Pattburg (Padborg)
Ellund Autobahn (BAB 7)	Fröslee (Frøslev)
Jardelund	Sophienthal (Sofiedal)
Weesby	Groß Jündewatt (ST. Jyndevad)
Neupepersmark	Alt Pepersmark (Pebersmark)
Westre	Grünhof (Grøngård)
Blum	Seth (Sæd)
Süderlügum Bahnhof	Tondern (Tønder)
Aventoft	Møllehus
Rosenkranz	Rüttebüll (Rudbøl)
Rodenäs	Hoger (Højer)

NIEMCY – POLSKA

– *Oznaczenie przejścia granicznego* *Po stronie niemieckiej*	– *Oznaczenie przejścia granicznego* *Po stronie polskiej*
Ahlbeck	Swinemünde (Świnoujście)
Linken	Neu Lienken (Lubieszyn)

Grambow Bahnhof	Scheune (Szczecin-Gumieńce)
Pomellen Autobahn (BAB 11)	Kolbitzow (Kolbaskowo)
Tanto Bahnhof	Scheune (Szczecin-Gumieńce)
Rosow	Rosow (Rosowek)
Mescherin	Greifenhagen (Gryfino)
Bartz	Fiddichow (Widuchowa)
Schwedt	Nieder Kränig (Krajnik Dolny)
Hohensaaten-Hafen	Niederwutzen (Osinów Dolny)
Hohenwutzen	Niederwutzen (Osinów Dolny)
Küstrin-Kietz	Küstrin (Kostrzyn)
Küstrin-Kietz Bahnhof	Küstrin (Kostrzyn)
Frankfurt/Oder Hafn	Słubice
Frankfurt/Oder Straße	Słubice
Frankfurt/Oder Bahnhof	Kunersdorf (Kunowice)
Frankfurt/Oder Autobahn (BAB 12)	Schwetig (Świecko)
Eisenhüttenstadt	Mühlow (Miłów)
Guben Straße	Guben (Gubin)
Guben Bahnhof	Guben (Gubin)
Forst Bahnhof	Forst (Zasieki)
Forst Autobahn (BAB 15)	Erlenholz (Olszyna)
Bad Muskau	Muskau (Mużaków)
Podrosche	Priebus (Przewoz)
Horka Bahnhof	Nieder Bielau (Bielawa Dolna)
Ludwigsdorf Autobahn	Hennersdorf (Jedrzychowice)
Görlitz Straße	Görlitz (Zgorzelec)

Görlitz Bahnhof	Görlitz (Zgorzelec)
Ostriz	Ostriz-Bahnhof (Krzewina Zgorzelecka)
Zittau Chopin-Straße	Kleinschönau (Sieniawka)
Zittau-Friedensstraße	Poritsch (Porajow)

NIEMCY– REPUBLIKA CZESKA

– *Oznaczenie przejścia granicznego*	– *Oznaczenie przejścia granicznego*
Po stronie niemieckiej	*Po stronie czeskiej*
Zittau Bahnhof	Grottau an der Neiße (Hrádek n.N.)
Seifhennersdorf (Nordstraße)	Rumburg (Rumbuk)
Seifhennersdorf	Warnsdorf (Varnsdorf)
Neugersdorf	Georgswalde (Jiřikov)
Ebersbach Bahnhof	Rumburg (Rumburk)
Sebniz	Niedereinsiedel (Dolni Poustevna)
Schmilka	Herrnskretschen (Hřensko)
Bad Schandau Bahnhof	Tetschen (Děčin)
Schöna	Herrnskretschen (Hřensko)
Bahratal	Peterswald (Petrovice)
Zinnwald	Zinnwald (Cinovec)
Neurehefeld	Moldava (Moldau)
Reitzenhain	Sebastiansberg (Hora Sv. Šebestiána)
Bärenstein (Eisenbahn)	Weipert (Vejprty)
Bernstein	Weipert (Vejprty)
Oberwiesenthal	Gottesgab (Boži Dar)
Johanngeorgenstadt Bahnhof	Breitenbach (Potučky)

Johanngeorgenstadt	Breitenbach (Potučky)
Klingenthal	Graslitz (Kraslice)
Bad Brambach Bahnhof	Voitersreuth (Vojtanov)
Schönberg	Voitersreuth (Vojtanov)
Bad Elster	Grün (Doubrava)
Selb	Asch (Aš)
Selb-Plößberg Bahnhof	Asch (Aš)
Schirnding Cheb/Eger Bahnhof	Eger (Cheb)
Schirnding	Mühlbach (Pomezi)
Waldsassen	Heiligenkreuz (Svaty Kříž)
Mering	Promenhof (Broumov)
Bärnau	Paulusbrunn (Pavluv Studenec)
Waidhaus (B 14)	Roßhaupt (Rozvadov)
Waidhaus Autobahn (BAB 6)	Roßhaupt (Rozvadov)
Eslarn	Eisendorf (Železná)
Waldmünchen	Haselbach (Lisková)
Furth im Wald Schafberg	Vollmau (Folmava)
Furth im Wald Bahnhof	Böhmisch Kubitzen (Česká Kubice)
Eschlkam	Neumark (Všeruby)
Neukirchen b. Hl. Blut	St. Katharina (Sverá Katerina)
Bayerisch Eisenstein	Markt Eisenstein (Železná Ruda)
Bayerisch Eisenstein Bahnhof	Markt Eisenstein (Železná Ruda)
Philippsreuth	Kuschwarda (Strážny)
Haidmühle	Tusset (Stožek)

NIEMCY – SZWAJCARIA

- *Oznaczenie przejścia granicznego* *Po stronie niemieckiej*	- *Oznaczenie przejścia granicznego* *Po stronie szwajcarskiej*
Konstanz-Klein Venedig	Kreuzlingen-Seestraße
Konstanz-Schweizer Personenbahnhof	Konstanz Personenbahnhof
Konstanz-Wiesenstraße	Kreuzlingen-Wiesenstraße
Konstanz-Kreuzlinger Tor	Kreuzlingen
Konstanz-Emmishofer Tor	Kreuzlingen-Emmishofer
Konstanz-Paradieser Tor	Tägerwilen
Gaienhofen	Steckborn
Hemmenhofen	Steckborn
Wangen	Mammern
Öhningen-Oberstaad	Stein am Rhein
Öhningen	Stein am Rhein
Rielasingen Bahnhof	Ramsen Bahnhof
Singen Bahnhof	Schaffhausen
Rielasingen	Ramsen-Grenze
Gasthof "Spießhof" an der B 34	Gasthof "Spiesshof"
Gottmadingen	Buch-Grenze
Murbach	Buch-Dorf
Gailingen-Ost	Ramsen-Dorf
Gailingen-Brücke	Diessenhofen
Gailingen-West	Dörflingen-Pünt und Dörflingen-Laag
Randegg	Neu Dörflingen
Bietingen	Thayngen Straße
Thayngen Bahnhof	Thayngen Bahnhof

Ebringen	Thayngen-Ebringer Straße
Schlatt am Randen	Thayngen-Schlatt
Büßlingen	Hofen
Wiechs-Dorf	Altdorf
Wiechs-Schlauch	Merishausen
Neuhaus-Randen	Bargen
Fützen	Beggingen
Stühlingen	Schleitheim
Eberfingen	Hallau
Eggingen	Wunderklingen
Erzingen	Trasadingen
Erzingen Bahnhof	Trasadingen Bahnhof
Weisweil	Wilchingen
Jestetten-Wangental	Osterfingen
Jestetten-Hardt	Neuhausen
Jestetten Bahnhof	Neuhausen Bahnhof
Altenburg-Rheinau Bahnhof	Neuhausen Bahnhof
Altenburg-Nohl	Nohl
Altenburg-Rheinbrücke	Rheinau
Nack	Rüdlingen
Lottstetten	Rafz-Solgen
Lottstetten-Dorf	Rafz-Grenze
Lottstetten Bahnhof	Rafz Bahhof
Baltersweil	Rafz-Schluchenberg
Dettighofen	Buchenloh
Bühl	Will-Grenze

Günzgen	Wasterkingen
Herdern	Rheinsfelden
Rötteln	Kaiserstuhl
Reckingen	Rekingen
Rheinheim	Zurzach-Burg
Waldshut Bahnhof	Koblenz
Waldshut-Rheinbrücke	Koblenz
Waldshut-Rheinfähre	Juppen / Full
Dogern	Leibstadt
Albbruck	Schwaderloch
Laufenburg	Laufenburg
Bad Säckingen-alte Rheinbrücke	Stein / Holzbrücke
Bad Säckingen	Stein
Rheinfelden	Rheinfelden
Grenzacherhorn	Riehen-Grenzacher Straße
Inzlingen	Riehen-Inzlinger Straße
Lörrach-Wiesentalbahn	Riehen Bahnhof
Lörrach-Stetten	Riehen
Lörrach-Wiesenuferweg	Riehen-Weilstraße
Weil-Ost	Riehen-Weilstraße
Basel Badischer Personenbahnhof	Basel Badischer Bahnhof
Basel Badischer Rangierbahnhof	Basel Badischer Rangierbahnhof im Weil am Rhein
Weil-Otterbach	Basel-Freiburger Straße
Weil-Friedlingen	Basel-Hiltalinger Straße
Weil am Rhein-Autobahn (BAB 5)	Basel

PORTY NA JEZIORZE BODEŃSKIM

Lindau-Städtischer Segelhafen

Lindau-Hafen

Bad Schachen

Wasserburg (Bodensee)

Langenargen

Friedrichshafen-Hafen

Meersburg

Überlingen

Mainau

Konstanz-Hafen

Insel Reichenau

Radolfzell

PORTY NA RZECE REN

Rheinfelden-Rheinhafen

Wyhlen (Wyhlen GmbH)

Grenzach (Fa. Geigy)

Grenzach (Fa. Hoffmann La Roche AG)

Weil-Schiffsanlegestelle

Weil-Rheinhafen

PORTY NA MORZU PÓŁNOCNYM

List/Sylt

Hörnum/Sylt

Dagebüll

Wyk/Föhr

Wittdün/Amrum

Pellworm

Strucklahnungshörn/Nordstrand

Süderhafen/Nordstrand

Husum

Friedrichstadt

Tönning

Büsum

Meldorfer Hafen

Friedrichskoog

Helgoland

Itzehoe

Wewelsfleth

Brunsbüttel

Glückstadt

Elmshorn

Uetersen

Wedel

Hamburg

Hamburg-Neuenfelde

Buxtehude

Stade

Stadersand

Bützflether Sand

Otterndorf

Cuxhaven

Bremerhaven

Bremen

Lemwerder

Elsfleth

Brake

Großensiel

Nordenham

Fedderwardersiel

Eckwarderhörne

Varel

Wilhelmshaven

Hooksiel

Horumersiel

Carolinensiel (Harlesiel)

Neuharlingersiel

Bensersiel

Westeraccumersiel

Norddeich

Greetsiel

Wangerooge

Spiekeroog

Langeoog

Baltrum

Norderney

Juist

Borkum

Emden

Leer

Weener

Papenburg

Herbrum

PORTY NA MORZU BAŁTYCKIM

Flensburg-Hafen

Flensburg-Mürwik (Hafenanlage der Bundesmarine)

Glücksburg

Langballigau

Quern-Neukirchen

Gelting

Maasholm

Schleimünde

Kappeln

Olpenitz (Hafenanlage der Bundesmarine)

Schleswig

Ostseebad Damp

Eckernförde

Eckernförde (Hafenanlage der Bundesmarine)

Surendorf (Hafenanlagen der Bundesmarine)

Rendsburg

Strande

Schilksee

Kiel-Holtenau

Kiel

Möltenort/Heikendorf

Jägersberg (Hafenanlagen der Bundesmarine)

Laboe

Orth

Puttgarden Bahnhof

Puttgarden

Burgstaaken

Heiligenhafen

Großenbrode (Hafenanlagen der Bundesmarine)

Grömitz

Neustadt (Hafenanlagen der Bundesmarine)

Niendorf

Lübeck-Travemünde

Lübeck

Timmendorf

Wolgast

Wismar

Warnemünde

Rostock Überseehafen

Stralsund

Libben

Bock

Saßnitz

Ruden

Greifswald – Ladebow Hafen

Kamminke

Ahlbeck Seebrücke

ODERHAFF/ZALEW ODRZAŃSKI

Anklam Hafen

Karnin

Ueckermünde

Altwarp Hafen

Porty lotnicze, lądowiska, lotniska wojskowe

KRAJ ZWIĄZKOWY SZLEZWIK HOLSZTYN

Eggebek

Flensburg-Schäferhaus

Helgoland-Düne

Hohn

Itzehoe-Hungriger Wolf

Kiel-Holtenau

Lübeck-Blankensee

Schleswig/Jagel

Westerland/Sylt

Wyk/Föhr

KRAJ ZWIĄZKOWY MECKLENBURGIA – POMORZE PRZEDNIE

Barth

Heringsdorf

Neubrandenburg-Trollenhagen

Rostock-Laage

W KRAJU ZWIĄZKOWYM HAMBURG

Hamburg

KRAJ ZWIĄZKOWY BREMA

Bremen

Bremerhaven-Luneort

KRAJ ZWIĄZKOWY DOLNA SAKSONIA

Borkum

Braunschweig-Waggum

Bückeburg-Achum

Celle

Damme/Dümmer-See

Diepholz

Emden

Faßberg

Ganderkesee

Hannover

Jever

Nordhorn-Lingen

Leer-Papenburg

Lemwerder, Werksflughafen der Weser-Flugzeugbau GmbH Bremen

Norderney

Nordholz

Osnabrück-Atterheide

Peine-Eddersee

Wangerooge

Wilhelmshaven-Mariensiel

Wittmundhafen

Wunstorf

KRAJ ZWIĄZKOWY BRANDENBURGIA

Cottbus-Drewitz

Cottbus-Neuhausen

Kyritz

Nauen

Neuhausen

Schönhagen

KRAJ ZWIĄZKOWY BERLIN

Tegel

Tempelhof

Schönefeld

KRAJ ZWIĄZKOWY PÓŁNOCNA NADRENIA-WESTFALIA

Aachen-Merzbrück

Arnsberg

Bielefeld-Windelsbleiche

Bonn-Hardthöhe

Dahlemer Binz

Dortmund-Wickede

Düsseldorf

Essen-Mülheim

Hangelar

Hopsten

Köln/Bonn

Marl/Loemühle

Meinerzhagen

Mönchengladbach

Münster-Osnabrück

Nörvenich

Paderborn-Lippstadt

Porta Westfalica

Rheine-Bentlage

Siegerland

Stadtlohn-Wenningfeld

KRAJ ZWIĄZKOWY SAKSONIA

Dresden

Leipzig-Halle

Rothenburg/Oberlausitz

KRAJ ZWIĄZKOWY TURYNGIA

Erfurt

KRAJ ZWIĄZKOWY NADRENIA-PALATYNAT

Büchel

Föhren

Koblenz-Winningen

Mendig

Pferdsfeld

Pirmasens-Zweibrücken

Speyer

Worms-Bürgerweide-West

KRAJ ZWIĄZKOWY KRAJ SAARY

Saarbrücken-Ensheim

Saarlouis/Düren

KRAJ ZWIĄZKOWY HESJA

Egelsbach

Allendorf/Eder

Frankfurt/Main

Fritzlar

Kassel-Calden

Reichelsheim

KRAJ ZWIĄZKOWY BADENIA-WIRTEMBERGIA

Aalen-Heidenheim-Elchingen

Baden Airport Karlsruhe Baden-Baden

Baden-Baden-Oos

Donaueschingen-Villingen

Freiburg/Brg.

Friedrichshafen-Löwentl

Heubach (Krs. Schwäb.Gmünd)

Karlsruhe Forchheim

Konstanz

Laupheim

Leutkirch-Unterzeil

Mannheim-Neuostheim

Mengen

Mosbach-Lohrbach

Niederstetten

Offenburg

Schwäbisch Hall

Stuttgart

KRAJ ZWIĄZKOWY BAWARIA

Aschaffenburg

Augsburg-Mühlhausen

Bayreuth-Bindlakeher Berg

Coburg-Brandebsteinsebene

Eggenfelden/Niederbayern

Erding

Fürstenfeldbruck

Hassfurth-Mainwiesen

Herzogenaurach

Hof-Pirk

Ingolstadt

Kempten-Durach

Landsberg/Lech

Landshut-Ellermühle

Lechfeld

Leipheim

Memmingen

München "Franz Joseph Strauß"

Neuburg

Nürnberg

Oberpfaffenhofen, Werkflugplatz der Dornier-Werke GmbH

Passau-Vilshofen

Roth

Rothenburg o.d. Tauber

Straubing-Wallmühle

Weiden/Opf.

Würzburg am Schenkenturm

ESTONIA

ESTONIA – ŁOTWA

Granice lądowe

1. Holdre – Omuļi
2. Ikla – Ainaži
3. Jäärja – Ramata
4. Lilli – Unguriņi
5. Mõisaküla – Ipiķi
6. Murati – Veclaicene
7. Valga – Lugaži (kolejowe)
8. Valga 1 – Valka 2
9. Valga 2 – Valka 3
10. Valga 3 – Valka 1
11. Vana-Ikla – Ainaži (Ikla)
12. Vastse-Roosa – Ape

ESTONIA – FEDERACJA ROSYJSKA

Granice lądowe

1. Koidula – Kunitšina- Gora
2. Luhamaa – Šumilkino
3. Narva – Jaanilinn (Ivangorod) (kolejowe)
4. Narva-1 – Jaanilinn (Ivangorod)
5. Narva-2 – Jaanilinn (Ivangorod)
6. Orava – Petseri (kolejowe)
7. Saatse – Krupa

Granice morskie

1. Dirhami
2. Haapsalu
3. Heltermaa
4. Kuivastu
5. Kunda
6. Lehtma
7. Lohusalu
8. Loksa
9. Miiduranna
10. Mõntu
11. Muuga
12. Narva-Jõesuu
13. Nasva
14. Paldiski-1
15. Paldiski-2
16. Pärnu-2
17. Pärnu-3
18. Rohuküla
19. Roomassaare
20. Ruhnu
21. Sõru
22. Tallinna-2
23. Tallinna-3
24. Tallinna-4
25. Tallinna-5
26. Tallinna-6

27. Tallinna-7

28. Tallinna-8

29. Tallinna-9

30. Tallinna-10

31. Tallinna-11

32. Tallinna-12

33. Veere

34. Vergi

35. Virtsu

Granice powietrzne

1. Ämari (niepubliczne lotnisko wojskowe, zamknięte dla samolotów cywilnych)

2. Kärdla

3. Kuressaare

4. Pärnu-1

5. Tallinna-1

6. Tallinna-13

7. Tartu-1

GRECJA

ΕΝΑΕΡΙΑ ΣΥΝΟΡΑ		*LOTNISKA*
1.	ΑΘΗΝΑ	ATHINA
2.	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	IRAKLIO
3.	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	THESSALONIKI
4.	ΡΟΔΟΣ	RODOS (RHODES)
5.	ΚΕΡΚΥΡΑ	KERKIRA (CORFU)
6.	ΑΝΤΙΜΑΧΕΙΑ ΚΩ	ANDIMAHIA (KOS)
7.	ΧΑΝΙΑ	HANIA
8.	ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ	PITHAGORIO, SAMOS
9.	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	MITILINI
10.	ΙΩΑΝΝΙΝΑ	IOANNINA
11.	ΑΡΑΞΟΣ*	ARAHOS*
12.	ΣΗΤΕΙΑ	SITIA
13.	ΧΙΟΣ*	HIOS*
14.	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ARGOSTOLI
15.	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	KALAMATA
16.	ΚΑΒΑΛΑ	KAVALA
17.	ΑΚΤΙΟ ΒΟΝΙΤΣΑΣ	AKTIO VONITSAS
18.	ΜΗΛΟΣ *	MILOS *
19.	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	ZAKINTHOS
20.	ΘΗΡΑ	THIRA
21.	ΣΚΙΑΘΟΣ	SKIATHOS
22.	ΚΑΡΠΑΘΟΣ*	KARPATHOS*
23.	ΜΥΚΟΝΟΣ	MIKONOS
24.	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	ALEXANDROUPOLI

25.	ΕΛΕΥΣΙΝΑ	ELEFSINA
26.	ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ	ANDRAVIDA
27.	ΑΤΣΙΚΗ ΛΗΜΝΟΥ	ATSIKI, LIMNOS
28.	ΚΑΣΤΟΡΙΑ	KASTORIA

*Uwaga: porty lotnicze w Arahos, Hios, Karpathos i Milos nie stanowią przejść granicznych. Funkcjonują one wyłącznie w okresie letnim.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΥΝΟΡΑ		*PORTY*
1.	ΓΥΘΕΙΟ	GITHIO
2.	ΣΥΡΟΣ	SIROS
3.	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	IGOUMENITSA
4.	ΣΤΥΛΙΔΑ	STILIDA
5.	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	AGIOS NIKOLAOS
6.	ΡΕΘΥΜΝΟ	RETHIMNO
7.	ΛΕΥΚΑΔΑ	LEFKADA
8.	ΣΑΜΟΣ	SAMOS
9.	ΒΟΛΟΣ	VOLOS
10.	ΚΩΣ	KOS
11.	ΔΑΦΝΗ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ	DAFNI, AGIO OROS
12.	ΙΒΗΡΑ ΑΓΙΟ ΟΡΟΥΣ	IVIRA, AGIO OROS
13.	ΓΕΡΑΚΙΝΗ	GERAKINI
14.	ΓΛΥΦΑΔΑ	GLIFADA
15.	ΠΡΕΒΕΖΑ	PREVEZA
16.	ΠΑΤΡΑ	PATRA
17.	ΚΕΡΚΥΡΑ	KERKIRA
18.	ΣΗΤΕΙΑ	SITIA
19.	ΧΙΟΣ	HIOS
20.	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ARGOSTOLI

21.	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	THESSALONIKI
22.	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	KORINTHOS
23.	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	KALAMATA
24.	ΚΑΒΑΛΑ	KAVALA
25.	ΘΑΚΗ	ITHAKI
26.	ΠΥΛΟΣ	PILOS
27.	ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ	PITHAGORIO, SAMOS
28.	ΛΑΥΡΙΟ	LAVRIO
29.	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	IRAKLIO
30.	ΣΑΜΗ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	SAMI, KEFALONIA
31.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	PIREAS
32.	ΜΗΛΟΣ	MILOS
33.	ΚΑΤΑΚΩΛΟ	KATAKOLO
34.	ΣΟΥΔΑ ΧΑΝΙΩΝ	SOUDA, HANIA
35.	ΙΤΕΑ	ITEA
36.	ΕΛΕΥΣΙΝΑ	ELEFSINA
37.	ΜΥΚΟΝΟΣ	MIKONOS
38.	ΝΑΥΠΛΙΟ	NAFPLIO
39.	ΧΑΛΚΙΔΑ	HALKIDA
40.	ΡΟΔΟΣ	RODOS
41.	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	ZAKINTHOS
42.	ΘΗΡΑ	THIRA
43.	ΚΑΛΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	KALI LIMENES, IRAKLIO
44.	ΜΥΡΙΝΑ ΛΗΜΝΟΥ	MYRINA, LIMNOS
45.	ΠΑΞΟΙ	PAXI
46.	ΣΚΙΑΘΟΣ	SKIATHOS
47.	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	ALEXANDROUPOLI

48.	ΑΙΓΙΟ	EGIO
49.	ΠΑΤΜΟΣ	PATMOS
50.	ΣΥΜΗ	SIMI
51.	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	MITILINI
52.	ΧΑΝΙΑ	HANIA
53.	ΑΣΤΑΚΟΣ	ASTAKOS

ΧΕΡΣΑΙΑ ΣΥΝΟΡΑ	*GRANICE LĄDOWE*
ΧΕΡΣΑΙΑ ΣΥΝΟΡΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΛΒΑΝΙΑ	**Z ALBANIĄ**
1. ΚΑΚΑΒΙΑ	1. KAKAVIA
2. ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ	2. KRISTALOPIGI
3. ΜΕΡΤΖΑΝΗ	3. MERTZANI
ΧΕΡΣΑΙΑ ΣΥΝΟΡΑ FYROM	**Z FYROM**
1. ΝΙΚΗ	1. NIKI
2. ΕΙΔΟΜΕΝΗ (ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ)	2. IDOMENI (KOLEJOWA)
3. ΕΥΖΩΝΟΙ	3. EVZONI
4. ΔΟΙΡΑΝΗ	4. DOIRANI
ΧΕΡΣΑΙΑ ΣΥΝΟΡΑ ΜΕ ΤΗ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	**Z BUŁGARIĄ**
1. ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ	1. PROMAHONAS
2. ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ (ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ)	2. PROMAHONAS (KOLEJOWA)
3. ΔΙΚΑΙΑ (ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ)	3. DIKEA, EVROS (KOLEJOWA)
4. ΟΡΜΕΝΙΟ	4. ORMENIO, EVROS
ΧΕΡΣΑΙΑ ΣΥΝΟΡΑ ΜΕ ΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ	**Z TURCJĄ**
1. ΚΑΣΤΑΝΙΕΣ ΕΒΡΟΥ	1. KASTANIES, EVROS
2. ΠΥΘΙΟΥ (ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ)	2. PITHIO (KOLEJOWA)
3. ΚΗΠΟΙ ΕΒΡΟΥ	3. KIPI, EVROS

HISZPANIA

Granice powietrzne

– Madrid-Barajas

– Barcelona

– Gran Canaria

– Palma de Mallorca

– Alicante

– Ibiza

– Málaga

– Sevilla

– Tenerife South

– Valencia

– Almería

– Asturias

– Bilbao

– Fuerteventura

– Gerona

– Granada

– Lanzarote

– La Palma

– Menorca

– Santander

– Santiago

– Vitoria

– Zaragoza

– Pamplona

– Jerez de la Frontera

– Valladolid

– Reus

– Vigo

– La Coruña

– Murcia

Granice morskie

– Algeciras (Cádiz)

– Alicante

– Almería

– Arrecife (Lanzarote)

– Avilés (Asturias)

– Barcelona

– Bilbao

– Cádiz

– Cartagena (Murcia)

– Castellón

– Ceuta

– Ferrol (La Coruña)

– Gijón

– Huelva

– Ibiza

– La Coruña

– La Línea de la Concepción

– La Luz (Las Palmas)

– Mahón

– Málaga

– Melilla

– Motril (Granada)

– Palma de Mallorca

– Sagunto (Provincia de Valencia)

– San Sebastian

– Santa Cruz de Tenerife

– Santander

– Sevilla

– Tarragona

– Valencia

– Vigo

Granice lądowe

– Ceuta

– Melilla

– La Seo de Urgel

– La Línea de la Concepción (*)

(*) Urząd celny i punkt kontroli policyjnej w "La Línea de la Concepción" nie odpowiadają przebiegowi granic uznanemu przez Hiszpanię w Traktacie z Utrecht.

