



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

Bruksela, 23 maja 2024 r.
(OR. en)

2021/0420(COD)

PE-CONS 56/24

TRANS 121
CODEC 632

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy: ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej
sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153
i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013

ROZPORZĄDZENIE
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2024/...

z dnia ...

w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej,
zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (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 ustawodawczą³,

¹ Dz.U. C 290 z 29.7.2022, s. 120.

² Dz.U. C 498 z 30.12.2022, s. 68.

³ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 24 kwietnia 2024 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W komunikacie Komisji z 11 grudnia 2019 r. zatytułowanym „Europejski Zielony Ład” wyznaczono 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 założenia wskazano jako cel w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119⁴.
- (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, tak aby do roku 2050 r. Unia stała się gospodarką neutralną dla klimatu, przy jednoczesnym dążeniu do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń, jak ogłoszono w komunikacie Komisji z 12 maja 2021 r. zatytułowanym „Droga do zdrowej planety dla wszystkich. Plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby”.

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).

- (3) W komunikacie Komisji z 9 grudnia 2020 r. zatytułowanym "Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości" („komunikat Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności”) określono cele pośrednie, aby wyznaczyć europejskiemu systemowi transportu drogę do osiągnięcia celów w zakresie zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności. W komunikacie przewiduje się, że kolejowy ruch towarowy powinien zwiększyć swój udział w rynku do 2030 r. o 50 %, a do 2050 r. – dwukrotnie, transport z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu powinien zwiększyć swój udział w rynku o 25 % do 2030 r. i o 50 % do 2050 r., a ruch kolejowy w ramach kolei dużych prędkości powinien wzrosnąć do 2030 r. dwukrotnie, a do 2050 r. – trzykrotnie. Ponadto do 2030 r. na drogach Unii ma 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 mają być bezemisyjne. Co więcej, do 2030 r. regularny transport zbiorowy w UE na dystansie do 500 km powinien być neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla, a co najmniej 100 miast w Europie powinno osiągnąć do 2030 r. neutralność klimatyczną.
- (4) Realizacja transeuropejskiej sieci transportowej stwarza sprzyjające warunki w zakresie bazy infrastrukturalnej, co pozwoli zapewnić większą zrównoważoność, przystępność cenową i inkluzywność wszystkich rodzajów transportu, 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 16 czerwca 2022 r. w sprawie zapewnienia sprawiedliwej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej⁵.

⁵ Dz.U. C 243 z 27.6.2022, s. 35.

- (5) Planowanie, rozwijanie i użytkowanie transeuropejskiej sieci transportowej powinny sprzyjać zrównoważonym formom 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 zapewnienia płynnych przepływów pasażerów i towarów w całej Unii i poprzez wprowadzenie niezakłóconych połączeń transportowych z państwami sąsiadującymi. 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 sprawić, że mobilność wszelkich rodzajów towarów i osób będzie niezakłócona, bezpieczna i zrównoważona, a także powinien przyczynić się do dalszego wzrostu gospodarczego i większej 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 pasażerów i towarów, należy zoptymalizować przepustowość transeuropejskiej sieci transportowej oraz wykorzystywanie tej przepustowości a także, w razie potrzeby, zwiększyć to wykorzystywanie poprzez rozwiązanie problemu wąskich gardeł i uzupełnienie brakujących ogniw w infrastrukturze wewnątrz państw członkowskich i pomiędzy nimi, a także, w stosownych przypadkach, w państwach sąsiadujących i pomiędzy nimi, z uwzględnieniem trwających negocjacji z krajami kandydującymi i potencjalnymi krajami kandydującymi.

- (7) Transeuropejska sieć transportowa składa się w znacznym stopniu z istniejącej infrastruktury. Aby w pełni osiągnąć cele nowej polityki dotyczącej transeuropejskiej sieci transportowej, należy określić jednakowe wymagania 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 i jej odporności. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania powinny przedstawiać europejską wartość dodaną. Takie projekty powinny być również rentowne ekonomicznie. Projekty na obszarach słabo zaludnionych lub projekty niezbędne dla podwójnego zastosowania infrastruktury – w przypadku których wykazanie rentowności ekonomicznej może być trudne, ponieważ korzyści w zakresie spójności społecznej i terytorialnej mogą mieć większą wartość – powinny przynajmniej wносить 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, należy zwrócić uwagę na należyte poświęcenie szczególnym uwarunkowaniom poszczególnych projektów. O ile to możliwe, należy wykorzystywać synergie z innymi obszarami polityki, na przykład z transeuropejskimi sieciami energetycznymi lub telekomunikacyjnymi lub infrastrukturą podwójnego zastosowania do celów wojskowych, a także z aspektami turystyki – poprzez włączenie do obiektów inżynierii lądowej, takich jak mosty lub tunele, infrastruktury rowerowej dla dróg rowerowych, w tym tras EuroVelo – lub z aspektami bezpieczeństwa – poprzez włączenie nowych technologii, takich jak czujniki w mostach.

