

Bruksela, 6 grudnia 2022 r.
(OR. en)

15664/22

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0420(COD)

TRANS 772
CODEC 1934

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	15058/22 + Addenda
Nr dok. Kom.:	ST 15109/21 + ADD 1 - 55
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2021/1153 i rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1315/2013. – Podejście ogólne

Delegacje otrzymują w załączniku tekst wyżej wymienionego wniosku, w odniesieniu do którego Rada (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) wypracowała podejście ogólne w dniu 5 grudnia 2022 r.

Podejście ogólne obejmuje również załączniki zawarte w addendach do dok. ST 15058/22, które pozostają niezmienione.

2021/0420 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej,
zmieniające rozporządzenie (UE) 2021/1153 i rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz
uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

¹ Dz.U. C [...].

² Dz.U. C [...].

- (1) W komunikacie Komisji „Europejski Zielony Ład”³ z grudnia 2019 r. został wyznaczony cel w zakresie neutralności klimatycznej, który ma zostać osiągnięty przez Unię do 2050 r., a także wyraźny cel redukcji emisji netto gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomami z 1990 r. Powyższe dążenia wskazano jako cel w rozporządzeniu (UE) 2021/1119 Parlamentu Europejskiego i Rady⁴.
- (2) Emisje w sektorze transportu stanowią około 25 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych w Unii i w ostatnich latach wzrosły. W ramach Europejskiego Zielonego Ładu wzywa się zatem do redukcji o 90 % emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu, aby do roku 2050 r. UE mogła stać się gospodarką neutralną dla klimatu, dążąc jednocześnie do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń⁵.
- (3) W komunikacie Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności⁶ określono cele pośrednie, aby wyznaczyć drogę dla europejskiego systemu transportu do osiągnięcia celów w zakresie zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności. Przewidziano w niej, że kolejowy ruch towarowy powinien zwiększyć swój udział w rynku do 2030 r. o 50 %, a do 2050 r. – dwukrotnie; udział w rynku w przypadku transportu z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu powinien zwiększyć się o 25 % do 2030 r. i o 50 % do 2050 r.; do 2030 r. ruch kolejowy w ramach kolei dużych prędkości powinien wzrosnąć dwukrotnie, a do 2050 r. – trzykrotnie; do 2030 r. na drogach Unii powinno jeździć co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów osobowych i 80 000 bezemisyjnych samochodów ciężarowych, a do 2050 r. prawie wszystkie samochody osobowe, dostawcze, autobusy oraz nowe pojazdy ciężkie powinny być bezemisyjne; do 2030 r. regularny transport zbiorowy w UE na dystansie do 500 km powinien być neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla; do 2030 r. w Europie powinno być co najmniej 100 miast neutralnych dla klimatu.

³ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejski Zielony Ład”, COM(2019) 640 final.

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

⁵ Komunikat Komisji „Droga do zdrowej planety dla wszystkich – Plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby” z dnia 12 maja 2021 r., COM(2021) 400 final.

⁶ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”, COM(2020) 789 final.

- (4) Realizacja transeuropejskiej sieci transportowej stwarza sprzyjające warunki w zakresie bazy infrastrukturalnej, co pozwala uczynić wszystkie rodzaje transportu bardziej zrównoważonymi, przystępnymi cenowo i sprzyjającymi włączeniu społecznemu, szeroko udostępnić zrównoważone rozwiązania alternatywne w ramach systemu transportu multimodalnego oraz wprowadzić odpowiednie zachęty pobudzające do transformacji, w szczególności poprzez zapewnienie sprawiedliwej transformacji, zgodnie z celami przedstawionymi w zaleceniu Rady (UE) [...] z dnia 16 czerwca 2022 r. w sprawie zapewnienia sprawiedliwej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej⁷.
- (5) Planowanie, rozwijanie i użytkowanie transeuropejskiej sieci transportowej powinno umożliwiać zrównoważone formy transportu, zapewniać lepsze multimodalne i interoperacyjne rozwiązania transportowe oraz większą intermodalną integrację całego łańcucha logistycznego, przyczyniając się tym samym do sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego poprzez tworzenie arterii niezbędnych do płynnego przepływu pasażerów i towarów w całej Unii. Ponadto sieć powinna mieć na celu wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej poprzez zapewnienie dostępności i łączności wszystkich regionów Unii, w tym lepszej łączności regionów najbardziej oddalonych oraz innych regionów odległych, wiejskich, wyspiarskich, peryferyjnych i górzystych, a także obszarów słabo zaludnionych. Rozwój transeuropejskiej sieci transportowej powinien również umożliwić niezakłócony, bezpieczny i zrównoważony przepływ towarów i osób w całej ich różnorodności, a także przyczynić się do dalszego wzrostu gospodarczego i konkurencyjności w perspektywie globalnej poprzez ustanowienie wzajemnych połączeń i interoperacyjności pomiędzy krajowymi sieciami transportowymi w sposób zasobooszczędny i zrównoważony.
- (6) Wzrost natężenia ruchu powoduje większe zatory komunikacyjne w transporcie międzynarodowym. Aby zapewnić międzynarodową mobilność osób i towarów, należy zoptymalizować przepustowość transeuropejskiej sieci transportowej oraz sposób jej wykorzystywania oraz, w razie konieczności, zwiększyć tę przepustowość poprzez rozwiązanie problemu wąskich gardeł i uzupełnienie brakujących ogniw w infrastrukturze wewnątrz państw członkowskich i pomiędzy nimi, a także w stosownych przypadkach z państwami sąsiadującymi, z uwzględnieniem trwających negocjacji z krajami kandydującymi i potencjalnymi krajami kandydującymi.

⁷ [Dok. ST 9107/22], (Dz.U. C 243 z 27.6.2022, s. 35).

- (7) Transeuropejska sieć transportowa składa się w znacznym stopniu z istniejącej infrastruktury. Aby osiągnąć w pełni cele nowej polityki dotyczącej transeuropejskiej sieci transportowej, należy określić jednakowe wymogi dotyczące infrastruktury.
- (8) Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania powinny przyczyniać się do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej poprzez tworzenie nowej infrastruktury transportowej, poprzez utrzymanie i modernizację istniejącej infrastruktury oraz poprzez środki służące promowaniu zasobooszczędnego korzystania z niej. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania powinny przedstawiać europejską wartość dodaną. Takie projekty powinny być również rentowne ekonomicznie. Projekty na obszarach słabo zaludnionych, w przypadku których wykazanie rentowności ekonomicznej może być trudne, ponieważ korzyści w zakresie spójności społecznej i terytorialnej mogą być kosztowniejsze, powinny przynajmniej mieć pozytywny wkład w rozwój sieci na podstawie analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, z uwzględnieniem specyfiki i ograniczeń danego obszaru.
- (9) Wdrażając projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, należytą uwagę należy poświęcić szczególnym uwarunkowaniom każdego odpowiedniego przedsięwzięcia. O ile to możliwe, należy korzystać z synergii z innymi strategiami politycznymi, na przykład z aspektami turystycznymi, przez włączenie do obiektów inżynierii lądowej i wodnej, takich jak mosty lub tunele, infrastruktury rowerowej szlaków rowerowych, w tym tras EuroVelo, lub z aspektami bezpieczeństwa poprzez włączenie nowych technologii, takich jak czujniki w mostach.
- (10) Aby można było stworzyć wydajną infrastrukturę o wysokiej jakości dla wszystkich rodzajów transportu, rozwój transeuropejskiej sieci transportowej powinien uwzględniać ochronę i bezpieczeństwo pasażerów i przepływu towarów, przyczynianie się do zmiany klimatu oraz wpływ, jaki zmiana klimatu oraz potencjalne zagrożenia naturalne lub katastrofy spowodowane przez człowieka wywierają na infrastrukturę, a także dostępność dla wszystkich użytkowników transportu, zwłaszcza w regionach, które są szczególnie dotknięte negatywnymi skutkami zmian klimatu.
- (11) skreślono.

- (12) Podczas planowania infrastruktury państwa członkowskie i inni promotorzy projektów powinni w należyty sposób uwzględniać oceny ryzyka i środki dostosowujące mające na celu poprawę odporności, przykładowo na zmianę klimatu, zagrożenia naturalne oraz katastrofy spowodowane przez człowieka. Dzięki dodatkowym zachętom mającym na celu rozwój zrównoważonych form transportu oraz dzięki wdrożeniu wysokich standardów w zakresie ekologicznej infrastruktury transportowej realizacja transeuropejskiej sieci transportowej będzie oparta na zasadzie „nie czyń poważnych szkód” w rozumieniu art. 17 rozporządzenia w sprawie systematyki⁸.
- (13) Biorąc pod uwagę zmiany potrzeb infrastruktury unijnej i cele w zakresie obniżenia emisyjności, konkluzje Rady Europejskiej z lipca 2020 r., zgodnie z którymi wydatki unijne powinny być spójne z założeniami porozumienia paryskiego, oraz zasadę „nie czyń poważnych szkód”, projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania należy poddać ocenie pod kątem zapewnienia spójności polityki TEN-T z celami Unii w dziedzinie transportu, środowiska i polityki klimatycznej. Państwa członkowskie i inni promotorzy projektów powinni przeprowadzać oceny oddziaływania na środowisko planów i projektów obejmujące – w odniesieniu do projektów, w których do dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia nie rozpoczęto jeszcze procesu udzielania zamówień dotyczących oceny oddziaływania na środowisko – ocenę w świetle zasady „nie czyń poważnych szkód” w oparciu o najnowsze dostępne wskazówki i najlepsze praktyki.

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/2088 (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 198 z 22.6.2020, s. 13).

- (14) Projekty infrastrukturalne realizowane w ramach rozporządzenia w sprawie TEN-T powinny charakteryzować się odpornością na potencjalnie negatywne skutki zmiany klimatu dzięki przeprowadzeniu oceny wrażliwości na zmianę klimatu i ryzyka zmiany klimatu, w tym przez wprowadzenie odpowiednich środków dostosowawczych. Projekty, w przypadku których należy przeprowadzić ocenę oddziaływania na środowisko, powinny zostać poddane weryfikacji pod względem wpływu na klimat, a koszty związane z emisją gazów cieplarnianych oraz pozytywne skutki działań na rzecz łagodzenia zmiany klimatu należy uwzględnić w analizie kosztów i korzyści. Weryfikację pod względem wpływu na klimat należy przeprowadzić na podstawie najnowszych dostępnych najlepszych praktyk i wskazówek. Przyczynia się to do uwzględnienia ryzyka związanego ze zmianą klimatu oraz ocen podatności na zmianę klimatu i przystosowania do niej w decyzjach dotyczących inwestycji i planowania działań w ramach budżetu unijnego. Bez uszczerbku dla przepisów ustanowionych w innych aktach UE, w szczególności w aktach wykonawczych dotyczących warunków przydziału unijnego wsparcia finansowego na projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania na mocy rozporządzenia (UE) 2021/1153, wymóg przeprowadzenia weryfikacji pod względem wpływu na klimat powinien mieć zastosowanie wyłącznie do projektów, w których do dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia nie rozpoczęto jeszcze procesu udzielania zamówień dotyczących oceny oddziaływania na środowisko.
- (15) Państwa członkowskie i inni promotorzy projektów powinni przeprowadzać oceny oddziaływania na środowisko dotyczące planów i projektów zgodnie z odpowiednim prawodawstwem, by wyeliminować lub, jeżeli jest to niemożliwe, zmniejszyć lub zrekompensować negatywny wpływ na środowisko, polegający na przykład na fragmentacji krajobrazu, uszczelnianiu gleby, zanieczyszczaniu powietrza i wody czy zanieczyszczaniu hałasem, a także skutecznie chronić różnorodność biologiczną.
- (16) Interesy władz regionalnych i lokalnych, jak również interesy zainteresowanej społeczności, na którą ma wpływ projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania, powinny zostać odpowiednio uwzględnione na etapie planowania i realizacji projektów.
- (17) Definicja transeuropejskiej sieci transportowej powinna być oparta na wspólnej i przejrzystej metodyce i powinna reprezentować najwyższy poziom planowania infrastruktury w obrębie Unii. Powinna ona być multimodalna, tj. powinna obejmować wszystkie rodzaje transportu i ich połączenia oraz odpowiednie systemy zarządzania ruchem i informacjami o ruchu i podróżach.

- (18) Transeuropejską sieć transportową należy stopniowo rozwijać w trzech etapach, przy czym ogólnym celem tych działań jest stworzenie multimodalnej i interoperacyjnej ogólnoeuropejskiej sieci spełniającej wysokie normy jakości, z poszanowaniem ogólnej neutralności klimatycznej Unii oraz celów środowiskowych: ukończenie sieci bazowej do 2030 r., rozszerzonej sieci bazowej do 2040 r. i sieci kompleksowej do 2050 r., o ile w niniejszym rozporządzeniu nie określono inaczej.
- (19) Oprócz terminów upływających w 2030 r. i 2050 r., wprowadzonych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013⁹, należy dodać termin pośredni w 2040 r. dla realizacji rozszerzonej sieci bazowej wchodzącej w skład europejskich korytarzy transportowych, aby zagwarantować zgodność sieci z niniejszym rozporządzeniem. Ten sam termin pośredni powinien mieć również zastosowanie do nowych standardów dla sieci bazowej, które zostały wprowadzone jako uzupełnienie wymogów zawartych w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013, aby umożliwić dokonanie koniecznych inwestycji w odpowiednim czasie. Wdrożenie tych wymogów, zwłaszcza tych wynikających z nowo wprowadzonych norm dotyczących infrastruktury kolejowej, może wymagać znacznych inwestycji finansowych
- (20) Transeuropejska sieć transportowa powinna być ogólnoeuropejską siecią transportową zapewniającą dostępność i łączność wszystkich regionów w Unii, w tym regionów najbardziej oddalonych oraz innych regionów oddalonych, wiejskich, wyspiarskich, peryferyjnych i górzystych, a także obszarów słabo zaludnionych, jak również wzmacniającą spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną między nimi. Należy ustanowić wymogi dla infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej, tak aby wspierać rozwój sieci o wysokiej jakości w całej Unii.

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

- (21) Transeuropejska sieć transportowa powinna być dostatecznie wyposażona w infrastrukturę paliw alternatywnych, aby mogła zapewniać skuteczne wsparcie w przechodzeniu do mobilności bezemisyjnej zgodnie z terminami określonymi w rozporządzeniu (UE) [...] Parlamentu Europejskiego i Rady [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych]¹⁰.
- (22) Oprócz sieci bazowej należy określić rozszerzoną sieć bazową na podstawie odcinków priorytetowych sieci kompleksowej, które stanowią część europejskich korytarzy transportowych.
- (23) Sieć bazową wyznaczono zgodnie z metodyką obiektywnego planowania. Zgodnie z tą metodyką wyznaczono najważniejsze węzły miejskie, porty morskie i lotnicze oraz przejścia graniczne. Węzły te – o ile jest to możliwe – muszą być połączone połączeniami kolejowymi lub drogowymi z transeuropejską siecią transportową, o ile jest to rentowne ekonomicznie i wykonalne. Metodyka ta zapewnia połączenie wszystkich państw członkowskich oraz włączenie głównych wysp do sieci bazowej.
- (24) Sieć bazowa z terminem realizacji do 2030 r. oraz rozszerzona sieć bazowa z terminem realizacji do 2040 r., o ile w niniejszym rozporządzeniu nie określono inaczej, powinny stanowić podstawę sieci zrównoważonego transportu multimodalnego, obejmując strategicznie najważniejsze węzły i połączenia transeuropejskiej sieci transportowej zgodnie z potrzebami transportowymi. Powinny one stymulować rozwój całej sieci kompleksowej oraz umożliwiać koncentrowanie działań unijnych na tych elementach transeuropejskiej sieci transportowej, które mają największą europejską wartość dodaną, w szczególności na odcinkach transgranicznych, brakujących połączeniach, połączeniach multimodalnych i najważniejszych wąskich gardłach.
- (25) Niektóre istniejące standardy dotyczące sieci bazowej należy rozszerzyć, aby objąć nimi rozszerzoną sieć bazową i sieć kompleksową, co ma na celu pełne wykorzystanie sieci, zwiększenie interoperacyjności między rodzajami sieci oraz umożliwienie zrównoważonym formom transportu szerszego zakresu działania, w tym przez cyfryzację oraz inne rozwiązania technologiczne.

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia [...] w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE (Dz.U. L [...]).

- (26) W należycie uzasadnionych przypadkach powinny być możliwe zwolnienia z wymogów dotyczących infrastruktury sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej oraz powinny one podlegać określonym warunkom. Powinny one obejmować przypadki, w których inwestycji nie można uzasadnić lub w których występują szczególne ograniczenia geograficzne lub istotne ograniczenia fizyczne, na przykład w regionach najbardziej oddalonych oraz innych regionach odległych, wyspiarskich, peryferyjnych i górzystych lub na obszarach słabo lub gęsto zaludnionych.
- (26a) Sieć odizolowana do celów niniejszego rozporządzenia powinna oznaczać sieć kolejową państwa członkowskiego lub jej część, o szerokości toru innej od standardowej europejskiej nominalnej szerokości toru. Nakładanie określonych standardów i wymogów niniejszego rozporządzenia na takie sieci lub ich części nie jest uzasadnione z punktu widzenia ekonomicznych kosztów i korzyści ze względu na specyfikę takich sieci wynikającą z ich odłączenia od innych sieci o różnej szerokości toru. Niektóre standardy i wymogi dotyczące kolei nie powinny zatem mieć zastosowania do tych sieci.
- (27) Sieć infrastruktury lądowej utworzona za pośrednictwem sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej powinna być zintegrowana z morskim wymiarem transeuropejskiej sieci transportowej. W tym celu należy stworzyć prawdziwie zrównoważony, inteligentny, płynny i odporny europejski obszar transportu morskiego, który powinien być wdrażany w ścisłej współpracy z europejskimi strategiami makroregionalnymi i strategiami na rzecz basenów morskich oraz obejmować dawne „autostrady morskie”. Powinien on obejmować wszystkie komponenty infrastruktury morskiej należącej do transeuropejskiej sieci transportowej.
- (28) skreślono.

- (29) Kolejowe korytarze towarowe utworzone na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010¹¹ i korytarze sieci bazowej określone w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013 stanowią uzupełniające instrumenty polityki służące ściśle powiązanym celom, w szczególności stymulowaniu wykorzystania zrównoważonych, wydajnych i bezpiecznych usług transportowych. Chociaż współpraca okazała się owocna w wielu kwestiach, w niektórych przypadkach zidentyfikowano nakładanie się działań oraz potrzebę lepszej wymiany informacji. Ponadto kolejowe korytarze towarowe i korytarze sieci bazowej nie są całkowicie dopasowane pod względem geograficznym, co ogranicza możliwość koordynacji, na przykład w kwestiach, takich jak wymogi dotyczące infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej czy poprawa jakości usług kolejowych. Istnieje zatem znaczący niewykorzystany potencjał w zakresie usprawnienia, zwiększenia skuteczności i synergii.

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22).

- (30) Jak stwierdzono w komunikacie Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, integracja korytarzy sieci bazowej oraz kolejowych korytarzy towarowych w celu utworzenia „europejskich korytarzy transportowych” jest konieczna do zwiększenia synergii między planowaniem infrastruktury i funkcjonowaniem transportu. Zgodnie z tym celem zachęca się Komisję do przyjęcia – w stosownych przypadkach – wniosku w odniesieniu do terminowego przeglądu przepisów dotyczących alokacji przepustowości kolejowych przewozów towarowych zawartych obecnie w rozporządzeniu nr 913/2010, aby zapewnić sprawne funkcjonowanie transportu towarowego w korytarzach. Europejskie korytarze transportowe powinny stać się narzędziem rozwijania przepływów w ramach zrównoważonego i multimodalnego przewozu towarów i osób w Europie oraz rozwoju infrastruktury interoperacyjnej wysokiej jakości i wydajności operacyjnej. Jako takie powinny one również odgrywać rolę w realizacji wizji stworzenia wysoce konkurencyjnej sieci kolejowej w całej Unii.
- (30a) Nowe wymogi operacyjne dotyczące kolejowych korytarzy towarowych powinny mieć zastosowanie w celu zapewnienia wysokiej jakości usług. W szczególności państwa członkowskie powinny dołożyć wszelkich starań w celu zapewnienia, aby czas przebywania pociągów towarowych przekraczających granicę między dwoma państwami członkowskimi nie przekraczał średnio 25 minut oraz aby większość pociągów przekraczających co najmniej jedną granicę korytarza towarowego przybywała do miejsca docelowego lub na granicę zewnętrzną Unii w planowym czasie lub z opóźnieniem poniżej 30 minut. Limit dotyczący czasu przebywania nie powinien mieć zastosowania, w przypadku gdy następuje zmiana szerokości toru. Nie powinien on również mieć zastosowania na granicach między dwoma państwami członkowskimi, w przypadku gdy nie zostały jeszcze zniesione kontrole w zastosowaniu rozporządzenia (UE) 2016/399, które nakłada w szczególności obowiązek przeprowadzania kontroli pasażerów pociągów i personelu kolejowego w pociągach pasażerskich i towarowych przekraczających granice zewnętrzne, a kontrole przeprowadzane w pociągach w zastosowaniu tego rozporządzenia nie pozwalają na dotrzymanie tego terminu. Te zmiany szerokości toru i kontrole w pociągach mogą prowadzić do zatorów komunikacyjnych i dłuższego czasu oczekiwania na granicy. Nie należy również uwzględniać opóźnień, które wystąpiły w państwach trzecich, przez które przejeżdżają pociągi towarowe, i które to opóźnienia można przypisać tym państwom trzecim.

- (30b) Na podstawie rozporządzenia (UE) nr 913/2010 w jego pierwotnej wersji państwa członkowskie, w których sieć kolejowa ma inną szerokość torów niż główna sieć kolejowa na terytorium Unii, nie były zobowiązane do uczestnictwa w tworzeniu korytarzy towarowych lub w przedłużaniu istniejących korytarzy na podstawie tego rozporządzenia. Takie państwa członkowskie powinny mieć możliwość, w tymczasowym okresie maksymalnie 10 lat, zdecydować, że zarządca lub zarządcy infrastruktury odpowiedzialni za infrastrukturę kolejową na ich terytorium nie uczestniczą w radzie zarządzającej korytarzami towarowymi na ich terytorium.
- (30c) Rozporządzenie (UE) nr 913/2010 ma na celu przede wszystkim organizację międzynarodowych korytarzy kolejowych ukierunkowanych na konkurencyjny transport towarowy i zarządzanie nimi. Ze względu na swój wyspiarski charakter Irlandia nie jest połączona koleją z innymi państwami członkowskimi. Ponadto, na podstawie tego rozporządzenia w jego pierwotnej wersji państwa członkowskie, w których sieć kolejowa ma inną szerokość torów niż główna sieć kolejowa na terytorium Unii, nie były zobowiązane do uczestnictwa w tworzeniu korytarzy towarowych lub w przedłużaniu istniejących korytarzy na podstawie tego rozporządzenia. Irlandia skorzystała z tej możliwości. W związku z tym na terytorium Irlandii nie utworzono żadnego kolejowego korytarza towarowego na podstawie rozporządzenia (UE) nr 913/2010 w jego pierwotnej wersji. W tych okolicznościach, biorąc pod uwagę ograniczoną wartość dodaną, jaką dla władz irlandzkich i zarządców infrastruktury stanowi uczestnictwo w zarządzaniu korytarzami towarowymi na podstawie rozporządzenia (UE) nr 913/2010, Irlandia powinna mieć możliwość podjęcia decyzji, że odpowiedzialni za infrastrukturę kolejową na jej terytorium przedstawiciele jej władz i zarządcy infrastruktury nie uczestniczą w radzie wykonawczej ani radzie zarządzającej właściwych dla korytarzy towarowych na jej terytorium.
- (31) Europejskie korytarze transportowe powinny obejmować najważniejsze dalekobieżne przepływy transportowe i składać się z kluczowych europejskich osi multimodalnych opartych na częściach transeuropejskiej sieci transportowej, mieć wymiar transgraniczny, być multimodalne i stwarzać możliwość włączenia wszystkich rodzajów transportu objętych niniejszym rozporządzeniem.

- (32) Aby utworzyć transeuropejską sieć transportową w skoordynowany i terminowy sposób, co pozwoli uzyskać maksymalne efekty sieciowe, zainteresowane państwa członkowskie powinny zapewnić, aby przedsięwzięto właściwe środki w celu zakończenia będących przedmiotem wspólnego zainteresowania projektów dotyczących stworzenia sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej w określonych terminach do, odpowiednio, 2030 r., 2040 r. i 2050 r., o ile w niniejszym rozporządzeniu nie określono inaczej. W tym celu państwa członkowskie powinny zapewnić spójność między krajowymi planami transportowymi i inwestycyjnymi oraz priorytetami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Państwa członkowskie powinny również uwzględnić, między innymi, priorytety określone w planach prac koordynatorów europejskich. Jednakże zakres, metodyka lub ramy czasowe krajowych planów i programów pozostają w wyłącznej kompetencji państw członkowskich.
- (33) Konieczna jest identyfikacja projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które przyczynią się do utworzenia transeuropejskiej sieci transportowej i które przyczyniają się do osiągnięcia celów oraz odpowiadają priorytetom ustanowionym w niniejszym rozporządzeniu. Realizacja tych projektów powinna być uzależniona od ich stopnia przygotowania, zgodności z unijnymi i krajowymi procedurami prawnymi oraz dostępności środków finansowych, bez naruszania zobowiązań finansowych danego państwa członkowskiego lub Unii.
- (34) Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, mające na celu rozwój transeuropejskiej sieci transportowej zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, mają europejską wartość dodaną, ponieważ przyczyniają się do stworzenia interoperacyjnej i multimodalnej europejskiej sieci wysokiej jakości, zwiększając poziom zrównoważoności, spójności, efektywności lub korzyści dla użytkownika. Europejska wartość dodana jest wyższa, jeżeli – oprócz potencjalnej wartości dla danego państwa członkowskiego – prowadzi do znacznej poprawy połączeń transportowych lub przepływów transportowych między państwami członkowskimi lub między państwem członkowskim a państwem trzecim. Takie projekty transgraniczne powinny korzystać z priorytetowej interwencji Unii, w celu zapewnienia ich realizacji.
- (35) Państwa członkowskie i inni promotorzy projektów powinni zapewnić sprawne przeprowadzanie oceny projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, bez zbędnych opóźnień.
- (36) skreślono.
- (37) skreślono.

(38) Współpraca z państwami trzecimi, w tym z państwami sąsiadującymi, jest niezbędna do zapewnienia połączeń i interoperacyjności pomiędzy sieciami infrastrukturalnymi Unii i tych państw. Unia powinna, w stosownych przypadkach, promować projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania z tymi państwami, zapewniając zgodność z celami i wymogami interoperacyjności transeuropejskiej sieci transportowej. Takie projekty powinny być również dostosowane do celu, jakim jest osiągnięcie w UE do 2050 r. neutralności klimatycznej, oraz zapewniać równe warunki działania w sektorze transportu, w szczególności poprzez zapobieganie ucieczce emisji.

(38a) Przeniesiono z motywu 39a:

Odporność europejskiej sieci transportowej została zakwestionowana i wystawiona na próbę za sprawą niszczycielskich skutków rosyjskiej agresji na Ukrainę. Agresja ta zdefiniowała na nowo krajobraz geopolityczny, ujawniając podatność Unii na nieprzewidziane zakłócenia poza jej granicami. Jej istotny wpływ na rynki światowe, na przykład na światowe bezpieczeństwo żywnościowe, uwypuklił fakt, że rynku wewnętrznego Unii i jej sieci transportowej nie można rozpatrywać w oderwaniu od siebie, jeżeli chodzi o kształtowanie polityki Unii. Bardziej niż kiedykolwiek potrzebne są lepsze połączenia z sąsiadującymi z Unią krajami partnerskimi.

(38b) Przeniesiono z motywu 39b:

Biorąc pod uwagę ten nowy kontekst geopolityczny, w komunikacie Komisji z dnia 12 maja 2022 r. w sprawie korytarzy solidarnościowych¹² określono kilka głównych wyzwań związanych z infrastrukturą transportową, którym Unia i państwa sąsiadujące muszą stawić czoła, aby wesprzeć gospodarkę Ukrainy i odbudowę tego państwa, umożliwić dotarcie towarów rolnych i innych towarów na rynki unijne i światowe oraz zapewnić znaczną poprawę jakości sieci połączeń z Unią zarówno w przypadku wywozu, jak i przywozu. Aby poprawić jakość sieci połączeń z Unią, w komunikacie tym zaproponowano, by przeanalizować możliwość rozszerzenia europejskich korytarzy transportowych o Ukrainę i Republikę Mołdawii.

¹² COM(2022) 217 final.

(38c) Przeniesiono z motywu 39c:

W świetle rosyjskiej agresji na Ukrainę i stanowiska przyjętego w tym konflikcie przez Białoruś uważa się, że współpraca między Unią a Rosją i Białorusią w dziedzinie polityki TEN-T ani nie jest właściwa, ani nie leży w interesie Unii. Należy zatem zaprzestać wdrażania sieci TEN-T w tych dwóch państwach trzecich. W związku z tym poprawa połączeń transgranicznych z Rosją i Białorusią nie ma już charakteru priorytetowego na terytorium państw członkowskich. Obecnie istnieją połączenia między Finlandią, Estonią, Łotwą, Litwą i Polską a tymi dwoma państwami trzecimi. Aby odzwierciedlić mniej priorytetowy charakter budowy i modernizacji tych połączeń, na mapach zawartych w niniejszym rozporządzeniu należy obniżyć rangę ostatnich mil wszystkich połączeń transgranicznych z Rosją i Białorusią, które obecnie należą do sieci bazowej, z sieci bazowej do sieci kompleksowej, w przypadku której przewidziano dopiero późniejszy termin realizacji – do 2050 r. Jednak w przypadku przemian demokratycznych na Białorusi budowa i modernizacja transgranicznych połączeń tego państwa z UE zgodnie z kompleksowym planem wsparcia gospodarczego na rzecz demokratycznej Białorusi będzie miała charakter priorytetowy, przy czym jednym ze sposobów realizacji tego celu będzie ponowne uwzględnienie tego państwa w rozporządzeniu.

(38d) Przeniesiono z motywu 39a:

Nowy kontekst geopolityczny wynikający z rosyjskiej wojny napastniczej wymierzonej przeciwko Ukrainie pokazał, jak ważne są płynne połączenia transportowe na terytorium Unii oraz z sąsiadującymi państwami trzecimi. Stosowanie szerokości toru kolejowego innej niż standardowa europejska szerokość toru wynosząca 1 435 mm poważnie utrudnia interoperacyjność sieci kolejowych w całej Unii, a nawet wpływa na konkurencyjność tych odizolowanych sieci kolejowych. Nowe linie kolejowe sieci bazowej lub rozszerzonej sieci bazowej powinny być zatem budowane z zastosowaniem standardowej europejskiej nominalnej szerokości toru wynoszącej 1 435 mm. Ponadto państwa członkowskie posiadające sieć o innej szerokości toru powinny ocenić możliwość migracji istniejących linii w ramach europejskich korytarzy transportowych. Obowiązek ten nie powinien dotyczyć regionów wyspiarskich i najbardziej oddalonych, ponieważ w związku z ich położeniem geograficznym ich sieć nie jest w żaden sposób połączona z żadną lądową siecią transportową na terytorium Unii.