FRANCJA

Granice powietrzne

(1) Abbeville

(2) Agen-la Garenne

(3) Ajaccio-Campo dell'Oro

(4) Albi-le Séquestre

(5) Amiens-Glisy

(6) Angers-Marcé

(7) Angoulême-Brie-Champniers

(8) Annecy-Methet

(9) Annemasse

(10) Auxerre-Branches

(11) Avignon-Caumont

(12) Bâle-Mulhouse

(13) Bastia-Poretta

(14) Beauvais-Tillé

(15) Bergerac-Roumanière

(16) Besançon-la Vèze

(17) Béziers-Vias

(18) Biarritz-Bayonne-Anglet

(19) Bordeaux-Mérignac

(20) Bourges

(21) Brest-Guipavas

(22) Caen-Carpiquet

(23) Cahors-Lalbenque

(24) Calais-Dunkerque

(25) Calvi-Sainte-Catherine

(26) Cannes-Mandelieu

(27) Carcassonne-Salvaza

(28) Castres-Mazamet

(29) Châlons-Vatry

(30) Chambéry-Aix-les-Bains

(31) Charleville-Mézières

(32) Châteauroux-Déols

(33) Cherbourg-Maupertus

(34) Clermont-Ferrand-Aulnat

(35) Colmar-Houssen

(36) Courchevel

(37) Deauville-Saint-Gatien

(38) Dieppe-Saint-Aubin

(39) Dijon-Longvic

(40) Dinard-Pleurtuit

(41) Dôle-Tavaux

(42) Epinal-Mirecourt

(43) Figari-Sud Corse

(44) Cap-Tallard

(45) Genève-Cointrin

(46) Granville

(47) Grenoble-Saint-Geoirs

(48) Hyères-le Palivestre

(49) Issy-les-Moulineaux

(50) La Môle

(51) Lannion

(52) La Rochelle-Laleu

(53) Laval-Entrammes

(54) Le Castelet

(55) Le Havre-Octeville

(56) Le Mans-Arnage

(57) Le Touquet-Paris-Plage

(58) Lille-Lesquin

(59) Limoges-Bellegarde

(60) Lognes-Emerainville

(61) Lorient-Lann-Bihoué

(62) Lyon-Bron

(63) Lyon-Saint-Exupéry

(64) Marseille-Provence

(65) Meaux-Esbly

(66) Megève

(67) Metz-Nancy-Lorraine

(68) Monaco-Héliport

(69) Montbéliard-Courcelles

(70) Montpellier-Fréjorgues

(71) Morlaix-Ploujean

(72) Nancy-Essey

(73) Nantes-Atlantique

(74) Nevers-Fourchambault

(75) Nice-Côte d'Azur

(76) Nîmes-Garons

(77) Orléans-Bricy

(78) Orléans-Saint-Denis-de-l'Hôtel

(79) Paris-Charles de Gaulle

(80) Paris-le Bourget

(81) Paris-Orly

(82) Pau-Pyrénées

(83) Périgueux-Bassillac

(84) Perpignan-Rivesaltes

(85) Poitiers-Biard

(86) Pontarlier

(87) Pontoise-Cormeilles-en-Vexin

(88) Quimper-Pluguffan

(89) Reims-Champagne

(90) Rennes Saint-Jacques

(91) Roanne-Renaison

(92) Rodez-Marcillac

(93) Rouen-Vallée de Seine

(94) Saint-Brieuc-Armor

(95) Saint-Etienne-Bouthéon

(96) Saint-Nazaire-Montoir

(97) Saint-Yan

(98) Strasbourg-Entzheim

(99) Tarbes-Ossun-Lourdes

(100) Toulouse-Blagnac

(101) Tours-Saint-Symphorien

(102) Toussus-le-Noble

(103) Troyes-Barberey

(104) Valence-Chabeuil

(105) Valenciennes-Denain

(106) Vannes-Meucon

(107) Vesoul-Frotey

(108) Vichy-Charmeil

Granice morskie

(1) Agde

(2) Ajaccio

(3) Anglet

(4) Arcachon

(5) Bastia

(6) Bayonne

(7) Beaulieu-sur-Mer

(8) Biarritz

(9) Bonifacio

(10) Bordeaux

(11) Boulogne

(12) Brest

(13) Caen-Ouistreham

(14) Calais

(15) Calvi

(16) Camaret

(17) Cannes-Vieux Port

(18) Cap-d'Agde

(19) Carry-le-Rouet

(20) Carteret

(21) Cassis

(22) Cherbourg

(23) Ciboure

(24) Concarneau

(25) Dieppe

(26) Dunkirk

(27) Fécamp

(28) Golfe-Juan

(29) Granville

(30) Groix

(31) Gruissan

(32) Hendaye

(33) Honfleur

(34) La Rochelle-La Pallice

(35) La Turballe

(36) Le Croisic

(37) Le Guilvinec

(38) Le Havre

(39) Le Palais

(40) Les Sables-d'Olonne-Port

(41) Le Touquet-Etaples

(42) Le Tréport

(43) Leucate

(44) L'Ile-Rousse

(45) Lorient

(46) Macinaggio

(47) Mandelieu-la Napoule

(48) Marseille

(49) Monaco-Port de la Condamine

(50) Morlaix

(51) Nantes-Saint-Nazaire

(52) Nice

(53) Noirmoutier

(54) Paimpol

(55) Pornic

(56) Port-Camargue

(57) Port-de-Bouc-Fos/Port-Saint-Louis

(58) Port-en-Bessin

(59) Port-la-Nouvelle

(60) Porto-Vecchio

(61) Port-Vendres

(62) Propriano

(63) Quimper

(64) Roscoff

(65) Rouen

(66) Royan

(67) Saint-Brieuc (morska)

(68) Saint-Cyprien

(69) Saint-Florent

(70) Saint-Gilles-Croix-de-Vie

(71) Saint-Malo

(72) Saint-Valéry-en-Caux

(73) Sète

(74) Toulon

(75) Valras

(76) Villefranche-sur-Mer

(77) Villeneuve-Loubet

Granice lądowe

* **ZE SZWAJCARIĄ**

(1) Abbevillers road

(2) Bâle-Mulhouse airport (przejście dla pieszych pomiędzy obszarami)

(3) Bois-d'Amont

(4) Chatel

(5) Col France

(6) Delle road

(7) Divonne-les-Bains

(8) Ferney-Voltaire

(9) Ferrières-sous-Jougne

(10) Genève-Cornavin station

(11) Goumois

(12) Hegenheim-Allschwill

(13) Huningue road

(14) La Cheminée road

(15) La Cure

(16) Les Fourgs

(17) Les Verrières road

(18) Leymen-Benken

(19) Moëllesulaz

(20) Mouthe road

(21) Pfetterhouse

(22) Pontarlier-station

(23) Poste autoroute Saint-Julien-Bardonnex (punkt kontroli na autostradzie)

(24) Pougny

(25) Prévessin

(26) Saint-Gingolph

(27) Saint-Julien-Perly

(28) Saint-Louis motorway

(29) Saint-Louis-Bâle-rail freight station

(30) Saint-Louis-Lysbuchel

(31) Vallard-Thonex

(32) Vallorbe (pociągi międzynarodowe)

(33) Vallorcine

(34) Veigy

* **Z WIELKĄ BRYTANIĄ:**

(stałe połączenie przez Kanał)

(1) Gare de Paris-Nord (station)/London Waterloo Station/Ashford International Station

(2) Gare de Lille-Europe (station)/London Waterloo Station/Ashford International Station

(3) Cheriton/Coquelles

(4) Gare de Fréthun (station)/London Waterloo Station/Ashford International Station

(5) Gare de Chessy-Marne-la-Vallée (station)

(6) Gare d'Avignon-Centre (station)

* **Z ANDORĄ**

– Pas de la Case

WŁOCHY

Granice powietrzne

– Alessandria	Polizia di Stato
– Alghero (SS)	Polizia di Stato
– Ancona	Polizia di Stato
– Aosta	Polizia di Stato
– Bari	Polizia di Stato
– Bergamo	Polizia di Stato
– Biella	Polizia di Stato
– Bologna	Polizia di Stato
– Bolzano	Polizia di Stato
– Brescia	Polizia di Stato
– Brindisi	Polizia di Stato
– Cagliari	Polizia di Stato
– Catania	Polizia di Stato
– Crotone	Polizia di Stato
– Cuneo	Polizia di Stato
– Firenze	Polizia di Stato
– Foggia	Polizia di Stato
– Forlì	Polizia di Stato
– Genova	Polizia di Stato
– Grosseto	Polizia di Stato
– Lamezia Terme (CZ)	Polizia di Stato
– Lampedusa (AG)	Carabinieri
– Lecce	Polizia di Stato
– Marina di Campo (LI)	Carabinieri

– Milano Linate	Polizia di Stato
– Napoli	Polizia di Stato
– Noviligure	Carabinieri
– Olbia	Polizia di Stato
– Oristano	Polizia di Stato
– Padova	Polizia di Stato
– Palermo	Polizia di Stato
– Pantelleria (TP)	Carabinieri
– Para	Polizia di Stato
– Perugia	Polizia di Stato
– Pescara	Polizia di Stato
– Pisa	Polizia di Stato
– Reggio di Calabria	Polizia di Stato
– Rimini	Polizia di Stato
– Roma Ciampino	Polizia di Stato
– Roma Fiumicino	Polizia di Stato
– Roma Urbe	Polizia di Stato
– Ronchi dei Legionari (GO)	Polizia di Stato
– Salerno	Polizia di Stato
– Siena	Polizia di Stato
– Taranto-Grottaglie	Polizia di Stato
– Torino	Polizia di Stato
– Trapani	Polizia di Stato
– Tortoli (NU)	Polizia di Stato
– Treviso	Polizia di Stato
– Varese Malpensa	Polizia di Stato
– Venezia	Polizia di Stato

– Verona	Polizia di Stato
– Villanova d'Albenga (SV)	Carabinieri

Granice morskie

– Alassio (SV)	Polizia di Stato
– Alghero (SS)	Polizia di Stato
– Ancona	Polizia di Stato
– Anzio – Nettuno (RM)	Polizia di Stato
– Augusta (SR)	Polizia di Stato
– Barcoli (NA)	Carabinieri
– Bari	Polizia di Stato
– Barletta (BA)	Polizia di Stato
– Brindisi	Polizia di Stato
– Cagliari	Polizia di Stato
– Campo nell'Elba (LI)	Carabinieri
– Caorle (VE)	Carabinieri
– Capraia Isola (LI)	Carabinieri
– Capri (NA)	Polizia di Stato
– Carbonia (CA)	Polizia di Stato
– Castellammare di Stabia (NA)	Polizia di Stato
– Castellammare del Golfo (TP)	Polizia di Stato
– Catania	Polizia di Stato
– Chioggia (VE)	Polizia di Stato
– Civitavecchia (RM)	Polizia di Stato
– Crotone	Polizia di Stato
– Duino Aurisina (TS)	Polizia di Stato
– Finale Ligure (SV)	Carabinieri
– Fiumicino (RM)	Polizia di Stato

– Formia (LT)	Polizia di Stato
– Gaeta (LT)	Polizia di Stato
– Gallipoli (LE)	Polizia di Stato
– Gela (CL)	Polizia di Stato
– Genova	Polizia di Stato
– Gioia Tauro (RC)	Polizia di Stato
– Grado (GO)	Polizia di Stato
– Ischia (NA)	Polizia di Stato
– La Maddalena (SS)	Carabinieri
– La Spezia	Polizia di Stato
– Lampedusa (AG)	Polizia di Stato
– Lerici (SP)	Carabinieri
– Levanto (SP)	Carabinieri
– Licata (AG)	Polizia di Stato
– Lignano (VE)	Carabinieri
– Lipari (ME)	Carabinieri
– Livorno	Polizia di Stato
– Loano (SV)	Carabinieri
– Manfredonia (FG)	Polizia di Stato
– Marciana Marina (LI)	Carabinieri
– Marina di Carrara (MS)	Polizia di Stato
– Marsala (TP)	Polizia di Stato
– Mazara del Vallo (TP)	Polizia di Stato
– Messina	Polizia di Stato
– Milazzo (ME)	Polizia di Stato
– Molfetta (BA)	Carabinieri
– Monfalcone (GO)	Polizia di Stato

– Monopoli (BA)	Carabinieri
– Napoli	Polizia di Stato
– Olbia (SS)	Polizia di Stato
– Oneglia (IM)	Polizia di Stato
– Oristano	Polizia di Stato
– Ortona (CH)	Carabinieri
– Otranto (LE)	Polizia di Stato
– Palau (SS)	Polizia di Stato
– Palermo	Polizia di Stato
– Pantelleria (TP)	Carabinieri
– Pesaro	Polizia di Stato
– Pescara	Polizia di Stato
– Piombino (LI)	Polizia di Stato
– Porto Azzurro (LI)	Carabinieri
– Porto Cervo (SS)	Polizia di Stato
– Porto Empedocle (AG)	Polizia di Stato
– Porto Ferraio (LI)	Polizia di Stato
– Porto Nogaro (UD)	Carabinieri
– Porto Tolle (RO)	Polizia di Stato
– Porto Torres (SS)	Polizia di Stato
– Porto Venere (SV)	Carabinieri
– Portofino (IM)	Carabinieri
– Pozzalo (RG)	Carabinieri
– Pozzuoli (NA)	Polizia di Stato
– Rapallo (GE)	Polizia di Stato
– Ravenna	Polizia di Stato
– Reggio di Calabria	Polizia di Stato

– Rimini	Polizia di Stato
– Rio Marina (LI)	Carabinieri
– Riposto (CT)	Carabinieri
– Santa Margherita Ligure (GE)	Carabinieri
– San Remo (IM)	Polizia di Stato
– Santa Teresa di Gallura (SS)	Polizia di Stato
– San Benedetto del Tronto (AP)	Polizia di Stato
– Salerno	Polizia di Stato
– Savona	Polizia di Stato
– Siracusa	Polizia di Stato
– Sorrento (NA)	Polizia di Stato
– Taormina (ME)	Polizia di Stato
– Taranto	Polizia di Stato
– Termini Imerese (PA)	Polizia di Stato
– Terracina (LT)	Polizia di Stato
– Torre Annunziata (NA)	Polizia di Stato
– Tortolì (NU)	Polizia di Stato
– Torviscosa (UD)	Carabinieri
– Trapani	Polizia di Stato
– Trieste	Polizia di Stato
– Varazze (SV)	Carabinieri
– Vasto (CH)	Polizia di Stato
– Venezia	Polizia di Stato
– Viareggio (LU)	Polizia di Stato
– Vibovalentia Marina (VV)	Polizia di Stato

Granice lądowe

ZE SZWAJCARIĄ

– Bellavista di Clivio (VA), kategoria 2	Guardia di Finanza
– Biegno Indemini (VA), kategoria 1	Guardia di Finanza
– Bizzarone (CO), kategoria 1	Polizia di Stato
– Brogeda (CO), kategoria 1 handlowa	Guardia di Finanza
– Brogeda (CO), kategoria 1 turystyczna	Polizia di Stato
– Chiasso (CO), kategoria 1 kolejowa	Polizia di Stato
– Col G.S. Bernardo (AO), kategoria 1	Carabinieri
– Col Menoure (AO), kategoria 1	Guardia di Finanza
– Cremenaga (VA), kategoria 1	Carabinieri
– Crociale dei Mulini (CO), kategoria 2	Guardia di Finanza
– Domodossola (VB), kategoria 1	Polizia di Stato
– Drezzo (CO), kategoria 2	Guardia di Finanza
– Forcola di Livigno (SO), kategoria 1	Carabinieri
– Fornasette (VA), kategoria 1	Carabinieri
– Gaggiolo (VA), kategoria 1	Carabinieri
– Iselle (VB), kategoria 1 kolejowa	Polizia di Stato
– Luino (VA), kategoria 1 kolejowa	Polizia di Stato
– Luino (VA), kategoria 1 na jeziorze	Polizia di Stato
– Maslianico (CO), kategoria 1	Polizia di Stato
– Monte Bianco (AO), kategoria 1	Polizia di Stato
– Monte Moro (VB), kategoria 1	Guardia di Finanza
– Monte Spluga (SO), kategoria 1	Carabinieri
– Oria Val Solda (CO), kategoria 1	Carabinieri
– Oria Val Solda (CO), kategoria 1 na jeziorze	Carabinieri
– Paglino (VB), kategoria 1	Polizia di Stato

– Palone (VA), kategoria 1 Guardia di Finanza

– Passo S. Giacomo (VB), kategoria 1 Guardia di Finanza

– Piaggio Valmara (VB), kategoria 1 Carabinieri

– Piattamala (SO), kategoria 1 Polizia di Stato

– Pino Lago Maggiore (VA), kategoria 1 kolejowa Polizia di Stato

– Plan Maison (AO), kategoria 1 Carabinieri

– Plateau Rosa (AO), kategoria 1 Carabinieri

– Ponte Chiasso (CO), kategoria 1 Polizia di Stato

– Ponte del Gallo (SO), kategoria 1 Carabinieri

– Ponte Ribellasca (VB), kategoria 1 kolejowa Polizia di Stato

– Ponte Ribellasca (VB), kategoria 1 Polizia di Stato

– Ponte Tresa (VA), kategoria 1 na jeziorze i drogowa Polizia di Stato

– Porto Ceresio (VA), kategoria 1 na jeziorze i drogowa Polizia di Stato

– Ronago (CO), kategoria 2 Guardia di Finanza

– Saltrio (VA), kategoria 2 Guardia di Finanza

– S. Margherita di Stabio (CO), kategoria 1 Polizia di Stato

– S. Maria dello Stelvio (SO), kategoria 1 Guardia di Finanza

– S. Pietro di Clivio (VA), kategoria 2 Guardia di Finanza

– Tirano (SO), kategoria 1 kolejowa Polizia di Stato

– Traforo G.S. Bernardo (AO), kategoria 1 Polizia di Stato

– Tubre (BZ), kategoria 1 Polizia di Stato

– Valmara di Lanzo (CO), kategoria 1 Carabinieri

– Villa di Chiavenna (SO), kategoria 1 Carabinieri

– Zenna (VA), kategoria 1 Carabinieri

ZE SŁOWENIĄ

– Basovizza (TS), kategoria 1 Carabinieri

– Castelletto Versa (GO), kategoria 2 Guardia di Finanza

– Chiampore (TS), kategoria 2	Carabinieri
– Devetachi (GO), kategoria 2	Guardia di Finanza
– Fernetti (TS), kategoria 1	Polizia di Stato
– Fusine Laghi (UD), kategoria 1	Carabinieri
– Gorizia, kategoria 1 kolejowa	Polizia di Stato
– Gorizia Casa Rossa, kategoria 1	Polizia di Stato
– Gorizia S. Gabriele, kategoria 2	Guardia di Finanza
– Gorizia S. Pietro, kategoria 2	Guardia di Finanza
– Gorizia Via Rafut, kategoria 2	Guardia di Finanza
– Jamiano (GO), kategoria 2	Guardia di Finanza
– Merna (GO), kategoria 2	Guardia di Finanza
– Mernico (GO), kategoria 2	Guardia di Finanza
– Molino Vecchio (UD)	Guardia di Finanza
– Monrupino (TS), kategoria 2	Guardia di Finanza
– Noghere (TS), kategoria 2	Guardia di Finanza
– Passo Predil (UD), kategoria 1	Carabinieri
– Pese (TS), kategoria 1	Polizia di Stato
– Plessiva (GO), kategoria 2	Guardia di Finanza
– Polava di Cepletischis (UD), kategoria 2	Guardia di Finanza
– Ponte Vittorio, kategoria 2	Guardia di Finanza
– Prebenico Caresana (TS), kategoria 2	Guardia di Finanza
– Rabuiese (TS), kategoria 1	Polizia di Stato
– Robedischis (UD), kategoria 2	Guardia di Finanza
– Salcano (GO), kategoria 2	Guardia di Finanza
– S. Andrea (GO), kategoria 1	Polizia di Stato
– S. Barbara (TS), kategoria 2	Polizia di Stato
– S. Bartolomeo (TS), kategoria 1	Carabinieri

– S. Floriano (GO), kategoria 2	Guardia di Finanza
– S. Pelagio (TS), kategoria 2	Carabinieri
– S. Servolo (TS), kategoria 2	Guardia di Finanza
– Stupizza (UD), kategoria 1	Guardia di Finanza
– Vencò (GO), kategoria 1	Guardia di Finanza
– Villa Opicina (TS), kategoria 1 kolejowa	Polizia di Stato
– Uccea (UD), kategoria 1	Guardia di Finanza

Uwaga: Z przejść granicznych kategorii 2 korzystają jedynie mieszkańcy obszaru przygranicznego posiadający w tym celu specjalne dokumenty („lokalny ruch graniczny”).