- (10) Aby można było zapewnić efektywną i odporną infrastrukturę wysokiej jakości dla wszystkich rodzajów transportu, rozwój transeuropejskiej sieci transportowej powinien uwzględniać ochronę i bezpieczeństwo przepływów pasażerów i towarów, przyczynianie się do zmiany klimatu oraz wpływ, jaki zmiana klimatu oraz potencjalne zagrożenia naturalne i katastrofy spowodowane przez człowieka wywierają na infrastrukturę, a także na dostępność dla wszystkich użytkowników transportu, zwłaszcza w regionach, które są szczególnie dotknięte negatywnymi skutkami zmiany klimatu.
- (11) Transeuropejska sieć transportowa powinna przyczyniać się do poprawy jakości usług, warunków socjalnych pracowników transportu i dostępności dla wszystkich użytkowników, w tym osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się, oraz innych osób w trudnej sytuacji, a także do zapobiegania ubóstwu transportowemu i łagodzenia go. Dążąc do zapewnienia równego dostępu do usług i infrastruktury, szczególną uwagę należy zwrócić na aspekt płci.
- (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 infrastruktury dla ekologicznego transportu realizacja transeuropejskiej sieci transportowej będzie oparta na zasadzie „nie czyn poważnych szkód” w rozumieniu art. 17 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 w sprawie systematyki⁶.

⁶ 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 (Dz.U. L 198 z 22.6.2020, s. 13).

- (13) Biorąc pod uwagę ewolucję potrzeb infrastruktury unijnej, cele Unii 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”, projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania należy poddać ocenie pod kątem zapewnienia spójności polityki dotyczącej transeuropejskiej sieci transportowej 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 procedury udzielania zamówień na ocenę oddziaływania na środowisko – ocenę w świetle zasady „nie czyń poważnych szkód” w oparciu o najnowsze dostępne wskazówki i najlepsze praktyki.

- (14) Aby projekty infrastrukturalne realizowane na podstawie niniejszego rozporządzenia były odporne na potencjalne negatywne skutki zmiany klimatu, należy przeprowadzać oceny ryzyka związanego z klimatem i narażenia na to ryzyko, w tym wprowadzać odpowiednie środki dostosowawcze. Projekty, w przypadku których należy przeprowadzić ocenę oddziaływania na środowisko, muszą 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. Weryfikacje pod względem wpływu na klimat należy przeprowadzać na podstawie najnowszych dostępnych najlepszych praktyk i wskazówek. Dzięki temu ryzyko związane ze zmianą klimatu oraz oceny wrażliwości na zmianę klimatu i przystosowania do niej będą uwzględniane w decyzjach dotyczących inwestycji i planowania działań w ramach budżetu Unii. Bez uszczerbku dla innych aktów prawnych UE, w szczególności aktów wykonawczych dotyczących warunków przydziału unijnego wsparcia finansowego na projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153⁷, 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 procedury udzielania zamówień na ocenę oddziaływania na środowisko.
- (15) Państwa członkowskie i inni promotorzy projektów powinni przeprowadzać oceny oddziaływania na środowisko dotyczące planów i projektów zgodnie z odpowiednimi przepisami, aby 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 aby skutecznie chronić różnorodność biologiczną.

⁷ 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).

- (16) Interesy organów regionalnych i lokalnych, jak również interesy społeczności, na którą ma wpływ projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania, powinny zostać odpowiednio uwzględnione na etapie planowania i budowy projektów.
- (17) Definicja transeuropejskiej sieci transportowej powinna być oparta na wspólnej i przejrzystej metodyce i powinna reprezentować najwyższy poziom planowania infrastruktury w obrębie Unii. Sieć powinna być multimodalna, tj. powinna obejmować wszystkie rodzaje transportu i ich połączenia oraz odpowiednie systemy zarządzania ruchem i informacjami o podróżach.
- (18) Transeuropejską sieć transportową należy stopniowo rozwijać w trzech etapach, przy czym ogólnym celem ma być stworzenie multimodalnej i interoperacyjnej ogólnoeuropejskiej sieci spełniającej wysokie standardy jakości, z poszanowaniem ogólnych unijnych celów w zakresie neutralności klimatycznej 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 1315/2013⁸, należy dodać termin pośredni upływający w 2040 r. dotyczący zapewnienia zgodności sieci z niniejszym rozporządzeniem w odniesieniu do rozszerzonej sieci bazowej wchodzącej w skład europejskich korytarzy transportowych. 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.