- (39) Aby przekształcić sektor transportu w prawdziwie multimodalny system usług w zakresie zrównoważonej i inteligentnej mobilności, Unia powinna stworzyć sieć transportową wysokiej jakości, z liniami zaprojektowanymi do osiągania prędkości wynoszącej co najmniej 100 km/h. Konkurencyjne pasażerskie przewozy kolejowe mogą potencjalnie przyczynić się do obniżenia emisyjności transportu. Istnieje potrzeba rozwijania spójnej i interoperacyjnej europejskiej sieci kolei dużych prędkości łączącej stolicy Europy i jej główne miasta. Uzupełnienie istniejących linii dużych prędkości o linie zaprojektowane do osiągania prędkości wynoszącej co najmniej 160 km/h powinno w zamian doprowadzić do efektów sieciowych, spójniejszej sieci oraz większej liczby pasażerów podróżujących koleją. Te wymogi dotyczące prędkości powinny być jednak ograniczone do pewnego odsetka danych odcinków kolejowych, aby uwzględnić potrzebę elastyczności na odcinkach kolejowych o szczególnych cechach wynikających z ograniczeń topograficznych, terenowych lub urbanistycznych, do których prędkość musi być dostosowana w każdym przypadku, w tym m.in. na liniach łączących, liniach przebiegających przez stacje i na liniach zapewniających dostęp do terminali i obiektów infrastruktury lub zajezdni. Jeżeli będzie to konieczne i uzasadnione, na wniosek państwa członkowskiego Komisja powinna przyznawać zwolnienia, aby umożliwić większą elastyczność poza określonymi wartościami procentowymi ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu. Zachęca się państwa członkowskie, aby przy modernizacji infrastruktury przeanalizowały możliwości projektowania z uwzględnieniem wyższej prędkości, jak przewidziano w załączniku I do dyrektywy 2016/797.
- (39a) Przeniesiono do motywu 38d.
- (40) Należy ustanowić bardziej zrównoważoną, odporną i niezawodną sieć kolejowych przewozów towarowych w całej Europie, aby przyczynić się do rozwoju konkurencyjności transportu kombinowanego. Infrastrukturę kombinowanego transportu kolejowego i terminali należy zmodernizować w celu zapewnienia, by transport intermodalny odbywał się głównie koleją, śródlądowymi drogami wodnymi lub szlakami żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, a wszelkie początkowe lub końcowe odcinki pokonywane drogą lądową były możliwie jak najkrótsze.

(40a) Transport intermodalny stanowi około połowy tonokilometrów kolejowych przewozów towarowych w Europie i jego udział rośnie. Aby osiągnąć określone w komunikacie Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności cele dotyczące podwojenia udziału transportu towarowego przewożonego koleją, należy zwrócić szczególną uwagę na transport łączący kolej w głównej części podróży oraz przewóz samochodami ciężarowymi w pierwszej i ostatniej mili. W celu przyczynienia się do zwiększenia ruchu intermodalnego infrastruktura powinna umożliwiać ruch pociągów towarowych przewożących standardowe naczepy o wysokości do 4 metrów na wagonach o wysokości co najmniej 27 cm. Spełnienie tego wymogu wiąże się jednak z licznymi, nieraz kosztownymi dostosowaniami. Ważne jest zatem znalezienie zrównoważonego podejścia do wdrażania tego wymogu i zapewnienie, by jego wdrażanie odbywało się w sposób racjonalny pod względem kosztów. W tym względzie państwa członkowskie powinny zapewnić, by wymóg ten został wdrożony w taki sposób, by na terytorium danego państwa członkowskiego zapewniana była co najmniej jedna krajowa linia bezpośrednia, jedno bezpośrednie połączenie linią towarową z państwem(-ami) sąsiadującym(i) oraz jedno połączenie z co najmniej jednym terminalem kolejowo-drogowym lub multimodalnym terminalem kolejowym zlokalizowanym w porcie morskim lub w niedalekiej odległości od portu morskiego będącego częścią europejskiego korytarza transportowego. Ponadto, jeżeli co najmniej jeden punkt końcowy korytarza znajduje się na terytorium państwa członkowskiego, powinna istnieć co najmniej jedna linia bezpośrednia spełniająca ten wymóg dla co najmniej jednego z tych punktów końcowych. Przy wyborze odpowiednich linii państwa członkowskie powinny uwzględniać obecne i przyszłe przepływy kolejowego transportu towarowego. Oceniając wnioski o zwolnienie z wymogu dotyczącego przewozu naczep na podstawie niniejszego rozporządzenia, Komisja powinna w szczególności uwzględniać wyniki analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, a także potencjalne zakłócenia w świadczeniu usług wynikające z konieczności przeprowadzenia prac, aby spełnić ten standard. Ponadto przy ocenie wniosków o zwolnienie z wymogów mających zastosowanie do infrastruktury kolejowej rozszerzonej sieci bazowej Komisja powinna w szczególności uwzględniać wszelkie duże inwestycje podjęte przez zainteresowane państwo członkowskie na linii równoległej leżącej w niewielkiej odległości od nowych linii, które mają zostać wybudowane.

(41) skreślono.

- (42) Państwa członkowskie powinny zapewnić wdrożenie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) w sieci kompleksowej do 2050 r., w rozszerzonej sieci bazowej do 2040 r., a w sieci bazowej do 2030 r. Przy wdrażaniu ERTMS w sieci kompleksowej należy w harmonogramie dać pierwszeństwo liniom, które mogą przyczynić się do bezpiecznego i wydajnego transgranicznego międzynarodowego transportu kolejowego. Ze względu na fakt, że wdrożenie radiowego ERTMS dodatkowo przyczynia się do wyeliminowania przepisów krajowych wpływających na jego działanie, państwa członkowskie powinny zapewnić, aby od 2030 r. na nowych liniach wdrażany był wyłącznie radiowy ERTMS, a cała transeuropejska sieć transportowa została wyposażona w radiowy ERTMS do 2050 r.
- (43) Przeniesiono do motywu 42 (ostatnie zdanie).
- (44) Likwidacja systemów klasy B zapewnia zarządcom infrastruktury znaczne oszczędności związane z utrzymaniem, biorąc pod uwagę koszty i złożoność wdrożenia ERTMS i dalszego utrzymywania dodatkowych przytorowych systemów przez dłuższy okres. Państwa członkowskie powinny dążyć, w stosownych przypadkach, do tego, by do 2050 r. zlikwidowane zostały systemy przytorowe klasy B.
- (45) Śródlądowe drogi wodne w Europie charakteryzują się heterogeniczną hydromorfologią, co ogranicza spójne wyniki na wszystkich odcinkach drogi wodnej. Warunki klimatyczne i pogodowe mają ogromny wpływ na śródlądowe drogi wodne, w szczególności na odcinki o swobodnym przepływie. Aby zapewnić niezawodny ruch międzynarodowy, dbając przy tym o hydromorfologię i przestrzeganie obowiązujących przepisów dotyczących ochrony środowiska, w wymogach TEN-T należy wziąć pod uwagę szczególną hydromorfologię każdej drogi wodnej (na przykład, czy są to rzeki wolno płynące czy regulowane), jak również cele polityki środowiskowej i polityki dotyczącej różnorodności biologicznej. W tym celu należy ustanowić porównawcze poziomy wody dla każdego europejskiego korytarza transportowego, każdej drogi wodnej lub każdego odcinka drogi wodnej. W procesie określania porównawczych poziomów wody Komisja powinna ściśle współpracować z zainteresowanymi państwami członkowskimi i ustanowionymi na mocy umów międzynarodowych zainteresowanymi komisjami ds. żeglugi rzecznej w celu zapewnienia spójnego podejścia do wymogów dotyczących infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, z myślą o promowaniu tego rodzaju transportu.

- (46) Porty morskie, stanowiące punkty wejścia i wyjścia dla infrastruktury lądowej transeuropejskiej sieci transportowej, odgrywają ważną rolę jako transgraniczne multimodalne węzły służące nie tylko jako węzły transportowe, lecz również jako bramy handlowe, klastry przemysłowe i centra energetyczne. Jak podkreślono w przyjętym przez Komisję planie RePowerEU, istnieje potrzeba dywersyfikacji dostaw energii i szybszego wprowadzania energii ze źródeł odnawialnych. Porty morskie mogą przyczynić się do osiągnięcia tego celu poprzez rozmieszczenie przybrzeżnych instalacji wiatrowych, produkcję ekologicznego wodoru oraz transport i magazynowanie skroplonego gazu ziemnego. Aby wzmocnić synergię między sektorem transportu a sektorem energetycznym w ramach wysiłków na rzecz obniżenia emisyjności gospodarki Unii, porty morskie mogą również odgrywać rolę w transporcie dwutlenku węgla rurociągami lub innymi rodzajami transportu.
- (47) Żegluga morska bliskiego zasięgu może się znacząco przyczynić do obniżenia emisyjności transportu dzięki przewożeniu większej ilości towaru i większej liczby pasażerów drogą morską, między innymi w celu zmniejszenia natężenia ruchu drogowego na terytorium Unii oraz poprawy dostępu do regionów i państw peryferyjnych i wyspiarskich. Istnieje jednak potrzeba lepszego zintegrowania połączeń żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, stanowiących morski wymiar transeuropejskiej sieci transportowej, z siecią lądową oraz położenia większego nacisku na cały łańcuch transportowy i logistyczny, zarówno na morzu, jak i w głębi lądu. Nowo stworzoną nadrzędną koncepcję europejskiego obszaru transportu morskiego należy promować poprzez stworzenie lub modernizację szlaków żeglugowych żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz rozwój portów morskich i ich powiązań z lądem w celu zapewnienia efektywnej i zrównoważonej integracji z innymi rodzajami transportu. Ponadto ta nowa koncepcja powinna wspierać zrównoważone połączenia żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w celu skoncentrowania przepływów towarowych na morskich szlakach logistycznych w taki sposób, aby poprawić istniejące połączenia morskie lub stworzyć nowe opłacalne, regularne i częste połączenia morskie.
- (48) Transport drogowy w Unii stanowi trzy czwarte całego lądowego transportu towarowego (na podstawie tonokilometrów przewożonych ładunków) oraz około 90 % całego lądowego przewozu osób (na podstawie całkowitej liczby pasażerokilometrów). Biorąc pod uwagę znaczenie transportu drogowego i zobowiązanie do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z celem pośrednim zawartym w komunikacie Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, należy ulepszyć infrastrukturę drogową pod względem bezpieczeństwa.

- (48a) Państwa członkowskie powinny zapewnić połączenie należących do sieci bazowej portów lotniczych o określonej wielkości ruchu z węzłami miejskimi, koleją, metrem, koleją lekką lub tramwajami, w celu poprawy łączności, zapewnienia odpowiedniej przepustowości i wygody użytkowników, z wyjątkiem przypadków, gdy szczególne ograniczenia geograficzne lub istotne ograniczenia fizyczne uniemożliwiają takie połączenia.
- W odniesieniu do tych portów lotniczych, które są globalnymi węzłami lotniczymi, zachęca się państwa członkowskie do rozwijania lub ulepszania połączeń z koleją dalekobieżną lub koleją dużych prędkości w celu zapewnienia alternatyw dla lotów krótkodystansowych.
- (48b) W celu zachęcania do innowacji w dziedzinie transportu lotniczego w wykazie elementów infrastruktury transportu lotniczego należy umieścić kosmodromy. Umieszczenie ich w wykazie powinno jednak pozostawać bez uszczerbku dla kompetencji Unii w dziedzinie przestrzeni kosmicznej na mocy art. 4 ust. 3 TFUE i art. 189 TFUE, które wykluczają jakąkolwiek harmonizację przepisów ustawowych i wykonawczych państw członkowskich. Ponadto, umieszczenie kosmodromów w wykazie elementów infrastruktury transportu lotniczego na podstawie niniejszego rozporządzenia nie powinno mieć skutku w postaci stosowania do kosmodromów istniejącego lub przyszłego prawodawstwa UE dotyczącego infrastruktury transportu lotniczego, o ile nie zostanie to wyraźnie przewidziane w takim prawodawstwie.
- (49) Transeuropejska sieć transportowa musi zapewniać skuteczną multimodalność, aby umożliwić dokonywanie lepszych i bardziej zrównoważonych wyborów rodzaju transportu w odniesieniu do pasażerów i towarów oraz konsolidację dużych wolumenów do przewozu na duże odległości. Multimodalne terminale powinny odgrywać kluczową rolę w realizacji tego celu.
- (49a) Państwa członkowskie powinny przeprowadzić analizę rynkową i prospektywną dotyczącą multimodalnych terminali towarowych na swoim terytorium oraz opracować plan działania na rzecz rozwoju sieci multimodalnych terminali towarowych. W tym celu mogą one odnosić się do istniejących badań i planów. Plan działania przygotowany przez państwa członkowskie powinien promować rozwój multimodalnych terminali towarowych. Państwa członkowskie nie powinny być jednak zobowiązane do wdrożenia tego planu działania. Ponadto plan działania nie powinien nakładać na sektor prywatny obowiązku inwestowania w terminale. Plan ten nie powinien podlegać strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

- (50) Węzły miejskie odgrywają ważną rolę w transeuropejskiej sieci transportowej, ponieważ stanowią punkt wyjścia lub ostateczny cel podróży („ostatnia mila”) dla osób i towarów przemieszczających się w ramach transeuropejskiej sieci transportowej oraz punkty transferu w obrębie poszczególnych rodzajów transportu lub pomiędzy nimi. Należy zapewnić, aby wąskie gardła w zakresie przepustowości oraz niewystarczające połączenia sieciowe w węzłach miejskich przestały ograniczać multimodalność wzdłuż transeuropejskiej sieci transportowej. Polityka dotycząca transeuropejskiej sieci transportowej powinna koncentrować się na promowaniu płynnych przepływów ruchu z węzłów miejskich, do nich i pomiędzy nimi w sieci. Kwestią lokalnej łączności w węzłach miejskich powinny zająć się właściwe organy lokalne, regionalne lub krajowe, w szczególności za pomocą odpowiednich środków w ramach SUMP.
- (51) Jako skuteczne jednolite ramy mające na celu sprostanie wyzwaniom związanym z mobilnością w miastach dla każdego węzła miejskiego powinien zostać przyjęty plan zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP), który jest długookresowym, kompleksowym zintegrowanym planem dotyczącym mobilności towarów i pasażerów dla całego funkcjonalnego obszaru miejskiego. Może on obejmować cele, wartości docelowe i wskaźniki stanowiące podstawę obecnego i przyszłego działania miejskiego systemu transportu.
- (52) Państwa członkowskie powinny promować wdrażanie SUMP w celu poprawy koordynacji między regionami i miastami. W tym celu państwa członkowskie mogą wspierać władze lokalne przy opracowywaniu wysokiej jakości SUMP i wzmocnić proces monitorowania i oceny ich wdrożenia za pośrednictwem wszelkich odpowiednich środków, wytycznych, budowania zdolności, środków pomocy i ewentualnie wsparcia finansowego.
- (52a) SUMP mogą zostać włączone do istniejących planów, które mogą być dalej rozwijane w celu spełnienia wytycznych SUMP, lub do szerszych planów, które obejmują również plany zagospodarowania przestrzennego, na przykład ze względu na wzajemne powiązania między zagospodarowaniem terenu a mobilnością. Należy zezwolić na kilka SUMP w przypadku węzłów miejskich o dużym zaludnieniu.
- (53) Celem misji w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast ustanowionej w ramach programu ramowego „Horyzont Europa” jest, aby do 2030 r. powstało w Unii 100 miast neutralnych dla klimatu. Miasta zaangażowane w realizację misji służą jako ośrodki eksperymentalne i centra innowacji, a ich śladem mają podążyć do 2050 r. inne miasta.

- (54) Usługi cyfrowe w zakresie mobilności multimodalnej pomagają w pogłębianiu integracji poszczególnych rodzajów transportu poprzez łączenie kilku ofert transportu w jedną. Ich dalszy rozwój powinien przyczynić się do stymulowania zachowań sprzyjających wyborowi najbardziej zrównoważonych rodzajów transportu, transportu publicznego oraz aktywnych rodzajów transportu, takich jak ruch pieszny lub rowerowy.
- (55) Systemy oparte na technologiach informacyjno-komunikacyjnych (ICT) na potrzeby transportu są niezbędne do zapewnienia podstawy dla optymalizacji ruchu i operacji transportowych, bezpieczeństwa ruchu oraz polepszenia związanych z nimi usług. Powinien zostać ułatwiony przepływ informacji w dziedzinie transportu i sieci mobilności, w tym dzięki wdrożeniu unijnej przestrzeni danych dotyczących mobilności. Powinny być dostępne informacje dla pasażerów, w tym na temat systemów sprzedaży biletów i rezerwacji.
- (56) Inteligentne systemy i usługi transportowe, jak również nowe technologie, powinny służyć jako katalizatory we wdrażaniu inteligentnych systemów i usług transportowych na wszystkich drogach transeuropejskiej sieci transportowej.

- (57) Konieczne jest odpowiednie zaplanowanie transeuropejskiej sieci transportowej. Oznacza to również wprowadzenie w całej sieci szczegółowych wymogów dotyczących infrastruktury, systemów ICT, wyposażenia i usług, w tym wymogów dotyczących rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, jak określono w rozporządzeniu [...] Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych]¹³. W związku z tym konieczne jest zapewnienie właściwego i skoordynowanego wdrożenia takich wymogów w całej Europie w odniesieniu do każdego rodzaju transportu oraz ich wzajemnych połączeń w ramach transeuropejskiej sieci transportowej i poza nią, tak aby uzyskać korzyści efektu sieciowego i umożliwić skuteczne, długoterminowe transeuropejskie działania transportowe. Aby zapewnić wdrażanie paliw alternatywnych w całej sieci drogowej transeuropejskiej sieci transportowej zgodnie z wartościami docelowymi określonymi w rozporządzeniu (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych], odniesienia do „sieci bazowej” w rozporządzeniu (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych] należy rozumieć jako odniesienia do „sieci bazowej” określonej w niniejszym rozporządzeniu. Odniesienia do „sieci kompleksowej” w rozporządzeniu (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych] należy rozumieć jako odniesienia do „rozszerzonej sieci bazowej” i „sieci kompleksowej” określonych w niniejszym rozporządzeniu.
- (58) Transeuropejska sieć transportowa powinna zapewnić podstawę dla wdrażania na dużą skalę nowych technologii i innowacji, co może poprawić ogólną efektywność europejskiego sektora transportu i przepustowość umożliwiającą chroniony przepływ pasażerów przy użyciu efektywnych środków, uatrakcyjnić rodzaje transportu publicznego lub ekologicznego dla pasażerów oraz zmniejszyć jego ślad węglowy. Przyczyni się to do osiągnięcia celów określonych w Europejskim Zielonym Ładzie, a jednocześnie do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego Unii. Aby osiągnąć te cele, należy zwiększyć dostępność paliw alternatywnych i związanej z nimi infrastruktury wzdłuż transeuropejskiej sieci transportowej.

¹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia [...] w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE (Dz.U. L [...]).

- (59) W ramach transeuropejskiej sieci transportowej należy rozmieścić wystarczającą liczbę publicznie dostępnych punktów szybkiego ładowania przeznaczonych dla pojazdów lekkich i ciężkich. W ramach realizacji tego celu należy zapewnić pełną łączność transgraniczną i umożliwić pojazdom elektrycznym poruszanie się po terytorium całej Unii. Zakłada się, że wartości docelowe dla transeuropejskiej sieci transportowej oparte na odległościach, określone w rozporządzeniu (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych], zapewnią wystarczającą ilość punktów ładowania samochodów elektrycznych wzdłuż głównych sieci drogowych Unii.
- (60) Publicznie dostępną infrastrukturę ładowania pojazdów elektrycznych wzdłuż transeuropejskiej sieci transportowej, określoną w rozporządzeniu (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych], należy uzupełnić wymogami dotyczącymi wdrażania infrastruktury ładowania w multimodalnych terminalach i multimodalnych pasażerskich węzłach przesiadkowych, aby zapewnić możliwość ładowania pojazdów ciężarowych do przewozów długodystansowych podczas załadunku lub rozładunku lub gdy kierowca odpoczywa, bądź autobusów w multimodalnych pasażerskich węzłach przesiadkowych. W celu zapewnienia swobodnego ruchu, w przypadku gdy terminale lub pasażerskie węzły przesiadkowe otrzymują wsparcie unijne lub publiczne, dostępu do ładowania należy udzielać na uczciwych, przejrzystych i niedyskryminujących zasadach, aby uniknąć uzależnienia rynku od konkretnych przedsiębiorstw lub ewentualnych zakłóceń konkurencji.
- (61) Poważnym problemem dotyczącym efektywności i funkcjonowania transeuropejskiej sieci transportowej jest niewystarczające bezpieczeństwo, ochrona i niezawodność infrastruktury, spowodowane zagrożeniami naturalnymi, w tym zdarzeniami klimatycznymi oraz innymi nadzwyczajnymi okolicznościami, takimi jak pandemia, katastrofy spowodowane przez człowieka, np. wypadki, lub zakłócenia wywołane czynami umyślnymi, takimi jak akty terrorystyczne i cyberataki. Na przykład w wyniku wypadków spowodowanych kilkoma klęskami żywiołowymi wywołanymi ekstremalnymi zdarzeniami pogodowymi przepływy transportowe uległy znaczącym zakłóceniom w ostatnich latach. Należy zatem poprawić odporność sieci transportowej na zmianę klimatu, zagrożenia naturalne, katastrofy spowodowane przez człowieka oraz inne zakłócenia, korzystając z mechanizmów oceny ryzyka i poprawy odporności stosowanych w sektorze transportu przez podmioty krytyczne zgodnie z dyrektywą [...] w sprawie odporności podmiotów krytycznych¹⁴.

¹⁴ Dyrektywa ta odnosi się do wniosku Komisji dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odporności podmiotów krytycznych, COM(2020) 829 final.

- (62) Podsumowując doświadczenia związane z zarządzaniem kryzysowym podczas pandemii COVID-19¹⁵ oraz w celu uniknięcia w przyszłości zakłóceń ruchu i nieprzewidzianych sytuacji, państwa członkowskie w procesie planowania infrastruktury powinny wziąć pod uwagę bezpieczeństwo i odporność infrastruktury transportowej na zmianę klimatu, zagrożenia naturalne, katastrofy spowodowane przez człowieka oraz inne zakłócenia, które mają wpływ na funkcjonowanie unijnego systemu transportu. W tym celu europejskimi korytarzami transportowymi należy również objąć trasy alternatywne, które można wykorzystać w przypadku wystąpienia zatorów komunikacyjnych lub innych problemów na trasach głównych. Ponadto ze względu na ich multimodalny charakter w nagłych wypadkach jeden rodzaj transportu można zastąpić innym.
- (63) Uczestnictwo przedsiębiorstw, w tym tych, które są własnością osoby fizycznej z państwa trzeciego bądź są przez nią kontrolowane, lub przedsiębiorstw z państwa trzeciego, w tym tych, które mają siedzibę w państwie trzecim, może przyczynić się do przyspieszenia procesu realizacji transeuropejskiej sieci transportowej. W szczególnych okolicznościach udział lub wkład przedsiębiorstw, które są własnością osoby fizycznej z państwa trzeciego bądź są przez nią kontrolowane, lub przedsiębiorstw z państwa trzeciego, jeżeli chodzi o projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, mogą jednak stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa i porządku publicznego w UE. Dodatkowo i bez uszczerbku dla mechanizmu współpracy zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/452¹⁶, konieczne jest zwiększenie świadomości odnośnie do takiego uczestnictwa lub wkładu, aby umożliwić interwencję organów publicznych w sytuacjach, gdy zachodzi prawdopodobieństwo, że tego rodzaju uczestnictwo lub wkład mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lub porządek publiczny w Unii, a nie są objęte zakresem rozporządzenia (UE) 2019/452¹⁷.

¹⁵ Komunikat w sprawie wdrożenia uprzywilejowanych korytarzy w kontekście wytycznych dotyczących środków zarządzania granicami w celu ochrony zdrowia i zapewnienia dostępności towarów i usług podstawowych; C(2020) 1897 final (Dz.U. C 96I z 24.3.2020, s. 1) oraz komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej i Rady z dnia 28 października 2020 r. w sprawie ulepszenia mechanizmu uprzywilejowanych korytarzy dla transportu w celu utrzymania dobrej kondycji gospodarki w okresie ponownego nasilenia się pandemii COVID-19; COM(2020) 685 final.

¹⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/452 z dnia 19 marca 2019 r. ustanawiające ramy monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Unii (Dz.U. L 79I z 21.3.2019, s. 1).

¹⁷ Motyw ten może zostać dodatkowo dostosowany w celu odzwierciedlenia zmian w art. 47.

- (64) Chociaż utrzymanie transeuropejskiej sieci transportowej po jej wybudowaniu jest i pozostanie głównie obowiązkiem państw członkowskich, bez uszczerbku dla kompetencji państw członkowskich w odniesieniu w szczególności do finansowania utrzymania i zarządzania nim, ważne jest, aby – po jej zbudowaniu – sieć ta była odpowiednio utrzymywana w celu zapewnienia wysokiej jakości usług przy zastosowaniu podejścia uwzględniającego cykl życia projektów infrastrukturalnych w procesie ich planowania i zamawiania. W szczególności państwa członkowskie powinny dołożyć wszelkich starań, aby zapewnić wdrożenie długoterminowego planowania utrzymania dróg i, w stosownych przypadkach, infrastruktury śródlądowych dróg wodnych.
- (65) Aby wdrożyć części transeuropejskiej sieci transportowej o najwyższym znaczeniu strategicznym w określonym horyzoncie czasowym, należy zastosować podejście „korytarzowe” jako narzędzie służące koordynacji różnych projektów na szczeblu ponadnarodowym oraz narzędzie synchronizacji rozwoju korytarza, czerpiąc tym samym maksymalne korzyści z sieci.
- (66) Europejskie korytarze transportowe powinny przyczynić się do rozwoju infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej w taki sposób, aby rozwiązać problem wąskich gardeł, zintensyfikować połączenia transgraniczne oraz poprawić efektywność i zrównoważoność. Powinny się one przyczyniać do spójności poprzez lepszą współpracę terytorialną. Powinny one również pomagać w osiągnięciu ogólniejszych celów polityki transportowej oraz ułatwiać interoperacyjność, integrację modalną i operacje multimodalne. Podejście korytarzowe powinno być przejrzyste i jasne, a zarządzanie takimi korytarzami nie powinno powodować dodatkowych obciążeń administracyjnych lub kosztów.
- (67) Aby ułatwić skoordynowaną realizację europejskich korytarzy transportowych oraz dwóch priorytetów horyzontalnych – ERTMS i europejskiej przestrzeni morskiej – Komisja w porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi powinna wyznaczyć koordynatorów europejskich. Powinny one ułatwiać działania mające na celu projektowanie właściwych struktur zarządzania i zapewniać spójne ustalanie priorytetów w zakresie planowania infrastruktury i inwestycji wzdłuż europejskich korytarzy transportowych oraz dwóch priorytetów horyzontalnych.

- (68) Europejskie i krajowe ramy planowania i realizacji infrastruktury transportowej, jak również plany prac ustanowione przez koordynatorów europejskich, powinny przyczynić się do terminowego opracowania harmonogramów i planów inwestycji koniecznych do osiągnięcia celów określonych w niniejszym rozporządzeniu.
- (69) Plany prac koordynatorów europejskich należy wykorzystać do promowania współpracy między wszystkimi odpowiednimi zainteresowanymi stronami, wzmocnienia komplementarności z działaniami państw członkowskich i zarządców infrastruktury oraz w szczególności do ustanowienia orientacyjnych celów pośrednich w zakresie realizacji głównych brakujących połączeń i odcinków transgranicznych oraz likwidacji wąskich gardeł.
- (70) Techniczną podstawę map określających przebieg transeuropejskiej sieci transportowej zapewnia interaktywny system informacji geograficznych i technicznych dla transeuropejskiej sieci transportowej (TENtec).
- (71) Biorąc pod uwagę komunikat Komisji w sprawie unijnego planu działania na rzecz mobilności wojskowej z marca 2018 r.¹⁸, Komisja poddała ocenie konieczność dostosowania transeuropejskiej sieci transportowej, tak aby odzwierciedlić zastosowania wojskowe infrastruktury. Na podstawie analizy luk między transeuropejską siecią transportową i wymogami wojskowymi¹⁹ do sieci transeuropejskiej zostały włączone dodatkowe drogi i koleje, aby wzmocnić synergie między cywilnymi i wojskowymi sieciami transportowymi.

¹⁸ Wspólny komunikat do Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczący Planu działania na rzecz mobilności wojskowej (JOIN(2018) 05 final).

¹⁹ Wspólny dokument roboczy służb dotyczący zaktualizowanej analizy luk między wymogami wojskowymi a wymogami dotyczącymi transeuropejskiej sieci transportowej, 17 lipca 2020 r., (SWD(2020) 144 final).

- (72) Aby uzyskać maksymalną spójność między wytycznymi a programowaniem odpowiednich instrumentów finansowych dostępnych na szczeblu Unii, finansowanie transeuropejskiej sieci transportowej powinno odbywać się zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i opierać się, w szczególności, na rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153²⁰. Ponadto finansowanie sieci powinno być również oparte na instrumentach finansowania oraz instrumentach finansowych przewidzianych w innych przepisach prawa Unii, w tym w Programie InvestEU, Instrumencie na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, polityce spójności, programie „Horyzont Europa” oraz innych instrumentach finansowych Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Aby umożliwić finansowanie projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, odniesienia do „multimodalnych platform logistycznych”, „autostrad morskich” oraz „aplikacji telematycznych” w rozporządzeniu (UE) 2021/1153 należy rozumieć odpowiednio jako odniesienia do „multimodalnych terminali towarowych”, „europejskiego obszaru transportu morskiego” oraz „systemów ICT dla transportu”, jak określono w niniejszym rozporządzeniu. W tym samym celu odniesienia do „sieci bazowej” w rozporządzeniu (UE) 2021/1153 należy rozumieć jako obejmujące „rozszerzoną sieć bazową” określoną w niniejszym rozporządzeniu.
- (73) Do osiągnięcia celów transeuropejskiej sieci transportowej, w szczególności w odniesieniu do obniżenia emisyjności i do cyfryzacji systemu transportu w Unii, niezbędne są solidne ramy regulacyjne. Państwa członkowskie powinny wdrożyć ambitne reformy mające na celu rozwiązanie problemów związanych ze zrównoważonym transportem, jak wskazano w europejskim semestrze. W Instrumencie na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności przewidziano wsparcie zarówno dla reform, jak i dla inwestycji, aby transport stał się bardziej zrównoważony, emisje uległy ograniczeniu, a bezpieczeństwo i efektywność – poprawie. W tym celu w zatwierdzonych planach odbudowy i zwiększania odporności wprowadzono odpowiednie środki.

²⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014 (Dz.U. L 249 z 14.7.2021, s. 38).