CYPR

Granice morskie

1. Marina de Larnaka (Μαρίνα Λάρνακας)
2. Port de Larnaka (Λιμάνι Λάρνακας)
3. Vieux port de Lemesos (Παλαιό Λιμάνι Λεμεσού)
4. Port de Lemesos (Λιμάνι Λεμεσού)
5. Port de Pafos (Λιμάνι Πάφου)
6. Marina Agios Rafail (Μαρίνα Αγίου Ραφαήλ)
7. Port de Zygi (Λιμάνι Ζυγίου)

Granice powietrzne

1. Aéroport international de Larnaka (Διεθνές αεροδρόμιο Λάρνακας)
2. Aéroport international de Pafos (Διεθνές αεροδρόμιο Πάφου)

ŁOTWA

ŁOTWA – FEDERACJA ROSYJSKA

Granice lądowe

1. Aizgārša – Ļamoni (Лямоны)
2. Bērziņi – Manuhnova (Манухново)
3. Grebņeva – Ubiļinka (Убылинка)
4. Kārsava – Skangaļi (Скангали) (kolejowe)
5. Pededze – Bruniševa (Брунишево)
6. Punduri – Punduri (Пундури)
7. Terehova – Burački (Бурачки)
8. Vientuļi – Ludonka (Лудонка)
9. Zilupe – Posiņi (Посинь) (kolejowe)

ŁOTWA – BIAŁORUŚ

Granice lądowe

1. Indra – Bigosova (Бигосово) (kolejowe)
2. Pāternieki – Grigorovščina (Григоровщина)
3. Silene – Urbani (Урбаны)

Lokalny ruch graniczny

1. Piedruja – Druja (Друя)
2. Meikšāni – Gavriļino (Гаврилино)
3. Vorzova – Ļipovka (Липовка)
4. Kaplava – Pļusi (Плюсы)

ŁOTWA – ESTONIA

Granice lądowe

1. Ainaži (Ikla) – Vana-Ikla
2. Ainaži – Ikla

3. Ape – Vastse-Roosa

4. Ipiķi – Mõisaküla

5. Lugaži – Valga (kolejowe)

6. Omuļi – Holdre

7. Ramata – Jäärja

8. Unguriņi – Lilli

9. Valka 1 – Valga 3

10. Valka 2 – Valga 1

11. Valka 3 – Valga 2

12. Veclaicene – Murati

ŁOTWA – LITWA

Granice lądowe

1. Adžūni – Žeimelis

2. Aizvīķi – Gėsalai

3. Aknīste – Juodupis

4. Brunava – Joneliai

5. Demene – Tilžė

6. Eglaine – Obeliai (kolejowe)

7. Ezere – Buknaičai

8. Grenctāle – Saločiai

9. Krievgali – Puodžiūnai

10. Kurcums – Turmantas (kolejowe)

11. Laižuva – Laižuva

12. Lankuti – Lenkimai

13. Lukne – Luknė

14. Medumi – Smėlynė

15. Meitene – Joniškis (kolejowe)

16. Meitene – Kalviai

17. Nereta – Suvainiškis

18. Piķeļmuiža - Pikeliai

19. Pilskalne - Kvetkai

20. Plūdoņi – Skuodas

21. Priedula – Klykoliai

22. Priekule – Skuodas (kolejowe)

23. Rauda – Stelmužė

24. Reņģe – Mažeikiai (kolejowe)

25. Rucava – Būtingė

26. Skaistkalne – Germaniškis

27. Subate – Obeliai

28. Vaiņode – Bugeniai (kolejowe)

29. Vaiņode – Strėliškiai

30. Vītiņi – Vegeriai

31. Žagare – Žagarė

32. Zemgale – Turmantas

Granice morskie

1. Lielupe

2. Liepāja

3. Mērsrags

4. Pāvilosta

5. Rīga

6. Roja

7. Salacgrīva

8. Skulte

9. Ventspils

Granice powietrzne

1. Daugavpils
2. Liepāja
3. Rīga
4. Ventspils

LITWA

LITWA – ŁOTWA

Granice lądowe

1. Bugeniai – Vaiņode (kolejowe)
2. Buknaičiai – Ezere
3. Būtingė – Rucava
4. Germaniškis – Skaistkalne
5. Gėsalai – Aizvīķi
6. Joneliai – Brunava
7. Joniškis – Meitene (kolejowe)
8. Juodupis – Aknīste
9. Kalviai – Meitene
10. Klykoliai – Priedula
11. Kvetkai – Pilskalne
12. Laižuva – Laižuva
13. Lenkimai – Lankuti
14. Luknė – Lukne
15. Mažeikiai – Reņģe (kolejowe)
16. Obeliai – Eglaine (kolejowe)
17. Obeliai – Subate
18. Pikeliai – Piķeļmuiža
19. Puodžiūnai – Krievgali
20. Saločiai – Grenctāle
21. Skuodas – Plūdoņi
22. Skuodas – Priekule (kolejowe)
23. Smėlynė – Medumi

24. Stelmužė – Rauda

25. Strėliškiai – Vaiņode

26. Suvainiškis – Nereta

27. Tilžė – Demene

28. Turmantas – Kurcums (kolejowe)

29. Turmantas – Zemgale

30. Vegeriai – Vītiņi

31. Žagarė – Žagare

32. Žeimelis – Adžūni

LITWA – BIAŁORUŚ

Granice lądowe

1. Adutiškis – Lentupis (kolejowe)

2. Adutiškis – Moldevičiai

3. Adutiškis – Pastovys (kolejowe)

4. Druskininkai – Pariečė (kolejowe)

5. Eišiškės – Dotiškės

6. Geledně – Lentupis (kolejowe)

7. Kabeliai – Pariečė (kolejowe)

8. Kapčiamiestis – Kadyš

9. Kena – Gudagojis (kolejowe)

10. Krakūnai – Geranainys

11. Latežeris – Pariečė

12. Lavoriškės – Kotlovka

13. Medininkai – Kamenyj Log

14. Papelekis – Lentupis

15. Raigardas – Privalka

16. Šalčininkai – Benekainys

17. Stasylos – Benekainys (kolejowe)

18. Šumskas – Loša

19. Tverečius – Vidžiai

20. Ureliai – Klevyčia

LITWA – POLSKA

Granice lądowe

1. Kalvarija – Budzisko

2. Lazdijai – Ogrodniki (Aradninkai)

3. Mockava (Šeštokai) – Trakiszki (Trakiškės) (kolejowe)

LITWA – FEDERACJA ROSYJSKA

Granice lądowe

1. Jurbarkas – Sovetsk (rzeczne)

2. Kybartai – Černyševskoje

3. Kybartai – Nesterov (kolejowe)

4. Nida – Morskoje

5. Nida – Rybačyj (rzeczne)

6. Pagėgiai – Sovetsk (kolejowe)

7. Panemunė – Sovetsk

8. Ramoniškiai – Pogranični̇j

9. Rusnė – Sovetsk (rzeczne)

Granice morskie

Klaipėda National Port, (przejścia graniczne Kuršių, Molo i Malkų) oraz przejście graniczne Būtingės Oil Terminal.

Granice powietrzne

1. Aéroport de Kaunas

2. Aéroport de Palangos

3. Aéroport de Vilnius

4. Aéroport de Zoknių

LUKSEMBURG

Granice powietrzne

– Luxembourg

WĘGRY

WĘGRY – AUSTRIA

Granice lądowe

1. Bozsok – Rechnitz
2. Bucsu – Schachendorf
3. Fertőd – Pamhagen
4. Fertőrákos – Mörbisch (port)
5. Fertőrákos – Mörbisch
6. Fertőújlak – Pamhagen (kolejowe)
7. Hegyeshalom – Nickelsdorf
8. Hegyeshalom – Nickelsdorf (autostrada)
9. Hegyeshalom (kolejowe)
10. Jánossomorja – Andau
11. Kópháza – Deutschkreutz
12. Kőszeg – Rattensdorf
13. Rábafüzes – Heiligenkreutz
14. Sopron – Klingenbach
15. Sopron (kolejowe)
16. Szentgotthárd – Jennersdorf (kolejowe)
17. Szentpéterfa – Eberau
18. Zsira – Lutzmannsburg

WĘGRY – SŁOWENIA

Granice lądowe

1. Bajánsenye – Hodoš
2. Bajánsenye – Hodoš (kolejowe)
3. Felsőszölnök – Martinje

4. Kétvölgy – Čepinci

5. Magyarszombatfa – Prosenjakovci

6. Nemesnép – Kobilje

7. Rédics – Dolga Vas

8. Tornyiszentmiklós – Pince

WĘGRY – CHORWACJA

Granice lądowe

1. Barcs – Terezino Polje

2. Beremend – Baranjsko Petrovo Selo

3. Berzence – Gola

4. Drávaszabolcs – Donji Miholjac

5. Gyékényes – Koprivnica (kolejowe)

6. Letenye – Goričan

7. Magyarboly – Beli Manastir

8. Mohács (port)

9. Murakeresztúr – Kotoriba (kolejowe)

10. Udvar – Dubosevica

WĘGRY-JUGOSŁAWIA

Granice lądowe

1. Bácsalmás – Bajmok

2. Baja (rzeczne)

3. Hercegszántó – Bački Breg

4. Kelebia – Subotica (kolejowe)

5. Röszke II – Horgoš

6. Röszke III – Horgoš (kolejowe)

7. Szeged (rzeczne)

8. Szeged-Röszke I – Horgoš (autostrada)

9. Tiszasziget – Đala

10. Tompa – Kelebija

WĘGRY-RUMUNIA

Granice lądowe

1. Ágerdőmajor (Tiborszállás) – Carei (kolejowe)

2. Ártánd – Borş

3. Battonya – Turnu

4. Biharkeresztes – Episcopia (kolejowe)

5. Csengersima – Petea

6. Gyula – Vărşand

7. Kiszombor – Cenad

8. Kötegyán – Salonta (kolejowe)

9. Lőkösháza – Curtici (kolejowe)

10. Méhkerék – Salonta

11. Nagylak – Nădlac

12. Nyírábrány – Valea Lui Mihai (kolejowe)

13. Nyírábrány – Valea Lui Mihai/Barantău

WĘGRY-UKRAINA

Granice lądowe

1. Barabás – Kosyny

2. Beregsurány – Luzhanka

3. Eperjeske – Salovka (kolejowe)

4. Lónya – Dzvinkove

5. Tiszabecs – Vylok

6. Záhony – Čop (kolejowe)

7. Záhony – Čop (lądowe)

WĘGRY-SŁOWACJA

Granice lądowe

1. Aggtelek – Domica
2. Balassagyarmat – Slovenské Ďarmoty
3. Bánréve – Kráľ
4. Bánréve – Lenártovce (kolejowe)
5. Esztergom – Štúrovo
6. Győr – Gönyű (rzeczne – brak odpowiadającego punktu po stronie słowackiej)
7. Győr-Vámosszabadi – Medveďov
8. Hidasnémeti – Čaňa (kolejowe)
9. Ipolytarnóc – Kalonda
10. Komárom – Komárno
11. Komárom – Komárno (kolejowe)
12. Komárom – Komárno (rzeczne)
13. Letkés – Salka
14. Pácin – Veľký Kamenec
15. Parassapuszta – Šahy
16. Rajka – Čunovo
17. Rajka – Rusovce
18. Rajka – Rusovce (kolejowe)
19. Salgótarján – Šiatorská Bukovinka
20. Sátoraljaújhely – Slovenské Nové Mesto
21. Sátoraljaújhely – Slovenské Nové Mesto (kolejowe)
22. Somoskőújfalu – Fiľakovo (kolejowe)
23. Szob – Štúrovo (kolejowe)
24. Tornanádaska – Hosťovce
25. Tornyosnémeti – Milhosť

Granice powietrzne

1. Debrecen
2. Aéroport international de Ferihegy, Budapest
3. Sármellék’

MALTA

Granice morskie

1. Mġarr Yacht Marina
2. Ta' Xbiex Yacht Marina
3. Valletta' Seaport

Granice powietrzne

1. Malta International Airport, Luqa

NIDERLANDY

Granice powietrzne

– Amsterdam Schiphol

– De Kooy

– Eindhoven

– Enschede Twente

– Groningen Eelde

– Lelystad

– Maastricht-Aachen

– Rotterdam

– Valkenburg (ZH)

Granice morskie

– Amsterdam Ijmond

– Delfzijl

– Den Helder

– Dordrecht

– Gent-Terneuzen

– Harlingen

– Hoek van Holland/Europoort

– Lauwersoog

– Moerdijk

– Rotterdam-Havens

– Scheveningen

– Vlissingen

AUSTRIA

Porty lotnicze i lądowiska

Porty lotnicze	Mayrhofen
Graz – Thalerhof	Micheldorf
Innsbruck – Kranebitten	Niederöblarn
Klagenfurt – Wörthersee	Nötsch im Gailtal
Linz – Hörsching	Ottenschlag
Salzburg – Maxglan	Pinkafeld
Wien – Schwechat	Punitz – Güssing
Lądowiska	Reutte – Höfen
Bad Kleinkirchheim	Ried – Kirchheim
Dobersberg	St. Andrä im Lavanttal
Eferding	St. Donat
Feldkirchen – Ossiacher See	St. Georgen am Ybbsfeld
Ferlach	St. Johann/Tirol
Ferlach – Glainach	Scharnstein
Freistadt	Schärding – Suben
Friesach – Hirt	Seitenstetten
Fürstenfeld	Spitzerberg
Gmunden	St. Pölten
Goldeck Talstation	Stockerau
Halleg	Trieben
Heliport Pongau	Villach
Hofkirchen	Völkermarkt
Hohenems – Dornbirn	Vöslau

Kapfenberg	Waidring
Kapel	Wattens
Kitzbühel	Weiz – Unterfladnitz
Krems – Langenlois	Wels
Kufstein – Langkampfen	Wiener Neudorf
Lanzen – Turnau	Wiener Neustadt/Ost
Leoben – Timmersdorf	Wietersdorf
Leopoldsdorf	Wolfsberg
Lienz – Nikolsdorf	Zell am See
Linz – Ost	Zeltweg
Mariazell	Zwatzhof (heliport)
Mauterndorf	

Porty

Porty na rzece Dunaj	*Porty na Jeziorze Bodeńskim*
Hainburg [65]	Hafen Bregenz [66]
Wien – Praterkai [65]	Hafen Hard [66]

Granica lądowa ze Szwajcarią (i Liechtenstein)

Martinsbruck	Bangs[67]
Schalklhof	"Tschagguns"[68]
Spiss	Koblach
Zeblas	Mäder

65 Przejście graniczne na Dunaju dla pasażerów i ruchu towarowego.

66 Port na Jeziorze Bodeńskim bez regularnego ruchu żeglugowego; personel zapewniany jedynie dla ruchu wycieczkowego.

67 Przejście graniczne Bangs obejmuje przejścia w Nofels-Egg, Gantensteinweg, Rainweg, Habererweg, Rheindammweg i Jägersteig-Felsbandweg.

68 Nazwa „Tschagguns" obejmuje przejścia graniczne w Plankner Sattel, Saminatal, Kirchlspitzen, Brandner Gletscher, Schesaplana, Tote Alpe, Bartümeljoch, Salarueljoch, Mattlerjoch, Sareiserjoch, Bettlerjoch, Schweizertor, Drusentor, Grünes Fürkele, Plaseggenpaß i Sarottlpaß.

Fimberpaß

Tisis

Feldkirch – Buchs (stacja)

Tosters

Nofels

Nofels – Fresch

Meiningen

Hohenems

Lustenau – Schmitterbrücke

Wiesenrain

Lustenau

St. Margarethen (stacja)

Höchst

Gaissau (łącznie ze ścieżką rowerową)

Granica lądowa z Republiką Czeską

Plöckensteiner See – A. Stifter Denkmal

Plöckensteiner See

Guglwald

Schöneben

Weigetschlag

Summerau (stacja)

Wullowitz

Pyhrabruck

Gmünd – Bahn (kolej)

Gmünd – Böhmzeil

Gmünd – Bleylebenstraße

Schlag

Neunagelberg

Grametten

Fratres

Oberthürnau

Mitterretzbach

Hardegg

Kleinhaugsdorf

Retz (stacja)

Laa an der Thaya

Drasenhofen

Schrattenberg

Reinthal

Hohenau (stacja)

Granica lądowa ze Słowacją

Hohenau – Brücke (most)

Marchegg (stacja)

Berg

Kittsee

Kittsee-Jarovce

Granica lądowa z Węgrami

Nickelsdorf – Hegyeshalom (stacja)	Deutschkreutz
Nickelsdorf – Straße (droga)	Rattersdorf
Nickelsdorf – Autobahn (autostrada)	Geschriebenstein
Andau	Rechnitz
Pamhagen	Schachendorf
Pamhagen (stacja)	Eberau
Mörbisch am See	Heiligenkreuz im Lafnitztal
Klingenbach	Jennersdorf (stacja)
Sopron[69]	

Granica lądowa ze Słowenią

Bonisdorf	Radlpaß
Tauka	Soboth
Kalch	Laaken
St. Anna	Hühnerkogel
Gruisla	Lavamünd
Paten	Leifling
Goritz	Grablach
Zelting	Bleiburg (stacja)
Sicheldorf	Raunjak
Bad Radkersburg	Petzen
Mureck	Luscha
Weitersfeld – Murfähre	Uschowa
Spielfeld – Autobahn (autostrada)	Steiner Alpen
Spielfeld – Straße (droga)	Paulitschsattel

[69] Sopron obejmuje wszystkie przejścia graniczne w Wulkaprodersdorf-Sopron, Loipersbach-Sopron i Deutschkreutz-Sopron.

Spielfeld (stacja)	Seebergsattel
Ehrenhausen	Koschuta
Berghausen	Loibltunnel
Sulztal	Loiblpass
Langego	Hochstuhl
Großwalz	Kahlkogel
Schloßberg	Rosenbach (stacja)
Arnfels	Karawankentunnel
Oberhaag	Mittagskogel
St. Pongratzen	Wurzenpaß

POLSKA

POLSKA – FEDERACJA ROSYJSKA

Granice lądowe

1. Bezledy – Bagrationowsk
2. Braniewo – Mamonowo (kolejowe)
3. Głomno – Bagrationowsk (kolejowe)
4. Gołdap – Gusiew
5. Gronowo – Mamonowo
6. Skandawa – Żeleznodorożnyj (kolejowe)

POLSKA - LITWA

Granice lądowe

1. Budzisko – Kalvarija
2. Ogrodniki – Lazdijai
3. Trakiszki – Mockava (Šeštokai) (kolejowe)

POLSKA - BIAŁORUŚ

Granice lądowe

1. Bobrowniki – Bierestowica
2. Czeremcha – Wysokolitowsk (kolejowe)
3. Kukuryki – Kozłowiczy
4. Kuźnica – Bruzgi
5. Kuźnica – Grodno (kolejowe)
6. Połowce – Pieszczatka
7. Siemianówka – Swisłocz (kolejowe)
8. Sławatycze – Domaczewo
9. Terespol – Brześć
10. Terespol – Brześć (kolejowe)
11. Zubki – Bierestowica (kolejowe)

POLSKA - UKRAINA

Granice lądowe

1. Dorohusk – Jagodzin
2. Dorohusk – Jagodzin (kolejowe)
3. Hrebenne – Rawa Ruska
4. Hrebenne – Rawa Ruska (kolejowe)
5. Hrubieszów – Włodzimierz Wołyński (kolejowe)
6. Korczowa – Krakowiec
7. Krościenko – Chyrow (kolejowe)
8. Krościenko – Smolnica
9. Medyka – Szeginie
10. Przemyśl – Mościska (kolejowe)
11. Werchrata – Rawa Ruska (kolejowe)
12. Zosin – Ustiług

POLSKA - SŁOWACJA

Granice lądowe

1. Barwinek – Vyšný Komárnik
2. Chochołów – Suchá Hora
3. Chyżne – Trstená
4. Konieczna – Becherov
5. Korbielów – Oravská Polhora
6. Łupków – Palota (kolejowe)
7. Łysa Polana – Tatranská Javorina
8. Muszyna – Plaveč (kolejowe)
9. Niedzica – Lysá nad Dunajcom
10. Piwniczna – Mníšek nad Popradom
11. Ujsoły – Novoť

12. Winiarczykówka – Bobrov

13. Zwardoń – Skalité (kolejowe)

14. Zwardoń-Myto – Skalité

Lokalny ruch graniczny (*) i turystyczne przejścia graniczne (**)

1. Babia Góra – Babia Hora**

2. Balnica – Osadné**

3. Blechnarka – Stebnická Huta**

4. Bor – Oščadnica-Vreščovka**

5. Czeremcha – Čertižné**

6. Głuchaczki – Przełęcz Jałowiecka**

7. Góra Magura – Oravice**

8. Górka Gomółka – Skalité Serafínov**

9. Jaśliska – Čertižné*

10. Jaworki – Litmanová**

11. Jaworki – Stráňany**

12. Jaworzynka – Cerne **

13. Jurgów – Podspády*

14. Kacwin – Veľká Franková*/**

15. Leluchów – Čirč*/**

16. Milik – Legnava*

17. Muszynka – Kurov*

18. Ożenna – Nižná Polianka*/**

19. Pilsko – Pilsko**

20. Piwowarówka – Pil'hov*

21. Przegibek – Vychylovka*

22. Przełęcz Przysłop – Stará Bystrica**

23. Przywarówka – Oravská Polhora**

24. Radoszyce – Palota*/**

25. Roztoki Górne – Ruske Sedlo**

26. Rycerka – Nova Bystrica*

27. Rysy – Rysy**

28. Sromowce Niżne – Červený Kláštor**

29. Sromowce Wyżne – Lysá nad Dunajcom*

30. Szczawnica – Lesnica znak graniczny II/91**

31. Szczawnica – Lesnica znak graniczny II/94**

32. Szlachtowa – Veľký Lipník**

33. Wielka Racza – Veľká Rača**

34. Wierchomla Wielka – Kače*

35. Wysowa Zdrój – Cigeľka**

36. Wysowa Zdrój – Regetowka**

37. Zawoja-Czatoża – Oravská Polhora**

38. Zwardoń – Skalité**

POLSKA – REPUBLIKA CZESKA

Granice lądowe

1. Boboszów – Dolní Lipka

2. Bogatynia – Kunratice

3. Chałupki – Bohumín

4. Chałupki – Bohumín (kolejowe)

5. Cieszyn – Český Těšín

6. Cieszyn – Český Těšín (kolejowe)

7. Cieszyn – Chotěbuz

8. Czerniawa Zdrój – Nové Město p. Smrkem

9. Głuchołazy – Mikulovice

10. Głuchołazy – Mikulovice (kolejowe)
11. Golińsk – Starostín
12. Golkowice – Závada
13. Jakuszyce – Harrachov
14. Jasnowice – Bukovec
15. Konradów – Zlaté Hory
16. Kudowa Słone – Náchod
17. Leszna Górna – Horní Lištná
18. Lubawka – Královec
19. Lubawka – Královec (kolejowe)
20. Marklowice Górne – Dolní Marklovice
21. Międzylesie –Lichkov (kolejowe)
22. Mieroszów – Meziměstí (kolejowe)
23. Miloszów – Srbská
24. Paczków – Bílý Potok
25. Pietraszyn – Sudice
26. Pietrowice – Krnov
27. Pomorzowiczki – Osoblaha
28. Porajów – Hrádek nad Nisou
29. Przełęcz Okraj – Pomezní Boudy
30. Tłumaczów – Otovice
31. Trzebina – Bartultovice
32. Zawidów – Frýdlant v Čechách (kolejowe)
33. Zawidów – Habartice
34. Zebrzydowice – Petrovice u Karviné (kolejowe)