⁸ 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).

- (20) Infrastruktura transportowa funkcjonuje jako sieć, w związku z czym brak zgodności lub niefunkcjonalność małego segmentu może ograniczać wydajność i konkurencyjność całego systemu i uniemożliwiać czerpanie korzyści, jakie daje cała sieć.
- (21) 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 wysokiej jakości w całej Unii.
- (22) Transeuropejska sieć transportowa powinna zostać dostatecznie wyposażona w infrastrukturę paliw alternatywnych – zgodnie z terminami określonymi w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804⁹, tak aby mogła skutecznie ułatwiać przechodzenie do mobilności bezemisyjnej i niskoemisyjnej.
- (23) Oprócz sieci bazowej należy określić rozszerzoną sieć bazową na podstawie odcinków priorytetowych sieci kompleksowej, które stanowią część europejskich korytarzy transportowych.

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 1).

- (24) Sieć bazową wyznaczono na podstawie metodyki obiektywnego planowania. Zgodnie z tą metodyką wskazano najważniejsze węzły miejskie, porty i porty lotnicze oraz przejścia graniczne. Węzły te – w miarę możliwości – mają być połączone połączeniami kolejowymi lub drogowymi z transeuropejską siecią transportową, o ile jest to rentowne ekonomicznie i wykonalne. Wspomniana metodyka zapewnia wzajemne połączenie wszystkich państw członkowskich oraz integrację głównych wysp z siecią bazową.
- (25) Sieć bazowa z terminem ukończenia do 2030 r. oraz rozszerzona sieć bazowa z terminem ukończenia do 2040 r., o ile w niniejszym rozporządzeniu nie określono inaczej, powinny stanowić podstawę sieci zrównoważonego transportu multimodalnego, obejmując najważniejsze strategicznie węzły i połączenia transeuropejskiej sieci transportowej zgodnie z potrzebami dotyczącymi ruchu. Sieci te powinny 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, multimodalnych punktach łączących i najważniejszych wąskich gardłach.
- (26) Niektóre istniejące standardy dotyczące sieci bazowej należy rozszerzyć, aby objąć nimi rozszerzoną sieć bazową i sieć kompleksową i tym samym czerpać korzyści, jakie daje cała sieć, zwiększyć interoperacyjność między rodzajami sieci oraz umożliwić intensywniejszą działalność zrównoważonych form transportu, w tym poprzez zwiększoną cyfryzację oraz inne rozwiązania technologiczne.

- (27) Zwolnienia z wymogów dotyczących infrastruktury mających zastosowanie do sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej powinny być dopuszczane wyłącznie w należycie uzasadnionych przypadkach i powinny 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 oddalonych, wyspiarskich, peryferyjnych i górzystych lub na obszarach słabo zaludnionych lub na obszarach gęsto zaludnionych, lub tam, gdzie negatywny wpływ na środowisko lub różnorodność biologiczną jest znaczący. Oceniając wnioski państw członkowskich o przyznanie zwolnienia, Komisja powinna należycie uwzględnić możliwy wpływ na interoperacyjność i ciągłość sieci, a także wpływ zwolnień na połączone odcinki w sąsiadujących państwach członkowskich.
- (28) Sieć kolejowa państwa członkowskiego lub jej część o szerokości toru innej od standardowej europejskiej nominalnej szerokości toru 1435 mm („sieć odizolowana” do celów niniejszego rozporządzenia) nie powinna podlegać niektórym standardom i wymogom niniejszego rozporządzenia, ponieważ nie byłoby to uzasadnione z punktu widzenia ekonomicznych kosztów i korzyści ze względu na specyfikę sieci odizolowanych. Taka specyfika wynika z odłączenia sieci odizolowanych od innych sieci o standardowej europejskiej nominalnej szerokości toru 1435 mm. Ponadto państwa członkowskie powinny dołożyć wszelkich możliwych starań, aby umożliwić przeznaczenie w całej sieci minimalnej liczby tras pociągu dla pociągów towarowych o długości co najmniej 740 m, a zarazem mogą – podczas oceny takich starań – uwzględniać specyfikę sieci odizolowanych i związane z nimi problemy, a także fakt, że w tych sieciach takie przeznaczenie tras pociągu nie zawsze jest uzasadnione z punktu widzenia społeczno-gospodarczego.