- (74) Aby zaktualizować mapy i wykazy portów morskich, portów lotniczych, terminali i węzłów miejskich objętych załącznikami I i II w celu uwzględnienia możliwych zmian wynikających w szczególności z analizy faktycznego wykorzystania określonych elementów infrastruktury transportowej w stosunku do wcześniej ustalonych progów ilościowych, oraz zmiany przebiegu europejskich korytarzy transportowych w załączniku III, należy zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych w zakresie zmian załączników I i II. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami ustanowionymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa²¹. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (75) Niektóre elementy sieci są zarządzane przez podmioty inne niż państwa członkowskie. Państwa członkowskie są jednak odpowiedzialne za zapewnienie właściwego stosowania przepisów dotyczących sieci na ich terytorium.
- (76) W celu zapewnienia bezproblemowej i skutecznej realizacji zobowiązań ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu Komisja udziela wsparcia państwom członkowskim za pośrednictwem Instrumentu Wsparcia Technicznego²², zapewniając dostosowaną do potrzeb techniczną wiedzę fachową niezbędną do celów projektowania i wdrażania reform, w tym dotyczących promowania rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

²¹ Porozumienie międzyinstytucjonalne pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej a Komisją Europejską w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. (Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1).

²² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/240 z dnia 10 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument Wsparcia Technicznego.

- (77) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze dotyczące udzielania zwolnień od niektórych wymogów niniejszego rozporządzenia, a także przyjmowania aktów wykonawczych określających porównawcze poziomy wody, ustanawiających metodykę gromadzenia przez państwa członkowskie danych dotyczących mobilności w miastach, przyjmowania aktów wykonawczych dotyczących realizacji transgranicznych odcinków europejskich korytarzy transportowych oraz w odniesieniu do dwóch priorytetów horyzontalnych. Na wniosek zainteresowanych państw członkowskich mogą być również przyjmowane akty wykonawcze dotyczące konkretnych odcinków europejskich korytarzy transportowych. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011²³.
- (77a) Przepisy dotyczące kolei, a w szczególności wszelkie wymogi dotyczące łączenia portów lotniczych i portów z koleją, a także przepisy dotyczące multimodalnych terminali towarowych, nie powinny mieć zastosowania do Cypru i Malty oraz regionów najbardziej oddalonych, o ile na ich terytorium nie zostanie zbudowany system kolejowy. Do tych państw członkowskich i regionów nie powinny mieć zastosowania również przepisy dotyczące zapewnienia bezpiecznych i chronionych parkingów, ponieważ nie mają one podstawowego znaczenia z uwagi na brak tranzytowego ruchu towarowych przewozów drogowych na ich terytorium.
- (78) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, w szczególności skoordynowane tworzenie i rozwój transeuropejskiej sieci transportowej, nie mogą być osiągnięte w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na potrzebę ich koordynacji możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

²³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (79) Należy zmienić rozporządzenie (UE) 2021/1153, aby dostosować zawarte w nim przepisy w kontekście włączenia korytarzy sieci bazowej do europejskich korytarzy transportowych. Definicja i przebieg europejskich korytarzy transportowych zostaną określone w niniejszym rozporządzeniu i zastąpią korytarze sieci bazowej określone we wspomnianym rozporządzeniu.
- (80) Należy zmienić rozporządzenie (UE) nr 913/2010, aby dostosować zawarte w nim przepisy w kontekście włączenia kolejowych korytarzy towarowych do europejskich korytarzy transportowych.
- (81) Należy uchylić rozporządzenie (UE) nr 1315/2013,

ROZDZIAŁ I

ZASADY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej obejmującej sieć kompleksową, sieć bazową i rozszerzoną sieć bazową, przy czym te dwie ostatnie sieci są ustanowione w oparciu o sieć kompleksową.
2. W niniejszym rozporządzeniu określono:
 - a) europejskie korytarze transportowe o najwyższym znaczeniu strategicznym na podstawie odcinków priorytetowych transeuropejskiej sieci transportowej;
 - b) projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz ustalono szczegółowe wymogi, które należy spełnić na potrzeby rozwoju i wdrażania infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej.
3. W niniejszym rozporządzeniu określono priorytety rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej oraz przewidziano środki na potrzeby wdrażania transeuropejskiej sieci transportowej.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do transeuropejskiej sieci transportowej określonej na mapach znajdujących się w załączniku I i w wykazach znajdujących się w załączniku II. Transeuropejska sieć transportowa obejmuje infrastrukturę transportową, w tym infrastrukturę konieczną do wdrażania paliw alternatywnych, systemy ICT dla transportu oraz środki promujące skuteczne zarządzanie taką infrastrukturą i użytkowanie jej, a także umożliwiające wprowadzenie i funkcjonowanie zrównoważonych i wydajnych usług transportowych.
2. Infrastruktura transeuropejskiej sieci transportowej składa się z infrastruktury na potrzeby transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej, transportu morskiego, transportu drogowego, transportu lotniczego i transportu multimodalnego, w tym w węzłach miejskich, jak ustanowiono w odpowiednich sekcjach rozdziałów II, III i IV.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące definicje:

- a) „projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania” oznacza każdy projekt realizowany zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- b) „państwo sąsiadujące” oznacza państwo trzecie objęte europejską polityką sąsiedztwa, polityką rozszerzenia oraz Europejskim Obszarem Gospodarczym, Europejskim Stowarzyszeniem Wolnego Handlu lub umową o handlu i współpracy między Zjednoczonym Królestwem a UE;
- c) „region NUTS” oznacza region zgodnie z klasyfikacją określoną w rozporządzeniu (WE) nr 1059/2003 w sprawie ustalenia wspólnej klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych;

- d) „odcinek transgraniczny” oznacza odcinek, który zapewnia ciągłość projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania między najbliższymi węzłami miejskimi po obu stronach granicy między dwoma państwami członkowskimi lub między państwem członkowskim a państwem sąsiadującym;
- e) „wąskie gardło” oznacza barierę fizyczną, techniczną, funkcjonalną, operacyjną lub administracyjną, która skutkuje przerwaniem systemu, co wpływa na ciągłość ruchu w przepływach dalekobieżnych lub transgranicznych;
- f) „węzeł miejski” oznacza obszar miejski, gdzie elementy infrastruktury transportowej transeuropejskiej sieci transportowej, takie jak porty, w tym terminale pasażerskie, porty lotnicze, stacje kolejowe, terminale autobusowe, platformy i zaplecze logistyczne oraz terminale towarowe, znajdujące się na obszarach miejskich lub w ich okolicy, są połączone z innymi elementami tej infrastruktury oraz z infrastrukturą ruchu regionalnego i lokalnego, w tym infrastrukturą związaną z aktywnymi rodzajami transportu;
- g) „sieć odizolowana” oznacza sieć kolejową państwa członkowskiego lub jej część, o szerokości toru innej od standardowej europejskiej nominalnej szerokości toru (1435 mm);
- h) skreślono;
- i) „transport multimodalny” oznacza przewóz osób lub towarów, lub oba te rodzaje przewozów, przy użyciu co najmniej dwóch rodzajów transportu;
- j) „usługi cyfrowe w zakresie mobilności multimodalnej” oznaczają usługi zdefiniowane w art. [...] dyrektywy 2010/40 (UE) w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych²⁴;

²⁴ Dyrektywa XXX (UE)/... zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L [...]).

- k) „interoperacyjność” oznacza zdolność infrastruktury, w tym infrastruktury cyfrowej w rodzaju lub segmencie transportu – wraz ze wszelkimi warunkami regulacyjnymi, technicznymi i eksploatacyjnymi – do umożliwiania bezpiecznych i nieprzerwanych przepływów ruchu i informacji, które spełniają wymagane osiągi dla tego rodzaju lub segmentu infrastruktury;
- l) „multimodalny pasażerski węzeł przesiadkowy” oznacza punkt połączenia między co najmniej dwoma rodzajami transportu pasażerskiego, w którym zapewnia się informacje o podróżach, dostęp do transportu publicznego oraz możliwość zmiany rodzaju transportu, włącznie z aktywnymi rodzajami transportu, oraz który pełni funkcję interfejsu między węzłami miejskimi i dalekobieżnymi sieciami transportowymi;
- m) „multimodalny terminal towarowy” oznacza obiekt z wyposażeniem służącym do przeładunku między co najmniej dwoma rodzajami transportu lub między dwoma różnymi systemami kolejowymi, a także do tymczasowego składowania towarów, taki jak terminale w portach śródlądowych lub morskich, wzdłuż śródlądowych dróg wodnych, w portach lotniczych oraz terminalach kolejowo-drogowych;
- n) „platforma logistyczna” oznacza obszar bezpośrednio połączony z infrastrukturą transportową transeuropejskiej sieci transportowej, który obejmuje co najmniej jeden terminal towarowy i który umożliwia prowadzenie działań logistycznych;
- o) „plan zrównoważonej mobilności miejskiej” (SUMP) oznacza dokument stosowany do strategicznego planowania mobilności, mający na celu ułatwienie, w sposób zrównoważony, ludziom, firmom i towarom uzyskania dostępu do funkcjonalnego obszaru miejskiego i poruszanie się w jego obrębie z myślą o lepszej jakości życia;
- p) „aktywne rodzaje transportu” oznaczają transport ludzi lub towarów za pomocą bezsilnikowych środków transportu opartych na wysiłku fizycznym człowieka, w tym tych z pomocniczym silnikiem elektrycznym, o którym mowa w art. 2 ust. 2 lit. h) rozporządzenia (UE) nr 168/2013;

- q) „systemy ICT dla transportu” oznaczają systemy i aplikacje ICT, które wykorzystują technologie informacyjne, komunikacyjne, nawigacyjne lub technologie pozycjonowania/lokalizowania, umożliwiając przetwarzanie, przechowywanie i wymianę danych i informacji w celu skutecznego zarządzania infrastrukturą, mobilnością i ruchem w transeuropejskiej sieci transportowej, przekazywanie istotnych informacji władzom oraz zapewnianie usług o wartości dodanej dla obywateli, nadawców i operatorów, w tym systemy w zakresie wykorzystywania sieci w sposób odporny, bezpieczny, chroniony, ekologiczny i wydajny pod względem przepustowości. Obejmują one systemy, technologie i usługi, o których mowa w lit. r)–x), i mogą również obejmować urządzenia pokładowe wyposażone w odpowiednie komponenty infrastruktury lub komponenty cyfrowe;
- r) „inteligentny system transportowy” (ITS) oznacza system zdefiniowany w art. 4 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu²⁵;
- s) „systemy monitorowania i informacji o ruchu statków” (VTMIS) oznaczają systemy ustanowione w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/59/WE²⁶;
- t) „usługi informacji rzecznej” (RIS) oznaczają technologie informacyjno-komunikacyjne na śródlądowych drogach wodnych zdefiniowane w art. 3 lit. a) dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady²⁷;

²⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

²⁶ Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

²⁷ Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152).

- u) „europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych” (EMSW_e) oznacza ramy prawne i techniczne zdefiniowane w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239²⁸;
- v) „system zarządzania ruchem lotniczym / system służb żeglugi powietrznej” (system ATM/ANS) oznacza system ATM/ANS zdefiniowany w art. 3 pkt 7 rozporządzenia (UE) 2018/1139;
- w) „europejski system zarządzania ruchem kolejowym” (ERTMS) oznacza system, o którym mowa w dyrektywie (UE) 2016/797 i w pkt 2.2 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919²⁹;
- x) „radiowy ERTMS” oznacza system ERTMS poziomu drugiego lub trzeciego wykorzystujący komunikację radiową do przekazania zezwolenia na jazdę dla pociągu zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/919³⁰;
- y) „systemy klasy B” oznaczają dotychczasowe systemy kontroli pociągów i głosowej łączności radiowej zdefiniowane w pkt 2.2 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919;
- z) „port morski” oznacza port morski zdefiniowany w art. 2 pkt 16 rozporządzenia (UE) 2017/352;
- aa) „żegluga morska bliskiego zasięgu” oznacza przewóz ładunków i pasażerów drogą morską pomiędzy portami położonymi na geograficznych wodach jednego lub kilku państw członkowskich lub pomiędzy portem położonym na wodach państwa członkowskiego a portem leżącym na wodach sąsiadującego państwa trzeciego mającego linię brzegową na morzach graniczących z jednym lub kilkoma państwami członkowskimi;

²⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiające europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylające dyrektywę 2010/65/UE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 64).

²⁹ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 158 z 15.6.2016, s. 1).

³⁰ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 158 z 15.6.2016, s. 1).

- ab) „elektroniczne informacje dotyczące transportu towarowego” (eFTI) oznaczają przekazywanie drogą elektroniczną – między podmiotami gospodarczymi a właściwymi organami – informacji regulacyjnych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056³¹;
- ac) „jednolita europejska przestrzeń powietrzna” (SES) oznacza systemy ustanowione w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 549/2004³², (WE) nr 550/2004³³, (WE) nr 551/2004³⁴ oraz (UE) 2018/1139³⁵, mające na celu wzmocnienie norm dotyczących bezpieczeństwa ruchu lotniczego, przyczynienie się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego oraz poprawę ogólnego funkcjonowania zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej w ogólnym ruchu lotniczym w Europie;
- ad) „wertiport” oznacza obszar przeznaczony do startu i lądowania samolotów pionowego startu i lądowania (VTOL);
- ae) „stanowisko kontaktowe statku powietrznego” oznacza stanowisko postojowe na wyznaczonym obszarze płyty postojowej portu lotniczego wyposażone w pomost pasażerski;

³¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33).

³² Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1).

³³ Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10).

³⁴ Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20).

³⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

- af) „projekt SESAR” oznacza projekt dotyczący modernizacji zarządzania ruchem lotniczym w Europie mający na celu stworzenie w Unii wysokowydajnej, znormalizowanej i interoperacyjnej infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym, składający się z cyklu innowacji, który obejmuje fazę planowania SESAR, fazę rozwoju SESAR i fazę wdrożenia SESAR;
- af2) „kosmodrom” oznacza obiekt przeznaczony do testowania i wynoszenia statków kosmicznych;
- ag) „europejski projekt kolejowy” oznacza projekt Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego lub jego poprzednika – przedsięwzięcia Shift2Rail;
- ah) „centralny plan ATM w Europie” oznacza plan zatwierdzany decyzją Rady 2009/320/WE³⁶ z późniejszymi zmianami³⁷;
- ai) „organy zarządzające kolejowymi przewozami towarowymi” oznacza organy zarządzające, o których mowa w art. 8 rozporządzenia (UE) nr 913/2010;
- aj) „utrzymanie” oznacza prace mające na celu utrzymanie stanu i zdolności istniejącej infrastruktury przez cały okres jej użytkowania;
- ak) „analiza kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych” oznacza wyrażoną ilościowo, opartą na uznanej metodyce ocenę *ex ante* wartości danego projektu z uwzględnieniem wszystkich odnośnych korzyści i kosztów społecznych, gospodarczych, zdrowotnych, klimatycznych i środowiskowych. Analiza kosztów i korzyści w zakresie klimatu i środowiska powinna się opierać na ocenie oddziaływania na środowisko przeprowadzonej zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE³⁸;
- al) „paliwa alternatywne” oznaczają paliwa alternatywne zdefiniowane w art. 2 pkt 3 rozporządzenia (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych];

³⁶ Dz.U. L 95 z 9.4.2009, s. 41.

³⁷ Decyzja Rady 2009/320/WE z dnia 30 marca 2009 r. zatwierdzająca centralny plan zarządzania europejskim ruchem lotniczym projektu badawczego ATM (SESAR) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 95 z 9.4.2009, s. 41).

³⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (Dz.U. L 26 z 28.1.2012, s. 1).

- am) „bezpieczny i chroniony parking” oznacza parking dostępny dla kierowców realizujących przewozy towarów lub pasażerów, spełniający wymogi określone w art. 8a ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady³⁹ i certyfikowany zgodnie z normami i procedurami unijnymi, zgodnie z art. 8a ust. 2 tego rozporządzenia;
- an) „system ważenia pojazdów w ruchu” oznacza automatyczny system funkcjonujący w ramach infrastruktury drogowej, mający na celu zidentyfikowanie pojazdów lub zespołów pojazdów w ruchu, których ciężar być może przekracza określone limity ustalone w dyrektywie 96/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁴⁰.
- ao) „decyzja zatwierdzająca projekt” oznacza decyzję lub zbiór decyzji, które mogą mieć charakter administracyjny, podejmowane jednocześnie lub sukcesywnie przez organ lub organy państwa członkowskiego, z wyjątkiem administracyjnych i sądowych organów odwoławczych, w ramach krajowego systemu prawnego i na mocy prawa administracyjnego, określające, czy promotor projektu jest upoważniony do realizacji projektu na danym obszarze geograficznym w sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej lub sieci kompleksowej, bez uszczerbku dla wszelkich decyzji wydanych w kontekście administracyjnej lub sądowej procedury odwoławczej;

Artykuł 4

Cele transeuropejskiej sieci transportowej

1. Głównym celem rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej jest utworzenie ogólnounijnej multimodalnej sieci wysokiej jakości.

³⁹ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

⁴⁰ Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).

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

a) zrównoważoności dzięki:

- (i) wspieraniu mobilności bezemisyjnej i niskoemisyjnej zgodnie z odnośnymi celami Unii w zakresie obniżania emisji CO₂;
- (ii) umożliwieniu szerszego wykorzystania zrównoważonych rodzajów transportu, w szczególności poprzez dalszy rozwój dalekobieżnych kolejowych przewozów osobowych, w tym dużych prędkości, oraz interoperacyjnej sieci kolejowych przewozów towarowych, niezawodnej sieci żeglugi śródlądowej oraz sieci żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w całej Unii, a także dzięki promowaniu aktywnych rodzajów transportu;
- (iii) podniesieniu poziomu ochrony środowiska;
- (iv) ograniczeniu negatywnych efektów zewnętrznych, w tym kosztów związanych ze środowiskiem, zdrowiem, zatorami komunikacyjnymi i wypadkami;
- (v) większemu bezpieczeństwu energetycznemu;

b) spójności dzięki:

- (i) dostępności i połączeniu wszystkich regionów Unii, w tym regionów najbardziej oddalonych oraz innych regionów odległych, wyspiarskich, peryferyjnych i górzystych, a także obszarów słabo zaludnionych;
- (ii) zniwelowaniu różnic pod względem jakości infrastruktury między regionami i państwami członkowskimi;

- (iii) w odniesieniu do przewozu zarówno osób, jak i towarów – skutecznej koordynacji oraz wzajemnym połączeniom między infrastrukturą transportową dla ruchu dalekobieżnego, z jednej strony, a infrastrukturą transportową dla ruchu regionalnego i lokalnego oraz usług transportowych w węzłach miejskich, z drugiej strony;
 - (iv) infrastrukturze transportowej, która odzwierciedla specyfikę różnych części Unii i zapewnia zrównoważone objęcie wszystkich regionów europejskich;
- c) wydajności dzięki:
- (i) eliminacji wąskich gardeł w infrastrukturze i uzupełnianiu brakujących połączeń, zarówno w obrębie poszczególnych infrastruktur transportowych, jak i na węzłach połączeniowych pomiędzy nimi, w obrębie terytoriów państw członkowskich i pomiędzy nimi;
 - (ii) eliminacji wąskich gardeł w interoperacyjności, w tym luk w cyfryzacji;
 - (iii) interoperacyjności krajowych, regionalnych i lokalnych sieci transportowych;
 - (iv) optymalnej integracji i wzajemnym połączeniom wszystkich rodzajów transportu, w tym w węzłach miejskich;
 - (v) wspieraniu ekonomicznie wydajnego transportu o wysokiej jakości, przyczyniającego się do dalszego rozwoju gospodarczego i konkurencyjności;
 - (vi) bardziej skutecznemu wykorzystywaniu nowej i istniejącej infrastruktury;
 - (vii) stosowaniu innowacyjnych koncepcji technicznych i operacyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów;
- d) zwiększeniu korzyści dla użytkowników dzięki:
- (i) zapewnieniu dostępności dla użytkowników oraz zaspokojeniu ich potrzeb w zakresie mobilności i transportu, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób w trudnej sytuacji, w tym osób z niepełnosprawnościami lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osób mieszkających w regionach oddalonych, w tym w regionach najbardziej oddalonych i na wyspach;

- (ii) zapewnieniu bezpiecznych, chronionych i o wysokiej jakości standardów, w tym jakości usług świadczonych na rzecz użytkowników, w przewozie zarówno osób, jak i towarów;
- (iii) wspieraniu jakości, efektywności i zrównoważoności usług transportowych, które są dostępne i przystępne cenowo;
- (iv) wspieraniu mobilności dostosowanej do zmieniającego się klimatu i odpornej na zagrożenia naturalne oraz na katastrofy spowodowane przez człowieka, a także ułatwieniu skutecznego i szybkiego rozmieszczenia służb pogotowia i ratownictwa, w tym w odniesieniu do osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się;
- (v) zapewnieniu odporności infrastruktury, w szczególności na odcinkach transgranicznych;
- (vi) oferowaniu alternatywnych rozwiązań transportowych, w tym z wykorzystaniem innych rodzajów transportu, w przypadku zakłóceń w funkcjonowaniu sieci;
- (vii) wspieraniu aktywnych rodzajów mobilności poprzez poprawę dostępności i jakości powiązanej infrastruktury, wraz z poprawą bezpieczeństwa i zdrowia aktywnych użytkowników infrastruktury oraz promowaniem korzyści środowiskowych płynących z tych rodzajów mobilności.

Artykuł 5

Sieć zasobooszczędna i ochrona środowiska

1. Transeuropejska sieć transportowa jest planowana, rozwijana i eksploatowana w sposób zasobooszczędny oraz zgodnie z obowiązującymi unijnymi i krajowymi wymogami środowiskowymi poprzez:
 - a) rozwój nowej infrastruktury, poprawę i utrzymanie istniejącej infrastruktury transportowej, w szczególności poprzez uwzględnienie kwestii utrzymania infrastruktury w całym cyklu jej życia na etapie planowania budowy lub ulepszenia infrastruktury oraz poprzez utrzymywanie operacyjności infrastruktury;

- b) optymalizację integracji infrastruktury i wzajemnych połączeń;
- c) wdrażanie infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych;
- d) wdrażanie nowych technologii i systemów ICT dla transportu w celu zachowania lub poprawy wydajności infrastruktury, w przypadku gdy takie wdrożenie jest uzasadnione ekonomicznie lub wymagane w celu poprawy bezpieczeństwa i ochrony;
- e) optymalizację wykorzystania infrastruktury, w szczególności poprzez skuteczne zarządzanie przepustowością i ruchem oraz przejście na bardziej zrównoważone modele mobilności, w tym rozwój zrównoważonych, atrakcyjnych i wydajnych usług transportu multimodalnego;
- f) uwzględnianie możliwych synergii z innymi sieciami, w szczególności transeuropejskimi sieciami energetycznymi lub telekomunikacyjnymi lub siecią podwójnego zastosowania określoną w wymogach wojskowych w zakresie mobilności wojskowej w UE i poza nią;
- g) rozwój zielonej, zrównoważonej i odpornej na zmianę klimatu infrastruktury, której celem jest jak największe ograniczenie negatywnego wpływu na zdrowie obywateli mieszkających w pobliżu sieci, na środowisko oraz ograniczenie degradacji ekosystemów;
- h) odpowiednie uwzględnienie odporności sieci transportowej i jej infrastruktury – zwłaszcza na odcinkach transgranicznych – na zmianę klimatu, a także na zagrożenia naturalne i katastrofy spowodowane przez człowieka, a także zakłócenia, celowe lub nie, w tym w ruchu, aby umożliwić podjęcie tych wyzwań;
- i) skreślono.

2. Planując i rozwijając transeuropejską sieć transportową, państwa członkowskie mogą dostosować szczegółowy przebieg tras odcinków, uwzględniając szczególne okoliczności w poszczególnych częściach Unii, takie jak cechy topograficzne danych regionów oraz względy środowiskowe, zapewniając jednocześnie zgodność z niniejszym rozporządzeniem. Takie dostosowanie nie może wykraczać poza to, na co zezwala odpowiednia decyzja zatwierdzająca projekt.

3. Ocenę oddziaływania planów i projektów na środowisko przeprowadza się zgodnie z dyrektywą Rady 92/43/EWG⁴¹ oraz dyrektywami Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE⁴², 2001/42/WE⁴³, 2002/49/WE⁴⁴, 2009/147/WE⁴⁵ i 2011/92/UE⁴⁶.

W przypadku projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, dla których do dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia nie rozpoczęto jeszcze procedury udzielania zamówień na ocenę oddziaływania na środowisko, należy również ocenić zgodność z zasadą „nie czyn poważnych szkód”.

Artykuł 6

Stopniowy rozwój transeuropejskiej sieci transportowej

1. Bez uszczerbku dla art. 8 ust. 4a transeuropejska sieć transportowa jest stopniowo rozwijana w trzech fazach: ukończenie budowy sieci bazowej do dnia 31 grudnia 2030 r., rozszerzonej sieci bazowej – do dnia 31 grudnia 2040 r. oraz sieci kompleksowej – do dnia 31 grudnia 2050 r., o ile nie określono inaczej w niniejszym rozporządzeniu. Zostanie to osiągnięte w szczególności dzięki wdrożeniu struktury tej sieci z zachowaniem spójnego i przejrzystego podejścia metodycznego, obejmującej sieć kompleksową oraz sieć bazową i rozszerzoną sieć bazową, z węzłami transportowymi i miejskimi jako multimodalnymi punktami łączącymi ruch dalekobieżny z regionalnymi i lokalnymi sieciami transportowymi.

⁴¹ Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz.U. L 206 z 22.7.1992, s. 7).

⁴² Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz.U. L 327 z 22.12.2000, s. 1).

⁴³ Dyrektywa 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (Dz.U. L 197 z 21.7.2001, s. 30).

⁴⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/49/WE z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12).

⁴⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dz.U. L 20 z 26.1.2010, s. 7).

⁴⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (Dz.U. L 26 z 28.1.2012, s. 1).

2. Sieć kompleksowa składa się ze wszystkich istniejących i planowanych infrastruktur transportowych transeuropejskiej sieci transportowej, jak również środków wspierających efektywne i zrównoważone z punktu widzenia społecznego i środowiskowego wykorzystywanie tej infrastruktury.
3. Sieć bazowa i rozszerzona sieć bazowa składają się z tych części transeuropejskiej sieci transportowej, które są budowane w pierwszej kolejności, aby osiągnąć cele w zakresie rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

Artykuł 7

Europejskie korytarze transportowe

Europejskie korytarze transportowe obejmują te części sieci bazowej lub rozszerzonej sieci bazowej, które mają największe znaczenie strategiczne dla rozwijania przepływów w ramach zrównoważonego i multimodalnego przewozu towarów i osób w Europie oraz dla rozwoju wysokiej jakości infrastruktury interoperacyjnej i dla wydajności operacyjnej.

Artykuł 8

Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania

1. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania przyczyniają się do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej poprzez tworzenie nowej infrastruktury transportowej, poprzez modernizację istniejącej infrastruktury transportowej oraz poprzez środki służące promocji zasobooszczędnego korzystania z sieci.
2. Projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania:
 - a) wykazuje europejską wartość dodaną przez przyczynienie się do osiągnięcia celów należących do co najmniej dwóch spośród czterech kategorii określonych w art. 4; oraz

- b) jest rentowny ekonomicznie w świetle analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub, w przypadku obszarów słabo zaludnionych, ma pozytywny wkład w rozwój sieci na podstawie analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych.
 - c) skreślono.
3. Projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania obejmuje cały jego cykl, łącznie ze studiami wykonalności, procedurami zezwoleń, budową, wdrażaniem i oceną.
4. Państwa członkowskie wprowadzają wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia realizacji projektów zgodnie z odpowiednimi unijnymi i krajowymi przepisami, w szczególności z aktami prawnymi Unii dotyczącymi środowiska, ochrony klimatu, bezpieczeństwa, ochrony, konkurencji, pomocy państwa, zamówień publicznych, zdrowia publicznego i dostępności, jak również z przepisami dotyczącymi niedyskryminacji.
- 4a. Realizacja projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zależy od ich stopnia przygotowania, zgodności z unijnymi i krajowymi procedurami prawnymi oraz dostępności środków finansowych, bez naruszenia zobowiązań finansowych danego państwa członkowskiego lub Unii.
5. Komisja może zalecić państwom członkowskim ustanowienie pojedynczych podmiotów odpowiedzialnych za koordynację lub budowę transgranicznych projektów infrastrukturalnych będących przedmiotem wspólnego zainteresowania lub zarządzanie nimi, zwłaszcza w przypadku złożonych projektów na dużą skalę. Odpowiedni koordynator europejski ma status obserwatora w radzie nadzorczej lub w podobnym organie sterującym tego jednego podmiotu.

Artykuł 9

Współpraca z państwami trzecimi

1. Unia może współpracować z państwami trzecimi, aby połączyć transeuropejską sieć transportową z ich sieciami infrastrukturalnymi za pośrednictwem projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, w stosownych przypadkach, mając na uwadze zwiększenie zrównoważonego wzrostu gospodarczego i konkurencyjności, a w szczególności w celu:

- a) promowania rozszerzenia polityki dotyczącej transeuropejskiej sieci transportowej na państwa trzecie wraz z innymi powiązanymi politykami Unii, w szczególności w dziedzinie środowiska i ochrony klimatu;
- b) zapewnienia połączenia między transeuropejską siecią transportową a sieciami transportowymi państw trzecich na przejściach granicznych, w tym na terytorium państwa trzeciego, w celu zagwarantowania płynnego ruchu, odpraw granicznych, ochrony granicy i innych procedur kontroli granicznej;
- ba) zapewnienia na terytorium państwa trzeciego połączenia między transeuropejską siecią transportową a sieciami transportowymi państw trzecich;
- c) uzupełnienia infrastruktury transportowej w państwach trzecich, które służą jako łączniki między częściami transeuropejskiej sieci transportowej w Unii;
- d) promowania interoperacyjności między transeuropejską siecią transportową a sieciami państw trzecich;
- e) ułatwiania transportu morskiego i promowania szlaków żeglugi morskiej bliskiego zasięgu do państw trzecich i z tych państw, pod warunkiem że nie przyczyniają się one do ucieczki emisji;
- f) ułatwiania żeglugi śródlądowej w relacji z państwami trzecimi;
- g) ułatwiania transportu lotniczego w relacji z państwami trzecimi w celu propagowania efektywnego i trwałego wzrostu gospodarczego i konkurencyjności, z uwzględnieniem rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i usprawnienia współpracy w zarządzaniu ruchem lotniczym;
- h) łączenia systemów ICT i wdrażania systemów ICT dla transportu w tych państwach;
- i) promowania obniżenia emisyjności transportu, w szczególności poprzez rozwój infrastruktury paliw alternatywnych w państwach trzecich w celu ustanowienia ciągłej sieci połączonej z transeuropejską siecią transportową.

2. W załączniku IV przedstawiono orientacyjne mapy transeuropejskiej sieci transportowej rozszerzonej na określone państwa sąsiadujące, określając w stosownych przypadkach sieć bazową i sieć kompleksową zgodnie z kryteriami niniejszego rozporządzenia.
3. Niniejszy artykuł nie przesądza o jakimkolwiek wkładzie finansowym Unii w projekty w państwach trzecich na mocy innych aktów prawnych UE.

ROZDZIAŁ II

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 10

Przepisy ogólne dotyczące sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej

1. Sieć bazowa, rozszerzona sieć bazowa i sieć kompleksowa:
 - a) są określone na mapach zawartych w załączniku I oraz w wykazach zawartych w załączniku II;
 - b) są uszczegółowione poprzez opis elementów infrastruktury;
 - c) spełniają wymogi dotyczące infrastruktury transportowej, które zostały określone w niniejszym rozdziale oraz w rozdziałach III i IV;
 - d) stanowią podstawę do wskazywania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.