Lokalny ruch graniczny (*) i turystyczne przejścia graniczne (**)

1. Beskidek – Beskydek*
2. Bolesław – Píšť*
3. Borucin – Chuchelná*
4. Branice – Úvalno*
5. Brzozowie – Česká Čermná**
6. Chałupki – Šilheřovice*
7. Chomiąża – Chomýž*
8. Czermna – Malá Čermná*
9. Duszniki Zdrój – Olešnice v Orlických horách (Čihalka)**
10. Dziewiętlice – Bernartice*
11. Głuszyca Górna – Janovičky**
12. Gorzyczki – Věřňovice*
13. Gródczanki – Třebom*
14. Jarnołtówek (Biskupia Kopa) – Zlaté Hory (Biskupská kupa)**
15. Jaworzynka – Hrčava*/**
16. Jodłów – Horní Morava**
17. Kaczyce Górne – Karviná Ráj II*
18. Kałków – Vidnava*
19. Kamieńczyk – Mladkov (Petrovičky)**
20. Kietrz – Třebom*
21. Krzanowice – Chuchelná*
22. Krzanowice – Strahovice*
23. Łączna – Zdoňov**
24. Łaziska – Věřňovice*
25. Lenarcice – Linhartovy*
26. Lutogniewice – Andělka**

27. Lutynia – Travná*/**
28. Mostowice – Orlické Záhoří*
29. Niedomirów – Žacléř**
30. Niemojów – Bartošovice v Orlických horách*/***
31. Nowa Morawa – Staré Město*/**
32. Okrzeszyn – Petříkovice**
33. Olza – Kopytov*
34. Ostra Góra – Machovská Lhota**
35. Owsiszcze – Píšť*
36. Pilszcz – Opava*
37. Polana Jakuszycka – Harrachov**
38. Przesieka – Špindlerův Mlýn**
39. Puńców – Kojkovice*
40. Radków – Božanov**
41. Równia pod Śnieżką – Luční bouda **
42. Rudyszwałd – Hať*
43. Ściborzyce Wielkie – Hněvošice*
44. Ściborzyce Wielkie – Rohov*
45. Śląski Dom – Luční bouda **
46. Sławniowice – Velké Kunětice*
47. Śnieżnik – vrchol Kralického Sněžníku**
48. Sowia Przełęcz – Soví sedlo (Jelenka)**
49. Stóg Izerski – Smrk**
50. Stożek – Malý Stožek*
51. Stożek – Velký Stožek**
52. Szrenica – Vosecká bouda (Tvarožník)**
53. Tworków – Hať*
54. Wiechowice – Vávrovice*

55. Wielka Czantorja – Nýdek**

56. Zieleniec – Masarykova chata**

57. Złoty Stok – Bílá Voda*

POLSKA – NIEMCY

Granice lądowe

1. Gryfino – Mescherin (rzeczne)

2. Gryfino – Mescherin

3. Gubin – Guben

4. Gubin – Guben (kolejowe)

5. Gubinek– Guben

6. Jędrzychowice – Ludwigsdorf

7. Kołbaskowo – Pomellen

8. Kostrzyn – Kietz

9. Kostrzyn – Kietz (kolejowe)

10. Krajnik Dolny – Schwedt

11. Krzewina Zgorzelecka – Ostritz

12. Kunowice – Frankfurt (kolejowe)

13. Łęknica – Bad Muskau

14. Lubieszyn – Linken

15. Miłów – Eisenhüttenstadt (rzeczne)

16. Olszyna – Forst

17. Osinów Dolny – Hohensaaten (rzeczne)

18. Osinów Dolny – Hohenwutzen

19. Porajów – Zittau

20. Przewóz – Podrosche

21. Rosówek – Rosow

22. Sieniawka – Zittau

23. Słubice – Frankfurt

24. Słubice – Frankfurt (rzeczne)

25. Świecko – Frankfurt (autostrada)

26. Świnoujście – Ahlbeck

27. Szczecin-Gumieńce – Grambow,Tantow (kolejowe)

28. Węgliniec – Horka (kolejowe)

29. Widuchowa – Gartz (rzeczne)

30. Zasieki – Forst

31. Zasieki – Forst (kolejowe)

32. Zgorzelec – Görlitz

33. Zgorzelec – Görlitz (kolejowe)

Lokalny ruch graniczny

1. Bobolin – Schwennenz

2. Buk – Blankensee

Granice morskie

1. Darłowo

2. Dziwnów

3. Elbląg

4. Frombork

5. Gdańsk – Górki Zachodnie

6. Gdańsk – Nowy Port

7. Gdańsk – Port Północny

8. Gdynia

9. Hel

10. Jastarnia

11. Kołobrzeg

12. Łeba

13. Mrzeżyno

14. Nowe Warpno

15. Świnoujście

16. Szczecin-Port

17. Trzebież

18. Ustka

19. Władysławowo

Granice powietrzne

1. Biała Podlaska

2. Bydgoszcz

3. Gdańsk – Rębiechowo

4. Jelenia Góra

5. Katowice – Pyrzowice

6. Kielce – Masłów

7. Kraków – Balice

8. Lubin

9. Łódź – Lublinek

10. Mielec

11. Poznań – Ławica

12. Rzeszów – Jasionka

13. Świdnik

14. Szczecin – Goleniów

15. Szymanyk – Szczytna

16. Warszawa – Babice

17. Warszawa – Okęcie

18. Wrocław – Strachowice

19. Zielona Góra – Babimost

20. Zielona Góra – Przylep

PORTUGALIA

Granice morskie

MAINLAND

– Aveiro

– C. das Freiras

– Cascais

– Doca dos Olivais – Lisboa

– Cais da Estiva Velha – Porto

– Faro

– Figueira da Foz

– Lagos

– Leixões

– Porto de Lisboa

– Marina de Vila Moura

– Nazaré

– Olhão

– Peniche

– Portimão

– Póvoa do Varzim

– S. Martinho do Porto

– Sesimbra

– Setúbal

– Sines

– Viana do Castelo

REGION AUTONOMICZNY MADERA

– PF 208 – Funchal Port

– Porto Santo harbour – Island of Porto Santo

REGION AUTONOMICZNY AZORY

– Angra do Heroísmo/Praia da Vitória harbour – Island of Terceira

– Ponta Delgada harbour – Island of S. Miguel

– Horta quay – Island of Faial

Granice morskie

TERYTORIUM NA LĄDZIE STAŁYM

– Lisboa Airport

– Faro Airport

– Francisco Sá Carneiro Airport – Porto

REGION AUTONOMICZNY MADERA

– Santa Catarina Airport – Island of Madeira

– Porto Santo Airport – Island of Porto Santo

REGION AUTONOMICZNY AZORY

– Civilian air terminal of Lajes – Island of Terceira

– Santa Maria Airport – Island of Santa Maria

– Ponta Delgada Airport – Island of S. Miguel

SŁOWENIA

SŁOWENIA – WŁOCHY

Granice lądowe

1. Fernetiči – Fernetti
2. Kozina – Pesse
3. Lazaret – S. Bartolomeo
4. Lipica – Lipizza
5. Neblo – Venco
6. Nova Gorica – Casa Rossa
7. Nova Gorica – Gorizia (kolejowe)
8. Predel – Passo del Predil
9. Rateče – Fusine Laghi
10. Robič – Stupizza
11. Sežana – Villa Opicina (kolejowe)
12. Škofije – Rabuiese
13. Učeja – Uccea
14. Vrtojba – S. Andrea Vertoiba

Lokalny ruch graniczny

1. Britof – Mulino Vechio
2. Čampore – Chiampore
3. Golo Brdo – Mernico
4. Gorjansko – S. Pelagio
5. Hum – S. Floriano
6. Kaštelir – S. Barbara
7. Klariči – Iamiano
8. Livek – Polava di Cepletischis

9. Log pod Mangrtom – Cave del Predil
10. Lokvica – Devetacchi
11. Miren – Merna
12. Most na Nadiži – Ponte Vittorio
13. Nova Gorica I – S. Gabriele
14. Osp – Prebenico Caresana
15. Plavje – Noghera
16. Plešivo – Plessiva
17. Pristava – Rafut
18. Repentabor – Monrupino
19. Robidišče – Robedischis
20. Šempeter – Gorizia/S.Pietro
21. Socerb – S. Servolo
22. Solarji – Solarie di Drenchia
23. Solkan – Salcano I
24. Vipolže – Castelleto Versa

Rolnicze przejścia graniczne

1. Botač – Botazzo
2. Cerej – Muggia
3. Draga – S. Elia
4. Gročana – Grozzana
5. Gropada – Gropada
6. Jevšček – Monte Cau
7. Mavhinje – Malchina
8. Medana – Castelleto Zeglo
9. Mišček – Misceco
10. Opatje selo – Palichisce Micoli

11. Orlek – Orle

12. Podklanec – Ponte di Clinaz

13. Podsabotin – S. Valentino

14. Pri bajtarju – Scale di Grimacco

15. Šentmaver – Castel S.Mauro

16. Škrljevo – Scrio

17. Solkan Polje – Salcano II

18. Šturmi – Bocchetta di topolo

19. Valerišče – Uclanzi

20. Voglje – Vogliano

21. Zavarjan-Klobučarji – Zavarian di Clabuzzaro

Przejścia graniczne zgodnie ze specjalnymi porozumieniami

1. Kanin: swobodny dostęp do szczytu Kanin

2. Mangart: swobodny dostęp do szczytu Mangart

SŁOWENIA - AUSTRIA

Granice lądowe

1. Duh na Ostrem vrhu – Grosswalz

2. Gederovci – Sicheldorf

3. Gornja Radgona – Radkersburg

4. Holmec – Grablach

5. Jesenice – Rosenbach (kolejowe)

6. Jezersko – Seebergsattel

7. Jurij – Langegg

8. Karavanke – Karawankentunnel

9. Korensko sedlo – Wurzenpass

10. Kuzma – Bonisdorf

11. Libeliče – Leifling

12. Ljubelj – Loiblpass
13. Maribor – Spielfeld (kolejowe)
14. Mežica – Raunjak
15. Pavličevo sedlo – Paulitschsattel
16. Prevalje – Bleiburg (kolejowe)
17. Radlje – Radlpass
18. Šentilj – Spielfeld
19. Šentilj – Spielfeld (kolejowe)
20. Trate – Mureck
21. Vič/Dravograd – Lavamünd

Lokalny ruch graniczny

1. Cankova – Zelting
2. Fikšinci – Gruisla
3. Gerlinci – Poelten
4. Gradišče – Schlossberg
5. Kapla – Arnfels
6. Korovci – Goritz
7. Kramarovci – Sankt Anna
8. Matjaševci – Tauka
9. Muta – Soboth
10. Pernice – Laaken
11. Plač – Ehrenhausen
12. Remšnik – Oberhaag
13. Sladki Vrh – Weitersfeld
14. Sotina – Kalch
15. Špičnik – Sulztal
16. Svečina – Berghausen

Górskie przejścia graniczne

1. Duh na Ostrem vrhu – Grosswalz: cały rok

2. Golica – Kahlkogel: od 15 kwietnia do 15 listopada

3. Gradišče – Schlossberg: od 1 marca do 30 listopada

4. Kamniške Alpe – Steiner Alpen: od 15 kwietnia do 15 listopada

5. Kepa – Mittagskogel: od 15 kwietnia do 15 listopada

6. Koprivna – Luscha: od 15 kwietnia do 15 listopada

7. Košenjak – Huehnerkogel: od 15 kwietnia do 15 listopada

8. Košuta – Koschuta: od 15 kwietnia do 15 listopada

9. Olševa – Ushowa: od 15 kwietnia do 15 listopada

10. Peč – Ofen: tylko podczas tradycyjnego dorocznego spotkania alpinistów

11. Peca – Petzen: od 15 kwietnia do 15 listopada

12. Prelaz Ljubelj – Loiblpass: od 15 kwietnia do 15 listopada

13. Radlje – Radlberg: od 1 marca do 30 listopada

14. Radlje – Radlpass: od 1 marca do 30 listopada

15. Remšnik – Remschnigg: od 1 marca do 30 listopada

16. Stol – Hochstuhl: od 15 kwietnia do 15 listopada

17. Sv. Jernej – St. Bartholomäus: od 1 marca do 30 listopada

18. Tromeja – Dreiländereck: 15 kwietnia do 15 listopada

Przejścia graniczne zgodnie ze specjalnymi porozumieniami

1. Kamień graniczny X/331 – Schmirnberg – Langegg – przejazd przez granicę dopuszczalny w przypadku noclegu w górskiej chacie "Dom škorpion"

2. Kamień graniczny XIV/266 – przejazd przez granicę dopuszczalny w przypadku ceremonii religijnych w Kościele Św. Urbana (co drugą niedzielę lipca i w pierwszą niedzielę października od 9.00 do 18.00)

3. Kamień graniczny XXII/32 – przejazd przez granicę dopuszczalny w przypadku ceremonii religijnych w Kościele Św. Leonharda (co drugą niedzielę sierpnia od 9.00 do 18.00)

4. Kamień graniczny XXIII/141 – przejazd przez granicę dopuszczalny w przypadku ceremonii religijnych w parafiach Ebriach-Trögern i Jezersko (co drugą i w przedostatnią niedzielę maja od 9.00 do 18.00)

5. Kamień graniczny XXVII/277 – przejazd przez granicę jest dopuszczalny w obszarze Peč w przypadku dorocznego tradycyjnego spotkania alpinistów

6. Górskie przejścia graniczne – (zgodnie z porozumieniem pomiędzy rządem Republiki Słowenii i Austrii w sprawie ruchu turystycznego w obszarze przygranicznym (INTERREG/PHARE – CBC – ścieżka panoramiczna w obszarze przygranicznym) – Uradni list RS MP.št. 11/2000):

1. Pernice – Laaken,

2. Radelca – Radlberg,

3. Špičnik – Šentilj,

4. Šentilj – Sladki vrh – Mureck,

5. Mureck – Bad Radkersburg,

6. River navigation on the Mur:

   – Trate – Gornja Radgona – Radenci,

   – Mureck – Bad Radkersburg.

SŁOWENIA – WĘGRY

Granice lądowe

1. Čepinci – Kétvölgy

2. Dolga vas – Rédics

3. Hodoš – Bajánsenye

4. Hodoš – Bajánsenye (kolejowe)

5. Kobilje – Nemesnép

6. Martinje – Felsőszölnök

7. Pince – Tornyiszentmiklós

8. Prosenjakovci – Magyarszombatfa

SŁOWENIA – CHORWACJA

Granice lądowe

(1) Babno Polje – Prezid

(2) Bistrica ob Sotli – Razvor

(3) Božakovo – Obrež

(4) Brezovica pri Gradinu – Lucija

(5) Brezovica – Brezovica

(6) Dobova – Savski Marof (kolejowe)

(7) Dobovec – Lupinjak

(8) Dragonja – Kaštel

(9) Drenovec – Gornja Voća

(10) Gibina – Bukovje

(11) Gruškovje – Macelj

(12) Hotiza – Sveti Martin na Muri

(13) Ilirska Bistrica – Šapjane (kolejowe)

(14) Imeno – Kumrovec (kolejowe)

(15) Imeno – Miljana

(16) Krasinec – Pravutina

(17) Krmačina – Vivodina

(18) Jelšane – Rupa

(19) Lendava – Čakovec (kolejowe)

(20) Meje – Zlogonje

(21) Metlika – Jurovski brod

(22) Metlika – Kamanje (kolejowe)

(23) Nova vas ob Sotli – Draše

(24) Novi Kot – Prezid I

(25) Novokračine – Lipa

(26) Obrežje – Bregana

(27) Orešje – Mihanović Dol

(28) Osilnica – Zamost

(29) Ormož – Otok Virje

(30) Petišovci – Mursko središče

(31) Petrina – Brod na Kupi

(32) Planina v Podboču – Novo Selo Žumberačko

(33) Podčetrtek – Luke Poljanske

(34) Podgorje – Vodice

(35) Podplanina – Čabar

(36) Radovica – Kašt

(37) Rajnkovec – Mali Tabor

(38) Rakitovec – Buzet (kolejowe)

(39) Rakitovec – Slum

(40) Rakovec – Kraj Donji

(41) Razkrižje – Banfi

(42) Rigonce – Harmica

(43) Rogatec – Đurmanec (kolejowe)

(44) Rogatec – Hum na Sotli

(45) Rogatec I – Klenovec Humski

(46) Sečovlje – Plovanija

(47) Sedlarjevo – Plavić

(48) Slovenska vas – Bregana naselje

(49) Sočerga – Požane

(50) Sodevci – Blaževci

(51) Središče ob Dravi – Čakovec (kolejowe)

(52) Središče ob Dravi – Trnovec

(53) Središče ob Dravi I – Preseka

(54) Stara vas/Bizeljsko – Donji Čemehovec

(55) Starod – Pasjak

(56) Starod I – Vele Mune

(57) Vinica – Pribanjci

(58) Zavrč – Dubrava Križovljanska

(59) Zg. Leskovec – Cvetlin

(60) Žuniči – Prilišće

Granice morskie

1. Izola – Isola (sezonowe)

2. Koper – Capodistria

3. Piran – Pirano

Granice powietrzne

1. Ljubljana – Brnik

2. Maribor – Slivnica

3. Portorož – Portorose

SŁOWACJA

SŁOWACJA - AUSTRIA

Granice lądowe

1. Bratislava – Devínska Nová Ves – Marchegg (kolejowe)
2. Bratislava port (rzeczne)
3. Bratislava, Jarovce – Kittsee
4. Bratislava, Jarovce – Kittsee (autostrada)
5. Bratislava, Petržalka – Berg
6. Bratislava, Petržalka – Kittsee (kolejowe)
7. Moravský Svätý Ján – Hohenau
8. Záhorská Ves – Angern (rzeczne)

SŁOWACJA – REPUBLIKA CZESKA

Granice lądowe

1. Brodské (autostrada) – Břeclav (autostrada)
2. Brodské – Lanžhot
3. Čadca – Milošová -Šance
4. Čadca – Mosty u Jablunkova (kolejowe)
5. Červený Kameň – Nedašova Lhota
6. Drietoma – Starý Hrozenkov
7. Holíč – Hodonín
8. Holíč – Hodonín (kolejowe)
9. Horné Srnie – Brumov-Bylnice
10. Horné Srnie – Vlárský průsmyk (kolejowe)
11. Klokočov – Bílá
12. Kúty – Lanžhot (kolejowe)
13. Lúky pod Makytou – Horní Lideč (kolejowe)

14. Lysá pod Makytou – Střelná

15. Makov – Bílá-Bumbálka

16. Makov – Velké Karlovice

17. Moravské Lieskové – Strání

18. Nová Bošáca – Březová

19. Skalica – Sudoměřice

20. Skalica – Sudoměřice (kolejowe)

21. Svrčinovec – Mosty u Jablunkova

22. Vrbovce – Velká nad Veličkou

23. Vrbovce – Velká nad Veličkou (kolejowe)

SŁOWACJA – POLSKA

Granice lądowe

1. Becherov – Konieczna

2. Bobrov – Winiarczykówka

3. Lysá nad Dunajcom – Niedzica

4. Mníšek nad Popradom – Piwniczna

5. Novoť – Ujsoły

6. Oravská Polhora – Korbielów

7. Palota – Łupków (kolejowe)

8. Plaveč – Muszyna (kolejowe)

9. Skalité – Zwardoń (kolejowe)

10. Skalité – Zwardoń-Myto

11. Suchá Hora – Chochołów

12. Tatranská Javorina – Łysa Polana

13. Trstená – Chyżne

14. Vyšný Komárnik – Barwinek

Lokalny ruch graniczny (*) i turystyczne przejścia graniczne (**)

1. Babia hora – Babia Góra**
2. Čertižné – Jaśliska*
3. Čertižné –Czeremcha**
4. Červený Kláštor – Sromowce Niżne**
5. Čierne – Jaworzynka**
6. Cigeľka – Wysowa Zdrój**
7. Čirč – Leluchów*/**
8. Gluchačky – Przełęcz Jałowiecka**
9. Kače – Wierchomla Wielka*
10. Kurov – Muszynka*
11. Legnava – Milik*
12. Lesnica znak graniczny II/91 – Szczawnica**
13. Lesnica znak graniczny II/94 – Szczawnica**
14. Litmanová – Jaworki**
15. Lysá nad Dunajcom – Sromowce Wyżne*
16. Nižná Polianka – Ożenna*/**
17. Nová Bystrica – Rycerka*
18. Oravice – Góra Magura**
19. Oravská Polhora – Przywarówka**
20. Oravská Polhora – Zawoja-Czatoża**
21. Osadné – Balnica**
22. Oščadnica-Vrečšovka – Bor*
23. Palota – Radoszyce*/**
24. Piľhov – Piwowarówka*
25. Pilsko – Pilsko**
26. Podspády – Jurgów*

27. Regetovka – Wysowa Zdrój**

28. Ruské Sedlo – Roztoki Górne**

29. Rysy – Rysy**

30. Skalité – Zwardoń**

31. Skalité Serafínov – Górka Gomółka**

32. Stará Bystrica – Przełęcz Przysłop**

33. Stebnická Huta – Blechnarka**

34. Stráňany – Jaworki**

35. Veľká Franková – Kacwin*/**

36. Veľká Rača – Wielka Racza**

37. Veľký Lipník – Szlachtowa**

38. Vychylovka – Przegibek*

SŁOWACJA – UKRAINA

Granice lądowe

1. Čierna nad Tisou – Čop (kolejowe)

2. Ubľa – Malyj Bereznyj

3. Vyšné Nemecké – Užhorod

SŁOWACJA – WĘGRY

Granice lądowe

1. Čaňa – Hidasnémeti (kolejowe)

2. Čunovo (autostrada) – Rajka

3. Domica – Aggtelek

4. Fiľakovo – Somoskőújfalu (kolejowe)

5. Hosťovce – Tornanádaska

6. Kalonda – Ipolytarnóc

7. Komárno – Komárom

8. Komárno – Komárom (kolejowe)

9. Komárno – Komárom (rzeczne)

10. Kráľ – Bánréve

11. Lenartovce – Bánréve (kolejowe)

12. Medveďov – Győr-Vámosszabadi

13. Milhosť – Tornyosnémeti

14. Rusovce – Rajka

15. Rusovce – Rajka (kolejowe)

16. Šahy – Parassapuszta

17. Salka – Letkés

18. Šiatorská Bukovinka – Salgótarján

19. Slovenské Ďarmoty – Balassagyarmat

20. Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaújhely

21. Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaújhely (kolejowe)

22. Štúrovo – Esztergom

23. Štúrovo – Szob (kolejowe)

24. Veľký Kamenec – Pácin

Porty

Bratislava - prístav /port (rzeczny) (brak odpowiadającego mu przejścia granicznego)

Granice powietrzne

1. Aéroport de Bratislava

2. Aéroport de Košice

3. Aéroport de Poprad

FINLANDIA

Granice lądowe

Vaalimaa

Vainikkala (kolej)

Nuijamaa

Niirala

Vartius

Raja-Jooseppi

Imatra*

Kelloselkä*

Kortesalmi*

Kolmikanta*

Uukuniemi*

Valkeavaara*

Ruhovaara*

Haapavaara*

Leminaho*

Inari*

Kokkojärvi*

Kivipuro*

Rajakangas*

Karikangas*

Karttimo*

Kurvinen*

Onkamo*

Virtaniemi*

OBJAŚNIENIE:

Przejścia graniczne oparte są na porozumieniu pomiędzy rządem Finlandii a rządem Federacji Rosyjskiej w sprawie wzajemnych przejść granicznych (Helsinki, 11 marca 1994). Przejścia oznaczone gwiazdką są zgodnie z porozumieniem wykorzystywane jedynie w ograniczonym zakresie i otwierane dla ruchu odpowiednio do potrzeb. Ruch obejmuje prawie wyłącznie przewóz drewna. Większość przejść granicznych jest zamknięta przez większość czasu.