- (29) 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, niezakłócony i odporny europejski obszar transportu morskiego, który powinien być wdrażany w ścisłej współpracy z europejskimi strategiami makroregionalnymi i strategiami na rzecz basenów morskich i należy do niego włączyć dawne „autostrady morskie”. Powinien on obejmować wszystkie komponenty infrastruktury morskiej należącej do transeuropejskiej sieci transportowej. Podczas promowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania należy zwrócić uwagę w szczególności na promowanie poprawy dostępu do regionów najbardziej oddalonych i innych regionów oddalonych, wyspiarskich i peryferyjnych.
- (30) Kolejowe korytarze towarowe utworzone na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010¹⁰ i korytarze sieci bazowej zdefiniowane w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013 stanowią uzupełniające instrumenty polityki służące ściśle powiązanym celom, w szczególności stymulowaniu wykorzystywania zrównoważonych, wydajnych i bezpiecznych usług transportowych. Chociaż współpraca okazała się owocna w wielu kwestiach, w niektórych przypadkach stwierdzono 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 takich kwestiach jak wymogi dotyczące infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej czy poprawa jakości usług kolejowych. Istnieje zatem znaczący niewykorzystany potencjał w zakresie usprawniania, zwiększania skuteczności i synergii.

¹⁰ 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).

- (31) 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. Europejskie korytarze transportowe powinny stać się instrumentem rozwijania przepływów w ramach zrównoważonego i multimodalnego przewozu towarów i osób w Europie oraz rozwoju interoperacyjnej infrastruktury wysokiej jakości i rozwoju wydajności operacyjnej. W związku z tym powinny one również być narzędziem realizacji wizji stworzenia wysoce konkurencyjnej sieci kolejowej w całej Unii.
- (32) W celu zapewnienia wysokiej jakości usług zastosowanie powinny mieć nowe priorytety operacyjne dotyczące europejskich korytarzy transportowych. W szczególności organy zarządzające kolejowymi przewozami towarowymi powinny dołożyć wszelkich możliwych 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 europejskiego korytarza transportowego przybywała do miejsca docelowego lub na granicę zewnętrzną Unii w planowym czasie lub z opóźnieniem mniejszym niż 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 prowadzone na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/399¹¹, które nakłada w szczególności obowiązek przeprowadzania kontroli pasażerów pociągów i personelu kolejowego w pociągach pasażerskich i towarowych przekraczających granice zewnętrzne, i w przypadku gdy kontrole przeprowadzane w pociągach na podstawie tego rozporządzenia nie pozwalają na dotrzymanie tego limitu dotyczącego czasu przebywania. Wspomniane 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.

¹¹ 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).

- (33) Pierwotnie na podstawie rozporządzenia (UE) nr 913/2010 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 przejściowym okresie nieprzekraczającym 10 lat, podjęcia decyzji o tym, że zarządca lub zarządcy infrastruktury odpowiedzialni za infrastrukturę kolejową na terytorium tych państw nie uczestniczą w radzie zarządzającej właściwej dla korytarzy towarowych na ich terytorium.
- (34) Rozporządzenie (UE) nr 913/2010 ma na celu przede wszystkim organizację międzynarodowych korytarzy kolejowych ukierunkowanych na konkurencyjny transport towarowy i zarządzanie tymi korytarzami. Ze względu na swój wyspiarski charakter Irlandia nie jest połączona koleją z innymi państwami członkowskimi. Ponadto, na podstawie tego rozporządzenia 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. Irlandia skorzystała z tej możliwości. W związku z tym na terytorium Irlandii nie utworzono żadnego kolejowego korytarza towarowego. 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 o tym, 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 terytorium Irlandii.

- (35) 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, a także mogą obejmować państwa sąsiadujące.
- (36) Dążąc do utworzenia transeuropejskiej sieci transportowej w skoordynowany sposób i w odpowiednim czasie, tak aby uzyskać maksymalne efekty sieciowe, zainteresowane państwa członkowskie powinny zapewnić, aby przedsięwzięto właściwe środki w celu zakończenia projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczących ukończenia sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej w określonych terminach upływających, odpowiednio, w 2030 r., w 2040 r. i w 2050 r., o ile w niniejszym rozporządzeniu nie określono inaczej. W tym celu państwa członkowskie powinny zapewnić spójność między krajowymi planami transportowymi i inwestycyjnymi a priorytetami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Państwa członkowskie powinny również uwzględnić, między innymi, priorytety określone w planach prac koordynatorów europejskich i w aktach wykonawczych przyjętych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Jednakże zakres, metodyka lub ramy czasowe krajowych planów i programów pozostają w wyłącznej kompetencji państw członkowskich.
- (37) Konieczne jest wskazanie projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które przyczynią się do zakończenia tworzenia transeuropejskiej sieci transportowej, a 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 wcześniejszego określania zobowiązań finansowych danego państwa członkowskiego lub Unii.