2. Sieć bazowa i rozszerzona sieć bazowa składają się z tych części sieci kompleksowej, które są budowane w pierwszej kolejności, aby osiągnąć cele polityki dotyczącej transeuropejskiej sieci transportowej. Odniesienia do „sieci bazowej” w rozporządzeniu (UE) 2021/1153 należy rozumieć jako obejmujące „rozszerzoną sieć bazową” określoną w niniejszym rozporządzeniu. Odniesienia do „sieci bazowej” w rozporządzeniu (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych] należy rozumieć jako odniesienia do „sieci bazowej” określonej w niniejszym rozporządzeniu. Odniesienia do „sieci kompleksowej” w rozporządzeniu (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych] należy rozumieć jako odniesienia do „rozszerzonej sieci bazowej” i „sieci kompleksowej” określonych w niniejszym rozporządzeniu.

3. Węzły sieci zostały określone w załączniku II i obejmują węzły miejskie i węzły transportowe (porty lotnicze, porty morskie, porty śródlądowe, terminale kolejowo-drogowe oraz terminale wzdłuż śródlądowych dróg wodnych).
4. Państwa członkowskie wprowadzają odpowiednie środki dotyczące sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej, które mają zostać opracowane w celu spełnienia odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia w terminach określonych w art. 6 ust. 1, o ile nie określono inaczej w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 11

Przepisy ogólne dotyczące europejskich korytarzy transportowych

1. Dziewięć europejskich korytarzy transportowych, a mianowicie:
 - i. atlantycki;
 - ii. Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie;
 - iii. Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie;
 - iv. śródziemnomorski;
 - v. Morze Północne – Ren – Morze Śródziemne;
 - vi. Morze Północne – Morze Bałtyckie;
 - vii. Ren – Dunaj;
 - viii. Skandynawia – Morze Śródziemne;
 - ix. Bałkany Zachodnie – wschodnia część Morza Śródziemnego,

przedstawiono na mapach w załączniku III.

2. Państwa członkowskie wprowadzają odpowiednie środki dotyczące europejskich korytarzy transportowych, które mają zostać utworzone w celu spełnienia przepisów niniejszego rozporządzenia: do dnia 31 grudnia 2030 r. w odniesieniu do ich infrastruktury wchodzącej w skład sieci bazowej oraz do dnia 31 grudnia 2040 r. w odniesieniu do ich infrastruktury wchodzącej w skład rozszerzonej sieci bazowej, o ile nie określono inaczej w niniejszym rozporządzeniu.
3. Z zastrzeżeniem art. 172 ust. 2 TFUE Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 60 niniejszego rozporządzenia aktów delegowanych w celu zmiany, w granicach art. 7, przebiegu europejskich korytarzy transportowych, o których mowa w załączniku III do niniejszego rozporządzenia, aby uwzględnić rozwój głównych przepływów handlowych i ruchu lub istotne zmiany w sieci. W odniesieniu do zmian przebiegu korytarzy mających wpływ na części na terytorium państw sąsiadujących takie akty delegowane opierają się na umowach wysokiego szczebla dotyczących sieci infrastruktury transportowej między Unią a zainteresowanymi państwami sąsiadującymi.

Artykuł 12

Priorytety ogólne dotyczące sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej

1. W trakcie rozwijania sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej priorytetem ogólnym są środki niezbędne do:
 - a) zwiększenia udziału bardziej zrównoważonych rodzajów transportu w przewozie towarów i osób, w szczególności w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczenia oraz zwiększenia korzyści społecznych i gospodarczych płynących z transportu;
 - b) zapewnienia zwiększonej dostępności i łączności wszystkich regionów Unii, przy jednoczesnym uwzględnieniu spójności terytorialnej i społecznej, jak również szczególnego przypadku regionów najbardziej oddalonych oraz innych regionów odległych, wyspiarskich, peryferyjnych i górzystych, a także obszarów słabo zaludnionych;
 - c) zapewnienia optymalnej integracji różnych rodzajów transportu i interoperacyjności między rodzajami transportu, w tym aktywnych rodzajów mobilności na obszarach miejskich;

- d) uzupełnienia brakujących połączeń i eliminacji wąskich gardeł, w szczególności w odniesieniu do interoperacyjności i na odcinkach transgranicznych;
- e) wdrożenia niezbędnej infrastruktury, która zapewni płynny ruch bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów, statków i statków powietrznych;
- f) promowania efektywnego i zrównoważonego wykorzystywania infrastruktury i, w razie konieczności, zwiększania przepustowości;
- g) zachowania istniejącej infrastruktury i poprawy lub utrzymania jakości infrastruktury pod względem bezpieczeństwa, ochrony, efektywności systemu transportu i operacji transportowych, odporności na klimat oraz na klęski żywiołowe, efektywności środowiskowej, i ciągłości przepływów ruchu;
- h) poprawy jakości usług i warunków socjalnych dla pracowników transportu, poprawy dostępności dla wszystkich użytkowników, w tym osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się, oraz innych osób w trudnej sytuacji;
- i) poprawy cyfryzacji i rozwoju automatyzacji, w szczególności poprzez wdrożenie i rozwój systemów ICT dla transportu.

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

- a) przyczyniania się do zmniejszenia narażenia obszarów miejskich na negatywny wpływ przebiegającego przez nie transportu kolejowego i drogowego; oraz
- b) przeniesiono do lit. a)
- c) skreślono;⁴⁷

⁴⁷ Niniejsza litera, która dotyczy eliminacji wąskich gardeł, w szczególności w odniesieniu do interoperacyjności, została połączona z ust. 1 lit. d).

- d) optymalizacji wykorzystania infrastruktury, w szczególności poprzez efektywne zarządzanie przepustowością, zarządzanie ruchem i zwiększenie wydajności operacyjnej;
- e) przyczyniania się do pozytywnych skutków dla zdrowia i środowiska przez promowanie korzystania z aktywnych rodzajów mobilności za pomocą rozwoju odpowiedniej infrastruktury dla ruchu rowerowego i pieszego.

Artykuł 13

Priorytety ogólne dotyczące europejskich korytarzy transportowych

W trakcie rozwijania europejskich korytarzy transportowych priorytetem ogólnym są środki niezbędne do:

- a) rozwoju wysokowydajnej i w pełni interoperacyjnej sieci kolejowych przewozów towarowych w całej Unii;
- b) rozwoju interoperacyjnej wysokowydajnej sieci kolejowych przewozów osobowych, w tym dużych prędkości, łączącej węzły miejskie w całej Unii;
- c) rozwoju wydajnej infrastruktury transportu lotniczego i żeglugi śródlądowej oraz infrastruktury transportu morskiego dobrze zintegrowanej w ramach europejskiego obszaru transportu morskiego;
- d) rozwoju bezpiecznej i chronionej sieci dróg, z wystarczającą infrastrukturą paliw alternatywnych;
- e) rozwoju ulepszonych multimodalnych i interoperacyjnych rozwiązań transportowych;

- f) promowania intermodalnej integracji całego łańcucha logistycznego, zapewniającej efektywne wzajemne połączenia w węzłach transportowych i miejskich;
- g) wdrożenia niezbędnej infrastruktury, która zapewni płynny ruch bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów, statków i statków powietrznych.

ROZDZIAŁ III
PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE
SEKCJA 1

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Artykuł 14

Elementy infrastruktury

1. Infrastruktura transportu kolejowego składa się w szczególności z:
 - a) linii kolejowych, w tym:
 - (i) torów;
 - (ii) rozjazdów;
 - (iii) przejazdów kolejowych;
 - (iv) bocznicy;
 - (v) tuneli;
 - (vi) mostów;
 - (vii) infrastruktury łagodzącej wpływ na środowisko;
 - b) dworców zlokalizowanych wzdłuż linii wskazanych w załączniku I, służących do przesiadek pasażerów w ramach transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu;
 - c) obiektów kolejowej infrastruktury obsługowej wzdłuż linii wskazanych w załączniku I, innych niż dworce pasażerskie zdefiniowane w art. 3 pkt 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE⁴⁸, w szczególności stacji rozrządowych, urządzeń służących formowaniu składu pociągów, urządzeń manewrowych, torów postojowych, punktów zaplecza technicznego, innych stanowisk technicznych, w tym stanowisk do czyszczenia i mycia taboru, instalacji pomocniczych i kolejowych stacji paliw; obejmuje ona również automatyczne urządzenia do zmiany rozstawu osi kolejowych;

⁴⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

- d) połączeń w ramach kolejowych tras dojazdowych do multimodalnych terminali towarowych posiadających połączenie drogą kolejową, w tym kolejowych tras dojazdowych do multimodalnych terminali towarowych w portach śródlądowych i morskich oraz w portach lotniczych, oraz kolejowych tras dojazdowych do stacji rozrządowych zdefiniowanych w pkt 2 lit. c) załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE;
 - e) przytorowych urządzeń sterowania;
 - f) przytorowej infrastruktury energetycznej;
 - g) urządzeń towarzyszących;
 - h) systemów ICT dla transportu.
2. Wyposażenie techniczne związane z liniami kolejowymi może obejmować systemy elektryfikacji, urządzenia umożliwiające wsiadanie i wysiadanie pasażerów oraz załadunek i rozładunek towarów na dworcach i terminalach, a także technologie innowacyjne w fazie ich wdrażania.

Artykuł 15

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci kompleksowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura kolejowa sieci kompleksowej:
- a) spełniała wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797⁴⁹ oraz środków wykonawczych do niej, aby zapewnić interoperacyjność sieci kompleksowej;
 - b) spełniała wymogi technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) przyjętych zgodnie z art. 4 i 5 dyrektywy (UE) 2016/797, bez uszczerbku dla zwolnień przewidzianych w art. 7 ust. 1 tej dyrektywy;
 - c) skreślono.

⁴⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2050 r. infrastruktura kolejowa sieci kompleksowej, z wyjątkiem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d),
- a) była w pełni zelektryfikowana w zakresie linii oraz, w stopniu niezbędnym do eksploatacji pociągów zasilanych elektrycznie, w zakresie bocznic;
 - b) skreślono.
 - c) dopuszczała, bez specjalnego zezwolenia, nacisk osi co najmniej 22,5 tony;
 - d) dopuszczała, bez specjalnego zezwolenia, prowadzenie pociągów towarowych o długości pociągu wynoszącej co najmniej 740 m (łącznie z lokomotywą(-ami)).
Wymóg ten jest spełniony, jeżeli na wniosek przedsiębiorstwa kolejowego na liniach dwutorowych średnio dziennie co najmniej jedną trasę pociągu na godzinę i w danym kierunku można przeznaczyć dla pociągów towarowych o długości co najmniej 740 m;
 - e) skreślono.

Wymogi określone w lit. c) i d) mają zastosowanie wyłącznie na tych liniach sieci kompleksowej, które:

- łączą multimodalny terminal towarowy lub port morski lub śródlądowy z najbliższym przejściem granicznym z bazową lub rozszerzoną bazową siecią towarową, lub
- stanowią linię przekierowującą linii, która stanowi część sieci bazowej lub rozszerzonej sieci bazowej dla transportu towarowego; lub
- obsługują średnio ponad dziesięć pociągów towarowych dziennie w obu kierunkach na podstawie danych za rok poprzedzający rok zgłoszenia.

Najpóźniej trzy lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie powiadamiają Komisję o odnośnych liniach. W przypadku odcinków transgranicznych takie powiadomienie dokonywane jest w porozumieniu z innymi zainteresowanymi państwami członkowskimi.

- 2a. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2050 r. infrastruktura kolejowa sieci kompleksowej na połączeniach, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), połączona z liniami kolejowymi wykorzystywanymi do transportu towarowego zdefiniowanego w art. 15 ust. 2 spełniała wymogi określone w ust. 2 lit. c) i d), chyba że w odniesieniu do wymogów określonych w ust. 2 lit. d) Komisja przyznała zgodnie z art. 37 ust. 5 zwolnienie ze stosowania art. 37 ust. 3.
3. Wymogi określone w ust. 2 i 2a nie mają zastosowania do sieci odizolowanych.
- b) skreślono.
4. Bez uszczerbku dla ust. 3 na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyznaje, w drodze aktów wykonawczych, zwolnienia z wymogów, o których mowa w niniejszym artykule, ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub istotne ograniczenia fizyczne, negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub potencjalny negatywny wpływ na środowisko lub różnorodność biologiczną. Każdy taki wniosek musi być należycie uzasadniony. Wniosek o zwolnienia jest w przypadku odcinków transgranicznych koordynowany z sąsiadującym(i) państwem(-ami) członkowskim(i). Sąsiadujące państwo(-a) członkowskie może(-gą) przedstawić opinię państwu członkowskiemu składającemu wniosek o zwolnienie. Państwo członkowskie dołącza do swojego wniosku opinię(-e) sąsiadującego(-ych) państwa(państw) członkowskiego(-ich). Państwo członkowskie może wystąpić o przyznanie kilku zwolnień w jednym wniosku.

Komisja ocenia wniosek pod kątem przedstawionego uzasadnienia oraz, w stosownych przypadkach, jego znaczącego wpływu na interoperacyjność i ciągłość sieci kolejowej. Komisja należycie uwzględnia opinię(-e) zainteresowanego(-ych) sąsiadującego(-ych) państwa(państw) członkowskiego(-ich).

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania tych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż 6 miesięcy od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje zgodnie z akapitem trzecim, nie później niż 4 miesiące od otrzymania takich informacji, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza. W przypadku braku wyraźnej decyzji Komisji w takich terminach uznaje się, że zwolnienie zostało przyznane.

Komisja informuje pozostałe państwa członkowskie o zwolnieniach przyznanych zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 16

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej

1. Państwa członkowskie zapewniają zgodność infrastruktury kolejowej sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej z art. 15 ust. 1.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2040 r. infrastruktura kolejowa rozszerzonej sieci bazowej, z wyjątkiem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), w odniesieniu do linii, które są częścią sieci transportu towarowego:
 - a) spełniała wymogi określone w art. 15 ust. 2 lit. a) i c);
 - b) dopuszczała, bez specjalnego zezwolenia, prowadzenie pociągów towarowych o długości pociągu wynoszącej co najmniej 740 m (łącznie z lokomotywą(-ami)).

Wymóg ten jest spełniony, jeżeli spełnione są co najmniej następujące warunki:

 - (i) na wniosek przedsiębiorstwa kolejowego na liniach dwutorowych co najmniej jedną trasę pociągu na dwie godziny i w danym kierunku oraz nie mniej niż 24 trasy pociągu dziennie można przeznaczyć dla pociągów towarowych o długości co najmniej 740 m;

- (ii) na wniosek przedsiębiorstwa kolejowego na liniach jednotorowych co najmniej jedną trasę pociągu na trzy godziny i w danym kierunku oraz nie mniej niż 12 tras pociągu dziennie można przeznaczyć dla pociągów towarowych o długości co najmniej 740 m;
 - c) w przypadku odcinków kolejowych łączących multimodalne terminale towarowe dwóch węzłów miejskich lub multimodalny terminal towarowy w węźle miejskim i na przejściu granicznym, ponad 75 % długości każdego odcinka kolejowego jest zaprojektowane dla prędkości wynoszącej co najmniej 100 km/h dla pociągów towarowych na liniach towarowych rozszerzonej sieci bazowej.
- 2a. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2040 r. infrastruktura kolejowa rozszerzonej sieci bazowej, z wyjątkiem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), w odniesieniu do linii, które są częścią sieci transportu pasażerskiego:
- a) spełniała wymogi określone w art. 15 ust. 2 lit. a) na liniach pasażerskich rozszerzonej sieci bazowej;
 - b) w przypadku odcinków kolejowych łączących multimodalne pasażerskie węzły przesiadkowe dwóch węzłów miejskich lub multimodalne pasażerskie węzły przesiadkowe w węźle miejskim i na przejściu granicznym, ponad 75 % długości każdego odcinka kolejowego było zaprojektowane dla prędkości wynoszącej co najmniej 160 km/h dla pociągów pasażerskich na liniach pasażerskich rozszerzonej sieci bazowej.
- 2b. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2040 r. infrastruktura kolejowa rozszerzonej sieci bazowej na połączeniach, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), spełniała wymogi określone w art. 15 ust. 2 lit. c) i art. 16 ust. 2 lit. b), chyba że w odniesieniu do wymogów określonych w art. 16 ust. 2 lit. b) Komisja przyznała zgodnie z art. 37 ust. 5 zwolnienie ze stosowania art. 37 ust. 3.
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. infrastruktura kolejowa sieci bazowej, z wyjątkiem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d):
- a) w przypadku linii, które stanowią część sieci transportu towarowego: spełniała wymogi określone w art. 16 ust. 2 lit. a), b) i c);
 - b) w przypadku linii, które stanowią część sieci transportu pasażerskiego: spełniała wymogi określone w art. 15 ust. 2 lit. a).

- 3a. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2040 r. infrastruktura kolejowa będąca częścią sieci bazowej transportu pasażerskiego, z wyjątkiem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), spełniała wymóg określony w art. 16 ust. 2a lit. b).
- 3ab. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2040 r. w europejskich korytarzach transportowych na ich terytorium linie przewozu towarowego będące częścią infrastruktury kolejowej sieci bazowej lub rozszerzonej sieci bazowej, w tym połączenia, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), pozwalały na ruch pociągów towarowych przewożących standardowe naczepy o wysokości do 4 metrów na wagonach o wysokości co najmniej 27 centymetrów.

Wymóg ten uznaje się za spełniony, jeżeli w każdym europejskim korytarzu transportowym na terytorium państwa członkowskiego spełnione są co najmniej następujące warunki:

- istnieje co najmniej jedna spełniająca ten wymóg linia bezpośrednia umożliwiająca nieprzerwaną eksploatację pociągów na terytorium państwa członkowskiego, jak również na liniach transgranicznych łączących z każdym sąsiadującym państwem członkowskim;
- istnieje co najmniej jedna spełniająca ten wymóg linia bezpośrednia łącząca z co najmniej jednym terminalem kolejowo-drogowym lub jednym multimodalnym terminalem towarowym zlokalizowanym w porcie morskim lub w niedalekiej odległości od portu morskiego będącego częścią europejskiego korytarza transportowego na terytorium państwa członkowskiego;
- jeżeli co najmniej jeden punkt końcowy korytarza znajduje się na terytorium państwa członkowskiego, istnieje co najmniej jedna linia bezpośrednia spełniająca ten wymóg dla co najmniej jednego z tych punktów końcowych.

W przypadku odcinków transgranicznych wyznaczenie tych linii odbywa się w porozumieniu z zainteresowanym(i) sąsiadującym(-i) państwem(-ami) członkowskim(-i).

Najpóźniej trzy lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie powiadamiają Komisję o odnośnych liniach.

- 3b. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. infrastruktura kolejowa sieci bazowej na połączeniach, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), spełniała wymogi określone w art. 15 ust. 2 lit. c) i art. 16 ust. 2 lit. b), chyba że w odniesieniu do wymogów określonych w art. 16 ust. 2 lit. b) Komisja przyznała zgodnie z art. 37 ust. 5 zwolnienie ze stosowania art. 37 ust. 3.
4. Wymogi określone w ust. 2–3b nie mają zastosowania do sieci odizolowanych.
5. Bez uszczerbku dla ust. 4 na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyznaje, w drodze aktów wykonawczych, zwolnienia z wymogów, o których mowa w niniejszym artykule, ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub istotne ograniczenia fizyczne, negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub potencjalny negatywny wpływ na środowisko lub różnorodność biologiczną. Każdy taki wniosek musi być należycie uzasadniony. Wniosek o zwolnienia jest w przypadku odcinków transgranicznych koordynowany z sąsiadującym(i) państwem(-ami) członkowskim(i). Sąsiadujące państwo(-a) członkowskie może(-gą) przedstawić opinię państwu członkowskiemu składającemu wniosek o zwolnienie. Państwo członkowskie dołącza do swojego wniosku opinię(-e) sąsiadującego(-ych) państwa(państw) członkowskiego(-ich). Państwo członkowskie może wystąpić o przyznanie kilku zwolnień w jednym wniosku.

Komisja ocenia wnioski pod kątem przedstawionego uzasadnienia oraz, w stosownych przypadkach, jego znaczącego wpływu na interoperacyjność i ciągłość sieci kolejowej. Komisja należycie uwzględnia opinię(-e) zainteresowanego(-ych) sąsiadującego(-ych) państwa(państw) członkowskiego(-ich).

Przy ocenie wniosków o zwolnienie z określonego w ust. 3ab niniejszego artykułu wymogu dotyczącego przewozu nacze, Komisja uwzględnia w szczególności wyniki analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, a także potencjalne zakłócenia w świadczeniu usług wynikające z konieczności przeprowadzenia prac, aby spełnić ten wymóg.

Przy ocenie wniosków o zwolnienie z ustanowionych w niniejszym artykule wymogów mających zastosowanie do rozszerzonej sieci bazowej Komisja w szczególności uwzględnia wszelkie duże inwestycje podjęte przez zainteresowane państwo członkowskie na linii równoległej leżącej w niewielkiej odległości od nowych linii, które mają zostać wybudowane.

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania tych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż 6 miesięcy od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje zgodnie z akapitem trzecim, nie później niż 4 miesiące od otrzymania takich informacji, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza. W przypadku braku wyraźnej decyzji Komisji w takich terminach uznaje się, że zwolnienie zostało przyznane.

Komisja informuje pozostałe państwa członkowskie o zwolnieniach przyznanych zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 16a

Standardowa europejska nominalna szerokość toru kolejowego

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby każda nowa linia kolejowa rozszerzonej sieci bazowej oraz sieci bazowej, z uwzględnieniem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), charakteryzowała się standardową europejską nominalną szerokością toru wynoszącą 1 435 mm. Wymóg ten uważa się za spełniony, gdy pociągi o rozstawie wynoszącym 1 435 mm będą mogły poruszać się po infrastrukturze najpóźniej do 2030 r. w przypadku sieci bazowej, oraz do 2040 r. – w przypadku rozszerzonej sieci bazowej. Do celów niniejszego artykułu nowa linia kolejowa oznacza każdą linię, której budowa w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia nie była jeszcze rozpoczęta.

2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 państwa członkowskie, na których terytorium w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia nie planuje się połączenia nowej linii kolejowej z lądową granicą innego państwa członkowskiego zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia, sporządzają plan określający nową linię kolejową, która ma zostać wybudowana zgodnie ze standardową europejską nominalną szerokością toru wynoszącą 1 435 mm. Plan ten uwzględnia wpływ na interoperacyjność z sąsiadującym(i) państwem(-ami) członkowskim(i) poprzez uwzględnienie, w szczególności, ewentualnej migracji istniejących linii kolejowych zgodnie z ust. 3. Plan obejmuje analizę kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych uzasadniającą decyzję państwa członkowskiego, w stosownych przypadkach, o niewybudowaniu nowej infrastruktury kolejowej o standardowej europejskiej nominalnej szerokości toru wynoszącej 1 435 mm oraz ocenę wpływu na interoperacyjność. Plan ten jest przedkładany Komisji najpóźniej w ciągu dwóch lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
3. Państwa członkowskie z istniejącą siecią kolejową lub jej częścią o innej szerokości toru niż standardowa europejska nominalna szerokość toru wynosząca 1 435 mm przeprowadzają ocenę, najpóźniej w ciągu dwóch lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, identyfikując istniejące linie kolejowe należące do europejskich korytarzy transportowych z myślą o ich ewentualnej migracji na standardową europejską nominalną szerokość toru wynoszącą 1 435 mm. Ocena ta jest w stosownych przypadkach koordynowana z sąsiadującym(i) państwem(-ami) członkowskim(i) w odniesieniu do odcinków transgranicznych. Ocena ta obejmuje analizę kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych dotyczących wykonalności ewentualnej migracji oraz ocenę wpływu na interoperacyjność.

Na podstawie oceny na mocy akapitu pierwszego państwa członkowskie sporządzają plan migracji, w stosownych przypadkach, najpóźniej rok po zakończeniu oceny, wskazując istniejące linie kolejowe znajdujące się w europejskich korytarzach transportowych, które mają zostać zmigrowane na standardową europejską nominalną szerokość toru wynoszącą 1 435 mm, oraz określają harmonogram tej migracji.

Ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do linii kolejowych, w przypadku których prace budowlane rozpoczęły się przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

4. Priorytety w zakresie planowania infrastruktury i inwestycji wynikające z planów, o których mowa w ust 2 i 3, uwzględnia się w pierwszym planie prac koordynatora europejskiego ds. europejskiego korytarza transportowego, którego częścią są towarowe linie kolejowe o szerokości torów innej niż standardowa europejska nominalna szerokość toru, zgodnie z art. 53.
5. W należycie uzasadnionych przypadkach na wniosek państwa członkowskiego Komisja w drodze aktów wykonawczych przyznaje w odniesieniu do nowych linii kolejowych sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej lub ich części tymczasowe zwolnienie z wymogów, o których mowa w ust. 1, na podstawie negatywnych wyników analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych. Każdy wniosek o zwolnienie opiera się na wystarczającym uzasadnieniu. W przypadku odcinków transgranicznych wnioski o zwolnienie są koordynowane z sąsiadującym państwem członkowskim. Sąsiadujące państwo członkowskie może przedstawić opinię państwu członkowskiemu składającemu wniosek o zwolnienie. Państwo członkowskie dołącza do swojego wniosku opinię(-e) sąsiadującego(-ych) państwa(państw) członkowskiego(-ich). Państwo członkowskie może wystąpić o przyznanie kilku zwolnień w jednym wniosku.

Komisja ocenia wniosek pod kątem przedstawionego uzasadnienia oraz, w stosownych przypadkach, jego znaczącego wpływu na interoperacyjność i ciągłość sieci kolejowej. Komisja należycie uwzględnia opinię(-e) zainteresowanego(-ych) sąsiadującego(-ych) państwa(państw) członkowskiego(-ich).

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania tych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż 6 miesięcy od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem drugim lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje zgodnie z akapitem trzecim, nie później niż 4 miesiące od otrzymania takich informacji, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza. W decyzji wskazuje się okres, na jaki zwolnienie zostaje przyznane.

Komisja informuje pozostałe państwa członkowskie o zwolnieniach przyznanych zgodnie z akapitem czwartym.

Artykuł 17

Europejski system zarządzania ruchem kolejowym

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby:

- infrastruktura kolejowa była wyposażona w ERTMS do dnia 31 grudnia 2040 r. w rozszerzonej sieci bazowej oraz do dnia 31 grudnia 2050 r. w sieci kompleksowej, z wyjątkiem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), przy zapewnieniu zsynchronizowanego i zharmonizowanego wdrożenia ERTMS w systemach przytorowych i pokładowych;
- ERTMS został wdrożony na połączeniach, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), do dnia 31 grudnia 2040 r. w rozszerzonej sieci bazowej i do dnia 31 grudnia 2050 r. w sieci kompleksowej, w przypadku gdy w koordynacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, w szczególności z zarządcą infrastruktury, zainteresowane państwo członkowskie uzna takie urządzenia za niezbędne.

a) skreślono.

b) skreślono.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r.:

- infrastruktura kolejowa sieci bazowej, z wyjątkiem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), spełniała wymogi określone w ust. 1.
- ERTMS został wdrożony na połączeniach, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), w sieci bazowej, w przypadku gdy w koordynacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, w szczególności z zarządcą infrastruktury, zainteresowane państwo członkowskie uzna takie urządzenia za niezbędne.

2a. Państwa członkowskie dążą, w stosownych przypadkach, do tego, by do dnia 31 grudnia 2050 r. zlikwidowane zostały systemy klasy B.

3. skreślono.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2050 r. infrastruktura kolejowa sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej została wyposażona w radiowy ERTMS.

5. Państwa członkowskie zapewniają, aby od dnia 31 grudnia 2030 r. w odniesieniu do infrastruktury kolejowej sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej oraz sieci kompleksowej w przypadku budowy nowej linii wdrażany był radiowy ERTMS.

5a. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2050 r. radiowy ERTMS został wdrożony na połączeniach, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), w sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej, w przypadku gdy w koordynacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, w szczególności z zarządcą infrastruktury, zainteresowane państwo członkowskie uzna takie urządzenia za niezbędne. W przypadku budowy nowej linii takie wdrożenie należy zapewnić od dnia 31 grudnia 2030 r.

5b. Wymogi określone w ust. 1–5a nie mają zastosowania do sieci odizolowanych.

6. Bez uszczerbku dla ust. 5b, na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyznaje, w drodze aktów wykonawczych, zwolnienia z wymogów, o których mowa w ust. 1–5a. Każdy wniosek o zwolnienie opiera się na negatywnym wyniku analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych oraz na ocenie wpływu na interoperacyjność. Każdy taki wniosek musi być należycie uzasadniony. Wniosek o zwolnienia jest w przypadku odcinków transgranicznych koordynowany z sąsiadującym(i) państwem(-ami) członkowskim(i). Sąsiadujące państwo(-a) członkowskie może(-gą) przedstawić opinię państwu członkowskiemu składającemu wniosek o zwolnienie. Państwo członkowskie dołącza do swojego wniosku opinię(-e) sąsiadującego(-ych) państwa(państw) członkowskiego(-ich). Państwo członkowskie może wystąpić o przyznanie kilku zwolnień w jednym wniosku. Zwolnienia będące przedmiotem wniosku muszą spełniać wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797⁵⁰.

Komisja ocenia wnioski pod kątem uzasadnienia przedstawionego zgodnie z akapitem pierwszym oraz z punktu widzenia jego znaczącego wpływu na interoperacyjność.

Komisja należycie uwzględnia opinię(-e) zainteresowanego(-ych) sąsiadującego(-ych) państwa(państw) członkowskiego(-ich).

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania tych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

⁵⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż 6 miesięcy od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje zgodnie z akapitem trzecim, nie później niż 4 miesiące od otrzymania takich informacji, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza. W przypadku braku wyraźnej decyzji Komisji w takich terminach uznaje się, że zwolnienie zostało przyznane.

Komisja informuje pozostałe państwa członkowskie o zwolnieniach przyznanych zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 18

[Przeniesiono do art. 65.]

Artykuł 19

Dodatkowe priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej

Promując projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, które dotyczą infrastruktury kolejowej, oprócz priorytetów ogólnych określonych w art. 12 i 13 należy zwracać uwagę na następujące kwestie:

- a) przejście na standardową europejską nominalną szerokość toru (1 435 mm), w stosownych przypadkach;
- b) łagodzenie skutków hałasu i wibracji spowodowanych przez transport kolejowy, w szczególności za pomocą środków w zakresie taboru i infrastruktury, w tym instalacji chroniących przed hałasem;
- c) podnoszenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych;
- d) w stosownych przypadkach – połączenie kolejowej infrastruktury transportowej z infrastrukturą portów śródlądowych;
- e) rozwój infrastruktury dla pociągów o długości powyżej 740 m i do 1500 m oraz nacisku osi 25,0 t przy budowie i modernizacji linii kolejowych istotnych dla ruchu towarowego, pod warunkiem przeprowadzenia analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych;

- f) opracowywanie i wdrażanie innowacyjnych technologii dla kolei, w szczególności w oparciu o prace Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail i Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego, zwłaszcza w zakresie automatycznej obsługi pociągów, zaawansowanego zarządzania ruchem oraz cyfrowej łączności dla pasażerów w oparciu o ERTMS i cyfrowe sprzęgi samoczynne, a także łączność za pośrednictwem sieci 5G;
- g) podczas budowy lub modernizacji infrastruktury kolejowej – zapewnienie ciągłości i dostępności ścieżek dla pieszych i rowerzystów oraz budowa parkingów dla rowerów w pobliżu stacji w celu promowania aktywnych rodzajów transportu;
- h) rozwój innowacyjnych technologii paliw alternatywnych dla kolei, takich jak wodór na odcinkach zwolnionych z wymogu elektryfikacji i kolejowych tras dojazdowych;
- i) na rzecz rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej – ustanowienie normy zapewniającej ruch pociągów towarowych przewożących standardowe naczepy o wysokości do 4 metrów na standardowych wagonach o wysokości 33 centymetrów, bez dodatkowego wymogu posiadania specjalnego zezwolenia na wykonywanie przewozów.