Porty lotnicze

Enontekiö

Helsinki – Malmi

Helsinki – Vantaa

Ivalo

Joensuu

Jyväskylä

Kajaani

Kemi – Tornio

Kittilä

Kruunupyy

Kuopio

Kuusamo

Lappeenranta

Maarianhamina

Mikkeli

Oulu

Pori

Rovaniemi

Savonlinna

Tampere – Pirkkala

Turku

Vaasa

Varkaus

Granice morskie

Portowe przejścia graniczne dla statków handlowych i rybackich

Eckerö

Hamina

Hanko

Haukipudas

Helsinki

Inkoo

Kalajoki

Kaskinen (również dla statków wycieczkowych)

Kemi (również dla statków wycieczkowych)

Kokkola

Kotka

Kristiinankaupunki

Lappeenranta

Loviisa

Långnäs

Maarianhamina (również dla statków wycieczkowych)

Naantali

Nuijamaa (również dla statków wycieczkowych)

Oulu

Parainen

Pietarsaari (również dla statków wycieczkowych)

Pori (również dla statków wycieczkowych)

Porvoo

Raahe

Rauma (również dla statków wycieczkowych)

Tammisaari

Tornio

Turku

Uusikaupunki (również dla statków wycieczkowych)

Vaasa

Stacje straży przybrzeżnej pełniące funkcje przejść granicznych dla statków wycieczkowych i samolotów wodnych

Bågaskär

Enskär

Glosholmen

Haapasaari

Hanko (również dla samolotów wodnych)

Hiittinen

Jussarö

Kalajoki

Kokkola

Kotka (również dla samolotów wodnych)

Kummelgrund

Kökar

Maarianhamina (również dla samolotów wodnych)

Mäntyluoto

Nauvo

Orrengrund

Pirttisaari

Porkkala (również dla samolotów wodnych)

Raahe

Röyttä

Santio

Storklubb

Suomenlinna (również dla samolotów wodnych)

Susiluoto

Valassaaret

Vallgrund

Virpiniemi

SZWECJA

Arlanda

Arvidsjaur

Borlänge

Gävle

Göteborg

Halmstad

Helsingborg

Härnösand

Jönköping

Kalmar

Karlshamn

Karlskrona

Karlstad

Kristianstad

Landskrona

Landvetter

Lidköping

Linköping

Luleå

Lysekil

Malmö

Marstrand

Mora

Norrköping

Nyköping

Nynäshamn

Oxelösund

Ronneby

Sandhamn

Simrishamn

Slite

Stockholm

Strömstad

Sundsvall

Säffle

Söderköping

Södertälje

Trelleborg

Trollhättan

Uddevalla

Umeå

Visby

Västerås

Växjö

Ystad

Örebro

Örnsköldsvik

Östersund

ISLANDIA

Porty lotnicze

Akureyri

Egilsstaðir

Höfn

Keflavík

Reykjavík

Porty

Akranes

Akureyri

Bolungarvík

Fáskrúðsfjörður

Fjarðarbyggð

Grindavík

Grundarfjörður

Grundartangi

Hafnarfjörður

Húsavík

Höfn

Ísafjörður

Patreksfjörður

Raufarhöfn

Reykjanesbær

Reykjavík

Sandgerði

Sauðárkrókur

Seyðisfjörður

Siglufjörður

Skagaströnd

Vestmannaeyjar

Vopnafjörður

Þorlákshöfn

Þórshöfn

NORWEGIA

PORTY LOTNICZE	GRANICE MORSKIE	GRANICE LĄDOWE
Gardermoen	Oslo	Storskog
Fagernes	Halden	
Geilo	Sarpsborg	
Sandefjord	Fredrikstad	
Skien	Hvaler	
Notodden	Moss	
Kristiansand	Follo	
Sola	Drammen	
Haugesund	Hurum	
Leirvik	Holmestrand	
Bergen indre	Horten	
Ålesund	Tønsberg	
Molde	Sandefjord	
Kristiansund	Larvik	
Ørland	Skien	
Røros	Porsgrunn	
Stjørdal	Kragerø	
Bodø	Arendal	
Narvik	Grimstad	
Sortland	Risør	
Bardufoss	Kristiansand	
Tromsø	Farsund	
Alta	Flekkefjord	
Lakselv	Mandal	

Kirkenes	Egersund
	Gjesdal
	Hå
	Sandnes
	Sokndal
	Rana
	Sola
	Stavanger
	Haugesund
	Tysvær
	Odda
	Lindås
	Askøy
	Sotra
	Leirvik
	Bergen indre
	Høyanger
	Årdalstangen
	Florø
	Måløy
	Ålesund
	Molde
	Kristiansund
	Ørland
	Hummelvik
	Orkanger
	Trondheim

Steinkjer

Stjørdal

Namsos

Mosjøen

Bodø

Narvik

Sortland

Svolvær

Gryllefjord

Harstad

Balsfjord

Finnsnes

Karlsøy

Lyngen

Skjervøy

Tromsø

Hammerfest

Havøysund

Honningsvåg

Alta

Båtsfjord

Vardø

Kjøllefjord

Vadsø

Kirkenes

ZAŁĄCZNIK II
Dowody dokumentowe ustanawiające prawdopodobieństwo powodów wjazdu

1. Dowody dokumentowe, o których mowa w art. 5 ust. 2 są następujące:

a) dla podróży służbowych:

– zaproszenie od firmy lub władz do uczestnictwa w spotkaniu lub wydarzeniach związanych z handlem, przemysłem lub pracą;

– inne dokumenty wskazujące na istnienie relacji handlowych lub relacji zawodowych;

– bilety uprawniające do wejścia na targi i kongresy.

b) dla podróży podejmowanych w celu nauki i innego rodzaju szkoleń:

– świadectwo zapisania się do instytutu nauczającego w celu uczestnictwa w kursach zawodowych lub teoretycznych w ramach szkolenia podstawowego lub uzupełniającego;

– legitymacje studenckie lub świadectwa uczestnictwa w kursach.

c) dla podróży podejmowanych w celach turystycznych i z powodów osobistych:

– zaproszenie od gospodarza;

– dokument wspierający od placówki zapewniającej zakwaterowanie;

– potwierdzenie rezerwacji zorganizowanej wycieczki;

– bilet powrotny lub w obie strony.

d) dla osób korzystających z uzgodnień w zakresie lokalnego ruchu granicznego:

– świadectwo potwierdzające zamieszkanie w obszarze przygranicznym, jeśli nie wskazuje na to dokument podróży;

– jakikolwiek dokument pozwalający na uzasadnienie częstego przekraczania granicy w celach lokalnego ruchu granicznego, taki jak świadectwa lub zaświadczenia potwierdzające więzy rodzinne, dokumenty potwierdzające własność nieruchomości za granicą, itp.

e) dla podróży podejmowanych z innych powodów:

– zaproszenia, wpisowe lub programy;

– świadectwa uczestnictwa, bilety wstępu, rachunki itp.,

dotyczące imprez politycznych, naukowych, kulturalnych, sportowych lub religijnych, wskazujące w miarę możliwości nazwę organizacji będącej gospodarzem oraz długość pobytu.

2. Domniemanie dostatecznych środków utrzymania dla celów art. 5 ust. 1 i ust. 3 opierać się będzie, przykładowo, na gotówce, czekach podróżnych, kartach kredytowych oraz oświadczeniach dotyczących gwarancji, będących w posiadaniu obywatela państwa trzeciego. Dokumenty stwierdzające, że wydatki obywatela państwa trzeciego zostaną pokryte przez osobę zamieszkującą legalnie Państwo Członkowskie miejsca przeznaczenia mogą również stanowić dowód dostatecznych środków utrzymania.

3. W przypadkach gdzie nie jest wymagane ubezpieczenie podróży przewidziane w art. 5 ust. 1 lit. c), zgodnie z częścią V, pkt 1.4, drugi akapit, trzeci tiret Wspólnych Instrukcji Konsularnych, zwolnienie zostanie zaznaczone w części naklejki wizowej dotyczącej wpisów krajowych (“UBEZPIECZENIE NIEWYMAGANE”).

ZAŁĄCZNIK III
Kwoty referencyjne wymagane w celu przekroczenia granicy ustalane corocznie przez władze krajowe

BELGIA

Prawo belgijskie określa ogólne przepisy w zakresie weryfikacji odpowiednich środków utrzymania, bez ustanawiania jakichkolwiek obowiązkowych zasad.

Praktyka administracyjna jest następująca:

Cudzoziemcy zamieszkujący u osoby prywatnej

Dowód środków utrzymania można przedstawić w formie listu gwarancyjnego podpisanego przez osobę oferującą cudzoziemcowi zakwaterowanie w Belgii, poświadczonego przez lokalne władze administracyjne jego miejsca zamieszkania.

Deklaracja odpowiedzialności obejmuje koszty pobytu cudzoziemca, opieki zdrowotnej, zakwaterowania i repatriacji, jeśli cudzoziemiec nie będzie w stanie za nią zapłacić, w celu wyeliminowania płatności ze strony władz publicznych. Deklarację musi podpisać osoba, która jest *wypłacalna* oraz, w przypadku cudzoziemców – posiadająca zezwolenie na pobyt lub zezwolenie na osiedlenie się.

W razie konieczności cudzoziemiec może zostać również zobowiązany do przedstawienia dowodu środków osobistych.

W przypadku nieposiadania jakiegokolwiek kredytu finansowego, osoba taka musi posiadać przynajmniej 38 € dziennie na każdy dzień planowanego pobytu.

Cudzoziemcy zamieszkujący w hotelach

Jeśli cudzoziemiec nie jest w stanie przedstawić dowodu posiadania kredytu, musi posiadać przynajmniej około 50 € na każdy dzień planowanego pobytu.

Ponadto, w większości przypadków, osoba zainteresowana musi okazać bilet (bilet lotniczy) umożliwiający jej powrót do kraju pochodzenia lub zamieszkania.

REPUBLIKA CZESKA

Kwoty referencyjne określa Ustawa nr 326/1999 Sb. w sprawie pobytu cudzoziemców na terytorium Republiki Czeskiej z poprawkami niektórych ustaw.

Zgodnie z sekcją 5 Ustawy o pobycie cudzoziemców na terytorium Republiki Czeskiej, cudzoziemiec zobowiązany jest na żądanie policji przedstawić dokument potwierdzający, że przez okres pobytu na terytorium Czech (sekcja 13) posiada dostęp do funduszy, lub przedstawić poświadczone zaproszenie nie później niż 90 dni od daty poświadczenia go przez policję (sekcje 15 i 180),

Sekcja 13 stanowi, co następuje:

"Fundusze na pokrycie pobytu na terytorium

(1) Jeżeli poniższe postanowienia nie stanowią inaczej, w celu udowodnienia dostępności funduszy na pobyt na terytorium należy przedłożyć następujące:

(a) fundusze w wysokości przynajmniej:

– 0,5 minimalnej kwoty utrzymania określonej specjalnymi przepisami prawnymi i wymaganej w celu pokrycia utrzymania i innych podstawowych potrzeb osobistych (zwanej w dalszej części „Minimalnymi Środkami Utrzymania na Potrzeby Własne") na dzień pobytu, jeśli całkowita długość pobytu nie przekracza 30 dni,

– 15-krotność minimalnych środków utrzymania na potrzeby własne, jeśli długość pobytu na terytorium przekracza 30 dni, przy czym kwota ta zwiększa się do podwójnej wartości minimalnych środków utrzymania na potrzeby własne dla każdego całego miesiąca przewidywanego pobytu na terytorium,

– 50-krotność minimalnych środków utrzymania na potrzeby własne w przypadku pobytu w celach biznesowych przez okres dłuższy niż 90 dni, lub

– dokument potwierdzający płatność za usługi związane z pobytem cudzoziemca na terytorium lub dokument potwierdzający, że usługi będą świadczone bezpłatnie.

(2) Zamiast funduszy, o których mowa w ust. 1, w celu udowodnienia dostępności funduszy na pobyt na terytorium można wykorzystać następujące:

(a) wyciąg z rachunku bankowego na nazwisko cudzoziemca potwierdzający, że cudzoziemiec może swobodnie korzystać z funduszy w kwocie, o której mowa w ust. 1, w trakcie swojego pobytu w Republice Czeskiej, lub

(b) innych dokument poświadczający dostępność funduszy, jak na przykład ważna, uznana międzynarodowo karta kredytowa.

(3) Cudzoziemiec zamierzający studiować na terytorium Czech może przedłożyć, jako dowód dostępności funduszy na swój pobyt, zobowiązanie ze strony władz państwowych lub podmiotu prawnego do pokrycia kosztów pobytu cudzoziemca poprzez zapewnienie funduszy odpowiadających minimalnym środkom utrzymania na potrzeby własne przez 1 miesiąc przewidywanego pobytu, lub też dokument potwierdzający, że wszelkie koszty związane ze studiami i pobytem cudzoziemca zostaną pokryte przez organizację przyjmującą (szkołę). Jeśli suma, o której mowa w zobowiązaniu jest niższa niż taka kwota, cudzoziemiec zobowiązany będzie przedłożyć dokument potwierdzający posiadanie funduszy w wysokości odpowiadającej różnicy pomiędzy minimalnymi środkami utrzymania na potrzeby własne i kwotą zobowiązania na okres przewidywanego pobytu, jednakże nieprzekraczającą sześciokrotności minimalnych środków utrzymania na potrzeby własne. Dokument poświadczający zapewnienie środków na pobyt można zastąpić decyzją lub zgodą na przyznanie stypendium uzyskanego zgodnie z traktatem międzynarodowym wiążącym dla Czech.

(4) Cudzoziemiec poniżej 18 roku życia zobowiązany będzie udowodnić dostępność funduszy na swój pobyt zgodnie z ust. 1 odpowiadających połowie wysokości kwoty".

a sekcja 15 stanowi, co następuje:

"Zaproszenie

W zaproszeniu, osoba zapraszająca cudzoziemca zobowiązuje się do pokrycia następujących kosztów:

(a) kosztów związanych z utrzymanie cudzoziemca przez cały okres jego pobytu na terytorium, do momentu opuszczenia przez niego terytorium,

(b) kosztów związanych z zakwaterowaniem cudzoziemca przez cały okres jego pobytu na terytorium, do momentu opuszczenia przez niego terytorium,

(c) kosztów związanych z zapewnieniem cudzoziemcowi opieki medycznej przez cały okres jego pobytu na terytorium, do momentu opuszczenia przez niego terytorium, oraz z transportem chorego cudzoziemca lub ciała zmarłego,

(d) kosztów poniesionych przez policję w związku z pobytem cudzoziemca na terytorium i opuszczeniem przez niego terytorium w przypadku wydalenia administracyjnego."

DANIA

Na mocy duńskiej Ustawy o Cudzoziemcach, cudzoziemiec wjeżdżający na terytorium Danii musi posiadać odpowiednie środki utrzymania oraz środki na podróż powrotną.

W praktyce, oceny w tym zakresie dokonują władze kontroli granicznej w momencie wjazdu, w oparciu o sytuację ekonomiczną cudzoziemca, uwzględniając informacje na temat jego możliwości w zakresie zakwaterowania i podróży powrotnej.

Administracja ustaliła kwotę odpowiednich środków utrzymania, która z zasady wynosi 300 koron duńskich na dobę.

Oprócz tego, cudzoziemiec musi być w stanie udowodnić posiadanie odpowiednich środków na podróż powrotną, na przykład w postaci biletu powrotnego.

NIEMCY

Na mocy art. 60 ust. 2 Ustawy o Cudzoziemcach z dnia 9 lipca 1990 (AuslG), cudzoziemcowi można odmówić wjazdu na granicy, w przypadku jeśli istnieją podstawy do jego wydalenia.

Sytuacja taka ma miejsce w przypadku, kiedy cudzoziemiec zmuszony jest ubiegać się lub ubiega się o zasiłek socjalny od Państwa Niemieckiego dla siebie, członków swojej rodziny przebywających na terenie Niemiec lub dla osób pozostających na jego utrzymaniu (art. 46 ust. 6 Ustawy o Cudzoziemcach).

Kwoty referencyjne stosowane przez urzędników kontroli granicznej nie zostały ustalone. W praktyce przyjmuje się generalnie kwotę w wysokości 25 € dziennie jako podstawową kwotę

referencyjną. Cudzoziemiec musi również posiadać bilet powrotny lub odpowiadające mu środki finansowe.

Niemniej jednak, przed podjęciem decyzji o niewpuszczeniu cudzoziemca, należy zapewnić mu możliwość przedstawienia, w odpowiednim czasie i za pomocą legalnych środków, środków finansowych niezbędnych do zabezpieczenia jego pobytu na terenie Niemiec, konkretnie poprzez przedłożenie:

– gwarancji prawnej z niemieckiego banku,

– listu gwarancyjnego od gospodarza,

– telegraficznego zlecenia przekazu pieniężnego, lub

– gwarancji złożonej u władz imigracyjnych zajmujących się jego wizytą.

ESTONIA

Na mocy prawa estońskiego, cudzoziemcy przybywający do Estonii bez zaproszenia są zobowiązani, na żądanie pracownika straży granicznej w momencie przekraczania granicy, przedłożyć dowód posiadania dostatecznych środków pieniężnych na pokrycie kosztów swojego utrzymania oraz wyjazdu z Estonii. Za dostateczne środki pieniężne na każdy dzień dozwolonego pobytu uważa się 0,2 wartości minimalnej płacy miesięcznej przyjętej przez rząd republiki.

W przeciwnym razie, odpowiedzialność za koszty pobytu cudzoziemca oraz jego wyjazdu z Estonii musi podjąć strona zapraszająca.

GRECJA

Rozporządzenie ministra nr 3011/2/1f z dnia 11 stycznia 1992 ustala kwoty środków utrzymania, jakie muszą posiadać do dyspozycji cudzoziemcy – z wyjątkiem obywateli Państw Członkowskich Wspólnoty Europejskiej – zamierzający wjechać na terytorium Grecji.

Na mocy wspomnianego wyżej rozporządzenia ministra, kwota w walucie obcej pozwalająca obywatelom państw niebędących Państwami Członkowskimi Wspólnoty Europejskiej na wjazd do Grecji ustalona jest jako odpowiednik 20 € w walucie obcej na osobę na dzień, natomiast minimalna kwota ogółem wynosi 100 €.

Kwota waluty obcej wymaganej na dzień ulega zmniejszeniu o 50% w przypadku osób nieletnich będących członkami rodziny cudzoziemca.

Obywatele państw spoza Wspólnoty, które wymagają od obywateli greckich wymiany waluty na ich granicach podlegają takiemu samemu obowiązkowi, zgodnie z zasadą wzajemności.

HISZPANIA

Cudzoziemcy muszą udowodnić, że posiadają odpowiednie środki utrzymania. Kwota minimalna została podana poniżej:

(a) odnośnie kosztów pobytu w Hiszpanii: 30 €, lub odpowiednik tej kwoty w walucie obcej, pomnożone przez planowaną liczbę dni pobytu w Hiszpanii i przez liczbę

członków rodziny podróżujących z osobą zainteresowaną. Bez względu na planowaną długość pobytu, kwota minimalna, do której udokumentowania zobowiązany jest cudzoziemiec musi zawsze wynosić 300 € na osobę,

(b) odnośnie powrotu do państwa pierwotnego pochodzenia lub tranzytu przez państwa trzecie: osobisty, nieprzenoszalny bilet lub bilety na określoną datę dotyczące planowanych środków transportu.

Cudzoziemcy zobowiązani są udowodnić, że posiadają wspomniane wyżej środki utrzymania poprzez ich okazanie w przypadku, jeśli istnieją one w gotówce, bądź też poprzez okazanie poświadczonych czeków, czeków podróżnych, potwierdzeń, akredytyw lub certyfikatów bankowych potwierdzających istnienie tych środków. W przypadku braku takich dokumentów istnieje możliwość okazania jakichkolwiek innych dokumentów wspierających uznawanych przez hiszpańskie władze policji granicznej.

FRANCJA

Kwota referencyjna dla odpowiednich środków utrzymania na przewidywany okres pobytu cudzoziemca lub jego przejazd tranzytem przez Francję do miejsca przeznaczenia w kraju trzecim odpowiada kwocie gwarantowanej płacy minimalnej we Francji (SMIC) obliczanej codziennie na podstawie stawki ustalonej w dniu 1 stycznia bieżącego roku.

Kwota ta podlega regularnym korektom na podstawie francuskiego wskaźnika kosztów utrzymania:

– automatycznie, za każdym razem kiedy wskaźnik cen detalicznych wzrasta o ponad 2%,

– na mocy decyzji rządowej – po uzgodnieniach z krajową komisją ds. sporów zbiorowych – w celu przyznania podwyżki wyższej niż wzrost wskaźnika cen detalicznych.

Na dzień 1 lipca 2002 dzienna kwota SMIC (płacy minimalnej) wynosi 47,80 €.

Posiadacze świadectwa zamieszkania muszą posiadać minimalną kwotę pieniędzy, odpowiadającą połowie SMIC, w celu pobytu we Francji. Kwota ta wynosi w związku z tym 23,90 € na dzień.

WŁOCHY

Art. 4 ust. 3 „Jednolitego tekstu postanowień dotyczących imigracji i statusu cudzoziemców" nr 286 z dnia 28 lipca 1998 stanowi, że Włochy, zgodnie ze zobowiązaniami podjętymi w związku z uczestnictwem w określonych porozumieniach międzynarodowych, pozwalają na wjazd na swoje terytorium cudzoziemcom, którzy udowodnią posiadanie odpowiednich dokumentów potwierdzających cel i warunki ich pobytu oraz dostateczne środki utrzymania na okres ich pobytu, jak również, poza przypadkami zezwoleń na pobyt w celach służbowych, na powrót do kraju, z którego przybyli do Włoch. Środki utrzymania definiuje odpowiednia dyrektywa wydana przez Ministra Spraw Wewnętrznych. Cudzoziemcy, którzy nie spełniają tych wymogów, lub którzy uważani są za stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa narodowego lub porządku publicznego Państwa lub jednego z krajów, z którymi Włochy podpisały porozumienie o zniesieniu kontroli granic wewnętrznych i swobodnym przepływie

osób, nie mogą wjechać na teren Włoch, z uwzględnieniem ograniczeń i odstępstw określonych w tych porozumieniach.

Rzeczona dyrektywa, wydana w dniu 1 marca 2000 i zatytułowana „Definicja środków utrzymania dla wjazdu i pobytu cudzoziemców na terytorium kraju", stanowi, że:

a) dostępność środków można wykazać przedstawiając walutę lub odpowiadające jej weksle lub gwarancje bankowe lub polisy ubezpieczeniowe gwarantujące płatność, za pomocą dokumentów potwierdzających przedpłatę za usługi lub dokumentów potwierdzających dostępność funduszy z dochodu na terytorium kraju;

b) kwoty pieniężne ustanowione w dyrektywie podlegają corocznemu przeglądowi, po zastosowaniu parametrów dotyczących średniej różnicy rocznej ogłoszonej przez ISTAT i obliczonej na podstawie ogólnego indeksu cen konsumpcyjnych dla środków spożywczych, napojów, transportu i usług turystycznych;

c) cudzoziemiec musi wykazać dostępność odpowiedniego zakwaterowania na terenie Włoch oraz posiadanie kwoty potrzebnej na repatriację, co może odbyć się także przez okazanie biletu powrotnego;

d) minimalne środki utrzymania wymagane dla jednej osoby dla celów wydania wizy i wjazdu na teren Włoch w celach turystycznych definiowane są zgodnie z tabelą A poniżej.