- (38) 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 odpornej, 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 tylko 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.
- (39) W celu spełnienia wymogów niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie i inni promotorzy projektów powinni zapewnić sprawne przeprowadzanie oceny projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i unikanie zbędnych opóźnień, a także – jeżeli ma to zastosowanie zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1187¹² – powinni dołożyć wszelkich możliwych starań, aby zapewnić terminową i skuteczną realizację tych projektów.

¹² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1187 z dnia 7 lipca 2021 r. w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) (Dz.U. L 258 z 20.7.2021, s. 1).

- (40) Przeprowadzając analizę kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, państwa członkowskie powinny stosować uznane i zharmonizowane podejście, tak aby ocena projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania mogła być przejrzysta i porównywalna. Analiza kosztów i korzyści w zakresie klimatu i środowiska powinna opierać się na ocenie oddziaływania na środowisko przeprowadzonej na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE¹³.
- (41) 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 Unii do 2050 r. neutralności klimatycznej, oraz powinny zapewniać równe warunki działania w sektorze transportu, w szczególności poprzez zapobieganie ucieczce emisji.
- (42) Odporność europejskiej sieci transportowej została zakwestionowana i wystawiona na próbę za sprawą niszczycielskich skutków rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie. Napaść 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 rynek wewnętrzny 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 państwami partnerskimi sąsiadującymi z Unią.

¹³ 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).

- (43) Mając na uwadze nowy kontekst geopolityczny, w komunikacie Komisji z 12 maja 2022 r. pt. „Plan działań na rzecz korytarzy solidarnościowych między UE a Ukrainą ułatwiających wywóz produktów rolnych z Ukrainy oraz handel dwustronny między Ukrainą a UE” określono szereg poważnych wyzwań w zakresie infrastruktury transportowej, którym Unia i państwa z nią sąsiadujące muszą stawić czoła, aby wesprzeć ukraińską gospodarkę i odbudowę, umożliwić produktom rolnym i innym towarom dostęp do Unii i rynków światowych oraz znacznie wzmocnić łączność z Unią zarówno w odniesieniu do wywozu, jak i przywozu. Aby poprawić jakość łączności z Unią, w komunikacie tym zaproponowano, by przeanalizować możliwość rozszerzenia europejskich korytarzy transportowych na Ukrainę i Republikę Mołdawi.
- (44) W świetle rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie i w związku ze stanowiskiem przyjętym w tym konflikcie przez Białoruś współpraca między Unią a Rosją i Białorusią w dziedzinie polityki dotyczącej transeuropejskiej sieci transportowej ani nie jest właściwa, ani nie leży w interesie Unii. Należy zatem zaprzestać wdrażania transeuropejskiej sieci transportowej 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 późniejszy termin realizacji, upływający dopiero w 2050 r. Jednak jeżeli dojdzie do przemian demokratycznych na Białorusi, budowa i modernizacja połączeń transgranicznych tego państwa z Unią zgodnie z kompleksowym planem wsparcia gospodarczego na rzecz demokratycznej Białorusi będą miały charakter priorytetowy, przy czym jednym ze sposobów realizacji tego celu będzie ponowne uwzględnienie tego państwa w rozporządzeniu.

- (45) Nowy kontekst geopolityczny wynikający z rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie pokazał, jak ważne są niezakłócone połączenia transportowe na terytorium Unii oraz z sąsiadującymi państwami. Stosowanie szerokości toru kolejowego innej niż standardowa europejska nominalna szerokość toru wynosząca 1435 mm poważnie ogranicza 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 1435 mm. Ponadto państwa członkowskie mające sieć o szerokości toru kolejowego innej niż standardowa europejska nominalna szerokość toru wynosząca 1435 mm powinny ocenić możliwość przejścia istniejących linii w ramach europejskich korytarzy transportowych na standardową europejską nominalną szerokość toru wynoszącą 1435 mm. Ten obowiązek nie powinien dotyczyć wysp i regionów najbardziej oddalonych, ponieważ w związku z ich położeniem geograficznym ich sieć nie jest w ogóle połączona drogą lądową z siecią transportową na terytorium Unii.