SEKCJA 2

INFRASTRUKTURA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Artykuł 20

Elementy infrastruktury

- 1. Infrastruktura żeglugi śródlądowej składa się w szczególności z:
 - a) rzek;
 - b) kanałów;
 - c) jezior i lagun;

- d) powiązanej infrastruktury, takiej jak śluzy, podnośnie, mosty, zbiorniki i związane z nimi środki zapobiegania powodziom i suszom oraz łagodzenia ich skutków, mogące mieć korzystne skutki dla żeglugi po śródlądowych drogach wodnych;
- e) dostępowych dróg wodnych i połączeń ostatniej mili z multimodalnymi terminalami towarowymi posiadającymi połączenie śródlądowymi drogami wodnymi, w szczególności w portach śródlądowych i morskich;
- f) miejsc cumowania i odpoczynku;
- g) portów śródlądowych, w tym podstawowej infrastruktury portowej w postaci basenów wewnętrznych, ścian nabrzeży, miejsc postoju, pirsów, doków, wałów, zasyпки, platform oraz osuszonego gruntu, a także infrastruktury niezbędnej do operacji transportowych na terenie portu i poza nim;
- h) powiązanego wyposażenia, o którym mowa w ust. 2;
- i) systemów ICT dla transportu, w tym RIS;
- j) połączeń portów śródlądowych z pozostałymi rodzajami transportu w ramach transeuropejskiej sieci transportowej;
- k) infrastruktury związanej z instalacjami do paliw alternatywnych;
- l) infrastruktury niezbędnej do prowadzenia działalności z zerową ilością odpadów i stosowania środków z zakresu gospodarki o obiegu zamkniętym.

2. Wyposażenie powiązane ze śródlądowymi drogami wodnymi może obejmować urządzenia do załadunku i rozładunku towarów oraz składowania towarów w portach śródlądowych. Urządzenia towarzyszące mogą obejmować w szczególności układy napędowe i systemy operacyjne, które ograniczają zanieczyszczenie, jak np. zanieczyszczenie wody i powietrza, zużycie energii i intensywność emisji dwutlenku węgla. Może ono również obejmować urządzenia do odbioru odpadów, infrastrukturę do zasilania z lądu energią elektryczną i innymi paliwami alternatywnymi do celów dostaw i wytwarzania, a także urządzenia do łamania lodu, usług hydrologicznych i pogłębiania toru wodnego, portu oraz podejść do portu, aby zapewnić żeglowność przez cały rok.
3. Aby port śródlądowy stanowił część sieci kompleksowej, musi spełniać następujące warunki:

- a) obsługuje w skali roku przeładunki towarów o masie powyżej 500 000 ton.
Całkowita roczna wielkość przeładunku towarów opiera się na ostatniej dostępnej średniej z trzech lat, obliczonej na podstawie danych statystycznych publikowanych przez Eurostat;
- b) znajduje się w sieci śródlądowych dróg wodnych transeuropejskiej sieci transportowej.

Artykuł 21

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci kompleksowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2050 r. porty śródlądowe w sieci kompleksowej:
 - a) zostały połączone z infrastrukturą drogową lub kolejową;
 - b) oferowały co najmniej jeden multimodalny terminal towarowy otwarty dla wszystkich operatorów i użytkowników w niedyskryminujący sposób oraz stosowały przejrzyste i niedyskryminujące opłaty;
 - c) zostały wyposażone w urządzenia poprawiające efektywność środowiskową statków w portach, które mogą obejmować urządzenia do odbioru odpadów, instalacje do odgazowywania, środki redukcji hałasu, środki zmniejszające zanieczyszczenie powietrza i wody.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura paliw alternatywnych była wprowadzana w portach śródlądowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych].

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci bazowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. porty śródlądowe w sieci bazowej spełniały wymogi określone w art. 21 ust. 1 lit. a) i b), a do dnia 31 grudnia 2040 r. – wymogi określone w art. 21 ust. 1 lit. c).
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby sieć śródlądowych dróg wodnych, z uwzględnieniem połączeń, o których mowa w art. 20 ust. 1 lit. e), była utrzymywana w sposób umożliwiający użytkownikom wydajną, niezawodną i bezpieczną żeglugę dzięki zapewnieniu ustanowionych w ust. 3 lit. a) minimalnych wymogów dla dróg wodnych oraz ustanowionych w ust. 3 lit. b), c) i d) minimalnych wymogów dotyczących poziomów usług (dobre warunki nawigacyjne).

Państwa członkowskie zapobiegają pogarszaniu się tych minimalnych wymogów lub któregośkolwiek z określonych kryteriów podstawowych. W przypadku gdy w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia sieć śródlądowych dróg wodnych będzie przekraczała te minimalne wymogi, państwa członkowskie dokładają wszelkich możliwych starań, aby zapobiec pogorszeniu jej stanu.

3. Państwa członkowskie w szczególności zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r.:
 - a) rzeki, kanały, jeziora, laguny, porty śródlądowe i drogi dostępu do nich zapewniały głębokość szlaku wodnego wynoszącą co najmniej 2,5 m oraz minimalną wysokość pod mostami zamkniętymi wynoszącą co najmniej 5,25 m przy określonych porównawczych poziomach wody, które są przekraczane w określonej liczbie dni roku w oparciu o średnią statystyczną.

Porównawcze poziomy wody są ustalane na podstawie liczby dni w roku, w których rzeczywisty poziom wody przekroczył określony porównawczy poziom wody.

Z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez zainteresowane państwa członkowskie zgodnie z art. 172 TFUE Komisja przyjmuje akty wykonawcze, które będą opracowywane w ścisłej współpracy z takimi państwami członkowskimi oraz – w stosownych przypadkach – w konsultacji z ustanowionymi na podstawie umów międzynarodowych komisjami ds. żeglugi rzecznej, określające dla poszczególnych korytarzy, dróg wodnych lub odcinków dróg wodnych porównawcze poziomy wody, o których mowa w poprzednim akapicie. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 59 ust. 3. Są one spójne z wymogami określonymi w konwencjach międzynarodowych, umowach zawartych między państwami członkowskimi, w tym w regulacjach przyjętych przez ustanowione na podstawie takich konwencji lub umów komisje ds. żeglugi rzecznej;

- b) państwa członkowskie publikowały na publicznie dostępnej stronie internetowej liczbę dni w roku, o których mowa w lit. a), w których rzeczywisty poziom wody przekracza określony porównawczy poziom wody dla głębokości szlaku wodnego lub go nie osiąga, a także średni czas oczekiwania przy każdej śluzie;
- c) operatorzy śluz zapewniali, aby śluzy były obsługiwane i utrzymywane w taki sposób, aby zminimalizować czas oczekiwania;
- d) rzeki, kanały, jeziora i laguny były wyposażone w RIS w odniesieniu do wszystkich usług zgodnie z dyrektywą 2005/44/WE⁵¹, tak aby użytkownikom transgranicznym zagwarantować informacje w czasie rzeczywistym.

⁵¹ Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152).

4. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyznaje, w drodze aktów wykonawczych, zwolnienia z minimalnych wymogów, o których mowa w ust. 3 lit. a), w odniesieniu do poszczególnych dróg wodnych i, w stosownych przypadkach, odcinków dróg wodnych, ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub istotne ograniczenia fizyczne lub negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub potencjalny negatywny wpływ na środowisko lub różnorodność biologiczną lub dziedzictwo kulturowe. Każdy taki wniosek musi być należycie uzasadniony. Wniosek o zwolnienia jest w stosownych przypadkach koordynowany z sąsiadującym(i) państwem(-ami) członkowskim(i). Sąsiadujące państwo(-a) członkowskie może(-gą) przedstawić opinię państwu członkowskiemu składającemu wniosek o zwolnienie. Państwo członkowskie dołącza do swojego wniosku opinię(-e) sąsiadującego(-ych) państwa(państw) członkowskiego(-ich). Państwo członkowskie może wystąpić o przyznanie kilku zwolnień w jednym wniosku.

Komisja ocenia wniosek pod kątem uzasadnienia przedstawionego zgodnie z akapitem pierwszym. Komisja należycie uwzględnia opinię(-e) zainteresowanego(-ych) sąsiadującego(-ych) państwa(państw) członkowskiego(-ich).

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania tych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż 6 miesięcy od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje zgodnie z akapitem trzecim, nie później niż 4 miesiące od otrzymania takich informacji, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza. W przypadku braku wyraźnej decyzji Komisji w takich terminach uznaje się, że zwolnienie zostało przyznane.

Komisja informuje pozostałe państwa członkowskie o zwolnieniach przyznanych zgodnie z niniejszym artykułem.

Pogorszenie minimalnych wymogów spowodowane bezpośrednim działaniem człowieka lub brakiem staranności w utrzymaniu sieci śródlądowych dróg wodnych nie jest uznawane za przypadek uzasadniający przyznanie zwolnienia.

- 4a. W przypadku siły wyższej państwa członkowskie przywracają warunki żeglowności do poprzedniego stanu, gdy tylko pozwala na to sytuacja.
5. Komisja może przyjąć wytyczne zapewniające spójne podejście do stosowania dobrych warunków nawigacji w Unii. Wytyczne te mogą obejmować w szczególności:
- a) parametry uzupełniające dotyczące dróg wodnych właściwe dla rzek o swobodnym biegu;
 - aa) parametry uzupełniające dotyczące szerokości żeglownej kanału;
 - b) skreślono.
 - c) skreślono.
 - d) skreślono.
 - e) wdrażanie infrastruktury energii alternatywnej w celu zapewnienia dostępu do paliw alternatywnych w całym korytarzu;
 - f) korzystanie z cyfrowych zastosowań sieci i procesów automatyzacji;
 - g) odporność infrastruktury na zmianę klimatu, zagrożenia naturalne i katastrofy spowodowane przez człowieka lub celowe zakłócenia;
 - h) wprowadzanie i promowanie nowych technologii i innowacji w zakresie bezemisyjnych paliw energetycznych i układów napędowych.
6. skreślono.

Dodatkowe priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury śródlądowych dróg wodnych

Promując projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, które dotyczą infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, oprócz priorytetów ogólnych określonych w art. 12 i 13 należy zwracać uwagę na następujące kwestie:

- a) osiągnięcie wyższych standardów w zakresie modernizacji istniejących dróg wodnych oraz tworzenia nowych dróg wodnych w celu zaspokojenia potrzeb rynku, w stosownych przypadkach;
- b) środki zapobiegania powodziom i suszom oraz łagodzenia ich skutków;
- c) usprawnienie procesów cyfryzacji i automatyzacji, w szczególności w celu zwiększenia bezpieczeństwa, ochrony i zrównoważoności w żegludze śródlądowej, w tym w ramach węzłów miejskich;
- d) modernizacja i zwiększenie przepustowości infrastruktury, w tym miejsc cumowania i odpoczynku i ich usług, niezbędnej do multimodalnych operacji transportowych na terenie portu i poza nim oraz wzdłuż drogi wodnej;
- e) wspieranie i opracowywanie środków mających na celu poprawę efektywności środowiskowej żeglugi śródlądowej i infrastruktury transportowej, w tym bezemisyjnych i niskoemisyjnych statków oraz środków łagodzących oddziaływanie na jednolite części wód i różnorodność biologiczną zależną od wody, zgodnie z mającymi zastosowanie wymogami wynikającymi z prawa Unii lub z odpowiednich umów międzynarodowych;
- f) rozwój i użytkowanie płytkowodnych statków żeglugi śródlądowej dostosowanych do niskiego poziomu wody;
- g) zapewnienie ciągłości i dostępności ścieżek dla pieszych i rowerzystów podczas budowy lub modernizacji infrastruktury śródlądowych dróg wodnych w celu promowania aktywnych rodzajów transportu;

- h) promowanie działań służących zapobieganiu pogarszaniu się wymogów dotyczących dróg wodnych.

SEKCJA 3

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU MORSKIEGO I EUROPEJSKI OBSZAR TRANSPORTU MORSKIEGO

Artykuł 24

Elementy infrastruktury

1. Europejski obszar transportu morskiego łączy i integruje opisane w ust. 2 elementy morskie z siecią lądową poprzez tworzenie lub modernizację szlaków żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz poprzez rozwój portów morskich na terytorium państw członkowskich i ich powiązań z zapleczem w celu zapewnienia skutecznej, opłacalnej i trwałej integracji z innymi rodzajami transportu.
2. Europejski obszar transportu morskiego obejmuje:
 - a) infrastrukturę transportu morskiego na terenach portowych sieci bazowej i kompleksowej, w tym połączenia z zapleczem;
 - b) działania o szerszym zasięgu, które nie są powiązane z określonymi portami i które przynoszą korzyści europejskiemu obszarowi transportu morskiego i szeroko pojętej gospodarce morskiej, takie jak wsparcie działań zapewniających całoroczną żeglowność (łamanie pokrywy lodowej), ułatwiających przejście na zrównoważony transport morski, poprawiających synergię między transportem a energią, między innymi poprzez wspieranie roli portów jako centrów energetycznych i wspomaganie transformacji energetycznej, oraz systemy ICT dla transportu i pomiary hydrograficzne;

- c) promowanie zrównoważonych i odpornych połączeń żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, w szczególności tych, które koncentrują przepływy towarowe, w celu zmniejszenia negatywnych kosztów zewnętrznych, takich jak emisje i zatory komunikacyjne powodowane przez transport drogowy w Unii, i które poprawiają dostęp do regionów najbardziej oddalonych i innych regionów oddalonych, wyspiarskich i peryferyjnych poprzez ustanowienie lub modernizację zrównoważonych, regularnych i częstych usług morskich.

d) skreślono.

3. Infrastruktura transportu morskiego, o której mowa w ust. 2 lit. a), składa się w szczególności z:

- a) portów morskich wraz z infrastrukturą niezbędną do operacji transportowych na terenie portu;
- b) podstawowej infrastruktury portowej, takiej jak baseny wewnętrzne, ściany nabrzeża, miejsca postoju, platformy, pirsy, doki, wały, zasypki oraz osuszony grunt;
- c) kanałów morskich;
- d) pomocy nawigacyjnych;
- e) podejść do portu, torów wodnych i śluz;
- f) falochronów;
- g) połączeń portów z transeuropejską siecią transportową;
- h) systemów ICT dla transportu, w tym EMSWe oraz VTMS;
- i) infrastruktury związanej z paliwami alternatywnymi;

- j) urządzeń towarzyszących, do których mogą należeć w szczególności urządzenia służące do zarządzania ruchem i ładunkami, ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko, jak również prowadzenia działalności z zerową ilością odpadów i stosowania środków z zakresu gospodarki o obiegu zamkniętym, poprawy efektywności energetycznej, ograniczania hałasu oraz do stosowania paliw alternatywnych, a także wyposażenie zapewniające żeglowność przez cały rok, w tym urządzenia do łamania lodu, badań hydrologicznych, inwestycyjnych prac pogłębiarskich i ochrony portu oraz podejścia do portu;
- k) skreślono.
- l) infrastruktury ułatwiającej działalność portową związaną z morskimi farmami wiatrowymi i energią odnawialną.

4. Aby port morski stanowił część sieci kompleksowej, musi spełniać co najmniej jeden z następujących warunków:

- a) jego całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego przekracza 0,1 % całkowitej rocznej wielkości ruchu pasażerskiego we wszystkich portach morskich w Unii. Wartość odniesienia dla tej wielkości całkowitej to ostatnia dostępna wartość średnia z trzech lat, w oparciu o dane statystyczne publikowane przez Eurostat;
- b) jego całkowita roczna wielkość ładunku – w odniesieniu do ładunków masowych albo niemasywnych – przekracza 0,1 % odpowiedniej całkowitej rocznej wielkości ładunku we wszystkich portach morskich w Unii. Wartość odniesienia dla tej wielkości całkowitej to ostatnia dostępna wartość średnia z trzech lat, w oparciu o dane statystyczne publikowane przez Eurostat;
- ba) jego całkowita roczna wielkość ładunku – w odniesieniu do ładunków masowych lub niemasywnych – przekracza rocznie 500 000 ton i jej wkład w dywersyfikację dostaw energii w UE i przyspieszenie wprowadzania energii ze źródeł odnawialnych stanowi jeden z głównych rodzajów działalności portu; Wartość odniesienia dla tej wielkości całkowitej to ostatnia dostępna wartość średnia z trzech lat, w oparciu o dane statystyczne publikowane przez Eurostat.

- c) znajduje się na wyspie i stanowi jedyny punkt dostępu do regionu NUTS 3 w sieci kompleksowej w rozumieniu art. 3 rozporządzenia 1059/2003⁵²;
- d) znajduje się w regionie najbardziej oddalonym lub na obszarze peryferyjnym, w odległości przekraczającej 200 km od następnego najbliższego portu w sieci kompleksowej.

Artykuł 25

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci kompleksowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby:
 - a) wprowadzenie infrastruktury paliw alternatywnych w portach morskich sieci kompleksowej zgodnie z rozporządzeniem (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych];
 - b) wyposażenie portów morskich sieci kompleksowej w niezbędną infrastrukturę służącą poprawie efektywności środowiskowej statków w portach, w szczególności w urządzenia do odbioru odpadów ze statków zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883⁵³;
 - c) wdrożenie VTMISS i SafeSeaNet zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE;
 - d) wdrożenie morskich krajowych pojedynczych punktów kontaktowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/1239.

⁵² Rozporządzenie (WE) Nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 roku w sprawie ustalenia wspólnej klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS).

⁵³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniająca dyrektywę 2010/65/UE i uchylająca dyrektywę 2000/59/WE (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 116).

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2050 r.:

- a) porty morskie sieci kompleksowej o całkowitej rocznej wielkości ładunków powyżej 2 mln ton zostały połączone z infrastrukturą kolejową i drogową oraz, w miarę możliwości, ze śródlądowymi drogami wodnymi; Wartość odniesienia dla tej wielkości całkowitej to ostatnia dostępna wartość średnia z trzech lat, w oparciu o dane statystyczne publikowane przez Eurostat;
- b) porty morskie sieci kompleksowej obsługujące ruch towarowy oferowały co najmniej jeden multimodalny terminal towarowy otwarty w sposób niedyskryminujący dla wszystkich operatorów i użytkowników oraz stosowały przejrzyste i niedyskryminujące opłaty;
- c) kanały morskie, tory podejściowe do portów i obszary przyujściowe, które łączą dwa morza lub zapewniają dostęp od morza do portów morskich, odpowiadały przynajmniej śródlądowym drogom wodnym spełniającym wymogi art. 22;
- d) porty morskie sieci kompleksowej połączone ze śródlądowymi drogami wodnymi zostały wyposażone w specjalne zdolności przeładunkowe w odniesieniu do statków żeglugi śródlądowej.

Obowiązek zapewnienia połączenia, o którym mowa w akapicie pierwszym lit. a), nie ma zastosowania, w przypadku gdy szczególne ograniczenia geograficzne lub istotne ograniczenia fizyczne uniemożliwiają takie połączenie.

3. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyznaje, w drodze aktów wykonawczych, zwolnienia z minimalnych wymogów, o których mowa w ust. 2 akapit pierwszy, ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub istotne ograniczenia fizyczne lub negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub potencjalny negatywny wpływ na środowisko lub różnorodność biologiczną. Każdy taki wniosek musi być należycie uzasadniony. Państwo członkowskie może wystąpić o przyznanie kilku zwolnień w jednym wniosku.

Komisja ocenia wnioski pod kątem uzasadnienia przedstawionego zgodnie z akapitem pierwszym.

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania tych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż 6 miesięcy od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje zgodnie z akapitem trzecim, nie później niż 4 miesiące od otrzymania takich informacji, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza. W przypadku braku wyraźnej decyzji Komisji w takich terminach uznaje się, że zwolnienie zostało przyznane.

Komisja informuje pozostałe państwa członkowskie o zwolnieniach przyznanych zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 26

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci bazowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura transportu morskiego sieci bazowej spełniała wymogi art. 25 ust. 1.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. infrastruktura transportu morskiego sieci bazowej spełniała wymogi określone w art. 25 ust. 2.

3. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyznaje, w drodze aktów wykonawczych, zwolnienia z minimalnych wymogów, o których mowa w ust. 2, ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub istotne ograniczenia fizyczne lub negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub potencjalny negatywny wpływ na środowisko lub różnorodność biologiczną. Każdy taki wniosek musi być należycie uzasadniony. Państwo członkowskie może wystąpić o przyznanie kilku zwolnień w jednym wniosku.

Komisja ocenia wniosek pod kątem uzasadnienia przedstawionego zgodnie z akapitem pierwszym.

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania tych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż 6 miesięcy od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje zgodnie z akapitem trzecim, nie później niż 4 miesiące od otrzymania takich informacji, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza. W przypadku braku wyraźnej decyzji Komisji w takich terminach uznaje się, że zwolnienie zostało przyznane.

Komisja informuje pozostałe państwa członkowskie o zwolnieniach przyznanych zgodnie z niniejszym artykułem.

Dodatkowe priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury morskiej i europejskiego obszaru transportu morskiego

Promując projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, które dotyczą infrastruktury morskiej i europejskiego obszaru transportu morskiego, oprócz priorytetów określonych w art. 12 i 13 należy zwracać uwagę na następujące kwestie:

- a) poprawa dostępu do morza, np. falochrony, kanały morskie, tory wodne, śluzy, inwestycyjne prace pogłębiarskie i pomoce nawigacyjne;
- b) budowa lub modernizacja podstawowej infrastruktury portowej, takiej jak baseny wewnętrzne, ściany nabrzeża, miejsca postoju, platformy, pirsy, doki, wały, zasyпки oraz osuszony grunt;
- ba) poprawa infrastruktury połączeń wzajemnych, urządzeń i systemów zdefiniowanych w art. 36;
- c) usprawnienie procesów cyfryzacji i automatyzacji, w szczególności w celu zwiększenia bezpieczeństwa, ochrony, efektywności i zrównoważoności;
- d) wprowadzanie i promowanie nowych technologii i innowacji, a także paliw odnawialnych i niskoemisyjnych;
- e) zwiększenie odporności łańcuchów logistycznych i międzynarodowego handlu morskiego, w tym odnośnie do przystosowania się do zmiany klimatu;
- f) redukcja hałasu i środki w zakresie efektywności energetycznej;
- g) promowanie bezemisyjnych i niskoemisyjnych statków obsługujących połączenia żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz opracowywanie środków mających na celu poprawę efektywności środowiskowej transportu morskiego w zakresie zawijania do portów lub optymalizacji łańcucha dostaw zgodnie z mającymi zastosowanie wymogami na mocy prawa Unii lub odpowiednich umów międzynarodowych, w tym z wykorzystaniem systemów zachęt ekologicznych;

- h) działania, o których mowa w art. 24 ust. 2 lit. b) i c).

SEKCJA 4

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU DROGOWEGO

Artykuł 28

Elementy infrastruktury

1. Infrastruktura transportu drogowego składa się w szczególności z:
 - a) dróg, w tym:
 - (i) mostów;
 - (ii) tuneli;
 - (iii) skrzyżowań;
 - (iv) przejazdów;
 - (v) węzłów drogowych;
 - (vi) utwardzonych poboczy;
 - (vii) skreślono;
 - (viii) skreślono;
 - (ix) skreślono;
 - (x) infrastruktury łagodzącej wpływ na środowisko;

- b) powiązanego wyposażenia, w tym systemów ważenia pojazdów w ruchu;
 - c) infrastruktury cyfrowej i systemów ICT dla transportu;
 - d) tras dostępu do multimodalnych terminali towarowych;
 - e) połączeń terminali towarowych i platform logistycznych z innymi rodzajami transportu w ramach transeuropejskiej sieci transportowej;
 - f) terminali autobusowych;
 - g) infrastruktury związanej z instalacjami do paliw alternatywnych;
 - h) parkingów i miejsc obsługi podróżnych, w tym bezpiecznych i chronionych parkingów dla pojazdów użytkowych.
2. Drogi, o których mowa w ust. 1 lit. a) i które wskazano w załączniku I, odgrywają istotną rolę w dalekobieżnym przewozie osób i towarów, łączą główne ośrodki miejskie i gospodarcze oraz zapewniają wzajemne połączenia z innymi rodzajami transportu.
3. Wyposażenie powiązane z drogami może obejmować w szczególności urządzenia służące do regulacji ruchu, przekazywania informacji i wskazywania drogi, pobierania opłat za przejazd lub opłat od użytkowników, zapewniania bezpieczeństwa, zmniejszania negatywnych skutków dla środowiska, tankowania lub ładowania pojazdów o napędzie alternatywnym oraz do zapewniania bezpiecznych i chronionych parkingów dla pojazdów użytkowych.

Artykuł 29

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci kompleksowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby:

- a) bezpieczeństwo infrastruktury transportu drogowego było zapewnione, monitorowane i w razie konieczności poprawiane zgodnie z dyrektywą 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁵⁴;
- b) drogi były projektowane, budowane lub modernizowane i utrzymywane z zachowaniem wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu;
- c) drogi były projektowane, budowane lub modernizowane i utrzymywane z zachowaniem wysokiego poziomu ochrony środowiska, w tym, w stosownych przypadkach, poprzez zastosowanie środków redukcji hałasu oraz gromadzenie, oczyszczanie i odprowadzanie spływu wody;
- d) tunele drogowe o długości ponad 500 m spełniały wymogi dyrektywy 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁵⁵;
- e) w stosownych przypadkach interoperacyjność systemów pobierania opłat była zapewniana zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520⁵⁶ oraz rozporządzeniem wykonawczym Komisji C/2019/9080⁵⁷ i rozporządzeniem delegowanym Komisji C/2019/8369⁵⁸;

⁵⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 319 z 29.11.2008, s. 59).

⁵⁵ Dyrektywa 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, s. 39).

⁵⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz.U. L 91 z 29.3.2019, s. 45).

⁵⁷ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/204 z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowych obowiązków dostawców europejskiej usługi opłaty elektronicznej, minimalnej treści informacji o obszarze europejskiej usługi opłaty elektronicznej, interfejsów elektronicznych, wymogów dotyczących składników interoperacyjności oraz uchylecia decyzji 2009/750/WE (Dz.U. L 43 z 17.2.2020, s. 49).

⁵⁸ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/203 z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie klasyfikacji pojazdów, obowiązków użytkowników europejskiej usługi opłaty elektronicznej, wymogów dotyczących składników interoperacyjności oraz minimalnych kryteriów kwalifikowalności jednostek notyfikowanych (Dz.U. L 43 z 17.2.2020, s. 41).

- f) w stosownych przypadkach, opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury były pobierane zgodnie z dyrektywą 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁵⁹;
- g) wszelkie inteligentne systemy transportowe w infrastrukturze transportu drogowego spełniały wymogi dyrektywy (UE) [...] w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych i były stosowane w sposób zgodny z aktami delegowanymi przyjętymi na mocy tej dyrektywy⁶⁰;
- h) infrastruktura paliw alternatywnych była rozmieszczona w sieci drogowej zgodnie z rozporządzeniem (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych].

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2050 r. w odniesieniu do dróg, o których mowa w art. 28 ust. 1 lit. a), należących do sieci kompleksowej, spełnione były następujące wymogi:

- a) skreślono.
- b) miejsca obsługi podróżnych były dostępne w odległości nie większej niż 100 km od siebie, zapewniając wystarczającą ilość miejsc parkingowych oraz odpowiednie udogodnienia, w tym urządzenia sanitarne, spełniające potrzeby zróżnicowanej siły roboczej;
- c) skreślono.
- d) systemy ważenia pojazdów w ruchu były zainstalowane średnio co 300 km w sieci danego państwa członkowskiego. Przy wdrażaniu tych systemów państwa członkowskie mogą skupić się na odcinkach dróg o dużym natężeniu ruchu towarowego. Systemy ważenia pojazdów w ruchu umożliwiają identyfikację pojazdów i zespołów pojazdów, które prawdopodobnie przekroczyły maksymalne dopuszczalne masy określone w dyrektywie 96/53/WE.

⁵⁹ Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42).

⁶⁰ Dyrektywa 2021/... zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L [...]).

3. Państwa członkowskie zapewniają wdrożenie lub stosowanie środków służących do wykrywania zdarzeń lub sytuacji związanych z bezpieczeństwem drogowym oraz gromadzenie odpowiednich danych o ruchu drogowym, w celu przekazywania minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym, określonych w rozporządzeniu delegowanym Komisji 886/2013⁶¹.
- dla istniejącej infrastruktury sieci kompleksowej – do dnia 31 grudnia 2030 r.;
 - dla nowej infrastruktury sieci kompleksowej – do dnia 31 grudnia 2050 r. lub – w przypadku gdy odcinek drogi zostanie ukończony przed tym terminem – do dnia jego ukończenia.
4. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyznaje, w drodze aktów wykonawczych, zwolnienia z wymogu określonego w ust. 2, w przypadku gdy natężenie ruchu nie przekracza 10 000 pojazdów na dobę w obu kierunkach lub ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub istotne ograniczenia fizyczne lub negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub potencjalny negatywny wpływ na środowisko lub różnorodność biologiczną. Każdy taki wniosek musi być należycie uzasadniony. Wniosek o zwolnienia jest w stosownych przypadkach koordynowany z sąsiadującym(i) państwem(-ami) członkowskim(i). Sąsiadujące państwo członkowskie może przedstawić opinię państwu członkowskiemu składającemu wniosek o zwolnienie. Państwo członkowskie dołącza do swojego wniosku opinie sąsiadujących państw członkowskich. Państwo członkowskie może wystąpić o przyznanie kilku zwolnień w jednym wniosku.
- Komisja ocenia wnioski pod kątem uzasadnienia przedstawionego zgodnie z akapitem pierwszym. Komisja należycie uwzględni opinię(-e) zainteresowanego(-ych) sąsiadującego(-ych) państwa(państw) członkowskiego(-ich).

⁶¹ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 886/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do danych i procedur dotyczących dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym (Dz.U. L 247 z 18.9.2013, s. 6).

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania tych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż 6 miesięcy od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje zgodnie z akapitem trzecim, nie później niż 4 miesiące od otrzymania takich informacji, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza. W przypadku braku wyraźnej decyzji Komisji w takich terminach uznaje się, że zwolnienie zostało przyznane.