TABELA A
TABELA OKREŚLAJĄCA ŚRODKI UTRZYMANIA WYMAGANE DLA WJAZDU NA TEREN WŁOCH W CELACH TURYSTYCZNYCH

Czas trwania wycieczki	Liczba uczestników wycieczki	
	Jeden uczestnik	Dwóch lub więcej uczestników
	Euro	euro
1 do 5 dni		
Ustalona kwota ogółem	269,60	212,81
6 do 10 dni		
Kwota dzienna na osobę	44,93	26,33

11 do 20 dni		
Kwota ustalona	51,64	25,82
+		
Kwota dzienna na osobę	36,67	22,21

ponad 20 dni		
kwota ustalona	206,58	118,79
+		
Kwota dzienna na osobę	27,89	17,04

CYPR

Zgodnie z Rozporządzeniem o cudzoziemcach i imigracji (rozporządzenie (9(2)(B)) wjazd cudzoziemców na pobyt tymczasowy na Cyprze zależy od uprawnień uznaniowych funkcjonariuszy służb imigracyjnych na granicach, wykonywanych zgodnie z ogólnymi lub szczególnymi wytycznymi Ministra Spraw Wewnętrznych lub zgodnie z postanowieniami wspomnianego wyżej rozporządzenia. Funkcjonariusze służb imigracyjnych na granicach podejmują decyzję o wjeździe na zasadzie indywidualnej, przy uwzględnieniu celu i długości pobytu, możliwych rezerwacji hotelowych lub gościnności oferowanej przez osobę zwykle zamieszkującą na Cyprze.

ŁOTWA

Art. 81 rozporządzenia Rady Ministrów nr 131 z dnia 6 kwietnia 1999 zmienionego rozporządzeniem Rady Ministrów nr 124 z dnia 19 marca 2002 stanowi, że na żądanie funkcjonariusza Państwowej Straży Granicznej cudzoziemiec lub bezpaństwowiec zobowiązany jest okazać dokumenty, o których mowa w ust. 67.2.2 i 67.2.8 tych rozporządzeń:

67.2.2. voucher z uzdrowiska lub podróżny potwierdzony zgodnie z przepisami prawnymi Łotwy, lub turystyczną kartę wstępu sporządzoną według określonego wzoru i wydaną przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Turystyczne (AIT);

67.2.8. w celu otrzymania wizy uprawniającej do jednorazowego wjazdu:

67.2.8.1. czeki podróżne w walucie wymiennej lub gotówka w łatach (LVL) lub w walucie wymiennej odpowiadająca 60 LVL na każdy dzień; w przypadku jeśli osoba przedłoży

dokumenty potwierdzające uprzednie dokonanie płatności za potwierdzone miejsce zakwaterowania na cały czas trwania swojego pobytu – czeki podróżne w walucie wymiennej lub gotówka w LVL lub w walucie wymiennej odpowiadająca kwocie 25 LVL na każdy dzień;

67.2.8.2. dokument potwierdzający rezerwację potwierdzonego miejsca zakwaterowania;

67.2.8.3. bilet powrotny na ustalony termin.

LITWA

Na mocy art. 7 (1) litewskiej Ustawy o statusie prawnym cudzoziemców, cudzoziemcowi odmawia się wjazdu na Litwę w przypadku, jeśli nie jest w stanie udowodnić, że posiada dostateczne fundusze na pobyt na Litwie, na podróż powrotną do swojego kraju lub na przejazd do innego kraju, do którego jest uprawniony wjechać.

Dla powyższych ustaleń nie istnieją jednakże żadne kwoty referencyjne. Decyzje są podejmowane na zasadzie indywidualnej, w zależności od celu, typu i długości pobytu.

LUKSEMBURG

Prawo luksemburskie nie określa żadnych kwot referencyjnych dla kontroli granicznych. Funkcjonariusze przeprowadzający kontrole podejmują indywidualne decyzje odnośnie tego, czy cudzoziemiec stawiający się na granicy posiada dostateczne środki utrzymania. W tym względzie funkcjonariusz bierze pod uwagę cel pobytu oraz rodzaj zakwaterowania.

WĘGRY

Kwota referencyjna określona jest w przepisach dotyczących polityki w stosunku do cudzoziemców: na mocy rozporządzenia nr 25/2001 (XI. 21.) Ministra Spraw Wewnętrznych, obecnie w momencie każdorazowego wjazdu wymagana jest kwota 1000 HUF.

Na mocy art. 5 Ustawy o cudzoziemcach (Ustawa XXXIX z 2001 r. w sprawie wjazdu i pobytu cudzoziemców), środki utrzymania wymagane dla wjazdu i pobytu można udokumentować poprzez okazanie

– waluty węgierskiej lub waluty obcej lub niepieniężnych środków płatności (np. czeki, karta kredytowa itp.),

– ważnego zaproszenia wydanego przez obywatela węgierskiego, cudzoziemca posiadającego zezwolenie na pobyt lub pozwolenie na osiedlenie się lub przez osobę prawną, jeśli osoba zapraszająca cudzoziemca zobowiązuje się do pokrycia kosztów zakwaterowania, wyżywienia, opieki zdrowotnej i powrotu (repatriacji). Do zaproszenia powinno być załączona oficjalna zgoda władz zajmujących się polityką w stosunku do cudzoziemców,

– potwierdzenia zarezerwowanego zakwaterowania z wyżywieniem, zapłaconego z góry za pośrednictwem biura podróży (voucher),

– jakiegokolwiek innego wiarygodnego dowodu.

MALTA

W praktyce osoby wjeżdżające na Maltę muszą posiadać minimalną kwotę 20 MTL (48 EUR) na dzień na czas trwania ich wizyty.

NIDERLANDY

Kwota, jaką funkcjonariusze kontroli granicznej przyjmują za podstawę do sprawdzenia środków utrzymania wynosi obecnie 34 € na osobę na dzień.

Kryterium to jest stosowane elastycznie, jako że wymagana kwota środków utrzymania określana jest na podstawie planowanej długości pobytu, powodów wizyty i osobistych okoliczności zainteresowanej osoby.

AUSTRIA

Na mocy art. 52 (2) Z 4 Ustawy o cudzoziemcach, cudzoziemcom odmawia się na granicy wjazdu do kraju, jeśli nie posiadają miejsca pobytu w Austrii i nie posiadają dostatecznych środków utrzymania na pokrycie kosztów pobytu i powrotu.

Dla powyższych ustaleń nie istnieją jednakże żadne kwoty referencyjne. Decyzje podejmowane są indywidualnie, w zależności od celu, typu i długości pobytu. Jako dowód można przedłożyć gotówkę oraz – w zależności od indywidualnych okoliczności – czeki podróżne, karty kredytowe, gwarancje bankowe lub listy gwarancyjne od wypłacalnych osób mieszkających w Austrii.

POLSKA

Kwoty wymagane dla przekroczenia granicy określa rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 20 czerwca 2002 w sprawie wielkości środków niezbędnych do pokrycia kosztów wjazdu, przejazdu, pobytu i wyjazdu cudzoziemców przekraczających granicę Rzeczypospolitej Polskiej oraz sposobu dokumentowania ich posiadania – Dz.U. 2002, Nr 91, poz. 815).

W powyższym rozporządzeniu określone są następujące kwoty:

– 100 PLN na dzień pobytu w przypadku osób powyżej 16 roku życia, jednakże nie mniej niż 500 PLN,

– 50 PLN na dzień pobytu osób poniżej 16 roku życia, jednakże nie mniej niż 300 PLN,

– 20 PLN na dzień pobytu, jednakże nie mniej niż 100 PLN, w przypadku uczestników wycieczek turystycznych, obozów młodzieżowych, zawodów sportowych lub osób mających opłacone koszty pobytu w Polsce albo osób przyjeżdżających do Polski do placówek leczniczo-sanatoryjnych,

– 300 PLN w przypadku osób powyżej 16 roku życia w przypadku pobytu w Polsce nieprzekraczającego 3 dni (łącznie z przejazdem),

– 150 PLN w przypadku osób poniżej 16 roku życia w przypadku pobytu w Polsce nieprzekraczającego 3 dni (łącznie z przejazdem).

PORTUGALIA

Cudzoziemcy pragnący wjechać i przebywać w Portugalii muszą posiadać następujące kwoty:

75 € – dla każdorazowego wjazdu

40 € – na każdy dzień pobytu na terytorium Portugalii

Cudzoziemcy będący w stanie udokumentować zagwarantowane zakwaterowanie z wyżywieniem na czas ich pobytu mogą zostać zwolnieni z płatności powyższych kwot.

SŁOWENIA

70 EUR na osobę na dzień planowanego pobytu.

SŁOWACJA

Na mocy art. 4 (2)(c) ustawy nr 48/2002 Z. z. w sprawie pobytu cudzoziemców, cudzoziemiec jest zobowiązany, udowodnić na żądanie, że posiada środki finansowe na pobyt, w walucie wymiennej, w kwocie będącej równowartością przynajmniej połowy minimalnej płacy określonej w ustawie nr 90/1996 Z. z. w sprawie minimalnej płacy ze zmianami, na każdy dzień pobytu; cudzoziemcy poniżej 16 roku życia zobowiązani są udokumentować posiadanie środków finansowych na pobyt w wysokości połowy tej kwoty.

FINLANDIA

Kwota stanowiąca dla funkcjonariuszy kontroli granicznej podstawę dla środków utrzymania wynosi obecnie 40 € na osobę na dzień.

SZWECJA

Prawo szwedzkie nie określa kwoty referencyjnej dla przekraczania granicy. Funkcjonariusz kontroli granicznej podejmuje indywidualne decyzje odnośnie tego, czy cudzoziemiec posiada dostateczne środki utrzymania.

ISLANDIA

Na mocy prawa islandzkiego cudzoziemcy zobowiązani są udowodnić, że posiadają dostateczną ilość pieniędzy na pokrycie swoich potrzeb w Islandii oraz na odbycie podróży powrotnej. W praktyce, kwota referencyjna wynosi 4.000 ISK na osobę. Jeżeli wydatki związane z utrzymaniem pokrywa strona trzecia, kwota ta ulega podziałowi na pół. Ogólna kwota minimalna wynosi 20,000 ISK dla każdego wjazdu.

NORWEGIA

Na mocy art. 27 (d) norweskiego prawa imigracyjnego każdy cudzoziemiec niezdolny do udokumentowania posiadania dostatecznych funduszy na pobyt w Norwegii i na podróż powrotną lub udowodnienia, że może liczyć na takie fundusze, może zostać zawrócony na granicy.

Kwoty uznane za konieczne określane są indywidualnie i decyzje podejmowane są dla danego przypadku, z uwzględnieniem długości pobytu, zakwaterowania cudzoziemca u rodziny lub

przyjaciół, posiadania biletu na podróż powrotną i posiadania uzyskanej gwarancji pobytu (orientacyjnie, kwotę 500 NOK na dzień uważa się za wystarczającą w przypadku gości, którzy nie mieszkają z rodziną lub przyjaciółmi).

ZAŁĄCZNIK IV
Kontrole na przejściach granicznych

1. Minimalna kontrola, o której mowa w art. 6 ust. 2 mająca na celu ustalenie tożsamości danej osoby, obejmuje sprawdzenie tożsamości na podstawie okazanych dokumentów podróży oraz szybką i bezpośrednią weryfikację ważności dokumentu upoważniającego posiadacza do przekroczenia granicy lub weryfikację obecności śladów fałszerstwa lub podrobienia.

2. Dokładna kontrola obywateli państw trzecich, przewidziana w art. 6 ust. 3 obejmuje w szczególności:

a) szczegółowe sprawdzenie następujących aspektów:

- zweryfikowanie ważności okazanego dokumentu oraz, w stosownych przypadkach, wymaganej wizy;

- sprawdzenie dokumentu pod kątem śladów fałszerstwa lub podrobienia;

b) zweryfikowanie miejsca pochodzenia i przeznaczenia osoby oraz celu podróży oraz, w koniecznych przypadkach, sprawdzenie odpowiednich dokumentów wspierających;

c) zweryfikowanie, czy dana osoba posiada dostateczne środki utrzymania na czas przewidywanego pobytu, na powrót lub przejazd do kraju trzeciego, lub też czy może uzyskać takie środki w sposób legalny, oraz czy posiada w stosownych przypadkach ubezpieczenie podróży;

d) zweryfikowanie, czy osoba, pojazd i przedmioty do niej należące i przewożone przez nią nie stanowią zagrożenia dla porządku publicznego, bezpieczeństwa wewnętrznego, zdrowia publicznego lub stosunków międzynarodowych któregokolwiek Państwa Członkowskiego. Weryfikacja taka obejmuje bezpośrednie sprawdzenie danych i zgłoszeń osób zawartych w Systemie Informacyjnym Schengen (SIS) oraz w krajowych plikach danych oraz ewentualnych działań, jakie należy podjąć w wyniku zgłoszenia. Jeżeli sprawdzenie SIS wykaże dokonanie zgłoszenia zgodnie z definicją w art. 95 i art. 100 Układu z Schengen, należy w pierwszej kolejności wykonać działanie, które pojawi się na ekranie.

3. We wszystkich punktach kontroli granicznej (lądowych, morskich i w portach lotniczych) wszelkie informacje służbowe oraz inne szczególnie istotne informacje należy wprowadzać do rejestru. Wiadomość powinna zawierać w szczególności następujące informacje:

– nazwiska pracowników straży granicznej odpowiedzialnych lokalnie za kontrole graniczne i innych funkcjonariuszy wchodzących w skład każdego zespołu;

– złagodzenie kontroli osób zastosowane zgodnie z art. 7;

– wydanie dokumentów w miejsce paszportów lub wiz lub zezwoleń wydawanych na granicy;

– osoby zatrzymane i zażalenia (przestępstwa i naruszenia administracyjne);

– osoby, którym odmówiono wjazdu lub wyjazdu (liczba i narodowości);

– inne szczególnie istotne środki policyjne lub sądowe;

– szczególne zdarzenia.

ZAŁĄCZNIK V
Złagodzenie kontroli na granicach lądowych

1. Wyjątkowe i nieprzewidziane okoliczności, o których mowa w art. 7 ust. 1 występują w przypadku, kiedy nieprzewidziane zdarzenie prowadzi do intensywności ruchu powodującej nadmierne przedłużenie czasu potrzebnego na dotarcie do punktów kontroli granicznej, a wszystkie zasoby w zakresie personelu, udogodnień i organizacji zostały wyczerpane.

2. W przypadku złagodzenia kontroli zgodnie z art. 7 ust. 1 i 2, kontrole wjazdu mają zwykle pierwszeństwo w stosunku do kontroli wyjazdu.

3. Funkcjonariusz straży granicznej decydujący się na złagodzenie kontroli musi zadecydować według własnego uznania. Złagodzenie kontroli może być jedynie tymczasowe, dostosowane do okoliczności uzasadniających takie złagodzenie i musi być wprowadzane stopniowo.

4. Osoby znane funkcjonariuszowi straży granicznej osobiście oraz w przypadku, których funkcjonariusz wie, że nie są przedmiotem zgłoszenia w SIS lub aktach krajowych, posiadające ważny dokument upoważniający je do przekroczenia granicy, podlegają jedynie wyrywkowej kontroli w celu sprawdzenia posiadania takiego dokumentu. Stosuje się to szczególnie do osób często przekraczających granicę na tym samym przejściu granicznym. Ta grupa osób musi być od czasu do czasu poddawana szczegółowej kontroli, bez ostrzeżenia i w nieregularnych odstępach czasu.

ZAŁĄCZNIK VI
Wzory znaków oznaczających pasy ruchu na przejściach granicznych

Część A



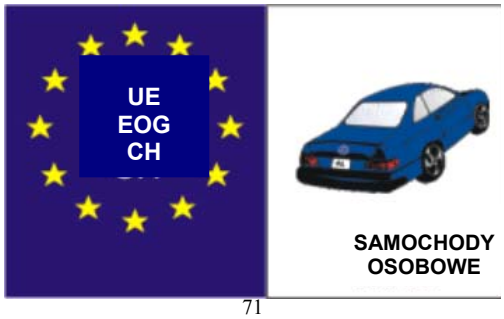
70

70 W przypadku Norwegii i Islandii nie jest wymagane logo.

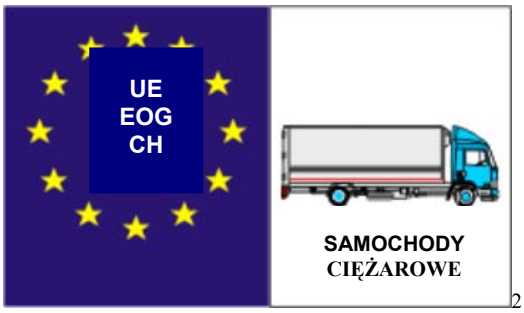
Część B



Część C



71



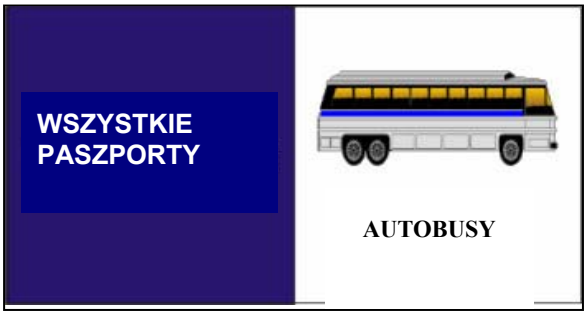
2



2



71 W przypadku Norwegii i Islandii nie jest wymagane logo.


WSZYSTKIE
PASZPORTY
AUTOBUSY


WSZYSTKIE
PASZPORTY
SAMOCHODY
CIEŻAROWE

ZAŁĄCZNIK VII
Przykładanie pieczęci

1. W momencie wjazdu, pieczęć należy w miarę możliwości przyłożyć w taki sposób, aby obejmowała brzeg wizy bez naruszania czytelności oznaczeń na wizie i zabezpieczeń naklejki wizowej. W przypadku konieczności przystawienia kilku pieczęci (na przykład w przypadku wielokrotnej wizy wjazdowej), należy dokonać tego na stronie skierowanej przodem do strony, na której umieszczona jest wiza.

Jeżeli strony tej nie można wykorzystać, pieczęć należy przystawić na następnej stronie.

2. Dla potwierdzenia wjazdu i wyjazdu używa się pieczęci o różnym kształcie (prostokątne dla wjazdu, prostokątne z zaokrąglonymi rogami dla wyjazdu). Pieczęci te zawierają literę(y) identyfikujące Państwo, nazwę punktu kontroli granicznej, datę, numer seryjny oraz piktogram określający typ przekroczonej granicy (lądowa, morska lub powietrzna).

Pieczęci zawierają również dwucyfrowy kod bezpieczeństwa, który należy zmieniać w regularnych odstępach czasu nie dłuższych niż jeden miesiąc.

3. Państwa Członkowskie muszą zapewnić krajowym punktom kontaktowym odpowiedzialnym za wymianę informacji na temat kodów bezpieczeństwa pieczęci wjazdowych i wyjazdowych używanych na przejściach granicznych natychmiastowy dostęp do informacji na temat wspólnych pieczęci wjazdowych i wyjazdowych stosowanych na zewnętrznej granicy danego Państwa Członkowskiego, a w szczególności do informacji dotyczących:

– przejścia granicznego, do którego przypisana jest dana pieczęć;

– tożsamości funkcjonariusza kontroli granicznej, do którego przypisana jest w danym momencie dana pieczęć;

– kodu bezpieczeństwa danej pieczęci w każdym momencie.

Wszelkie zapytania dotyczące wspólnych pieczęci wjazdowych i wyjazdowych należy zgłaszać do wspomnianych powyżej krajowych punktów kontaktowych.

Krajowe punkty kontaktowe przekażą niezwłocznie innym punktom kontaktowym, Sekretariatowi gGneralnemu Rady oraz Komisji informacje na temat pieczęci, które zaginęły lub zostały skradzione.

ZAŁĄCZNIK VIII

Część A
Procedury odmowy wjazdu

1. W przypadku odmowy wjazdu, pracownik straży granicznej:

– wypełnia standardowy formularz odmowy wjazdu, przedstawiony w części B, oraz przekazuje kopię obywatelowi kraju trzeciego, którego dotyczy decyzja;

– umieszcza w paszporcie pieczęć wjazdową anulowaną przekreśleniem nieścieralnym czarnym atramentem i zapisuje naprzeciw przekreślenia po prawej stronie, również nieścieralnym atramentem, literę(y) odpowiadające powodowi(powodom) odmowy wjazdu, których listę zawiera wspomniany standardowy formularz odmowy wjazdu;

– w przypadku zauważenia, że posiadacz wizy krótkoterminowej został zgłoszony w SIS w celu wydania mu odmowy wjazdu, pracownik straży granicznej musi unieważnić wizę przystawiając pieczęć o treści „ANULOWANO", oraz niezwłocznie poinformować swoje władze centralne o tej decyzji. Opis procedury tego postępowania zawiera pkt 2.1 załącznika 14 do Wspólnych Instrukcji Konsularnych;

– odnotowuje każdą odmowę wjazdu w rejestrze lub na liście podając tożsamość, narodowość, odniesienie do dokumentu upoważniającego obywatela państwa trzeciego do przekroczenia granicy oraz powód i datę odmowy wjazdu;

– w przypadku istnienia podstaw zarówno do odmowy wjazdu obywatelowi państwa trzeciego jak i do jego aresztowania, pracownik straży granicznej musi skontaktować się z władzami sądowniczymi odpowiedzialnymi za podjęcie decyzji w kwestii działań, jakie powinny zostać podjęte zgodnie z prawem krajowym.

2. W sytuacji spełnienia, zgodnie z art. 11 ust. 2, warunków do wydania na granicy wizy obywatelowi państwa trzeciego, który takiej wizy nie posiada, wizę wydaje się poprzez umieszczenie naklejki na dokumencie podróży, w którym można umieścić wizę. Jeżeli w dokumencie nie ma dostatecznej ilości miejsca lub, jeśli umieszczenie wizy w dokumencie nie jest w żaden sposób możliwe, wizę należy wyjątkowo umieścić na oddzielnej kartce włożonej do dokumentu. W takim przypadku należy użyć standardowego wzoru kartki dla umieszczania wizy, określonego w rozporządzeniu (WE) nr 333/2002.[72]

3. Jeśli obywatel państwa trzeciego, któremu odmówiono wjazdu, przybył na granicę korzystając z usług przewoźnika drogą powietrzną, morską lub lądową, lokalne odpowiedzialne władze mają obowiązek:

- polecić przewoźnikowi nadzór nad cudzoziemcem i przetransportowanie go niezwłocznie do państwa trzeciego, z którego przybył, do państwa trzeciego, które wydało dokument upoważniający go do przekroczenia granicy lub do każdego innego państwa trzeciego, do którego ma on prawo wjazdu. Jeśli przewoźnik nie jest w stanie natychmiast wykonać polecenia dalszego transportu, należy zapewnić natychmiastowy transport takiej osoby do

[72] Dz.U. L 53, 23.2.2002, str. 4.

państwa trzeciego przez innego przewoźnika. Przewoźnik musi ponieść koszty zakwaterowania, utrzymania i podróży powrotnej, zgodnie z dyrektywą Rady 2001/51/WE z dnia 28 czerwca 2001;[73]

- w oczekiwaniu na dalszy transport, przedsięwziąć odpowiednie środki, zgodnie z prawem krajowym i z uwzględnieniem lokalnych okoliczności, uniemożliwiające obywatelom państw trzecich, którym odmówiono wjazdu, nielegalne przekroczenie granicy.

[73] Dz.U. L 187, 10.7.2001, str. 45.