- (46) Aby przekształcić sektor transportu w prawdziwie multimodalny system usług w zakresie zrównoważonej i inteligentnej mobilności, Unia powinna stworzyć sieć transportową wysokiej jakości zapewniającą usługi kolejowego przewozu pasażerskiego i towarowego o minimalnej prędkości. Promując projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, Unia powinna także zwracać należytą uwagę na wdrażanie infrastruktury dwutorowej tam, gdzie infrastruktura kolejowa boryka się z wąskimi gardłami w zakresie przepustowości. Konkurencyjna kolej pasażerska o dużej prędkości może w znacznym stopniu 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 osiągnięcia prędkości wynoszącej co najmniej 160 km/h powinno doprowadzić do efektów sieciowych oraz zwiększyć spójność sieci i liczbę pasażerów podróżujących koleją. Wymogi projektowania dotyczące prędkości odnoszące się do linii pasażerskich i towarowych powinny być ograniczone do pewnego odsetka określonych 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 podczas modernizacji infrastruktury przeanalizowały możliwości projektowania z uwzględnieniem wyższej prędkości, jak przewidziano w załączniku I do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797¹⁴. W uzupełnieniu pociągów dużych prędkości pociągi nocne oferują możliwość podróżowania na dalekie odległości w zrównoważony sposób w całej Unii.

¹⁴ 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).

- (47) Należy ustanowić bardziej zrównoważoną, odporną i niezawodną sieć kolejowych przewozów towarowych w całej Europie, aby przyczynić się do rozwoju konkurencyjności transportu multimodalnego i 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.
- (48) 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 kolejowego transportu towarowego, należy zwrócić szczególną uwagę na transport łączący przewóz koleją w głównej części podróży oraz przewóz pojazdami ciężarowymi w „pierwszej mili” i „ostatniej mili”. W celu przyczynienia się do zwiększenia ruchu intermodalnego infrastruktura powinna umożliwiać ruch pociągów towarowych przewożących standardowe naczepy o wysokości do 4 m załadowane na wysokości co najmniej 27 cm powyżej toru kolejowego, przy czym należy zachęcać do stosowania minimalnej wysokości 33 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 co najmniej jednym sąsiadującym państwem członkowskim oraz jedno połączenie z co najmniej jednym terminalem kolejowo-drogowym lub multimodalnym terminalem towarowym znajdującym się w porcie morskim będącym częścią europejskiego korytarza transportowego lub w niedalekiej odległości od tego portu.

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.

- (49) Z uwagi na fakt, że wdrożenie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) w Europie ulega przyspieszeniu, a niektóre państwa członkowskie z wyprzedzeniem przyjęły już plany wdrożenia ERTMS dotyczące całości ich krajowych sieci kolejowych, należy uwzględnić tę zmianę paradygmatu i określić ambitniejsze podejście do wdrożenia ERTMS dla sieci kompleksowej.

- (50) Państwa członkowskie powinny zapewnić wdrożenie 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 na nowych liniach radiowy ERTMS wdrażany był od 2030 r. lub od 2040 r. w przypadku modernizacji systemów sygnalizacji na istniejących liniach i aby cała transeuropejska sieć transportowa została wyposażona w radiowy ERTMS do 2050 r.
- (51) Likwidacja systemów klasy B zapewnia zarządom 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 zapewnić, aby – z wyjątkiem niektórych przypadków – likwidacja systemów klasy B nastąpiła do 2040 r. w sieci bazowej, do 2045 r. – w rozszerzonej sieci bazowej i do 2050 r. – w sieci kompleksowej, o ile zagwarantowany zostanie odpowiedni poziom bezpieczeństwa, a jednocześnie wszystkie zainteresowane strony zostaną na czas poinformowane o takiej likwidacji i wdrożeniu ERTMS.

- (52) Śródlądowe drogi wodne w Europie charakteryzują się heterogeniczną hydromorfologią, co utrudnia osiąganie spójnych wyników na wszystkich odcinkach drogi wodnej. Warunki klimatyczne i pogodowe mogą mieć ogromny wpływ na śródlądowe drogi wodne, w szczególności na odcinki o swobodnym przepływie. Aby zapewnić niezawodny ruch międzynarodowy, uwzględniając przy tym hydromorfologię i mające zastosowanie przepisy dotyczące ochrony środowiska, w wymogach dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej należy wziąć pod uwagę szczególną hydromorfologię każdej drogi wodnej (na przykład, czy są to rzeki o swobodnym przepływie czy regulowane), jak również cele polityki ochrony środowiska 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, uwzględniając przy tym wpływ zmiany klimatu. W procesie określania porównawczych poziomów wody Komisja powinna ściśle współpracować z zainteresowanymi państwami członkowskimi i koordynatorami europejskimi oraz z 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.
- (53) Podczas budowy lub modernizacji infrastruktury śródlądowych dróg wodnych szczególną uwagę należy zwracać na unikanie potencjalnych przeszkód dla łączności rzek o swobodnym przepływie.