Komisja informuje pozostałe państwa członkowskie o zwolnieniach przyznanych zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 30

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura drogowa sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej spełniała wymogi art. 29 ust. 1.
- 1a. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. w odniesieniu do infrastruktury drogowej sieci bazowej i do dnia 31 grudnia 2040 r. w odniesieniu do infrastruktury drogowej rozszerzonej sieci bazowej drogi, o których mowa w art. 28 ust. 1 lit. a), spełniały następujące wymogi:
 - (i) posiadały, z wyjątkiem miejsc specjalnych lub sytuacji tymczasowych, oddzielne jezdnie dla obu kierunków ruchu, oddzielone od siebie środkowym pasem dzielącym nieprzeznaczonym do ruchu lub w inny sposób zapewniającym równoważny poziom bezpieczeństwa; oraz

(ii) nie krzyżowały się na jednym poziomie z żadną drogą, torami kolejowymi lub tramwajowymi, ścieżką dla rowerów ani drogą dla pieszych.

(iii) skreślono.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2040 r. infrastruktura drogowa sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej spełniała następujące wymogi:

a) miejsca obsługi podróżnych były dostępne przy drogach sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej w odległości nie większej niż 60 km od siebie, zapewniając wystarczającą ilość miejsc parkingowych oraz odpowiednie udogodnienia, w tym urządzenia sanitarne, spełniające potrzeby zróżnicowanej siły roboczej;

b) skreślono;

c) spełniały wymogi określone w art. 29 ust. 2 lit. d).

3. Państwa członkowskie dokładają wszelkich możliwych starań w celu zapewnienia do dnia 31 grudnia 2040 r. rozwoju bezpiecznych i chronionych parkingów znajdujących się przy drogach sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej lub w miejscu niewymagającym przejechania więcej niż 3 km od najbliższego zjazdu z drogi transeuropejskiej sieci transportowej, przy średniej odległości 150 km między takimi parkingami, zapewniających wystarczającą liczbę miejsc parkingowych dla pojazdów użytkowych i spełniających wymogi określone w art. 8a ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006⁶². Państwa członkowskie mogą skupić się na odcinkach dróg o dużym natężeniu ruchu towarowego.

⁶² Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Tekst mający znaczenie dla EOG) (*Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1–14*).

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura drogowa spełniała wymogi określone w art. 29 ust. 3:
- w odniesieniu do istniejącej infrastruktury sieci bazowej – do dnia 31 grudnia 2025 r., oraz w odniesieniu do istniejącej infrastruktury rozszerzonej sieci bazowej – do dnia 31 grudnia 2030 r.;
 - w odniesieniu do nowej infrastruktury sieci bazowej – do dnia 31 grudnia 2030 r. oraz w odniesieniu do nowej infrastruktury rozszerzonej sieci bazowej – do dnia 31 grudnia 2040 r. lub – w przypadku gdy odcinek drogi zostanie ukończony przed tym terminem – do dnia jego ukończenia.
5. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyznaje, w drodze aktów wykonawczych, zwolnienia z wymogu określonego w ust. 1a i 2, w przypadku gdy natężenie ruchu nie przekracza 10 000 pojazdów na dobę w obu kierunkach lub ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub istotne ograniczenia fizyczne lub negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub potencjalny negatywny wpływ na środowisko lub różnorodność biologiczną. Każdy taki wniosek musi być należycie uzasadniony. Wniosek o zwolnienia jest w stosownych przypadkach koordynowany z sąsiadującym(i) państwem(-ami) członkowskim(i). Sąsiadujące państwo(-a) członkowskie może(-gą) przedstawić opinię państwu członkowskiemu składającemu wniosek o zwolnienie. Państwo członkowskie dołącza do swojego wniosku opinię(-e) sąsiadującego(-ych) państwa(państw) członkowskiego(-ich). Państwo członkowskie może wystąpić o przyznanie kilku zwolnień w jednym wniosku.
- Komisja ocenia wniosek pod kątem uzasadnienia przedstawionego zgodnie z akapitem pierwszym. Komisja należycie uwzględnia opinię(-e) zainteresowanego(-ych) sąsiadującego(-ych) państwa(państw) członkowskiego(-ich).
- Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania tych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż 6 miesięcy od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje zgodnie z akapitem trzecim, nie później niż 4 miesiące od otrzymania takich informacji, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza. W przypadku braku wyraźnej decyzji Komisji w takich terminach uznaje się, że zwolnienie zostało przyznane.

Komisja informuje pozostałe państwa członkowskie o zwolnieniach przyznanych zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 31

Dodatkowe priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej

Promując projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, które dotyczą infrastruktury drogowej, oprócz priorytetów ogólnych określonych w art. 12 i 13 należy zwracać uwagę na następujące kwestie:

- a) zwiększenie i wspieranie bezpieczeństwa ruchu drogowego, z uwzględnieniem potrzeb niechronionych użytkowników dróg i użytkowników dróg w całej ich różnorodności, w szczególności osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- b) złagodzenie zatorów komunikacyjnych na istniejących drogach, w szczególności poprzez inteligentne zarządzanie ruchem, w tym poprzez dynamiczne opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych lub opłaty za przejazd zróżnicowane w zależności od pory dnia, tygodnia lub roku;
- c) usprawnienie procesów cyfryzacji i automatyzacji, wprowadzenie innowacyjnych technologii w celu poprawy kontroli zgodności z unijnymi ramami prawnymi w zakresie transportu drogowego, w tym inteligentnych i zautomatyzowanych narzędzi egzekwowania przepisów oraz infrastruktury komunikacyjnej;

- d) zapewnienie ciągłości i dostępności ścieżek dla pieszych i rowerzystów podczas budowy lub modernizacji infrastruktury drogowej w celu promowania aktywnych rodzajów transportu;
- e) rozwój bezpiecznych i chronionych parkingów zapewniających wystarczającą ilość miejsc parkingowych i spełniających wymogi określone w art. 8a ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006⁶³ w sieci kompleksowej.

SEKCJA 5

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU LOTNICZEGO

Artykuł 32

Elementy infrastruktury

1. Infrastruktura transportu lotniczego składa się w szczególności z:
 - a) przestrzeni powietrznej, tras i dróg lotniczych;
 - b) portów lotniczych, w tym infrastruktury i urządzeń niezbędnych do prowadzenia operacji naziemnych i transportowych na obszarze portu lotniczego, oraz wertiportów;
 - c) połączeń portów lotniczych z innymi rodzajami transportu w transeuropejskiej sieci transportowej;
 - d) systemów ATM/ANS i urządzeń towarzyszących, w tym urządzeń znajdujących się w przestrzeni kosmicznej;

⁶³ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Tekst mający znaczenie dla EOG) (*Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1–14*).

- e) infrastruktury związanej z paliwami alternatywnymi oraz zasilaniem energią elektryczną samolotów podczas postoju;
- f) infrastruktury do produkcji paliw alternatywnych na miejscu oraz poprawy efektywności energetycznej i ograniczenia emisji klimatycznych, emisji do środowiska i emisji hałasu w przypadku portów lotniczych lub związanych z nimi operacji lotniczych, takich jak obsługa naziemna, operacje statków powietrznych i naziemny transport pasażerski;
- g) infrastruktury wykorzystywanej do selektywnej zbiórki odpadów, zapobiegania powstawaniu odpadów oraz działań w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym;
- h) kosmodromów.

2. Aby port lotniczy stanowił część sieci kompleksowej, musi spełniać co najmniej jeden z następujących warunków:

- a) w przypadku portów lotniczych obsługujących towarowy ruch lotniczy, całkowita roczna wielkość ładunku wynosi co najmniej 0,2 % całkowitej rocznej wielkości ładunku we wszystkich portach lotniczych Unii;
- b) w przypadku portów lotniczych obsługujących pasażerski ruch lotniczy, całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi co najmniej 0,1 % całkowitej rocznej wielkości ruchu pasażerskiego we wszystkich portach lotniczych Unii, chyba że dany port lotniczy jest położony w odległości większej niż 100 km od najbliższego portu lotniczego w sieci kompleksowej lub większej niż 200 km, jeżeli w regionie, w którym jest położony, istnieje linia kolei dużych prędkości.

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

Artykuł 33

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci bazowej i sieci kompleksowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby:

- a) porty lotnicze sieci bazowej, w których całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad cztery miliony pasażerów, zostały do dnia 31 grudnia 2040 r. połączone z transeuropejską siecią kolejową i odpowiednimi węzłami miejskimi, jak określono w załączniku II, koleją, metrem, koleją lekką lub tramwajami, z wyjątkiem sytuacji, gdy szczególne ograniczenia geograficzne lub fizyczne uniemożliwiają takie połączenia;
- b) skreślono.
- c) każdy port lotniczy położony na ich terytorium oferował co najmniej jeden terminal otwarty w niedyskryminujący sposób dla wszystkich operatorów i użytkowników i stosował przejrzyste i niedyskryminujące opłaty zgodnie z dyrektywą (WE) nr 2009/12⁶⁴;
- d) w odniesieniu do infrastruktury transportu lotniczego stosowane były wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, przyjęte przez Unię zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008⁶⁵;
- e) infrastruktura zarządzania ruchem lotniczym umożliwiała wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 i (UE) 2018/1139, operacji transportu lotniczego, w celu poprawy skuteczności działania i zrównoważoności europejskiego systemu lotnictwa, przepisów wykonawczych i specyfikacji unijnych;
- f) infrastruktura paliw alternatywnych była rozmieszczona w portach lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych];

⁶⁴ Dyrektywa 2009/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11).

⁶⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72).

- g) porty lotnicze sieci bazowej i sieci kompleksowej, w których całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad cztery miliony pasażerów, zapewniały infrastrukturę dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych statku powietrznego używanego do komercyjnych operacji transportowych: do dnia 31 grudnia 2030 r. w przypadku portów lotniczych należących do sieci bazowej i do dnia 31 grudnia 2040 r. w przypadku portów lotniczych należących do sieci kompleksowej.

2. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyznaje, w drodze aktów wykonawczych, zwolnienia z wymogów określonych w ust. 1 lit. a) i g) ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub istotne ograniczenia fizyczne, w tym brak systemu kolejowego na danym terytorium, lub negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub potencjalny negatywny wpływ na środowisko lub różnorodność biologiczną. Każdy taki wniosek musi być należycie uzasadniony. Państwo członkowskie może wystąpić o przyznanie kilku zwolnień w jednym wniosku.

Komisja ocenia wniosek pod kątem uzasadnienia przedstawionego zgodnie z akapitem pierwszym.

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania tych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż 6 miesięcy od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje zgodnie z akapitem trzecim, nie później niż 4 miesiące od otrzymania takich informacji, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza. W przypadku braku wyraźnej decyzji Komisji w takich terminach uznaje się, że zwolnienie zostało przyznane.

Komisja informuje pozostałe państwa członkowskie o zwolnieniach przyznanych zgodnie z niniejszym artykułem.

Dodatkowe priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury transportu lotniczego

Promując projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, które dotyczą infrastruktury transportu lotniczego, oprócz priorytetów określonych w art. 12 i 13 należy zwracać uwagę na następujące kwestie:

- (a) zwiększenie efektywności energetycznej i operacyjnej portu lotniczego;
- b) wspieranie wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz systemów interoperacyjnych, w szczególności systemów opracowanych w ramach projektu SESAR zgodnie z centralnym planem ATM w Europie, w tym systemów mających na celu zapewnienie bezpiecznej i pełnej integracji nowych – załogowych i bezzałogowych – statków powietrznych;
- c) usprawnienie procesów cyfryzacji i automatyzacji, w szczególności w celu zwiększenia bezpieczeństwa i ochrony;
- d) poprawa wzajemnych połączeń multimodalnych między portami lotniczymi a infrastrukturą innych rodzajów transportu oraz, w stosownych przypadkach, między portami lotniczymi a węzłami miejskimi;
- e) poprawa zrównoważoności i łagodzenie skutków zmian klimatu, wpływu na środowisko i oddziaływania hałasu, w szczególności poprzez wprowadzenie nowych technologii i innowacji, paliw alternatywnych, bezemisyjnych i niskoemisyjnych statków powietrznych oraz infrastruktury o zerowej lub niskiej emisji dwutlenku węgla;
- f) połączenie portów lotniczych sieci kompleksowej i sieci bazowej o całkowitej rocznej wielkości ruchu pasażerskiego poniżej czterech milionów pasażerów z siecią i z odpowiednimi węzłami miejskimi, jak określono w załączniku II, koleją, metrem, koleją lekką lub tramwajami;
- g) infrastruktura zapewniająca dostarczanie wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych podczas postoju na stanowiskach oddalonych oraz na stanowiskach kontaktowych w należących do transeuropejskiej sieci transportowej portach lotniczych o łącznej rocznej wielkości ruchu pasażerskiego wynoszącej mniej niż cztery miliony pasażerów.

SEKCJA 6

INFRASTRUKTURA MULTIMODALNYCH TERMINALI TOWAROWYCH

Artykuł 35

Identyfikacja multimodalnych terminali towarowych

1. Multimodalne terminale towarowe transeuropejskiej sieci transportowej to terminale, które są otwarte w sposób niedyskryminujący dla wszystkich operatorów i użytkowników oraz:
 - a) znajdują się w portach morskich transeuropejskiej sieci transportowej, wymienionych w załączniku II, lub sąsiadują z tym portami;
 - b) znajdują się w portach śródlądowych transeuropejskiej sieci transportowej, wymienionych w załączniku II, lub sąsiadują z tym portami;
 - ba) znajdują się w portach lotniczych transeuropejskiej sieci transportowej, wymienionych w załączniku II; lub
 - c) skreślono.
 - d) są sklasyfikowane jako terminale kolejowo-drogowe lub terminale wzdłuż śródlądowych dróg wodnych transeuropejskiej sieci transportowej, wymienione w załączniku II.
2. Państwa członkowskie dokładają wszelkich możliwych starań w celu zapewnienia wystarczającej przepustowości multimodalnych terminali towarowych obsługujących transeuropejską sieć transportową, z uwzględnieniem obecnych i przyszłych przepływów ruchu, w szczególności przepływów obsługujących węzły miejskie, ośrodki przemysłowe, porty i centra logistyczne.

3. W ciągu trzech lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie przeprowadzają analizę rynkową i prospektywną dotyczącą multimodalnych terminali towarowych na swoim terytorium. Analiza ta obejmuje co najmniej:
- a) badanie obecnych i przyszłych przepływów ruchu towarowego, w tym przepływów ruchu towarowego w transporcie drogowym;
 - b) określenie istniejących na ich terytorium multimodalnych terminali towarowych transeuropejskiej sieci transportowej oraz ocenę zapotrzebowania na nowe multimodalne terminale towarowe lub dodatkowe zdolności przeładunkowe w istniejących terminalach;
 - c) analizę sposobu, w jaki można zapewnić odpowiednie rozmieszczenie multimodalnych terminali towarowych o odpowiedniej zdolności przeładunkowej w celu zaspokojenia potrzeb określonych w lit. b). Uwzględnia się przy tym terminale znajdujące się na obszarach przygranicznych sąsiadujących państw członkowskich.

Państwa członkowskie konsultują się z nadawcami, przewoźnikami i operatorami logistycznymi, którzy prowadzą działalność na ich terytorium. W swojej analizie biorą pod uwagę wyniki konsultacji.

Państwa członkowskie niezwłocznie powiadamiają Komisję o wynikach analizy.

4. W przypadku gdy analiza przeprowadzona zgodnie z ust. 3 wykaże konieczność stworzenia nowych multimodalnych terminali towarowych lub dodatkowej zdolności przeładunkowej w istniejących terminalach, państwa członkowskie opracowują plan działania na rzecz rozwoju sieci multimodalnych terminali towarowych, w tym lokalizacji, w których zidentyfikowano takie potrzeby.
- 4a. Plan działania jest zgłaszany Komisji nie później niż dwanaście miesięcy po zakończeniu analizy zgodnie z ust. 3.
- 4b. Na podstawie tego planu działania państwa członkowskie zgłaszają Komisji wykaz terminali kolejowo-drogowych i terminali wzdłuż śródlądowych dróg wodnych, które to terminale proponują dodać do załączników I i II.

5. Aby terminal kolejowo-drogowy lub terminal wzdłuż śródlądowych dróg wodnych stał się częścią transeuropejskiej sieci transportowej i został umieszczony w załączniku II, musi spełniać co najmniej jeden z następujących warunków:
- a) jego roczny przeładunek towarów przekracza, w przypadku ładunków niemasywnych, 800 000 ton lub, w przypadku ładunków masowych, 0,1 % odpowiedniej całkowitej rocznej wielkości ładunku we wszystkich portach morskich w Unii;
 - b) stanowi on główny terminal kolejowo-drogowy wskazany przez dane państwo członkowskie dla danego regionu NUTS 2, jeżeli w tym regionie NUTS 2 nie ma terminalu kolejowo-drogowego spełniającego wymogi lit. a);
 - c) państwo członkowskie proponuje, by dodać go do załączników I i II zgodnie z ust. 4.

Artykuł 36

Elementy infrastruktury

Multimodalne terminale towarowe składają się w szczególności z:

- a) infrastruktury łączącej różne rodzaje transportu na obszarze terminalu i w jego sąsiedztwie;
- b) sprzętu, takiego jak dźwigi, przenośniki lub inne urządzenia przeładunkowe służące do przemieszczania towarów między różnymi rodzajami transportu oraz do rozmieszczania i składowania towarów;
- c) wydzielonych obszarów, takich jak strefa bramek, bufor pośredni i strefa oczekiwania, obszar przeładunkowy oraz trasy drogowe lub załadunku;
- d) systemów ICT mających znaczenie dla skutecznego funkcjonowania terminali, takich jak systemy ułatwiające planowanie przepustowości infrastruktury, operacje transportowe, połączenia między poszczególnymi rodzajami transportu oraz przeładunek;
- e) infrastruktury paliw alternatywnych.

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej

1. Państwa członkowskie dokładają wszelkich możliwych starań w celu zapewnienia w sposób uczciwy i niedyskryminujący, aby wszystkie multimodalne terminale towarowe – otwarte dla wszystkich operatorów i użytkowników w sposób niedyskryminujący oraz stosujące przejrzyste i niedyskryminujące opłaty w portach morskich i śródlądowych wymienionych w załączniku II oraz we wszystkich terminalach kolejowo-drogowych i terminalach wzdłuż śródlądowych dróg wodnych wskazanych w załączniku I i wymienionych w załączniku II, spełniały następujące wymogi:
 - a) były połączone z co najmniej dwoma rodzajami transportu dostępnymi na danym obszarze;
 - b) do dnia 31 grudnia 2030 r. zostały wyposażone, wewnątrz terminalu lub w odległości do 3 km od terminalu, w co najmniej jedną stację ładowania zdefiniowaną w art. 2 pkt 43 rozporządzenia (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych] przeznaczoną do obsługi pojazdów ciężkich;
 - c) zostały wyposażone w narzędzia cyfrowe, tak by do dnia 31 grudnia 2030 r. ułatwić:
 - (i) skuteczne operacje terminalowe, takie jak, w stosownych przypadkach, fotobramki, system operacyjny terminali, cyfrowa odprawa kierowców, kamery lub inne czujniki na urządzeniach przeładunkowych, a także systemy kamer na torach kolejowych;
 - (ii) przepływ informacji w obrębie terminalu oraz pomiędzy rodzajami transportu w łańcuchu logistycznym a terminalem zdolnym do wymiany informacji z otwartymi i interoperacyjnymi systemami.
2. Państwa członkowskie dokładają wszelkich możliwych starań w celu zapewnienia w sposób uczciwy i niedyskryminujący, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. multimodalne terminale towarowe, o których mowa w art. 37 ust. 1 i które są połączone z siecią kolejową i dokonują przeładunków pionowych, były w stanie obsługiwać następujące typy przystosowanych do ładunku pionowego intermodalnych jednostek ładunkowych: kontener, nadwozie wymienne lub naczepa nadająca się do transportu intermodalnego.

3. Państwa członkowskie dokładają wszelkich możliwych starań w celu zapewnienia w sposób uczciwy i niedyskryminujący, aby do dnia 31 grudnia 2040 r. multimodalne terminale towarowe, o których mowa w art. 37 ust. 1 i które są połączone z siecią kolejową, były w stanie przyjmować pociągi o długości 740 m.

Niniejszy ustęp nie ma zastosowania do multimodalnych terminali towarowych, które są połączone wyłącznie z odizolowanymi sieciami kolejowymi.

4. skreślono.

5. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja w drodze aktów wykonawczych przyznaje zwolnienia z przepisów ust. 1–3, ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub istotne ograniczenia fizyczne, w szczególności gdy terminal znajduje się na obszarze o ograniczonej przestrzeni, lub ze względu na negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub potencjalny negatywny wpływ na środowisko lub różnorodność biologiczną. Każdy taki wniosek musi być należycie uzasadniony. Państwo członkowskie może wystąpić o przyznanie kilku zwolnień w jednym wniosku.

Komisja ocenia wnioski pod kątem uzasadnienia przedstawionego zgodnie z akapitem pierwszym.

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania tych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż 6 miesięcy od otrzymania wniosku zgodnie z akapitem pierwszym lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje zgodnie z akapitem trzecim, nie później niż 4 miesiące od otrzymania takich informacji, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza. W przypadku braku wyraźnej decyzji Komisji w takich terminach uznaje się, że zwolnienie zostało przyznane.

Komisja informuje pozostałe państwa członkowskie o zwolnieniach przyznanych zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 38

Dodatkowe priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury transportu multimodalnego

Promując projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, które dotyczą infrastruktury transportu multimodalnego, oprócz priorytetów ogólnych określonych w art. 12 i 13 należy zwracać uwagę na następujące kwestie:

- a) ułatwianie wzajemnych połączeń między różnymi rodzajami transportu;
- b) usunięcie głównych barier technicznych i administracyjnych w zakresie transportu multimodalnego, w tym poprzez wdrożenie eFTI;
- c) rozwijanie sprawnego przepływu informacji umożliwiającego świadczenie usług transportowych w ramach transeuropejskiego systemu transportu;
- d) ułatwianie interoperacyjności w zakresie wymiany danych, dostępu do danych i ponownego ich wykorzystywania w ramach poszczególnych rodzajów transportu i pomiędzy nimi;
- e) w stosownych przypadkach – promowanie bocznic i multimodalnych terminali towarowych w transeuropejskiej sieci transportowej, umożliwiających obsługę pociągów o długości 740 m bez modyfikacji;
- f) rozbudowa i elektryfikacja bocznic odjazdowych i przyjazdowych, dostosowanie systemów sygnalizacji i poprawa konfiguracji torów;
- g) promowanie, w stosownych przypadkach, przechodzenia bocznic na standardową europejską nominalną szerokość toru.

SEKCJA 7

WĘZŁY MIEJSKIE

Artykuł 39

Elementy węzłów miejskich

1. Węzeł miejski składa się w szczególności z:
 - a) infrastruktury transportowej w węźle miejskim, która jest częścią transeuropejskiej sieci transportowej, w tym tras objazdowych;
 - b) punktów dostępu do transeuropejskiej sieci transportowej, zwłaszcza stacji kolejowych i terminali autobusowych, multimodalnych terminali towarowych, portów lub portów lotniczych;
 - c) skreślono
2. Miasta będące centrum poszczególnych węzłów miejskich transeuropejskiej sieci transportowej wymieniono w załączniku II. Aby węzeł miejski stanowił część transeuropejskiej sieci transportowej i został wymieniony w załączniku II, jego liczba mieszkańców musi wynosić co najmniej 100 000 lub, w przypadku braku takiego węzła miejskiego w regionie NUTS 2, musi on być głównym węzłem tego regionu NUTS 2.

Artykuł 40

Wymogi dotyczące węzłów miejskich

1. Aby zapewnić skuteczne funkcjonowanie całej sieci bez wąskich gardeł, przy rozwijaniu transeuropejskiej sieci transportowej w węzłach miejskich państwa członkowskie zapewniają:

- a) dostępność infrastruktury służącej do tankowania i ładowania paliw alternatywnych, zgodnie z rozporządzeniem (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych];
- b) do dnia 31 grudnia 2027 r.:
 - (i) przyjęcie i monitorowanie SUMP dla każdego węzła miejskiego, który obejmuje między innymi środki mające na celu integrację różnych rodzajów transportu i przejście na zrównoważoną mobilność, w celu promowania skutecznej mobilności bezemisyjnej i niskoemisyjnej, w tym logistyki miejskiej, w celu zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem;
 - (ii) gromadzenie i przedkładanie Komisji wskaźników dotyczących mobilności miejskiej zdefiniowanych w art. 2 niniejszego artykułu, dla każdego węzła miejskiego;
- c) do dnia 31 grudnia 2030 r. – rozwój multimodalnych pasażerskich węzłów przesiadkowych w celu ułatwienia połączeń pierwszej i ostatniej mili, które są wyposażone w co najmniej jedną stację ładowania zdefiniowaną w art. 2 pkt 43 rozporządzenia (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych] przeznaczoną do obsługi autobusów i autokarów;
- d) do dnia 31 grudnia 2040 r. – rozwój, w przypadku gdy jest to rentowne ekonomicznie, co najmniej jednego multimodalnego terminalu towarowego, jeżeli taki terminal jeszcze nie istnieje, zapewniającego wystarczającą zdolność przeładunkową w obrębie węzła miejskiego lub w jego sąsiedztwie.

Jeden multimodalny terminal towarowy może obsługiwać kilka węzłów miejskich i znajdować się w samym węźle miejskim lub w jego pobliżu. Państwa członkowskie informują o tym Komisję.

- 1a. Przyjmując i monitorując SUMP, organy lokalne, w stosownych przypadkach we współpracy z organami krajowymi, dokładają wszelkich możliwych starań w celu zapewnienia, aby SUMP były zgodne z wytycznymi zawartymi w załączniku V przy jednoczesnym uwzględnieniu transeuropejskich przepływów transportowych na duże odległości.
2. Nie później niż rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia Komisja przyjmie akt wykonawczy definiujący ograniczoną liczbę wskaźników dotyczących zrównoważoności i bezpieczeństwa transportu, o których mowa w ust. 1 lit. b). W takim akcie wykonawczym określa się również indywidualne terminy przedkładania każdego wskaźnika. Terminy te ustala się na 3–5 lat. Przy ustanawianiu szczegółowego zestawu wskaźników uwzględnia się przystępność i dostępność danych na szczeblach regionalnym i lokalnym. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 59 ust. 3.
3. Nie później niż rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia Komisja ustanowi również interfejs internetowy umożliwiający właściwym organom przedkładanie SUMP i wskaźników, o których mowa w ust. 1 lit. b), i umożliwiający państwom członkowskim zapewnienie przedłożenia SUMP i wskaźników.

Artykuł 41

Dodatkowe priorytety w zakresie węzłów miejskich

Promując projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, które dotyczą węzłów miejskich, oprócz priorytetów ogólnych określonych w art. 12 i 13 należy zwracać uwagę na następujące kwestie:

- (a) połączenia pierwszej i ostatniej mili, takie jak metro lub tramwaje, między punktami dostępu do transeuropejskiej sieci transportowej, o których mowa w art. 39 ust. 1 lit. b), i do tych punktów dostępu w celu zwiększenia wydajności transeuropejskiej sieci transportowej;

- (b) płynne wzajemne połączenia między infrastrukturą transeuropejskiej sieci transportowej a infrastrukturą zrównoważonego transportu regionalnego i lokalnego. Może ona obejmować, w odniesieniu do pasażerów, możliwość uzyskania dostępu do informacji, rezerwacji i opłacenia podróży oraz wyszukania biletów za pośrednictwem usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej oraz, w odniesieniu do towarów, miejskie obiekty logistyczne w celu wzmocnienia konsolidacji dostaw na obszarach miejskich, takich jak mikrowęzły i rowerowe centra logistyczne, w szczególności te związane z kolejową i wodną infrastrukturą transportową;
- ba) zrównoważone, płynne i bezpieczne wzajemne połączenia infrastruktury przewozu osób między transportem kolejowym, drogowym, aktywnymi rodzajami transportu oraz, w stosownych przypadkach, transportem wodnym śródlądowym, lotniczym i morskim;
- bb) zrównoważone, płynne i bezpieczne wzajemne połączenia infrastruktury przewozu towarów między transportem kolejowym, drogowym oraz, w stosownych przypadkach, wodnym śródlądowym, lotniczym i morskim, a także odpowiednie połączenia z platformami logistycznymi i obiektami logistycznymi;
- c) zmniejszenie narażenia obszarów miejskich na negatywny wpływ przebiegającego przez nie transportu kolejowego i drogowego;
- d) wspieranie efektywnego transportu i mobilności o niskiej emisji hałasu i zerowej emisji dwutlenku węgla, w tym ekologicznych flot miejskich dla pasażerów i towarów;
- e) zwiększenie udziału transportu publicznego i aktywnych rodzajów transportu oraz środki ukierunkowujące mobilność pasażerów przede wszystkim na rzecz tych rodzajów transportu;
- f) skreślono;
- g) wspieranie charakteryzujących się niską emisją hałasu i dwutlenku węgla efektywnych miejskich systemów dostarczania towarów.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY DOTYCZĄCE INTELIGENTNEGO I ODPORNEGO TRANSPORTU

Artykuł 42

Systemy ICT dla transportu

1. Systemy ICT dla transportu muszą umożliwiać zarządzanie przepustowością i ruchem oraz wymianę informacji w ramach poszczególnych rodzajów transportu i pomiędzy nimi na potrzeby operacji transportu multimodalnego i usług o wartości dodanej związanych z transportem, poprawę odporności, bezpieczeństwa, ochrony, zatorów komunikacyjnych oraz efektywności operacyjnej i środowiskowej, a także uproszczenie procedur administracyjnych. Systemy ICT dla transportu ułatwiają również płynne połączenie między infrastrukturą a składnikami mobilnymi.
2. Zgodnie z przepisami szczegółowymi ustanowionymi w prawie Unii i w granicach tych przepisów w całej Unii wdrażane są następujące systemy ICT dla transportu, tak aby zapewnić obecność zestawu podstawowych interoperacyjnych zdolności we wszystkich państwach członkowskich:
 - a) w przypadku kolei: ERTMS, aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych i usług przewozu pasażerskiego, o których mowa w technicznych specyfikacjach interoperacyjności, w szczególności wyniki prac Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail i Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego;
 - b) w przypadku śródlądowych dróg wodnych: usługi informacji rzecznej (RIS);
 - c) w przypadku transportu drogowego i jego interfejsów z innymi rodzajami transportu: inteligentny system transportowy (ITS);
 - d) w przypadku transportu morskiego: odnośnie do zarządzania ruchem statków – usługi VTMS, a odnośnie do wymiany informacji – europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych (EMSW);
 - e) w przypadku transportu lotniczego: systemy ATM/ANS, w szczególności te wynikające z projektu SESAR;
 - f) w przypadku transportu multimodalnego: eFTI.

3. skreślono.

Artykuł 43

Zrównoważone usługi transportu towarowego

1. Państwa członkowskie wspierają projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, które zarówno dostarczają efektywnych usług transportu towarowego wykorzystujących infrastrukturę transeuropejskiej sieci transportowej, jak i przyczyniają się do redukcji emisji gazów cieplarnianych i innych negatywnych skutków środowiskowych i społeczno-gospodarczych, i których celem jest:
 - a) poprawa zrównoważonego wykorzystania infrastruktury transportowej, w tym efektywne zarządzanie tą infrastrukturą;
 - b) wspieranie wdrażania innowacyjnych usług transportowych, w tym połączeń żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w ramach europejskiego obszaru transportu morskiego, systemów ICT dla transportu oraz rozwoju infrastruktury pomocniczej niezbędnej do osiągnięcia głównie celów środowiskowych tych usług i ich celów związanych z bezpieczeństwem;
 - c) usprawnianie operacji w zakresie usług transportu multimodalnego, w tym niezbędnych towarzyszących przepływów informacji, oraz poprawa współpracy między uczestnikami łańcucha logistycznego, w tym nadawcami, przewoźnikami, usługodawcami i ich klientami;
 - d) stymulowanie zasobooszczędności oraz działania bezemisyjnego i niskoemisyjnego, w szczególności w zakresie technologii, operacji, napędu i prowadzenia pojazdów, planowania systemów i operacji; lub
 - e) rozwijanie połączeń z obszarami Unii o najbardziej niekorzystnych warunkach i najbardziej odizolowanymi, w szczególności z regionami najbardziej oddalonymi oraz innymi regionami odległymi, wyspiarskimi, peryferyjnymi i górzystymi, a także obszarami słabo zaludnionymi, przy promowaniu regularnych i częstych usług.
2. skreślono.