Część B
Standardowy formularz odmowy przyjęcia

Nazwa Państwa



LOGO PAŃSTWA (Nazwa Urzędu)

_____

[74]

ODMOWA WJAZDU NA GRANICY

Dnia _____ o godz. _____ na przejściu granicznym _____

My, niżej podpisani, _____ mamy przed sobą:

Nazwisko _____ Imię _____

Data urodzenia _____ Miejsce urodzenia _____ Płeć: _____

Narodowość _____ Adres zamieszkania _____

Typ dokumentu tożsamości _____ numer _____

wydany w _____ w dniu _____

Wiza nr _____typu _____ wydana przez _____

ważna od ____ do ____

na okres _____ dni z następujących powodów: _____

podróżującego(cą) z _____ środkiem transportu _____ (wskazać wykorzystywany środek transportu, np. nr lotu), który zostaje niniejszym poinformowany(a), że odmawia się mu/jej wjazdu do kraju na mocy *(wskazać odniesienie do obowiązujących przepisów krajowych),* **z następujących powodów:**

[74] W przypadku Norwegii i Islandii nie jest wymagane logo.

☐**(A) Nie posiada ważnych dokumentów podróży**

☐**(B) Posiada nieprawdziwy/podrobiony/fałszywy dokument podróży**

☐**(C) Nie posiada ważnej wizy**

☐**(D) Posiada nieprawdziwą/podrobioną/fałszywą wizę**

☐**(E) Nie posiada odpowiedniej dokumentacji uzasadniającej cel i warunki pobytu**

☐**(F) Nie posiada dostatecznych środków utrzymania w odniesieniu do okresu i formy pobytu, bądź środków na powrót do kraju pochodzenia lub na przejazd**

☐**(G) Jest osobą, wobec której dokonano wpisu do celów odmowy wjazdu**

☐**w SIS**

☐**w rejestrze krajowym**

☐**(H) Uważa się, że stanowi zagrożenie dla porządku publicznego, bezpieczeństwa wewnętrznego, zdrowia publicznego lub stosunków międzynarodowych jednego lub więcej Państw Członkowskich Unii Europejskiej** *(każde Państwo ma obowiązek wskazać odniesienia do przepisów krajowych dotyczących takich przypadków odmowy wjazdu*).

Komentarze

Osobie zainteresowanej przysługuje prawo do odwołania przeciwko niniejszej decyzji o odmowie wjazdu zgodnie z przepisami prawa krajowego. Osoba zainteresowana otrzymuje kopię niniejszego dokumentu *(każde Państwo ma obowiązek wskazać odniesienia do przepisów krajowych dotyczących prawa odwołania)*.

Osoba zainteresowana	**Funkcjonariusz odpowiedzialny za kontrolę**

ZAŁĄCZNIK IX
Lista służb krajowych odpowiedzialnych za kontrole graniczne

Służby krajowe odpowiedzialne za kontrole graniczne na mocy ustawodawstwa krajowego każdego Państwa Członkowskiego dla celów art. 13 ust. 2 są następujące:

– w Królestwie Belgii: Policja Federalna (Police Fédérale / Federale Politie) i Organa Celne;

– w Republice Czeskiej: departamenty Służb ds. Cudzoziemców i Policji Granicznej są odpowiedzialne za kontrole osób na przejściach granicznych, „zielonej" granicy i międzynarodowych portach lotniczych. Odpowiednie graniczne urzędy celne są odpowiedzialne za kontrolę towarów;

– w Królestwie Danii: Policja;

– w Republice Federalnej Niemiec: Bundesgrenzschutz, Organa Celne i Policja Krajów Związkowych (Länder Police) w Bawarii, Bremie i Hamburgu;

– w Republice Estonii: Urząd Straży Granicznej (Piirivalveamet) i Urząd Celny (Tolliamet);

– w Republice Greckiej: Ελληνική Αστυνομία (Helliniki Astynomia), Λιμενικό Σώμα (Limeniko Soma), Τελωνεία (Telonia);

– w Królestwie Hiszpanii: Cuerpo Nacional de Policía, Guardia Civil, Servicios de Aduanas;

– w Republice Francji: DCPAF (Direction centrale de la police aux frontières), Organa Celne;

– w Republice Włoskiej: Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di finanza;

– w Republice Cypru: Αστυνομία Κύπρου (Policja Cypryjska), Τμήμα Τελωνείων (Departament Ceł i Akcyzy);

– w Republice Łotwy: Valsts robežsardze (Państwowa Straż Graniczna), Muita (Organa Celne), Sanitārā robežinspekcija (Graniczna Inspekcja Sanitarna);

– w Republice Litwy: Państwowa Służba Straży Granicznej podlegająca Ministerstwu Spraw Wewnętrznych;

– w Wielkim Księstwie Luksemburga: Organa Celne, specjalny oddział Gendarmerie na lotnisku;

– w Republice Węgierskiej: Straż Graniczna;

– w Republice Malty: Policja Imigracyjna i Departament Celny;

– w Królestwie Niderlandów: Koninklijke Marechaussee, Organa Celne (wjazd i podatek akcyzowy), Okręgowa Policja w Rotterdamie (port);

– w Republice Austrii: Bundespolizei (Policja Federalna), Gendarmerie, Organa Celne;

– w Rzeczpospolitej Polskiej: Straż Graniczna;

– w Republice Portugalii: Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, Direcção-Geral de Alfândegas, Brigada Fiscal da Guarda Nacional Républicana;

– w Republice Słowenii: Policja i Organa Celne, przy czym organa celne jedynie na przejściach granicznych z Włochami i Austrią;

– w Republice Słowacji: Policja Graniczna i Organa Celne;

– w Republice Finlandii: Straż Graniczna, Organa Celne i Policja;

– w Królestwie Szwecji: przede wszystkim Policja, wspierana przez Organa Celne, Straż Przybrzeżną i Urząd Migracyjny. Kontrole i inspekcje osób na morzu przeprowadza Straż Przybrzeżna;

– w Republice Islandii: Ríkislögreglustjóri (Dyrektor Generalny Policji Krajowej), Lögreglustjórar (Okręgowi Komendanci Policji);

– w Królestwie Norwegii: kontrole graniczne leżą zasadniczo w zakresie odpowiedzialności policji. Jednakże w określonych okolicznościach, na wniosek lokalnego komendanta policji, mogą przeprowadzać je Organa Celne lub siły zbrojne (Straż Przybrzeżna lub Garnizon w Varanger-South). W takich przypadkach służby te korzystają z ograniczonych uprawnień policyjnych.

ZAŁĄCZNIK X
Specjalne szczegółowe zasady dla różnych typów granic i różnych środków transportu wykorzystywanych do przekraczania granic zewnętrznych Państw Członkowskich

1. Granice lądowe

1.1. Kontrole ruchu drogowego

1.1.1. W celu zapewnienia skutecznej kontroli osób, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa i płynnego ruchu drogowego, ruchem na przejściach granicznych należy zarządzać w odpowiedni sposób. W razie potrzeby, podjęte zostaną środki w celu ukierunkowania i zablokowania ruchu, zgodnie z porozumieniami w sprawie połączonych krajowych urzędów kontroli.

1.1.2. Na granicach lądowych Państwa Członkowskie mogą, jeśli uznają to za wskazane i jeśli pozwalają na to okoliczności, stworzyć kanały lub odrębne pasy kontroli na określonych przejściach granicznych, zgodnie z art. 8.

Kompetentne władze Państw Członkowskich mogą zrezygnować z odrębnych kanałów lub pasów ruchu w każdym momencie, w wyjątkowych okolicznościach lub, jeśli wymagają tego warunki ruchu i infrastruktury.

Państwa Członkowskie mogą współpracować z sąsiadującymi krajami w celu utworzenia odrębnych kanałów i pasów ruchu na przejściach na granicach zewnętrznych.

1.1.3. W przypadku podjęcia przez Państwo Członkowskie decyzji o uruchomieniu kanałów lub odrębnych pasów ruchu, stosuje się zasady określone w art. 8 ust. 2 i 3 w sprawie minimalnych oznaczeń stosowanych na znakach.

Dla osób objętych systemem lokalnego ruchu granicznego można zaprojektować i utworzyć odrębne pasy ruchu.

1.1.4. Generalnie, osoby podróżujące pojazdami mogą pozostawać wewnątrz pojazdu podczas kontroli. Kontrolę należy przeprowadzać na zewnątrz budki punktu kontrolnego, obok pojazdu. Kontrole szczegółowe należy przeprowadzać, jeśli pozwalają na to lokalne warunki, obok szosy, w miejscach przewidzianych dla tego celu. W interesie bezpieczeństwa personelu kontrole przeprowadzać będzie przynajmniej dwóch funkcjonariuszy straży granicznej.

W przypadku intensywnego ruchu, pasażerów autobusów regularnych linii lokalnych należy poddać kontroli w pierwszej kolejności, jeśli pozwala na to lokalna sytuacja.

1.2. Kontrole ruchu kolejowego

1.2.1. Kontrole ruchu kolejowego można przeprowadzać na dwa następujące sposoby:

– na peronie, na pierwszej stacji przyjazdu lub odjazdu na terytorium danego Państwa Członkowskiego,

– w pociągu, w trakcie jazdy.

Podczas dokonywania takich kontroli należy wziąć pod uwagę postanowienia porozumień w sprawie połączonych krajowych urzędów kontroli.

1.2.2. W celu ułatwienia przepływu ruchu kolejowego międzynarodowych pociągów pasażerskich Państwa bezpośrednio uczestniczące w trasie przejazdu pociągów mogą zdecydować, na mocy wspólnego porozumienia, o przeprowadzaniu kontroli pasażerów z państw trzecich albo na stacji docelowej, oraz/lub w pociągu w czasie jazdy pomiędzy tymi stacjami, pod warunkiem, że pasażerowie ci przebywają w pociągu na poprzedniej stacji/stacjach.

W odniesieniu do pociągów międzynarodowych z państw trzecich zatrzymujących się kilkakrotnie na terytorium Państw Członkowskich, jeśli przewoźnik kolejowy ma możliwość przyjęcia pasażerów do pociągu wyłącznie dla celów podróży na obszarze Państw Członkowskich, pasażerowie tacy zostaną poddani kontroli wjazdowej w pociągu lub na stacji docelowej.

W przypadku odbywania podróży w kierunku przeciwnym, pasażerowie zostaną poddani kontroli wyjazdowej na podobnych zasadach.

1.2.3. Pasażerowie pragnący podróżować pociągiem w okolicznościach opisanych w pkt 1.2.2 na obszarze Państw Członkowskich zostaną wyraźnie poinformowani przed odjazdem pociągu, że mogą zostać poddani kontroli osobistej w trakcie podróży lub na stacji docelowej.

1.2.4. W przypadku osób podróżujących w przedziałach sypialnych lub kuszetkach, dokumenty umożliwiające im przekroczenie granicy sprawdzane będą standardowo w przedziale pracownika pociągu, pod warunkiem, że zebrał on te dokumenty zgodnie z zasadami, które go obowiązują oraz że może udostępnić je do kontroli. Na początku kontroli należy sprawdzić istnienie dokumentów umożliwiających wszystkim pasażerom przekroczenie granicy, poprzez porównanie tych dokumentów z listą zajmowania oraz/lub rezerwacji. Tożsamość osób w przedziałach, w miarę możliwości w obecności pracownika pociągu, należy sprawdzać w nieregularnych odstępach czasu lub w przypadku istnienia ku temu określonych powodów.

1.2.5. Lokalnie odpowiedzialny pracownik straży granicznej może polecić kontrolę wnętrzna wagonu, sporadycznie lub z określonych powodów, w razie konieczności z pomocą inspektora pociągu, w celu zapewnienia, że nie zostały tam ukryte osoby lub przedmioty podlegające kontroli policji granicznej.

1.2.6. W przypadkach gdzie istnieją przesłanki ku twierdzeniu, że osoby zgłoszone lub podejrzewane o popełnienie przestępstwa lub obywatele państw trzecich zamierzający nielegalnie przekroczyć granicę ukrywają się w pociągu, odpowiedzialny funkcjonariusz straży granicznej, jeśli nie może działać zgodnie ze swoimi przepisami krajowymi, powiadomi Państwa Członkowskie w kierunku lub na obszarze, których przemieszcza się pociąg.

2. Granice powietrzne

2.1. Procedury kontroli na lotniskach międzynarodowych

2.1.1. Kompetentne władze, przy współpracy z operatorem portu lotniczego, podejmą wymagane środki w celu zapewnienia fizycznego oddzielenia napływu pasażerów z lotów wewnętrznych i innych. W tym kontekście we wszystkich międzynarodowych portach lotniczych należy zapewnić odpowiednią infrastrukturę.

2.1.2. Miejsce kontroli osób i bagażu podręcznego zostanie określone zgodnie z następującą procedurą:

a) pasażerowie lotów z państw trzecich przesiadający się na lot wewnętrznych zostaną poddani kontroli wjazdowej w porcie lotniczym, do którego przylatuje samolot z państwa trzeciego. Pasażerowie lotów wewnętrznych przesiadający się na lot do państwa trzeciego (pasażerowie transferowi) zostaną poddani kontroli wyjazdowej w porcie lotniczym, z którego odlatuje ten lot.

b) W przypadku lotów z lub do państw trzecich bez pasażerów transferowych lub lotów dokonujących więcej niż jednego postoju na lotniskach Państw Członkowskich, w trakcie których nie dochodzi do zmiany samolotu:

   i) pasażerowie lotów z lub do państw trzecich bez uprzedniego lub późniejszego transferu na obszarze Państw Członkowskich zostaną poddani kontroli wjazdowej w porcie lotniczym wjazdu oraz kontroli wyjazdowej w porcie lotniczym wyjazdu;

   ii) pasażerowie lotów z lub do państw trzecich z więcej niż jednym postojem na obszarze Państw Członkowskich bez zmiany samolotu (pasażerowie transferowi), przy założeniu że pasażerowie ci nie mogą dostać się na pokład samolotu na etap znajdujący się na obszarze Schengen, zostaną poddani kontroli wjazdowej w porcie lotniczym przylotu oraz kontroli wyjazdowej w porcie lotniczym odlotu;

   (iii) w sytuacjach, kiedy linia lotnicza może, w przypadku lotów z państw trzecich z więcej niż jednym postojem na obszarze Państw Członkowskich, przyjąć na pokład pasażerów jedynie na etap wewnątrz tego obszaru, pasażerowie zostaną poddani kontroli wyjazdowej w porcie lotniczym odlotu oraz kontroli wjazdowej w porcie lotniczym przylotu.

   Kontrole pasażerów, którzy podczas takich postojów znajdują się już na pokładzie samolotu i nie weszli na pokład na terenie Państw Członkowskich odbywać się będą zgodnie z lit. a). Odwrotną procedurę stosuje się do kategorii lotów, w przypadku, których krajem przeznaczenia jest państwo trzecie.

2.1.3. Kontroli osób nie przeprowadza się na pokładzie samolotu. W celu zapewnienia, że na lotniskach funkcjonujących jako przejścia graniczne pasażerowie mogą zostać poddani kontroli zgodnie z zasadami określonymi w art. 6 do 11, Państwa Członkowskie muszą, w porozumieniu z władzami lotniska i przedsiębiorstwa transportowego, przedsięwziąć odpowiednie środki zapewniające skierowanie ruchu pasażerów do pomieszczeń przewidzianych dla kontroli.

Operator portu lotniczego musi przedsiębrać niezbędne środki w celu uniemożliwienia osobom nieupoważnionym wejścia i opuszczenia zastrzeżonych obszarów, na przykład obszaru tranzytowego.

2.1.4. W sytuacjach, kiedy w przypadku siły wyższej, nieuchronnego zagrożenia lub na polecenie władz, samolot odbywający lot międzynarodowy musi lądować na obszarze lądowania niebędącym przejściem granicznym, samolot taki może kontynuować swój lot jedynie po uzyskaniu zezwolenia od władz odpowiedzialnych za kontrole graniczne i nadzór

oraz od organów celnych. To samo stosuje się w sytuacjach, kiedy samolot ląduje bez pozwolenia. W każdym przypadku, kontrole pasażerów takich samolotów podlegają postanowieniom art. 6 do 11.

2.2. Procedury kontroli na lądowiskach

2.2.1. Należy zapewnić, że pasażerowie również poddani są kontroli, zgodnie z zasadami określonymi w art. 6 do 11, na lotniskach nieposiadających statusu międzynarodowych portów lotniczych na mocy odpowiednich przepisów krajowych („lądowiska"), ale przez które mogą prowadzić trasy lotów międzynarodowych.

2.2.2. W przypadku lądowisk nie istnieje konieczność dokonywania odpowiednich ustaleń w celu zapewnienia fizycznego oddzielenia napływu pasażerów z lotów krajowych i międzynarodowych, bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 2320/2000 ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.[75] W sytuacji niewielkiego ruchu, ciągła obecność straży granicznej nie jest konieczna, pod warunkiem istnienia gwarancji, że niezbędny personel może zostać rozmieszczony w odpowiednim momencie.

2.2.3. W sytuacjach, kiedy straż graniczna nie jest ciągle obecna na lądowisku, dyrektor takiego lądowiska ma obowiązek zawiadomić odpowiednio władze odpowiedzialne za przeprowadzanie kontroli o przylotach i odlotach samolotów odbywających loty na trasach międzynarodowych. Zezwala się na wzywanie dodatkowych funkcjonariuszy policji, pod warunkiem, że pozwalają na to przepisy krajowe.

2.3. Kontrole lotów prywatnych

2.3.1. W przypadku lotów prywatnych kapitan musi przekazać władzom granicznym Państwa Członkowskiego miejsca przeznaczenia oraz, w stosownych przypadkach, Państwa Członkowskiego pierwszego wjazdu, przed startem, ogólne oświadczenie zawierające między innymi plan lotu zgodnie z załącznikiem 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz informację dotyczącą tożsamości pasażerów.

2.3.2. W przypadku lotów prywatnych z państwa trzeciego zmierzających do Państwa Członkowskiego i odbywających postój na terytorium innych Państw Członkowskich, kompetentne władze Państwa Członkowskiego wjazdu muszą przeprowadzić kontrole osób i umieścić pieczęć wjazdową na ogólnym oświadczeniu, o którym mowa w pkt 2.3.1.

2.3.3. W przypadku istnienia wątpliwości, czy lot odbywany jest wyłącznie z lub zmierza wyłącznie w kierunku obszarów Państw Członkowskich bez lądowania na terytorium państwa trzeciego, kompetentne władze muszą przeprowadzić kontrole osób na lotniskach i lądowiskach zgodnie z pkt 2.1 do 2.2.

2.3.4. Uzgodnienia w zakresie przylotu i wylotu szybowców, mikrolotów, helikopterów, małych samolotów zdolnych do odbywania lotów jedynie na krótkie dystanse oraz sterowców zostaną określone przez prawo krajowe, oraz, w stosownych przypadkach, przez porozumienia bilateralne.

[75] Dz.U. L 355, 30.12.2002, str. 1.

3. Granice morskie

3.1. Ogólne procedury kontroli ruchu morskiego

3.1.1 Kontrole statków przeprowadza się w porcie przypłynięcia lub wypłynięcia, na pokładzie statku lub na terenie przewidzianym w tym celu, znajdującym się w bezpośrednim sąsiedztwie statku. Jednakże, zgodnie z porozumieniami zawartymi w tej sprawie, kontrole można przeprowadzać również podczas podróży lub, w momencie przypłynięcia lub odpłynięcia statku na terytorium państwa trzeciego.

Celem kontroli jest zapewnienie, że zarówno załoga jak i pasażerowie spełniają warunki określone w art. 5, bez uszczerbku dla art. 17 ust. 1 lit. b).

3.1.2. W przypadku wystąpienia wyjątkowych lub nieprzewidzianych okoliczności kontrole ruchu morskiego mogą zostać złagodzone zgodnie z art. 7.

3.1.3. Kapitan statku ma obowiązek sporządzenia listy, w dwóch egzemplarzach, załogi oraz wszystkich pasażerów, zgodnie z zasadami określonymi w dyrektywie 98/41/WE.[76] Po przypłynięciu do portu przedstawi on tą listę funkcjonariuszom odpowiedzialnym za kontrole, które zostaną przeprowadzone na pokładzie statku lub w jego sąsiedztwie. Jeżeli, z powodów siły wyższej, listy lub list nie można przekazać funkcjonariuszom przeprowadzającym kontrole, kopię należy przesłać do odpowiedniego punktu kontroli granicznej lub władz żeglugi morskiej, które są zobowiązane zapewnić niezwłoczne przekazanie takiej listy władzom uprawnionym do przeprowadzania kontroli granicznych.

Jeżeli chodzi o regularne usługi promowe, kapitan statku lub urzędnik ds. pasażerów nie ma obowiązku sporządzania listy pasażerów.

3.1.4. Jedną kopię dwóch list odpowiednio podpisanych przez kontrolującego funkcjonariusza należy zwrócić kapitanowi statku, który powinien być w stanie przedłożyć ją na żądanie podczas pobytu w porcie.

3.1.5. Kapitan statku, lub w razie nieobecności osoba lub firma reprezentująca właściciela statku we wszystkich sprawach związanych z obowiązkami właściciela statku w zakresie wyposażenia („agent właściciela statku") musi niezwłocznie zgłaszać wszelkie zmiany w składzie osobowym załogi lub liczbie pasażerów.

Ponadto, kapitan jest zobowiązany niezwłocznie powiadamiać kompetentne władze, w miarę możliwości nawet przed wpłynięciem statku do portu, o obecności na pokładzie pasażerów na gapę. Pasażerowie ci pozostaną jednakże w zakresie odpowiedzialności kapitana statku.

3.1.6. Kapitan statku musi zawiadomić władze graniczne o wypłynięciu statku oraz zgłosić wszelkie zmiany w składzie osobowym załogi we właściwym momencie i zgodnie z dyrektywą 98/41/WE oraz zasadami obowiązującymi w danym porcie; w przypadku braku możliwości powiadomienia takich władz, kapitan musi powiadomić odpowiednie władze żeglugi morskiej. Drugą kopię uprzednio wypełnionej i podpisanej listy(list) należy zwrócić tym władzom.

---

[76] Dz.U. L 188, 2.7.1998, str. 35.

3.2. Szczególne procedury kontrolne dla określonych typów żeglugi morskiej

Statki rejsowe

3.2.1. Jeśli statek rejsowy przypływa kolejno do kilku portów znajdujących się na terytorium Państw Członkowskich bez przybijania do portu znajdującego się poza tym terytorium, kontrole przeprowadzane są zwykle jedynie w pierwszym i ostatnim porcie znajdującym się na terytorium Państw Członkowskich.

Niemniej jednak, na podstawie oceny ryzyka nielegalnej imigracji, kontrole można przeprowadzać również w innych portach pośrednich.

3.2.2. Listę pasażerów należy zawsze przekazać w momencie wypłynięcia z jednego portu do kolejnego portu docelowego, w którym kompetentne władze będą systematycznie przeprowadzać przynajmniej kontrolę administracyjną.

3.2.3. W przypadku zaistnienia podstaw do odmowy zezwolenia osobom przebywającym na pokładzie na wejście na terytorium Państwa Członkowskiego, władze odpowiedzialne za kontrole muszą zapewnić, że dane osoby nie wkroczą na terytorium tego państwa, zatrzymując je na pokładzie lub na terenie specjalnie przewidzianym dla tego celu.

Statki wycieczkowe

3.2.4. Państwa Członkowskie mają obowiązek wymagać od statków wycieczkowych przypływających z portu kotwiczenia innego niż ich własny dokowania w autoryzowanym porcie wejścia w celu przeprowadzenia kontroli osób na pokładzie, w momencie wpłynięcia i wypłynięcia.