- (54) Porty morskie, stanowiące punkty wejścia i wyjścia dla infrastruktury lądowej transeuropejskiej sieci transportowej, odgrywają ważną geostrategiczną rolę jako transgraniczne multimodalne węzły służące nie tylko jako węzły transportowe, lecz również jako bramy handlowe, bramy klastrów przemysłowych, bramy mobilności wojskowej i bramy centrów energetycznych. Jak podkreślono w komunikacie Komisji z 18 maja 2022 r. zatytułowanym „Plan RePowerEU”, istnieje potrzeba dywersyfikacji dostaw energii i szybszego wprowadzania energii ze źródeł odnawialnych. Porty morskie mogą przyczynić się do osiągnięcia tego celu dzięki rozmieszczeniu przybrzeżnych instalacji wiatrowych, produkcji ekologicznego wodoru oraz transportu i magazynowania 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.
- (55) 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 zatorów ruchu drogowego na terytorium Unii oraz w celu 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 na terenach w głębi lądu. Nowo stworzoną nadrzędną koncepcję europejskiego obszaru transportu morskiego należy promować poprzez stworzenie lub modernizację szlaków żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz rozwój portów morskich i ich połączeń z terenami w głębi lądu 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 rentowne, regularne i częste połączenia morskie.

- (56) Transport drogowy w Unii stanowi trzy czwarte całego lądowego transportu towarowego (jeśli chodzi o wykonane tonokilometry) oraz około 90 % całego lądowego przewozu osób (jeśli chodzi o całkowitą liczbę 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. W szczególności państwa członkowskie powinny zapewnić bezpieczeństwo infrastruktury transportu drogowego oraz jego monitorowanie i w razie potrzeby poprawę zgodnie z dyrektywą 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁵. W tym względzie dyrektywa ta uprawnia Komisję do przyjęcia aktów wykonawczych w celu opracowania wspólnych specyfikacji mających na celu zapewnienie operacyjnego wykorzystania oznakowania poziomego i pionowego, po tym jak grupa ekspertów oceni możliwość opracowania takich specyfikacji.
- (57) Aby zagwarantować dostęp do odpowiednich miejsc odpoczynku dla podróżnych, w szczególności dla profesjonalnych kierowców, w obrębie całej transeuropejskiej sieci transportowej należy zapewnić miejsca odpoczynku oraz bezpieczne i chronione parkingi wzdłuż sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej.

¹⁵ 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).

- (58) Aby przewidzieć alternatywę dla lotów krótkodystansowych, państwa członkowskie powinny zapewnić – z wyjątkiem przypadków gdy uniemożliwiają to szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne – połączenia portów lotniczych transeuropejskiej sieci transportowej, w których wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 12 mln pasażerów, z transeuropejską siecią kolejową, w tym w miarę możliwości z siecią kolei dużych prędkości, zapewniającą usługi dalekobieżne, lub – w przypadku portów lotniczych, w których całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 4 mln, a mniej niż 12 mln pasażerów i które znajdują się w węzle miejskim transeuropejskiej sieci transportowej lub w jego pobliżu – połączenie takiego portu lotniczego z tym węzłem koleją, metrem, koleją lekką, tramwajami, tramwajami linowymi lub, w drodze wyjątku, innymi bezemisyjnymi środkami transportu publicznego. Do zapewniania takich połączeń należy zachęcać w przypadku portów lotniczych, w których całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego nie przekracza 4 mln pasażerów.
- (59) 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 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (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 istniejących lub przyszłych przepisów Unii dotyczących infrastruktury transportu lotniczego, o ile nie zostanie to wyraźnie przewidziane w takich przepisach.