Nowe technologie i innowacje

Aby transeuropejska sieć transportowa mogła nadążać za nowatorskimi zmianami i usprawnieniami technicznymi, celem jest w szczególności:

- a) wspieranie i promowanie obniżenia emisyjności transportu poprzez przejście – w sposób zharmonizowany i skoordynowany – na bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy, statki i statki powietrzne oraz inne innowacyjne i zrównoważone technologie transportowe i sieciowe;
- b) przyspieszenie obniżenia emisyjności wszystkich rodzajów transportu poprzez stymulowanie efektywności energetycznej, wprowadzanie rozwiązań bezemisyjnych i niskoemisyjnych, w tym systemów zaopatrzenia w wodór i energię elektryczną, jak również innych nowych rozwiązań, takich jak zrównoważone paliwa, oraz zapewnienie odpowiedniej infrastruktury, w miarę możliwości dzięki synergii z TEN-E. Tego rodzaju infrastruktura może obejmować dostęp do sieci i inne urządzenia niezbędne do zasilania energią, może uwzględniać interfejs między pojazdem a infrastrukturą oraz zawierać systemy ICT dla transportu. Infrastruktura transportowa może służyć jako centrum energetyczne do obsługi różnych rodzajów transportu w celu połączenia lokalnej produkcji czystej energii z zastosowaniami mobilności bezemisyjnej. Infrastruktura transportowa może również przyczynić się do wdrożenia innych technologii przyspieszających obniżenie emisyjności gospodarki;
- c) wspieranie absorpcji i wdrażania nowych technologii cyfrowych, w szczególności promowanie wymiany danych i infrastruktury łączności o nieprzerwanym zasięgu w całej sieci w celu zapewnienia najwyższego poziomu i wydajności infrastruktury cyfrowej oraz osiągnięcia wyższych poziomów automatyzacji;
- d) poprawę bezpieczeństwa i zrównoważoności przepływu osób i transportu towarów;

- e) poprawę działania, zarządzania, dostępności, interoperacyjności, multimodalności i efektywności sieci, w tym poprzez rozwój multimodalnych cyfrowych usług mobilności;
- f) promowanie efektywnych sposobów zapewnienia wszystkim użytkownikom i dostawcom usług transportowych dostępnych i zrozumiałych informacji na temat wzajemnych połączeń, interoperacyjności i multimodalności oraz wpływu ich wyborów w zakresie transportu na środowisko;
- g) skreślono.
- h) wspieranie środków umożliwiających zmniejszenie negatywnych efektów zewnętrznych, takich jak zatory komunikacyjne, szkody na zdrowiu oraz wszelkiego rodzaju zanieczyszczenia, w tym hałas i emisje;
- i) wprowadzenie technologii bezpieczeństwa;
- j) zwiększenie odporności infrastruktury transportowej na zakłócenia i zmiany klimatu poprzez modernizację i projektowanie infrastruktury, a także cyfrowe, cyberbezpieczne rozwiązania mające na celu ochronę sieci w kontekście klęsk żywiołowych i katastrof spowodowanych przez człowieka;
- k) dalszy rozwój i wdrażanie systemów ICT i nowych technologii dla transportu w ramach poszczególnych rodzajów transportu i pomiędzy nimi.

Artykuł 45

Bezpieczeństwo i ochrona infrastruktury

skreślono.

Odporność infrastruktury

1. Państwa członkowskie dokładają wszelkich możliwych starań w celu zapewnienia, aby w przypadku planowania i realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania brano pod uwagę bezpieczeństwo i odporność infrastruktury na zmianę klimatu, zagrożenia naturalne, katastrofy spowodowane przez człowieka, wypadki i zakłócenia operacyjne, a także zamierzone zakłócenia mające wpływ na funkcjonowanie unijnego systemu transportu. W szczególności należy zwrócić należytą uwagę na:
 - a) współzależności, powiązania i efekty kaskadowe z innymi sieciami, takimi jak sieć telekomunikacyjna i energoelektryczna;
 - b) bezpieczeństwo, ochronę i wydajność w obecności wielu zagrożeń;
 - c) wytrzymałość infrastruktury przez cały okres jej użytkowania, ze szczególnym uwzględnieniem przyszłych przewidywanych warunków klimatycznych;
 - d) potrzeby w zakresie ochrony ludności w odpowiedzi na zakłócenia;
 - e) cyberbezpieczeństwo i odporność infrastruktury, ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury transgranicznej.
2. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, przy realizacji których należy przeprowadzić ocenę oddziaływania na środowisko zgodnie z dyrektywą 2011/92/UE, zostają poddane weryfikacji pod względem wpływu na klimat. Weryfikację pod względem wpływu na klimat przeprowadza się z uwzględnieniem najnowszych dostępnych najlepszych praktyk i wytycznych, aby zapewnić odporność infrastruktury transportowej na negatywne skutki zmiany klimatu, poprzez przeprowadzenie oceny wrażliwości na zmiany klimatu i ryzyka zmiany klimatu, w tym przez wprowadzenie odpowiednich środków dostosowawczych, oraz poprzez uwzględnienie kosztów emisji gazów cieplarnianych w ocenie kosztów i korzyści. Bez uszczerbku dla przepisów ustanowionych w innych aktach UE wymóg ten nie ma zastosowania do projektów, w przypadku których proces udzielania zamówień na ocenę oddziaływania na środowisko rozpoczął się przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 47

Zagrożenia dla bezpieczeństwa lub porządku publicznego

1. Państwa członkowskie dokładają wszelkich możliwych starań w celu zapewnienia, by transeuropejska sieć transportowa była chroniona przed potencjalnymi zagrożeniami dla bezpieczeństwa lub porządku publicznego wynikającymi z udziału lub wkładów przedsiębiorstw z państw trzecich w projektach stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania.
2. Bez uszczerbku dla: rozporządzenia (UE) 2019/452, wyłącznej odpowiedzialności każdego z państw członkowskich za swoje bezpieczeństwo narodowe, jak przewidziano w art. 4 ust. 2 TUE, oraz dla prawa każdego z państw członkowskich do ochrony swoich podstawowych interesów bezpieczeństwa zgodnie z art. 346 TFUE, w przypadku gdy państwo członkowskie uzna, że jakiegokolwiek rodzaju udział lub wkład osoby fizycznej z państwa trzeciego lub przedsiębiorstwa z państwa trzeciego może mieć wpływ na infrastrukturę transeuropejskiej sieci transportowej pod względem bezpieczeństwa lub porządku publicznego, to państwo członkowskie informuje Komisję o wszelkich odpowiednich środkach przyjętych w celu złagodzenia takiego ryzyka.

Artykuł 48

Utrzymanie i cykl życia projektu

1. Bez uszczerbku dla odpowiedzialności państw członkowskich w zakresie planowania utrzymania infrastruktury i ich kompetencji w zakresie zarządzania utrzymaniem infrastruktury i finansowania go oraz bez uszczerbku dla budżetowej zasady jednoroczności państwa członkowskie dokładają wszelkich możliwych starań, aby zapewnić:

- a) utrzymanie infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej w sposób zapewniający ten wysoki poziom usług i bezpieczeństwa przez cały okres jej użytkowania dostosowany do przepływu ruchu i zwiększający jej odporność, oraz uwzględnienie potrzeb i szacowanych kosztów związanych z prewencyjnym utrzymaniem transeuropejskiej infrastruktury transportowej przez cały okres jej użytkowania na etapie planowania budowy lub modernizacji;
- b) długoterminowe planowanie utrzymania dróg i, w stosownych przypadkach, infrastruktury śródlądowych dróg wodnych;
- c) skreślono.
- d) spójność między potrzebami w zakresie utrzymania i modernizacji w przypadku infrastruktury kolejowej związanymi z rozwojem transeuropejskiej sieci transportowej a orientacyjną strategią rozwoju infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 8 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, oraz umową, o której mowa w art. 30 dyrektywy 2012/34/UE.

Artykuł 49

Dostępność dla wszystkich użytkowników

Transeuropejska infrastruktura transportowa umożliwia płynną mobilność i dostępność dla wszystkich użytkowników, w szczególności dla:

- osób w trudnej sytuacji, w tym dla osób z niepełnosprawnościami lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się; oraz
- osób mieszkających w regionach najbardziej oddalonych oraz innych regionach odległych, wiejskich, wyspiarskich, peryferyjnych i górzystych, a także na obszarach słabo zaludnionych.

ROZDZIAŁ V

WDRAŻANIE INSTRUMENTÓW EUROPEJSKICH KORYTARZY TRANSPORTOWYCH I PRIORYTETÓW HORYZONTALNYCH

Artykuł 50

Instrument europejskich korytarzy transportowych i priorytety horyzontalne

1. Europejskie korytarze transportowe są instrumentem ułatwiającym skoordynowane wdrażanie części bazowej i rozszerzonej bazowej transeuropejskiej sieci transportowej i mają na celu w szczególności poprawę połączeń transgranicznych, uzupełnienie brakujących połączeń oraz eliminację wąskich gardeł w obrębie Unii.
2. W celu stworzenia zasobooszczędnego transportu multimodalnego i przyczynienia się do spójności poprzez lepszą współpracę terytorialną europejskie korytarze transportowe są ukierunkowane na:
 - a) integrację modalną ze szczególnym uwzględnieniem wzmocnienia najbardziej przyjaznych dla środowiska rodzajów transportu, zwłaszcza kolei, żeglugi śródlądowej i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu;
 - b) interoperacyjność;
 - c) skoordynowany rozwój infrastruktury, w szczególności na odcinkach transgranicznych, przede wszystkim w celu rozwinięcia interoperacyjnego systemu kolejowych przewozów towarowych, jak również wydajnej sieci dalekobieżnego kolejowego przewozu osobowego, w tym kolejami dużych prędkości, w całej Unii;
 - d) wspieranie skoordynowanego i zintegrowanego rozwoju oraz wdrażania innowacyjnych rozwiązań w zakresie cyfryzacji i interoperacyjności transportu;
 - e) promowanie rozmieszczania infrastruktury paliw alternatywnych.

3. Europejskie korytarze transportowe umożliwiają państwom członkowskim przyjęcie skoordynowanego i zsynchronizowanego podejścia w odniesieniu do inwestycji w infrastrukturę.
4. ERTMS oraz europejski obszar transportu morskiego to dwa priorytety horyzontalne w zakresie wdrażania transeuropejskiej sieci transportowej. Instrumenty ustanowione zgodnie z niniejszym rozdziałem ułatwiają terminowe wdrożenie ERTMS oraz integrację infrastruktury i usług transportu morskiego z transeuropejską siecią transportową.

Artykuł 51

Koordinacja europejskich korytarzy transportowych i priorytetów horyzontalnych

1. Aby ułatwić skoordynowane wdrażanie europejskich korytarzy transportowych, ERTMS i europejskiego obszaru transportu morskiego, Komisja, w porozumieniu z danymi państwami członkowskimi i po konsultacji z Parlamentem Europejskim i Radą, wyznacza jednego koordynatora europejskiego dla każdego korytarza i dla każdego priorytetu horyzontalnego.
2. Koordynator europejski jest wybierany w szczególności na podstawie jego/jej znajomości zagadnień związanych z transportem lub finansowaniem lub oceną społeczno-gospodarczą i środowiskową dużych projektów, a także na podstawie doświadczenia w kształtowaniu polityki Unii. Koordynatora europejskiego wybiera się na maksymalnie czteroletnią kadencję, z możliwością przedłużenia. Mandat koordynatora europejskiego dotyczy wdrożenia pojedynczego korytarza lub priorytetu horyzontalnego.
3. W decyzji Komisji o wyznaczeniu koordynatora europejskiego określa się sposób wykonywania zadań, o których mowa w ust. 5, 6 i 7.
4. Koordynator europejski działa w imieniu i na rzecz Komisji, która zapewnia niezbędne wsparcie biurowe.

5. Koordynatorzy europejscy:

- a) wspierają skoordynowane wdrażanie europejskiego korytarza transportowego lub danego priorytetu horyzontalnego;
- b) sporządzają wraz z zainteresowanymi państwami członkowskimi plan prac i monitorują jego realizację zgodnie z art. 53;
- c) zasięgają opinii odpowiednio forum ds. korytarza lub forum konsultacyjnego ds. priorytetów horyzontalnych na temat tego planu prac i jego realizacji oraz regularnie informują forum ds. korytarza o realizacji planu prac;
- d) zgłaszają państwom członkowskim, Komisji oraz, w stosownych przypadkach, wszystkim innym podmiotom bezpośrednio zaangażowanym w rozwój europejskiego korytarza transportowego lub opracowanie priorytetu horyzontalnego wszelkie napotkane trudności, w szczególności w przypadku gdy następuje spowolnienie rozwoju korytarza lub opracowania priorytetu horyzontalnego, w celu udzielenia pomocy w znalezieniu odpowiedniego rozwiązania;
- e) przekazują Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji i zainteresowanym państwom członkowskim roczne sprawozdanie z rozwoju sytuacji w zakresie wdrażania europejskich korytarzy transportowych i priorytetów horyzontalnych. W rocznym sprawozdaniu z postępów należy skupić się na postępach poczynionych w zakresie kluczowych priorytetów i inwestycji, opisać charakter problemów napotkanych podczas ich realizacji oraz można zaproponować odpowiednie rozwiązania.

6. Bez uszczerbku dla kompetencji organów zarządzających kolejowymi przewozami towarowymi na mocy rozporządzenia (UE) 913/2010 oraz kompetencji państw członkowskich w zakresie zarządzania infrastrukturą i jej finansowania koordynatorzy europejscy europejskich korytarzy transportowych:

- a) ściśle współpracują z organami zarządzającymi kolejowymi przewozami towarowymi i zainteresowanymi państwami członkowskimi w celu pomocy w określeniu priorytetów i potrzeb inwestycyjnych dotyczących kolejowych przewozów towarowych na kolejowych liniach towarowych europejskich korytarzy transportowych;
- b) monitorują realizację usług w zakresie kolejowych przewozów towarowych, w ścisłej współpracy z organami zarządzającymi kolejowymi przewozami towarowymi, oraz, w stosownych przypadkach, identyfikują potencjalne bariery, takie jak bariery techniczne i operacyjne, oraz przedstawiają zalecenia w tym zakresie.

7. Koordynatorzy europejscy europejskich korytarzy transportowych:

- a) ściśle współpracują z zainteresowanymi państwami członkowskimi, by pomóc w określeniu priorytetów i potrzeb inwestycyjnych dotyczących kolejowych linii pasażerskich w ramach europejskich korytarzy transportowych;
- b) monitorują, w ścisłej współpracy z zarządcami infrastruktury, realizację usług w zakresie kolejowego przewozu osób.

8. Na podstawie art. 14 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2021/1153 Komisja zasięga konsultacyjnej opinii koordynatora europejskiego przy rozpatrywaniu wniosków o finansowanie unijne w ramach instrumentu „Łącząc Europę” dla europejskich korytarzy transportowych lub priorytetów horyzontalnych w zakresie mandatu koordynatora europejskiego, aby zapewnić spójność i postępy we wdrażaniu każdego korytarza lub priorytetu horyzontalnego. Koordynator europejski sprawdza, czy projekty proponowane przez państwa członkowskie do współfinansowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę” są zgodne z priorytetami określonymi w planie prac.

9. W przypadku gdy koordynator europejski nie jest w stanie zadowalająco wykonywać swojego mandatu zgodnie z wymogami ustanowionymi w niniejszym artykule, Komisja może w dowolnym momencie i po konsultacji z zainteresowanymi państwami członkowskimi zakończyć jego mandat i wyznaczyć nowego koordynatora europejskiego zgodnie z procedurą określoną w ust. 1.

Zarządzanie europejskimi korytarzami transportowymi i priorytetami horyzontalnymi

1. W odniesieniu do każdego europejskiego korytarza transportowego i priorytetu horyzontalnego odpowiedni koordynator europejski jest wspierany w wykonywaniu swoich zadań, które dotyczą planu prac i jego realizacji, przez sekretariat i przez forum konsultacyjne, odpowiednio „forum ds. korytarza” i „forum konsultacyjne ds. priorytetu horyzontalnego”.
2. „Forum ds. korytarza” jest formalnie tworzone przez koordynatora europejskiego, który pełni w nim rolę przewodniczącego. Zainteresowane państwa członkowskie zatwierdzają skład forum ds. korytarza w zakresie dotyczącym ich części europejskiego korytarza transportowego i zapewniają reprezentację organów zarządzających kolejowymi przewozami towarowymi.
3. W porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi koordynator europejski może powoływać grupy robocze ds. korytarza i przewodniczyć im; przedmiotowe grupy robocze mają zajmować się:
 - a) interoperacyjnością i wdrażaniem nowych technologii i infrastruktury;
 - b) skoordynowanym rozwojem i skoordynowaną realizacją projektów infrastrukturalnych na odcinkach transgranicznych;
 - c) transgranicznymi usługami w zakresie kolejowego przewozu osób;
 - d) operacyjnymi wąskimi gardłami;
 - e) węzłami miejskimi;
 - f) współpracą z państwami trzecimi;
 - g) innymi zagadnieniami uznanymi za niezbędne.

W stosownych przypadkach koordynator europejski prowadzi współpracę i koordynuje działania grup roboczych z organami zarządzającymi kolejowymi przewozami towarowymi, aby uniknąć dublowania pracy.

4. Forum konsultacyjne ds. priorytetu horyzontalnego jest tworzone przez koordynatora europejskiego, który pełni w nim rolę przewodniczącego. Zainteresowane państwa członkowskie oraz, w stosownych przypadkach i w porozumieniu z państwami członkowskimi, przedstawiciele odpowiednich sektorów mają możliwość uczestnictwa. Państwa członkowskie wyznaczają przedstawiciela, aby uczestniczył w forum konsultacyjnym ds. ERTMS. Koordynator europejski może również powoływać grupy robocze *ad hoc*.
5. Zainteresowane państwa członkowskie współpracują z koordynatorem europejskim, uczestniczą w forum ds. korytarza i forum konsultacyjnym ds. priorytetu horyzontalnego oraz przekazują koordynatorowi europejskiemu informacje niezbędne do wykonywania zadań ustanowionych w niniejszym artykule, w tym informacje na temat rozwoju korytarzy w odnośnych krajowych planach i programach przyczyniających się do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.
6. Koordynator europejski może przeprowadzać konsultacje z organami regionalnymi i lokalnymi, zarządcami infrastruktury, przewoźnikami, w szczególności tymi, którzy są członkami organów zarządzających kolejowymi przewozami towarowymi, branżą dostawczą, użytkownikami transportu oraz odpowiednimi zainteresowanymi stronami w odniesieniu do planu prac i jego realizacji. Ponadto koordynator europejski odpowiedzialny za ERTMS ściśle współpracuje z Agencją Kolejową Unii Europejskiej i Wspólnym Europejskim Przedsięwzięciem Kolejowym, a koordynator europejski ds. europejskiego obszaru transportu morskiego z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego.

Plan prac koordynatora europejskiego

1. Każdy koordynator europejski europejskich korytarzy transportowych i dwóch priorytetów horyzontalnych najpóźniej dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, a następnie co cztery lata, sporządza plan prac zawierający szczegółową analizę stanu realizacji korytarza lub priorytetu horyzontalnego podlegającego jego kompetencji oraz jego zgodności z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, jak również priorytety dotyczące jego przyszłego rozwoju.
2. Plan prac opracowuje się w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi oraz po konsultacji z forum ds. korytarza i organami zarządzającymi kolejowymi przewozami towarowymi lub forum konsultacyjnym ds. priorytetu horyzontalnego. Zainteresowane państwa członkowskie zatwierdzają plan prac dotyczący europejskich korytarzy transportowych. Komisja przedstawia plan prac Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w celach informacyjnych.

Opracowując plan prac, koordynator europejski uwzględnia plan wdrożenia, o którym mowa w art. 9 rozporządzenia (UE) nr 913/2010.
3. Plan prac dotyczący europejskiego korytarza transportowego zawiera szczegółową analizę stanu realizacji danego korytarza, której zakres obejmuje w szczególności:
 - a) opis cech korytarza, w szczególności odcinków transgranicznych;
 - b) analizę stanu zgodności korytarza z wymogami dotyczącymi infrastruktury transportowej określonymi w niniejszym rozporządzeniu oraz postępów osiągniętych w tym zakresie;
 - c) określenie brakujących połączeń i wąskich gardeł – w tym operacyjnych – utrudniających rozwój i wdrożenie korytarza, w szczególności na odcinkach transgranicznych;

- d) analizę potrzebnych inwestycji, w tym poszczególnych źródeł finansowania przyznanych lub przewidywanych na potrzeby realizacji projektów niezbędnych do rozwoju i ukończenia korytarza, w szczególności odcinków transgranicznych;
- e) opis możliwych rozwiązań służących zaspokojeniu potrzeb inwestycyjnych i eliminacji wąskich gardeł, w szczególności w odniesieniu do linii pasażerskich i towarowych oraz połączeń korytarza;
- f) plan, który może zawierać niewiążące cele pośrednie w zakresie usuwania barier fizycznych, technicznych, cyfrowych, operacyjnych i administracyjnych w obrębie poszczególnych rodzajów transportu i między nimi oraz w zakresie poprawy efektywności transportu multimodalnego, ze szczególnym uwzględnieniem odcinków transgranicznych i krajowych brakujących połączeń.

Do celów analizy inwestycji i przygotowania planu koordynator europejski:

- współpracuje z radą wykonawczą i radą zarządzającą ds. korytarza, o których mowa w art. 11 rozporządzenia (UE) nr 913/2010, w sprawie aspektów związanych z kolejowym transportem towarowym;
- bierze pod uwagę elementy analizy dotyczące korytarza, plany działania opracowane przez państwa członkowskie zgodnie z art. 35 ust. 4 oraz wykaz, o którym mowa w art. 18 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 913/2010, w odniesieniu do aspektów związanych z multimodalnymi terminalami towarowymi;
- bierze pod uwagę wyniki procesu monitorowania przeprowadzonego zgodnie z art. 51 ust. 7 lit. b) w sprawie aspektu związanego z przewozami pasażerskimi;

- g) wyniki monitorowania świadczenia usług w zakresie kolejowego ruchu towarowego prowadzonego przez organy zarządzające kolejowymi przewozami towarowymi zgodnie z art. 19 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 913/2010 oraz wykaz celów, założeń i środków dotyczących korytarza, określonych zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 913/2010, jako środków służących spełnieniu wymogów operacyjnych określonych w art. 18 niniejszego rozporządzenia;
- h) określenie środków stosowanych w węzłach miejskich, we współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi i odpowiednimi organami lokalnymi, które mogą przyczynić się do skutecznego funkcjonowania przewozu towarów i osób w danym korytarzu i osiągnięcia celów transeuropejskiej sieci transportowej z zachowaniem spójności z odpowiednimi SUMP;
- i) określenie priorytetów, ustanowionych z zainteresowanymi państwami członkowskimi, w zakresie rozwoju korytarza;
- j) analizę możliwego wpływu zmiany klimatu na infrastrukturę oraz – w stosownych przypadkach – proponowane środki ukierunkowane na zwiększenie odporności na zmianę klimatu;
- k) środki, jakie należy podjąć w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, hałasu oraz – w stosownych przypadkach – innych negatywnych efektów zewnętrznych.

4. Koordynator europejski wspiera państwa członkowskie w realizacji planu prac, w szczególności w zakresie:

- a) ustalania – na wniosek zainteresowanych państw członkowskich – priorytetów dotyczących planowania na szczeblu krajowym poprzez pomoc w określeniu problemów i wąskich gardeł związanych z wdrażaniem, w tym kwestii operacyjnych, w odniesieniu do każdego korytarza lub każdego priorytetu horyzontalnego;
- b) planowania – na wniosek zainteresowanych państw członkowskich – projektów i inwestycji, powiązanych kosztów i harmonogramu wdrażania oszacowanych w celu realizacji europejskich korytarzy transportowych lub priorytetu horyzontalnego;

- c) prac w ramach organu nadzorczego lub podobnego organu sterującego jednego podmiotu, w stosownych przypadkach, w zakresie koordynacji, budowy transgranicznych projektów infrastrukturalnych lub zarządzania nimi, zgodnie z przepisami określonymi w art. 8 ust. 5.

Artykuł 54

Akty wykonawcze

1. skreślono.
2. Bez uszczerbku dla art. 8 ust. 4a i z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez zainteresowane państwa członkowskie zgodnie z art. 172 TFUE Komisja może przyjmować akty wykonawcze w celu wdrożenia transgranicznych odcinków europejskich korytarzy transportowych lub realizacji priorytetów horyzontalnych. Na wniosek zainteresowanego(-ych) państwa(państw) członkowskiego(-ch) Komisja może również przyjąć akty wykonawcze dotyczące wdrożenia innych konkretnych odcinków europejskich korytarzy transportowych w zainteresowanych państwach członkowskich w celu zapewnienia spójnego ustalania priorytetów dla tej infrastruktury i planowania inwestycji poprzez wyznaczenie orientacyjnych celów pośrednich dotyczących realizacji odpowiednich głównych brakujących połączeń oraz eliminacji wąskich gardeł. Akty wykonawcze są opracowywane w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi i aktualizowane co cztery lata lub na wniosek państw członkowskich.
3. Akty wykonawcze, o których mowa w ust. 2, przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 59 ust. 3. Komisja zmienia akty wykonawcze zgodnie z tą samą procedurą w celu uwzględnienia poczynionych postępów, powstałych opóźnień lub zaktualizowanych programów krajowych.
4. Do czasu pełnego wdrożenia środków przewidzianych w akcie wykonawczym i o ile nie zostanie określone inaczej w akcie wykonawczym, zainteresowane państwa członkowskie przekazują co dwa lata Komisji sprawozdanie na temat osiągniętych postępów, wskazując w szczególności zobowiązania finansowe podjęte w krajowym planie budżetowym. Sprawozdanie może odnosić się do informacji zebranych zgodnie z art. 55.

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY WSPÓLNE

Artykuł 55

Sprawozdawczość i monitorowanie

1. Państwa członkowskie informują Komisję w regularny, wyczerpujący i przejrzysty sposób o postępach poczynionych w realizacji transeuropejskiej sieci transportowej poprzez wdrażanie projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz o dokonanych w tym celu inwestycjach.
 - 1a. Informacje te obejmują roczne dane techniczne związane z ustanowionymi w rozdziale III niniejszego rozporządzenia wymogami dotyczącymi infrastruktury transportowej, chyba że takie informacje zostały już zgromadzone na poziomie transeuropejskiej sieci transportowej do celów innych unijnych aplikacji lub baz danych.
 - 1b. Przekazanie informacji odbywa się w sposób zautomatyzowany za pośrednictwem interaktywnego systemu informacji geograficznej i technicznej dla transeuropejskiej sieci transportowej (TENtec). Dopóki funkcja zautomatyzowanej wymiany danych w TENtec nie będzie w pełni operacyjna, transmisję tę zapewnia się co dwa lata.
 - 1c. W odniesieniu do inwestycji związanych z projektami będącymi przedmiotem wspólnego zainteresowania państwa członkowskie przekazują co dwa lata dane finansowe w formie rocznych zagregowanych danych w podziale na rodzaj transportu i sieć (sieć bazowa, rozszerzona sieć bazowa i sieć kompleksowa).
 - 1d. Komisja określa w drodze aktów wykonawczych przyjętych zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 59 ust. 3, wykaz danych technicznych, które mają być przekazywane zgodnie z ust. 1a.

2. Komisja zapewnia publiczny i łatwy dostęp do systemu TENtec, umożliwiając zautomatyzowaną wymianę danych z systemami krajowymi oraz innymi odpowiednimi unijnymi aplikacjami i źródłami danych. System TENtec zawiera aktualizowane informacje związane z poszczególnymi projektami dotyczące form i kwot współfinansowania unijnego, jak również postępów w realizacji każdego projektu.

Komisja zapewnia również, aby w ramach systemu TENtec nie udostępniano publicznie żadnych informacji poufnych, które mogłyby naruszać procedury udzielania zamówień publicznych w państwie członkowskim lub wywierać niepożądany wpływ na ich przebieg.

3. Komisja i państwa członkowskie dokładają wszelkich starań w celu zapewnienia jakości, kompletności i spójności danych w systemie informacji TENtec. Współpracują w celu umożliwienia zautomatyzowanej wymiany danych między krajowymi systemami i źródłami danych a TENtec.

Artykuł 56

Aktualizacja sieci

1. Z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez zainteresowane państwo członkowskie zgodnie z art. 172 akapit drugi TFUE Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 60 aktów delegowanych dotyczących zmiany załączników I i II w celu:
- a) uwzględnienia zmian wynikających z progów ilościowych ustanowionych w art. 20 ust. 3 lit. a), art. 24 ust. 4 lit. a) i b) oraz art. 32 ust. 2 oraz z progów ilościowych i wymogów jakościowych określonych w art. 24 ust. 4 lit. ba). W związku z tym Komisja:
 - (i) dodaje porty śródlądowe, porty morskie i porty lotnicze do sieci kompleksowej, jeżeli wykazano, że ich średnia wielkość ruchu z ostatnich trzech lat przekracza odpowiedni próg;
 - (ii) usuwa porty morskie i porty lotnicze z sieci kompleksowej, jeżeli wykazano, że ich średnia wielkość ruchu w ciągu ostatnich sześciu lat wynosi poniżej 85 % odpowiedniego progu, lub na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego;

- b) dodania węzłów miejskich do transeuropejskiej sieci transportowej, jeżeli wykazano, że spełniają one wymogi określone w art. 39 ust. 2, lub usunięcia węzłów miejskich z transeuropejskiej sieci transportowej na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego;
- c) dodania do transeuropejskiej sieci transportowej terminali kolejowo-drogowych i terminali wzdłuż śródlądowych dróg wodnych wskazanych przez państwo członkowskie zgodnie z art. 35 ust. 5, usunięcia terminali kolejowo-drogowych z transeuropejskiej sieci transportowej na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego lub usunięcia multimodalnego terminala towarowego, o którym mowa w art. 35 ust. 1 lit. a), b) i ba), na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego;
- d) dostosowania, na podstawie informacji dostarczonych przez zainteresowane państwo członkowskie zgodnie z art. 55 ust. 1, map pod względem infrastruktury drogowej, kolejowej i śródlądowych dróg wodnych w sposób ograniczony wyłącznie do odzwierciedlenia postępów w realizacji sieci. Dostosowując te mapy, Komisja nie wprowadza żadnych zmian w przebiegu tras, które wykraczałyby poza zmiany dozwolone na podstawie odpowiedniej decyzji zatwierdzającej projekt.