3.2.5. Osoby zaangażowane w rejsy wycieczkowe opuszczające lub powracające tego samego dnia lub w krótkim okresie czasu do swojego zwykłego portu kotwiczenia znajdującego się na terytorium Państwa Członkowskiego, znane władzom portowym, nie podlegają systematycznej kontroli. Na podstawie oceny ryzyka nielegalnej imigracji, szczególnie w sytuacji, kiedy linia brzegowa państwa trzeciego znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie terytorium danego Państwa Członkowskiego, konieczne jest przeprowadzanie osobistych kontroli dokonywanych na miejscu oraz/lub fizycznego przeszukiwania statku.

3.2.6. W sytuacji, kiedy statek wycieczkowy zgłasza wyjątkowo zamiar wpłynięcia do portu niebędącego przejściem granicznym, władze odpowiedzialne za kontrole muszą zostać o tym powiadomione w miarę możliwości przed wpłynięciem statku do portu, a w każdym przypadku w momencie jego przybicia do portu. Oświadczenie dotyczące pasażerów należy złożyć przedstawiając listę osób przebywających na pokładzie władzom portowym. Listę taką należy udostępnić władzom odpowiedzialnym za przeprowadzanie kontroli.

Podobnie, jeśli z powodu siły wyższej statek zmuszony jest do dokowania w porcie innym niż przejście graniczne, władze portowe muszą skontaktować się z władzami najbliższego autoryzowanego portu wejścia w celu zgłoszenia obecności takiego statku.

3.2.7. Podczas takich kontroli należy przedłożyć dokument zawierający wszystkie dane techniczne statku oraz nazwiska osób przebywających na pokładzie. Kopię takiego dokumentu należy przekazać władzom w autoryzowanym porcie wpłynięcia i wypłynięcia.

Przez cały czas pozostawania statku na wodach terytorialnych Państw Członkowskich kopia takiej listy musi znajdować się w dokumentacji statku.

Rybołówstwo przybrzeżne

3.2.8. Załogi statków rybołówstwa przybrzeżnego powracające codziennie lub prawie codziennie do portu rejestracji lub do innego portu znajdującego się na terytorium Państw Członkowskich bez dokowania w porcie znajdującym się na terenie innego państwa nie podlegają systematycznej kontroli. Niemniej jednak, należy wziąć pod uwagę ocenę ryzyka nielegalnej imigracji, szczególnie w sytuacji, kiedy linia brzegowa państwa trzeciego znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie terytorium zainteresowanego Państwa Członkowskiego, w celu ustalenia częstotliwości kontroli przeprowadzanych na miejscu. Kontrole osób oraz/lub fizyczne przeszukania statku należy przeprowadzać zgodnie z poziomem takiego ryzyka.

3.2.9. Załogi statków rybołówstwa przybrzeżnego, które nie są zarejestrowane w porcie znajdującym się na terytorium Państwa Członkowskiego będą kontrolowane zgodnie z postanowieniami dotyczącymi marynarzy.

Kapitan statku ma obowiązek zawiadomić odpowiednie władze o jakichkolwiek zmianach w składzie załogi oraz o obecności jakichkolwiek pasażerów.

Promy nieświadczące regularnych usług

3.2.10. Pasażerów na pokładzie promów nieświadczących regularnych usług należy poddawać kontroli zgodnie z art. 2. Stosuje się następujące zasady:

a) kontrole obywateli państw trzecich oraz kontrole osób korzystających ze wspólnotowego prawa swobodnego przepływu należy przeprowadzać oddzielnie. W miarę możliwości, należy przedsięwziąć niezbędne prace budowlane w celu zapewnienia tego zgodnie z art. 8;

b) pasażerów pieszych należy kontrolować indywidualnie;

c) kontrole pasażerów pojazdów należy przeprowadzać kiedy znajdują się oni przy pojeździe;

d) pasażerów promu podróżujących autokarem uważa się za pasażerów pieszych. W celu kontroli pasażerowie ci opuszczają autokar;

e) kontrole kierowców pojazdów ciężarowych i wszystkich towarzyszących im osób przeprowadza się, kiedy znajdują się oni przy pojeździe. Kontrola ta powinna z zasady być organizowana oddzielnie od kontroli innych pasażerów;

f) w celu zapewnienia szybkiego przeprowadzania kontroli należy zapewnić odpowiednią liczbę bramek. W razie konieczności należy utworzyć drugą bramkę;

g) w celu wykrycia w szczególności nielegalnych imigrantów, pojazdy używane przez pasażerów należy poddawać przynajmniej wyrywkowej kontroli, a w stosownych przypadkach należy kontrolować również ładunek i inne towary umieszczone w pojeździe;

h) w stosunku do członków załogi promów należy podstępować w taki sam sposób jak w stosunku do członków załóg statków komercyjnych.

3.3. Nawigacja żeglugi śródlądowej

3.3.1. „Żegluga śródlądowa obejmująca przekraczanie granicy zewnętrznej" obejmuje wykorzystywanie, w celach biznesowych lub wycieczkowych, wszystkich typów łodzi i statków pływających na rzekach, kanałach i jeziorach.

3.3.2. Jeżeli chodzi o łodzie wykorzystywane w celach biznesowych, kapitan i osoby zatrudnione na pokładzie, których nazwiska znajdują się na liście załogi oraz członkowie rodzin tych osób mieszkający na pokładzie uważani są za członków załogi bądź ich odpowiednik.

3.3.3. Do kontroli żeglugi śródlądowej stosuje się *mutatis mutandis* odpowiednie postanowienia pkt 3.1 do 3.2.

ZAŁĄCZNIK XI
Specjalne uzgodnienia dla określonych kategorii osób

1. Piloci samolotów i inni członkowie załogi

1.1. Posiadacze licencji pilota lub świadectw członka załogi zgodnie z określeniem w załączniku 9 do Konwencji o lotnictwie cywilnym z dnia 7 grudnia 1944, w trakcie wykonywania swoich obowiązków i na podstawie tych dokumentów mogą:

- wchodzić na pokład i schodzić na ląd w porcie lotniczym postoju lub w porcie lotniczym przylotu znajdującym się na terytorium Państwa Członkowskiego;

- wchodzić na teren miasta portu lotniczego postoju lub portu lotniczego przylotu znajdującego się na terytorium Państwa Członkowskiego;

- udawać się, korzystając ze środków transportu, do portu lotniczego znajdującego się na terytorium Państwa Członkowskiego w celu wejścia na pokład samolotu odlatującego z tego samego portu lotniczego.

1.2. Do kontroli członków załogi samolotu stosują się art. 6 do 11. W miarę możliwości załogom samolotów należy zapewnić pierwszeństwo kontroli. W szczególności, powinni zostać poddani kontroli albo przed pasażerami albo w specjalnych wydzielonych w tym celu miejscach. Załogi znane z wykonywania swoich obowiązków personelowi odpowiedzialnemu za kontrole mogą podlegać jedynie wyrywkowej kontroli.

2. Marynarze

2.1. Marynarze posiadający dokument tożsamości żeglarza wydany zgodnie z Konwencją Genewską z dnia 19 czerwca 2003 (nr 185), Konwencją Londyńską z dnia 9 kwietnia 1965 oraz odpowiednimi przepisami krajowymi mogą schodzić na ląd w celu pobytu na terenie portu, do którego przybijają ich statki lub na terenie przyległych miast bez zgłaszania się na przejściu granicznym, pod warunkiem, że nazwisko ich widnieje na liście załogi statku, do którego należą, która została uprzednio przedłożona do kontroli przez kompetentne władze.

Według oceny ryzyka, ze szczególnym odniesieniem do nielegalnej imigracji i bezpieczeństwa, marynarze muszą również być poddawani kontroli wzrokowej ze strony kompetentnych władz przed zejściem na ląd.

Jeśli marynarz stanowi zagrożenie dla porządku publicznego, bezpieczeństwa wewnętrznego lub zdrowia publicznego, można odmówić mu pozwolenia na zejście na ląd.

2.2. Marynarze zamierzający przebywać poza obszarem miast znajdujących się w sąsiedztwie portów muszą spełnić warunki wjazdu na terytorium Państw Członkowskich, określone w art. 5 ust. 1.

2.3. W drodze odstępstwa od pkt 2.2, posiadacze dokumentu tożsamości żeglarza mogą wkroczyć na terytorium Państw Członkowskich nawet, jeśli nie spełniają oni warunków wjazdu określonych w art. 5 ust. 1 lit. b) i c), w okolicznościach wskazanych poniżej:

a) wejście na pokład statku, który już zakotwiczył lub ma wkrótce przybić do portu Państwa Członkowskiego;

b) tranzyt do państwa trzeciego lub powrót do państwa pochodzenia;

c) sytuacja nadzwyczajne i konieczne (choroba, zwolnienie, wygaśnięcie kontraktu itp.).

W takich przypadkach, posiadaczom dokumentu tożsamości żeglarza, którzy muszą posiadać wizę w związku z ich narodowością i nie posiadają takiej wizy w momencie wjazdu na terytorium Państwa Członkowskiego, można wydać wizę na granicy, zgodnie z postanowieniami rozporządzenia (WE) nr 415/2003.

W każdym przypadku, straż graniczna ma obowiązek sprawdzić, czy dany marynarz posiada ważny dokument podróży, czy nie dokonano wobec niego wpisu do celów odmowy przyjęcia oraz czy nie stanowi on zagrożenia dla porządku publicznego, bezpieczeństwa wewnętrznego lub zdrowia publicznego Państw Członkowskich. Ponadto, straż graniczna ma obowiązek sprawdzić, w stosownych i koniecznych przypadkach, następujące dodatkowe kwestie:

– pisemne oświadczenie właściciela statku lub zainteresowanego agenta właściciela statku,

– pisemne oświadczenie stosownych władz dyplomatycznych lub konsularnych,

– dowód uzyskany w wyniku szczególnej weryfikacji ze strony władz policyjnych lub, w stosownych przypadkach, innych kompetentnych władz administracyjnych,

– kontrakt uwierzytelniony umieszczeniem pieczęci władz żeglugi morskiej.

3. Posiadacze paszportów dyplomatycznych, oficjalnych lub służbowych oraz członkowie organizacji międzynarodowych

3.1. Z uwagi na posiadane przez nich specjalne przywileje i immunitety, posiadacze paszportów dyplomatycznych, oficjalnych lub służbowych wydanych przez państwa lub rządy uznane przez Państwa Członkowskie, oraz posiadacze dokumentów wydanych przez organizacje międzynarodowe wymienione na liście w pkt 3.4, podróżujący w ramach wykonywania swoich obowiązków, mogą zostać potraktowani w sposób uprzywilejowany i otrzymać pierwszeństwo w stosunku do innych podróżnych w punktach kontroli granicznej, mimo że w koniecznych przypadkach obejmuje ich wciąż obowiązek posiadania wizy.

Generalnie, osoby posiadające tego typu dokumenty nie mają obowiązku udowadniania, że posiadają wystarczające środki utrzymania.

3.2. W przypadku, jeśli osoba zgłaszająca się na granicy zewnętrznej powołuje się na przywileje, immunitety i zwolnienia, funkcjonariusz odpowiedzialny za przeprowadzanie kontroli może zażądać od takiej osoby przedstawienia dowodu swojego statusu poprzez okazanie stosownych dokumentów, w szczególności świadectw wydanych przez państwo akredytujące lub paszportu dyplomatycznego, bądź innego rodzaju środków. W przypadku wątpliwości funkcjonariusz może, w razie pilnej potrzeby, zwrócić się bezpośrednio do Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

3.3. Akredytowani członkowie misji dyplomatycznych i przedstawicielstw konsularnych oraz ich rodziny mogą wjeżdżać na terytorium Państw Członkowskich za okazaniem karty, o której mowa w art. 17 ust. 2 i dokumentu upoważniającego ich do przekraczania granicy. Ponadto, w żadnym przypadku straż graniczna nie może odmówić posiadaczom paszportów

dyplomatycznych, oficjalnych lub służbowych wjazdu na terytorium Państwa Członkowskiego bez uprzedniego skonsultowania się z odpowiednimi władzami krajowymi. Postanowienie to stosuje się również w przypadku dokonania wobec takiej osoby wpisu do SIS.

3.4. Dokumenty wydane przez organizacje międzynarodowe dla celów określonych w pkt 3.1 obejmują w szczególności:

– laissez-passer ONZ wydawany personelowi ONZ i agencjom zależnym ONZ na mocy Konwencji o przywilejach i immunitetach wyspecjalizowanych agencji przyjętej przez Walne Zgromadzenie ONZ w dniu 21 listopada 1947 r. w Nowym Jorku;

– laissez-passer Wspólnoty Europejskiej (WE);

– laissez-passer Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (Euratom);

– legitymacje wydane przez Sekretariat Generalny Rady Europy;

– dokumenty wydane przez siedzibę główną NATO (wojskowy dokument tożsamości, któremu towarzyszy rozkaz podróży, nakaz podróży bądź rozkaz służby indywidualnej lub grupowej).

4. Pracownicy transgraniczni

4.1. Procedury kontroli pracowników transgranicznych podlegają ogólnym zasadom kontroli granicznej, w szczególności art. 6 do 11. Kontrole te mogą jednakże zostać złagodzone, zgodnie z art. 7.

4.2. Jeśli Państwo Członkowskie zdecyduje o przyjęciu systemu lokalnego ruch granicznego, praktyczne uproszczenia wprowadzone w ramach tego systemu, przewidziane w art. 4 ust. 1 i 2 oraz art. 9 ust. 1 lit. d) stosują się automatycznie do pracowników transgranicznych.

5. Osoby nieletnie

5.1. Osoby nieletnie przekraczające granicę zewnętrzną podlegają takiej samej kontroli wjazdowej i wyjazdowej jak w przypadku osób dorosłych, przewidzianej w art. 6 do 11.

5.2. W przypadku osób nieletnich podróżujących pod opieką, straż graniczna ma również obowiązek sprawdzić, czy osoby towarzyszące osobom nieletnim sprawują nad nimi opiekę rodzicielską, szczególnie jeśli nieletnim towarzyszy tylko jedna osoba dorosła i istnieją silne podstawy do podejrzeń, że nieletni mogli zostać bezprawnie zabrani spod opieki osób sprawujących nad nimi prawną opiekę rodzicielską.

W tym drugim przypadku funkcjonariusz straży granicznej musi przeprowadzić oddzielne rozmowy z osobą nieletnią i osobą jej towarzyszącą, w celu ustalenia wszelkich rozbieżności i sprzeczności w uzyskiwanych informacjach.

5.3. Pracownicy przeprowadzający kontrole muszą zwrócić szczególną uwagę na osoby nieletnie podróżujące bez opieki. Muszą oni zapewnić w szczególności, za pomocą szczegółowej kontroli dokumentów podróży i dokumentów wspierających, że osoby nieletnie nie opuściły terytorium kraju wbrew woli osób sprawujących nad nimi opiekę rodzicielską.

ZAŁĄCZNIK XII
Wzory kart wydawanych przez Ministerstwa Spraw Zagranicznych

[Załącznik ten zostanie przesłany oddzielnie na płycie CD]

ZAŁĄCZNIK XIII
Tabela korelacji

Postanowienia niniejszego rozporządzenia	**Zastąpione postanowienia Konwencji z Schengen (SC), Wspólnego Podręcznika (CM) oraz innych decyzji Komitetu Wykonawczego Schengen (SCH/Com-ex)**
Tytuł I **Postanowienia ogólne**	
Art. 1 Przedmiot	---
Art. 2 Definicje	[*artykuł ten przejmuje art. 1 SC ale go nie zastępuje*][*]
Art. 3 Zakres	---
Tytuł II **Granice zewnętrzne**	
Rozdział I **Przekraczanie granic zewnętrznych i warunki ich przekraczania**	
Art. 4 Przekraczanie granic zewnętrznych	Art. 3 SC Pkt 1, 1.2, 1.3 (1.3.1 do 1.3.3.), część I CM
Art. 5 Warunki wjazdu dla obywateli państw trzecich	Art. 5 ust.1 i 3 S.C. Pkt 2, 2.1 i 4.1, część I CM; pkt 1.4.8, 1.4.9 i 6.2, część II CM

[*] Na podstawie decyzji Rady 1999/436/WE określającej ... podstawy prawne dla każdego przepisu lub decyzji stanowiących dorobek Schengen, definicje w art. 1 Konwencji stosują się do wszystkich artykułów Konwencji z Schengen, dla których podstawa prawna określona jest w Traktatach. W związku z tym, instrument oparty na art. 62 Traktatu WE nie może zmieniać lub zastępować definicji, która stosuje się również do innych artykułów posiadających różne podstawy prawne (łącznie z Traktatem unijnym).

Rozdział II **Kontrola granic zewnętrznych i odmowa wjazdu**	
Art. 6 Kontrole osób na przejściach granicznych	art. 6 ust. 1 i 2 lit. a) do d) SC pkt 4, część I CM pkt 1 i 1.2, część II CM
Art. 7 Złagodzenie kontroli	Art. 6 ust. 2 lit. e) SC pkt 1.3.5 (pierwsze zdanie), część II CM (patrz: załącznik V)
Art. 8 Odrębne pasy ruchu i informacje na znakach	Decyzja SCH/Com-ex(94)17 rev.4
Art. 9 Pieczętowanie dokumentów podróży obywateli państw trzecich	pkt 2.1.1, 2.1.2, 2.1.5 i 2.1.6, część II CM
Art. 10 Nadzór pomiędzy przejściami granicznymi	Art. 6.3 S.C. pkt 2.2 (2.2.1 do 2.2.4), część II CM
Art. 11 Odmowa wjazdu	Art. 5.2 S.C. pkt 1.4.1, 1.4.2 i 5.6, część II CM
Rozdział III **Zasoby dla celów kontroli granicznych i współpraca pomiędzy Państwami Członkowskimi**	
Art. 12 Zasoby dla celów kontroli granicznych	Art. 6.4 i 6.5 S.C.
Art. 13 Realizacja kontroli	pkt 1.1.1 (poza częścią przejętą w załączniku XI) do 1.1.2, część II CM.

Art. 14 Współpraca pomiędzy Państwami Członkowskimi	Art. 7 SC pkt 4, 4.1 i 4.2, część II CM
Art. 15 Wspólne kontrole	---
Rozdział IV **Specjalne szczegółowe zasady kontroli granicznych i szczególne procedury**	
Art. 16 Specjalne szczegółowe zasady dla różnych typów granic i różnych środków transportu wykorzystywanych do przekraczania granic zewnętrznych Państw Członkowskich	---
Art. 17 Szczególne uzgodnienia	---
Tytuł III **Granice wewnętrzne**	
Rozdział I **Zniesienie kontroli na granicach wewnętrznych**	
Art. 18 Przekraczanie granic wewnętrznych	Art. 2.1 SC
Art. 19 Kontrole na terytorium kraju	Art. 2.3 SC
Rozdział II **Klauzula ochronna**	
Art. 20 Przywrócenie kontroli na granicach wewnętrznych przez Państwo Członkowskie	Art. 2.2 SC

Art. 21 Procedura standardowa	Decyzja SCH/Com-ex (95)20, rév.2
Art. 22 Procedura nadzwyczajna	
Art. 23 Procedura przedłużania kontroli na granicach wewnętrznych	
Art. 24 Wspólne przywracanie kontroli na granicach wewnętrznych z powodu transgranicznego zagrożenia terrorystycznego	---
Art. 25 Uzgodnienia w zakresie kontroli w przypadkach stosowania klauzuli ochronnej	---
Art. 26 Sprawozdanie w sprawie przywrócenia kontroli na granicach wewnętrznych	---
Art. 27 Informowanie opinii publicznej	---
Art. 28 Poufność	---
Tytuł IV **Postanowienia końcowe**	
Art. 29 Zmiany do załączników	---
Art. 30 Komitet	Art. 8 SC Rozporządzenie (WE) nr 790/2001

Art. 31 Niestosowanie do określonych terytoriów	---
Art. 32 Udzielanie informacji przez Państwa Członkowskie	---
Art. 33 Sprawozdanie w sprawie stosowania tytułu III	---
Art. 34 Usunięcia i uchylenia	---
Art. 35 Wejście w życie	---
ZAŁĄCZNIK I Przejścia graniczne	Załącznik 1 CM
ZAŁĄCZNIK II Dowody dokumentowe ustanawiające prawdopodobieństwo powodów wjazdu	Pkt 4.1.1 (4.1.1.1 do 4.1.1.4) i 4.1.2, część I MC
ZAŁĄCZNIK III Kwoty referencyjne wymagane w celu przekroczenia granicy ustalane corocznie przez władze krajowe	Załącznik 10 CM
ZAŁĄCZNIK IV Kontrole na przejściach granicznych	Pkt 1.3.1, 1.3.2 i 2.3, część II CM
ZAŁĄCZNIK V Złagodzenie kontroli na granicach lądowych	Pkt 1.3.5 (drugie zdanie), 1.3.5.1, 1.3.5.2 i 1.3.5.3, część II MC
ZAŁĄCZNIK VI Wzory znaków oznaczających pasy ruchu na przejściach granicznych	---

ZAŁĄCZNIK VII Przykładanie pieczęci	Pkt 2.1.3 i 2.1.4, część II CM
ZAŁĄCZNIK VIII Część A: Procedury odmowy wjazdu Część B: Standardowy formularz odmowy wjazdu	Pkt 1.4.1bis, 1.4.3., 1.4.4, 1.4.5 i 1.4.6, część II CM Pkt 5.2, część II CM
ZAŁĄCZNIK IX Lista służb krajowych odpowiedzialnych za kontrole graniczne na mocy przepisów krajowych każdego Państwa Członkowskiego	Pkt 1.1.1 część II CM (oprócz części przejętej w art. 13)
ZAŁĄCZNIK X Specjalne szczegółowe zasady dla różnych typów granic i różnych środków transportu wykorzystywanych do przekraczania granic zewnętrznych Państw Członkowskich	
Pkt 1 – Granice lądowe	
Pkt 1.1. Kontrole ruchu drogowego	Pkt 3.1, część II CM
Punkt 1.2 – Kontrole ruchu drogowego	Pkt 3.2, część II CM
Punkt 2 – Granice powietrzne	
Punkt 2.1 – Procedury kontroli w portach lotniczych	Pkt 3.3, 3.3.1 do 3.3.4, część II CM Decyzja SCH/Com-ex(94)17 rev.4
Pkt 2.2 - Lądowiska	Pkt 3.3.6, część II CM Decyzja SCH/Com-ex(94)17 rev.4
Pkt 2.3 – Loty prywatne	Pkt 3.3.5 i 3.3.7, część II CM

Pkt 3 – Granice morskie	
Pkt 3.1 – Ogólne procedury kontroli ruchu morskiego	Pkt 3.4.1, 3.4.2, 3.4.3, część II CM
Pkt 3.2 – Szczególne procedury kontroli dla określonych typów żeglugi	Pkt 3.4.4 (3.4.4.1 do 3 .4.4.5), część II CM
Rozdział 3.3 – Żegluga śródlądowa	Pkt 3.5, część II CM
ZAŁĄCZNIK XI Specjalne uzgodnienia dla określonych kategorii osób	
Pkt 1 – Piloci samolotów i inni członkowie załogi	Pkt 6.4, część II CM
Pkt 2 – Marynarze	Pkt 6.5, część II CM
Pkt 3 – Posiadacze paszportów dyplomatycznych, oficjalnych lub służbowych i członkowie organizacji międzynarodowych	Pkt 6.6. i 6.11, część II CM
Pkt 4 – Pracownicy transgraniczni	Pkt 6.7, część II CM
Pkt 5 – Osoby nieletnie	Pkt 6.8, część II CM
ZAŁĄCZNIK XII Wzory kart wydawanych przez Ministerstwa Spraw Zagranicznych	Załącznik 13 CM
ZAŁĄCZNIK XIII Tabela korelacji	---