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

1a. Akt delegowany dodający węzeł miejski do załącznika II zgodnie z ust. 1 lit. b):

- a) przedłuża terminy ustanowione w art. 40 ust. 1 lit. b) i c) o 3 lata, odpowiednio do dnia 31 grudnia 2030 r. i dnia 31 grudnia 2033 r.; w przypadku węzłów miejskich dodanych do załącznika II po upływie terminów ustanowionych w art. 40 ust. 1 lit. b) lub c), terminy te przedłuża się o 3 lata po wejściu w życie tego aktu delegowanego;
- b) przedłuża mający zastosowanie termin spełnienia wymogów określonych w art. 40 ust. 1 lit. d) o 5 lat, do dnia 31 grudnia 2045 r.; w przypadku węzłów miejskich dodanych do załącznika II po upływie terminu ustanowionego w art. 40 ust. 1 lit. d), termin ten przedłuża się o 5 lat po wejściu w życie tego aktu delegowanego.

- 1b. Akt delegowany dodający terminal kolejowo-drogowy do załączników I i II zgodnie z ust. 1 lit. c):
- a) przedłuża terminy ustanowione w art. 37 ust. 1 lit. c) i w art. 37 ust. 2 o 3 lata, do dnia 31 grudnia 2033 r.; w przypadku terminali kolejowo-drogowych dodanych do załączników I i II po upływie terminów ustanowionych w art. 37 ust. 1 lit. c) i w art. 37 ust. 2, terminy te przedłuża się o 3 lata po wejściu w życie tego aktu delegowanego;
 - b) przedłuża termin ustanowiony w art. 37 ust. 3 o 5 lat, do dnia 31 grudnia 2045 r.; w przypadku terminali kolejowo-drogowych dodanych do załączników I i II po upływie terminu ustanowionego w art. 37 ust. 3, terminy te przedłuża się o 5 lat po wejściu w życie tego aktu delegowanego.
2. Projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania, dotyczący infrastruktury nowo dodanej aktem delegowanym przyjętym zgodnie z ust. 1 do transeuropejskiej sieci transportowej, staje się kwalifikowalny do unijnej pomocy finansowej w ramach instrumentów dostępnych w odniesieniu do transeuropejskiej sieci transportowej z datą wejścia w życie tego aktu delegowanego.
- Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, dotyczące infrastruktury, która została usunięta z transeuropejskiej sieci transportowej, przestają być kwalifikowalne od daty wejścia w życie aktów delegowanych przyjętych zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu. Zakończenie kwalifikowalności nie ma wpływu na decyzje w sprawie finansowania lub dotacji, które zostały wydane przez Komisję przed tym terminem.
3. Z zastrzeżeniem art. 172 akapit drugi TFUE Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 60 aktów delegowanych dotyczących zmiany załącznika IV w celu dodania lub dostosowania orientacyjnych map dotyczących sieci infrastruktury transportowej państw sąsiadujących. Takie akty delegowane opierają się na umowach wysokiego szczebla dotyczących sieci infrastruktury transportowej między Unią a zainteresowanymi państwami sąsiadującymi.

Artykuł 57

Zaangażowanie zainteresowanych stron publicznych i prywatnych

Na etapie planowania i budowy danego projektu przestrzega się odpowiednio krajowych procedur dotyczących zaangażowania władz regionalnych i lokalnych, jak również społeczeństwa obywatelskiego, których dotyczy projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania, oraz konsultacji z nimi. Komisja ułatwia wymianę dobrych praktyk w tym względzie, w szczególności w odniesieniu do konsultacji z osobami w trudnej sytuacji i włączenia tych osób.

Artykuł 58

Dostosowanie planów krajowych do unijnej polityki transportowej

1. Państwa członkowskie zapewniają spójność krajowych planów i programów przyczyniających się do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej z unijną polityką transportową, priorytetami i terminami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Uwzględniają one również między innymi priorytety określone w planach prac dotyczących odpowiednich korytarzy i priorytetów horyzontalnych dla zainteresowanych państw członkowskich.
2. skreślono.
3. Państwa członkowskie przekazują Komisji odpowiednie projekty planów lub programów krajowych przyczyniających się do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej lub ich streszczenia, a także wszelkie istotne zmiany tych planów lub programów możliwie najszybciej po rozpoczęciu publicznych konsultacji w ich sprawie. Państwa członkowskie przekazują również Komisji ostateczne plany lub programy krajowe po ich przyjęciu.

Artykuł 59

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. Do celów art. 22 ust. 3 Komisję wspomaga komitet ustanowiony zgodnie z art. 7 dyrektywy Rady 91/672/EWG⁶⁶.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 60

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 11 ust. 3 oraz art. 56 ust. 1 i 3, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

⁶⁶ Dyrektywa Rady 91/672/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania krajowych patentów żeglarskich uprawniających do przewozu rzeczy i osób żegluga śródlądową (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 29).

3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 11 ust. 3 oraz art. 56 ust. 1 i 3, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
- 3a. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty zgodnie z art. 11 ust. 3 oraz art. 56 ust. 1 i 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 61

Przegląd

1. Do dnia 31 grudnia 2033 r. Komisja, po zasięgnięciu odpowiednio opinii państw członkowskich i z pomocą koordynatorów europejskich, przeprowadza ocenę wdrażania sieci bazowej, oceniając w szczególności jej zgodność z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

W ocenie tej uwzględnia się roczne sprawozdanie z postępów i plany prac sporządzone przez koordynatorów europejskich odpowiednio zgodnie z art. 51 ust. 5 lit. e) i art. 53 ust. 1.

2. Do dnia 31 grudnia 2033 r. Komisja, po zasięgnięciu odpowiednio opinii państw członkowskich i z pomocą koordynatorów europejskich, dokonuje przeglądu wdrażania rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej, oceniając:

- a) zgodność z niniejszym rozporządzeniem;
- b) postępy w wykonywaniu niniejszego rozporządzenia;
- c) zmiany w przepływach w ramach przewozu osób i towarów;
- d) zmiany w krajowych inwestycjach w infrastrukturę transportową;
- e) potrzebę wprowadzenia zmian w niniejszym rozporządzeniu.

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

3. Przeprowadzając ten przegląd, Komisja ocenia, czy rozszerzona sieć bazowa i sieć kompleksowa w kształcie przewidzianym w niniejszym rozporządzeniu mogą spełnić wymogi przepisów rozdziałów II, III i IV, odpowiednio do dnia 31 grudnia 2040 r. i 31 grudnia 2050 r., z uwzględnieniem sytuacji gospodarczej i budżetowej Unii oraz poszczególnych państw członkowskich. Komisja ocenia także, w konsultacji z państwami członkowskimi, czy rozszerzona sieć bazowa i sieć kompleksowa powinny zostać zmodyfikowane w celu uwzględnienia zmian przepływów transportowych i krajowego planowania inwestycji.

Opóźnienia w ukończeniu sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej

1. W przypadku znacznego opóźnienia w rozpoczęciu lub zakończeniu prac nad siecią bazową, rozszerzoną siecią bazową i siecią kompleksową Komisja może zwrócić się do zainteresowanego państwa członkowskiego lub zainteresowanych państw członkowskich o przedstawienie przyczyn takiego opóźnienia. Państwo członkowskie lub państwa członkowskie przedstawiają informację na temat przyczyn opóźnień w ciągu trzech miesięcy od otrzymania wniosku. Na podstawie udzielonej odpowiedzi Komisja konsultuje się z zainteresowanym państwem członkowskim lub z zainteresowanymi państwami członkowskimi w celu rozwiązania problemu, który spowodował opóźnienie.
2. Jeżeli opóźnienie dotyczące ukończenia odcinka odnosi się do europejskiego korytarza transportowego, w celu wsparcia państw członkowskich w rozwiązaniu problemu angażuje się koordynatora europejskiego.
3. Bez uszczerbku dla procedury ustanowionej w art. 258 TFUE i art. 8 ust. 4a, po przeanalizowaniu przyczyn przedstawionych przez zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie zgodnie z ust. 1, Komisja – w przypadku gdy znaczne opóźnienie w rozpoczęciu lub zakończeniu prac nad siecią bazową, rozszerzoną siecią bazową lub siecią kompleksową można przypisać państwu członkowskiemu lub państwom członkowskim, które nie mają na to odpowiedniego uzasadnienia – może przekazać zainteresowanemu państwu członkowskiemu lub zainteresowanym państwom członkowskim niewiążące zalecenia w celu wyeliminowania tego opóźnienia lub zapobieżenia dalszym opóźnieniom lub ich ograniczenia.
4. skreślono.

Artykuł 63

Zwolnienia

Przepisy dotyczące kolei, a w szczególności wszelkie wymogi dotyczące łączenia portów lotniczych i portów z koleją, a także przepisy dotyczące multimodalnych terminali towarowych nie mają zastosowania do Cypru i Malty oraz regionów najbardziej oddalonych, o ile na ich terytorium nie zostanie zbudowany system kolejowy. Przepisy dotyczące bezpiecznych i chronionych parkingów nie mają zastosowania do tych państw członkowskich i regionów.

Przepisy dotyczące standardowej europejskiej nominalnej szerokości toru dla kolei zawarte w art. 16a nie mają zastosowania do wysp i regionów najbardziej oddalonych.

Artykuł 64

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2021/1153

W załączniku do rozporządzenia (UE) 2021/1153 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem VI do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 65

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 913/2010

W rozporządzeniu (UE) nr 913/2010 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie określa zasady organizacji międzynarodowych korytarzy kolejowych przeznaczonych do konkurencyjnego transportu towarowego oraz administrowania i zarządzania nimi z myślą o rozwoju europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. Określa zasady związane organizacją i orientacyjnym planowaniem inwestycyjnym korytarzy towarowych oraz zarządzaniem nimi.

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do administrowania i zarządzania infrastrukturą kolejową wchodzącą w skład korytarzy towarowych oraz do jej wykorzystywania, bez uszczerbku dla odpowiedzialności państw członkowskich w zakresie planowania i finansowania takiej infrastruktury.”;

1a) w art. 2 ust. 1, odesłanie do „art. 2 dyrektywy 2001/14/WE” zastępuje się odesłaniem do „art. 3 dyrektywy 2012/34/UE”;

2) art. 2 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Poza definicjami, o których mowa w ust. 1, zastosowanie mają następujące definicje:

- a) »korytarz towarowy« oznacza towarowe linie kolejowe europejskiego korytarza transportowego zdefiniowane w art. 11 ust. 1 rozporządzenia [... nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T]* i w załączniku III do tego rozporządzenia, w tym infrastrukturę kolejową i należące do niej urządzenia oraz odpowiednie usługi kolejowe zgodnie z dyrektywą 2012/34/UE;
- b) »plan wdrożenia« oznacza dokument przedstawiający środki, strategię i działania, które zainteresowane strony zamierzają zastosować, niezbędne i wystarczające do zorganizowania korytarza towarowego i zarządzania nim;
- c) »terminal« oznacza obiekt położony na trasie korytarza towarowego, zagospodarowany specjalnie, aby umożliwiać załadunek lub rozładunek towarów do/z pociągów towarowych oraz integrację usług kolejowego transportu towarowego z usługami transportu drogowego, morskiego, rzeczno i lotniczego, albo formowanie lub modyfikację składu pociągów towarowych; a także, w razie potrzeby, przeprowadzanie procedur granicznych na granicach z europejskimi państwami trzecimi;

- d) »koordynator europejski« oznacza koordynatora, o którym mowa w art. 51 rozporządzenia [... nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T].

* Rozporządzenie [...]”;

- 3) tytuł rozdziału II otrzymuje brzmienie:

„ORGANIZACJA KORYTARZY TOWAROWYCH I ZARZĄDZANIE NIMI”;

- 4) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

Organizacja korytarzy towarowych i zarządzanie nimi

1. skreślono.
 2. Od dnia wejścia w życie rozporządzenia [... nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T] lub w przypadku zmiany przebiegu europejskiego korytarza transportowego zgodnie z art. 11 ust. 3 tego rozporządzenia państwa członkowskie i zarządcy infrastruktury odpowiedzialni za część korytarza towarowego tego europejskiego korytarza transportowego dostosowują zarządzanie korytarzem towarowym w terminie 18 miesięcy od daty wprowadzenia zmiany. W należycie uzasadnionych przypadkach i po uzyskaniu zgody Komisji okres ten może zostać przedłużony do 24 miesięcy. Rada wykonawcza i rada zarządzająca korytarza towarowego przyjmują środki niezbędne do dostosowania organizacji korytarza i zarządzania nim zgodnie z art. 9–19 do nowego przebiegu geograficznego.
 3. Rada wykonawcza korytarza towarowego może podjąć decyzję o zajęciu się administracyjnymi, operacyjnymi i dotyczącymi interoperacyjności aspektami międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w korytarzu. Przepisy art. 11 i 14 nie mają zastosowania do tych usług.”;
- 5) uchyla się art. 4–7;

6) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Rada wykonawcza regularnie ocenia spójność między ogólnymi celami a celami określonymi przez radę zarządzającą zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. c).”;

ab) w ust. 2 odesłanie do „art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE” zastępuje się odesłaniem do „art. 7 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE”;

ac) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„Państwo członkowskie, które skorzystało z art. 5 ust. 4 niniejszego rozporządzenia w jego pierwotnej wersji, może zdecydować, że przez okres nieprzekraczający 10 lat od dnia [data wejścia w życie zmienionego rozporządzenia w sprawie TEN-T] zarządca lub zarządcy infrastruktury odpowiedzialni za infrastrukturę kolejową na jego terytorium nie uczestniczą w radzie zarządzającej ustanowionej zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu. O swojej decyzji zainteresowane państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję i pozostałe państwa członkowskie uczestniczące w danym korytarzu towarowym.

W takim przypadku państwo członkowskie i dany zarządca infrastruktury współpracują z radą zarządzającą, tam gdzie jest to konieczne do wypełniania zadań tej rady.

Państwo członkowskie korzystające z akapitu pierwszego niniejszego ustępu może w każdym późniejszym momencie w okresie 10 lat, o którym mowa w tym ustępie, podjąć decyzję o uczestnictwie zarządcy lub zarządców infrastruktury odpowiedzialnych za infrastrukturę kolejową na jego terytorium w radzie zarządzającej utworzonej zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu. O swojej decyzji niezwłocznie powiadamia Komisję i pozostałe państwa członkowskie uczestniczące w danym korytarzu towarowym.”;

ad) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„Irlandia może zdecydować, że przedstawiciele jej organów i zarządca lub zarządcy infrastruktury odpowiedzialni za infrastrukturę kolejową na jej terytorium nie uczestniczą w radzie wykonawczej ani radzie zarządzającej utworzonej zgodnie z ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. O swojej decyzji Irlandia niezwłocznie powiadamia Komisję i pozostałe państwa członkowskie uczestniczące w danym korytarzu towarowym.

W takim przypadku organy i dany zarządca (zarządcy) infrastruktury współpracują z radą wykonawczą i radą zarządzającą, tam gdzie jest to konieczne do wypełniania zadań tych rad.

Irlandia może następnie w dowolnym momencie zdecydować, że przedstawiciele jej organów i zarządca lub zarządcy infrastruktury odpowiedzialni za infrastrukturę kolejową na jej terytorium będą uczestniczyć w radzie wykonawczej lub radzie zarządzającej utworzonej zgodnie z ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. O swojej decyzji niezwłocznie powiadamia Komisję i pozostałe państwa członkowskie uczestniczące w danym korytarzu towarowym.”;

ae) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„Rada wykonawcza podejmuje decyzje za zgodą wszystkich przedstawicieli organów zainteresowanych państw członkowskich uczestniczących w tej radzie.”;

af) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Rada zarządzająca podejmuje decyzje, w tym decyzje dotyczące jej statusu prawnego, ustanowienia jej struktury organizacyjnej, zasobów i personelu, za zgodą wszystkich zainteresowanych zarządców infrastruktury uczestniczących w tej radzie. Rada zarządzająca może być niezależną jednostką prawną. Może mieć formę europejskiego ugrupowania interesów gospodarczych w rozumieniu rozporządzenia Rady (EWG) nr 2137/85 z dnia 25 lipca 1985 r. w sprawie europejskiego ugrupowania interesów gospodarczych (EUIG).”;

ag) w ust. 6 odesłanie do „art. 4 ust. 2 dyrektywy 91/440/EWG” zastępuje się odesłaniem do „art. 4 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE”;

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Rada zarządzająca powołuje grupę doradczą złożoną z zarządców i właścicieli terminali korytarza towarowego, w tym, w razie potrzeby, portów morskich i portów żeglugi śródlądowej. Ta grupa doradcza może wydawać opinie w sprawie wszelkich propozycji rady zarządzającej, które mają bezpośredni wpływ na inwestycje i zarządzanie terminalami. Może ona również wydawać opinie z własnej inicjatywy. Rada zarządzająca bierze pod uwagę wszelkie takie opinie. W przypadku różnicy zdań pomiędzy radą zarządzającą a grupą doradczą grupa doradcza może zwrócić się do rady wykonawczej. Rada wykonawcza informuje zainteresowanego koordynatora europejskiego i działa jako mediator oraz w odpowiednim czasie wydaje opinię w tej sprawie. Zainteresowany koordynator europejski może również w odpowiednim czasie wydać opinię w tej sprawie. Ostateczna decyzja należy jednak do rady zarządzającej.”;

c) w ust. 8 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„W przypadku różnicy zdań pomiędzy radą zarządzającą a grupą doradczą grupa doradcza może zwrócić się do rady wykonawczej. Rada wykonawcza informuje koordynatora europejskiego i organy regulacyjne, o których mowa w art. 55 dyrektywy 2012/34, zainteresowane danym korytarzem towarowym. Rada wykonawcza działa jako mediator i w odpowiednim czasie wydaje opinię w tej sprawie. Zainteresowany koordynator europejski może również w odpowiednim czasie wydać opinię w tej sprawie. Ostateczna decyzja należy do rady zarządzającej.”;

d) dodaje się ust. 10 w brzmieniu:

„10. Rada wykonawcza i rada zarządzająca współpracują z koordynatorem europejskim zainteresowanym danym korytarzem towarowym w celu wspierania rozwoju kolejowego ruchu towarowego w tym korytarzu.”;

7) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

Środki na rzecz rozwoju korytarza towarowego

1. Rada zarządzająca sporządza i publikuje plan wdrożenia najpóźniej sześć miesięcy przed uruchomieniem korytarza towarowego. Rada zarządzająca konsultuje się z grupami doradczymi, o których mowa w art. 8 ust. 7 i 8, w sprawie projektu planu wdrożenia. Rada zarządzająca przekazuje plan wdrożenia radzie wykonawczej do zatwierdzenia.

Plan ten obejmuje:

- a) opis cech korytarza towarowego, w tym wąskich gardeł, a także program środków niezbędnych do usprawnienia jego organizacji i zarządzania nim;
- b) podstawowe elementy analizy, o której mowa w ust. 3;
- c) cele korytarzy towarowych, w szczególności w zakresie funkcjonowania korytarza towarowego pod względem jakości usług i zdolności przepustowej korytarza towarowego, zgodnie z przepisami art. 19 niniejszego rozporządzenia, oraz, w stosownych przypadkach, cele ilościowe lub jakościowe związane z tymi celami. Cele i wartości docelowe muszą uwzględniać wymogi określone w art. 12a niniejszego rozporządzenia;
- d) środki w celu wdrożenia przepisów art. 12–19 oraz środki w celu poprawy funkcjonowania korytarza towarowego w oparciu o rezultaty oceny, o której mowa w art. 19 ust. 3, mając na celu osiągnięcie celów, o których mowa w lit. c);
- e) opinie i oceny grup doradczych, o których mowa w art. 8 ust. 7 i 8, dotyczące rozwoju korytarza;
- f) podsumowanie współpracy i wyniki konsultacji, o których mowa w art. 11, w tym opinie grup doradczych, o których mowa w art. 8 ust. 7 i 8, oraz streszczenie odpowiedzi udzielonych przez inne zainteresowane strony.

Przy opracowywaniu planu wdrożenia rada zarządzająca uwzględnia cele i środki zawarte w planie prac koordynatora europejskiego, o którym mowa w art. 53 rozporządzenia [... nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T]. Plan wdrożenia zawiera odniesienie do elementów planu prac, które są istotne dla kolejowego ruchu towarowego odbywającego się w korytarzu.

Rada zarządzająca dokonuje regularnie przeglądów i korekt wartości docelowych, o których mowa w lit. c), i środków, o których mowa w lit. d), na podstawie oceny, o której mowa w art. 19 ust. 3, po przeprowadzeniu konsultacji z grupami doradczymi, o których mowa w art. 8 ust. 7 i 8, oraz z koordynatorem europejskim.

2. Rada zarządzająca przeprowadza nie rzadziej niż co cztery lata okresowy przegląd planu wdrożenia, uwzględniając postępy poczynione w jego wdrażaniu, rynek kolejowych przewozów towarowych w danym korytarzu towarowym i wyniki oceniane zgodnie z celami, o których mowa w ust. 1 lit. c).
3. Rada zarządzająca przeprowadza i okresowo uaktualnia analizę rynku transportowego odnoszącą się do faktycznych i oczekiwanych zmian ruchu w danym korytarzu towarowym, obejmującą poszczególne rodzaje ruchu i odnoszącą się zarówno do transportu towarowego, jak i pasażerskiego. W razie potrzeby, w ramach tej analizy dokonuje się również oceny kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych płynących z rozwoju korytarza towarowego.
4. W planie wdrożenia uwzględnia się rozwój terminali, w tym analizę rynku i analizę perspektywną multimodalnych terminali towarowych, a także plany działania państw członkowskich tworzących dany korytarz towarowy, o których mowa w art. 35 ust. 3 i 4 rozporządzenia [... nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T].
5. W stosownych przypadkach rada zarządzająca podejmuje działania na rzecz współpracy z administracjami regionalnymi lub lokalnymi w odniesieniu do planu wdrożenia.”;

8) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

Planowanie inwestycji

1. Rada wykonawcza i rada zarządzająca korytarza towarowego współpracują z koordynatorem europejskim zainteresowanym danym korytarzem towarowym w kwestii infrastruktury i potrzeb inwestycyjnych wynikających z kolejowego ruchu towarowego w celu opracowania planu prac, o którym mowa w art. 53 rozporządzenia (UE) [... nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T].
2. Rada zarządzająca konsultuje się z grupami doradczymi, o których mowa w art. 8 ust. 7 i 8, w kwestii potrzeb w zakresie rozwoju infrastruktury i potrzeb inwestycyjnych. Konsultacje oparte są na odpowiedniej, aktualnej dokumentacji dotyczącej planowania infrastruktury na poziomie korytarza i na szczeblu krajowym. Opinie grup doradczych ds. inwestycji muszą być należycie uzasadnione. Rada wykonawcza zapewnia odpowiednią koordynację tych działań konsultacyjnych z mechanizmami koordynacji na szczeblu krajowym określonymi w art. 7e dyrektywy 2012/34/UE.
3. Współpraca i konsultacje uwzględniają w szczególności:
 - a) potrzeby w zakresie zdolności przepustowej dla kolejowych przewozów towarowych istotne dla planowania infrastruktury i inwestycji, w szczególności w odniesieniu do pociągów towarowych o długości nie mniejszej niż 740 m, z uwzględnieniem zapotrzebowania na zdolność przepustową zgodnie z art. 14 ust. 2 oraz wszelkiej infrastruktury zgłoszonej jako przepełniona zgodnie z art. 47 dyrektywy 2012/34/UE;
 - b) wymogi w zakresie infrastruktury TEN-T istotne dla kolejowych przewozów towarowych określone w rozdziałach II i III rozporządzenia (UE) [... nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T];
 - c) zapotrzebowanie na ukierunkowane inwestycje w celu eliminacji lokalnych wąskich gardeł, usprawnienia węzłów i kolejowych tras dojazdowych lub sprzętu technicznego poprawiającego funkcjonowanie operacyjne.”;

8a) dodaje się nowy art. 12a w brzmieniu:

„Artykuł 12a

Wymogi operacyjne dotyczące kolejowych korytarzy towarowych

1. Rada wykonawcza w ścisłej współpracy z radą zarządzającą dokładają wszelkich starań w celu zapewnienia, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. jakość usług świadczonych na rzecz przedsiębiorstw kolejowych oraz wymogi techniczne i operacyjne dotyczące użytkowania infrastruktury nie uniemożliwiały osiągnięcia następujących wartości docelowych w zakresie wyników operacyjnych kolejowych przewozów towarowych w ramach korytarzy towarowych:
 - a) na każdym wewnętrznym odcinku transgranicznym czas przebywania wszystkich pociągów towarowych przekraczających granicę między dwoma państwami członkowskimi nie przekracza średnio 25 minut, z wyjątkiem odcinków, na których dotrzymanie tego limitu nie jest możliwe ze względu na zmianę szerokości toru lub przeprowadzane kontrole na granicy, w przypadku gdy kontrole te nie zostały w odniesieniu do pociągów zniesione w kontekście stosowania pkt 1.2 załącznika VI do rozporządzenia (UE) 2016/399⁶⁷. Czas przebywania pociągu na odcinku transgranicznym oznacza całkowity dodatkowy czas przejazdu, który można powiązać z przejściem granicznym, niezależnie od procedur lub względów o charakterze infrastrukturalnym, operacyjnym, technicznym i administracyjnym. Czas przebywania nie obejmuje czasu, którego nie można przypisać przejściu granicznemu, np. procedur operacyjnych, które są przeprowadzane w obiektach znajdujących się w pobliżu przejścia granicznego, ale które nie są z nim integralnie związane;

⁶⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/399 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie unijnego kodeksu zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen), Dz.U. L 77 z 23.3.2016, s.1–52.

- b) co najmniej 75 % pociągów towarowych przekraczających co najmniej jedną granicę korytarza towarowego dociera do miejsca docelowego lub do zewnętrznej granicy Unii, jeżeli ich miejsce docelowe znajduje się poza Unią, w zaplanowanym czasie lub z opóźnieniem mniejszym niż 30 minut z powodów, które można przypisać unijnemu(-ym) zarządcy(-om) infrastruktury. Nie uwzględnia się opóźnień, które wystąpiły w państwach trzecich, przez które przejeżdżają pociągi towarowe, i które to opóźnienia można przypisać tym państwom trzecim.”;

2. skreślono.

8b) w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 3 odesłanie do „dyrektywy 2001/14/WE” zastępuje się odesłaniem do „dyrektywy 2012/34/UE”;

b) w ust. 4:

– odesłanie do „art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE” zastępuje się odesłaniem do „art. 7 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE”;

– odesłanie do „art. 13 i rozdziału III tej dyrektywy” zastępuje się odesłaniem do „art. 38 i rozdziału IV sekcja 3 tej dyrektywy”;

8c) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 odesłanie do „art. 14 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE” zastępuje się odesłaniem do „art. 39 dyrektywy 2012/34/UE”;

b) w ust. 3:

– odesłanie do „art. 15 dyrektywy 2001/14/WE” zastępuje się odesłaniem do „art. 40 dyrektywy 2012/34/UE”;

– odesłanie do „załącznika III do dyrektywy 2001/14/WE” zastępuje się odesłaniem do „załącznika VII do dyrektywy 2012/34/UE”;

c) w ust. 5, odesłanie do „art. 23 dyrektywy 2001/14/WE” zastępuje się odesłaniem do „art. 48 dyrektywy 2012/34/UE”;

d) w ust. 8 odesłanie do „art. 19 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE” zastępuje się odesłaniem do „art. 44 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE”;

e) w ust. 10 odesłanie do „art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE” zastępuje się odesłaniem do „art. 7 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE”;

8c) w art. 15:

– odesłanie do „art. 16 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE” zastępuje się odesłaniem do „art. 41 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE”;

– odesłanie do „art. 10 ust. 5 dyrektywy 91/440/EWG” zastępuje się odesłaniem do „art. 28 dyrektywy 2012/34/UE”;

8d) w art. 17 ust. 2 odesłanie do „art. 3 dyrektywy 2001/14/WE” zastępuje się odesłaniem do „art. 27 dyrektywy 2012/34/UE”;

8e) w art. 18 lit. a) odesłanie do „art. 3 dyrektywy 2001/14/WE” zastępuje się odesłaniem do „art. 27 dyrektywy 2012/34/UE”;

9) art. 19 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 19

Jakość usług w korytarzu towarowym

1. Rada zarządzająca korytarza towarowego promuje spójność planów wykonania w korytarzu towarowym, o których mowa w art. 35 dyrektywy 2012/34/UE.

2. Rada zarządzająca monitoruje świadczenie usług zapewnianych wnioskodawcom przez zarządców infrastruktury w ramach wypełniania ich podstawowych funkcji, w zakresie określonym w art. 12–18 oraz usług kolejowych przewozów towarowych w korytarzu towarowym. Monitorowanie funkcjonowania pod względem jakościowym i ilościowym przeprowadza się w stosownych przypadkach w oparciu o wskaźniki skuteczności działania odnoszące się do celów i wartości docelowych korytarza towarowego określonych zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. c). Rada zarządzająca konsultuje się z grupami doradczymi, o których mowa w art. 8 ust. 7 i 8, oraz z koordynatorem europejskim w kwestii istotnych wskaźników skuteczności działania.
3. Rada zarządzająca ocenia wyniki monitorowania funkcjonowania w odniesieniu do celów i wartości docelowych zdefiniowanych zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. c) oraz do wymogów operacyjnych i eksploatacyjnych, o których mowa w art. 12a.
4. Rada zarządzająca przygotowuje i publikuje roczne sprawozdanie przedstawiające wyniki działań przeprowadzonych zgodnie z niniejszym artykułem. Rada zarządzająca przedstawia w specjalnej sekcji sprawozdania opinie i oceny grup doradczych, o których mowa w art. 8 ust. 7 i 8, dotyczące funkcjonowania. Rada zarządzająca przekazuje sprawozdanie roczne radzie wykonawczej do zatwierdzenia.”;

9a) w art. 20 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1:

- odesłanie do „art. 30 dyrektywy 2001/14/WE” zastępuje się odesłaniem do „art. 55 dyrektywy 2012/34/UE”;
- zdanie drugie otrzymuje brzmienie: „W szczególności zapewniają niedyskryminujący dostęp do danego korytarza i odpowiadają za realizację prawa odwołania się, o którym mowa w art. 56 ust. 1 tej dyrektywy.”;

b) w ust. 6 odesłanie do „art. 15 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE” zastępuje się odesłaniem do „art. 40 ust. 1 i 2 dyrektywy 2012/34/UE.”;

9b) uchyla się art. 21;

10) art. 22 i 23 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 22

Monitorowanie wdrażania

Po utworzeniu korytarza towarowego rada wykonawcza, o której mowa w art. 8 ust. 1, przedstawia Komisji co cztery lata wyniki planu wdrożenia dla tego korytarza. Komisja dokonuje analizy tych wyników i informuje o tej analizie komitet, o którym mowa w art. 62 dyrektywy 2012/34.

Artykuł 23

Sprawozdanie

Komisja okresowo analizuje stosowanie niniejszego rozporządzenia. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, najpóźniej w terminie dwóch lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, a następnie co cztery lata.”;

11) uchyla się załącznik do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 66

Uchylenie

Rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 traci moc ze skutkiem od dnia [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Odesłania do uchylonego rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji znajdującą się w załączniku VII.

Artykuł 67

Wejście w życie

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

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

Sporządzono w Strasburgu,

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący / Przewodnicząca

W imieniu Rady

Przewodniczący / Przewodnicząca