- (60) Podczas rozwijania transeuropejskiej sieci transportowej Komisja i państwa członkowskie powinny zwrócić szczególną uwagę na środki zapewniające efektywne przekraczanie granic w odniesieniu do transportu towarowego z uwzględnieniem czasu oczekiwania i zakłóceń na granicach wynikających, przykładowo, z obsługi i kontroli pojazdów oraz kontroli dokonywanych w pociągach na granicach Unii lub spowodowanych względami administracyjnymi, operacyjnymi, bezpieczeństwa, technicznymi lub związanymi z interoperacyjnością.
- (61) Transeuropejska sieć transportowa powinna zapewniać efektywną multimodalność, aby pozwolić na dokonywanie lepszych i bardziej zrównoważonych wyborów rodzaju transportu w odniesieniu do pasażerów i towarów oraz umożliwić konsolidację dużych wolumenów do przewozu na duże odległości. Multimodalne terminale powinny odgrywać kluczową rolę w realizacji tego celu.
- (62) Państwa członkowskie powinny przeprowadzić analizę rynkową i prospektywną dotyczącą multimodalnych terminali towarowych na swoich terytoriach oraz opracować plan działania na rzecz rozwoju sieci multimodalnych terminali towarowych. W tym celu państwa członkowskie mogą powoływać się na istniejące badania i plany. Plan działania przygotowany przez państwa członkowskie powinien promować rozwój multimodalnych terminali towarowych. Jednak plan ten nie powinien nakładać na sektor prywatny obowiązku inwestowania w terminale i nie powinien podlegać strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

- (63) Węzły miejskie odgrywają ważną rolę w transeuropejskiej sieci transportowej, ponieważ stanowią punkt wyjścia lub ostateczny cel podróży („ostatnia mila”) dla osób i towarów przewożonych 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 niezakłóconych 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 planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP).
- (64) Jako skuteczne jednolite ramy mające na celu sprostanie wyzwaniom związanym z mobilnością w miastach dla każdego węzła miejskiego powinien zostać przyjęty 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. Państwa członkowskie powinny zapewnić gromadzenie danych dotyczących mobilności w miastach w podziale na węzły miejskie, w obszarze zrównoważoności, bezpieczeństwa i dostępności, tak aby stworzyć podstawę obecnego i przyszłego działania transeuropejskiej sieci transportowej. W celu monitorowania dostępności dla wszystkich użytkowników należy zachęcać do dezagregacji danych według wieku, płci i niepełnosprawności, w miarę możliwości i zgodnie z prawem krajowym.

- (65) Państwa członkowskie powinny promować wdrażanie SUMP w celu poprawy koordynacji między regionami i miastami. W tym celu państwa członkowskie powinny ustanowić krajowy program realizacji SUMP, aby wspierać organy lokalne w opracowywaniu wysokiej jakości SUMP i wzmocnić proces monitorowania i oceny realizacji SUMP za pośrednictwem odpowiednich środków, wytycznych, budowania zdolności, środków pomocy i ewentualnie wsparcia finansowego. Państwa członkowskie powinny również wyznaczyć krajowy punkt kontaktowy SUMP oferujący pomoc w przygotowaniu i realizacji SUMP zgodnie z wytycznymi określonymi w niniejszym rozporządzeniu.
- (66) Promowanie aktywnych rodzajów transportu, w szczególności w węzłach miejskich, przyczynia się do realizacji unijnych celów klimatycznych, poprawia zdrowie publiczne, zmniejsza zatory komunikacyjne, oferuje pasażerom rozwiązanie dotyczące „ostatniej mili” i przynosi korzyści gospodarcze. Podczas planowania lub modernizowania infrastruktury transportu powinno się należycie uwzględniać infrastrukturę aktywnych rodzajów transportu, w tym infrastrukturę dla ruchu pieszego i rowerowego.
- (67) Misja w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast utworzona w ramach programu ramowego „Horyzont Europa” ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/695¹⁶ („Horyzont Europa”) zakłada, że do 2030 r. w Unii 100 miast osiągnie neutralność klimatyczną. Miasta zaangażowane w realizację misji służą jako ośrodki eksperymentalne i centra innowacji, a ich śladem mają podążyć do 2050 r. inne miasta.

¹⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/695 z dnia 28 kwietnia 2021 r. ustanawiające program ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji „Horyzont Europa” oraz zasady uczestnictwa i upowszechniania obowiązujące w tym programie oraz uchylające rozporządzenia (UE) nr 1290/2013 i (UE) nr 1291/2013 (Dz.U. L 170 z 12.5.2021, s. 1).

- (68) 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 piesz czy lub rowerowy, oraz do czerpania pełnych korzyści z rozwiązań typu mobilność jako usługa.
- (69) Systemy dla transportu wykorzystujące technologie informacyjno-komunikacyjne (ICT) są niezbędne, gdyż zapewniają podstawę optymalizacji ruchu i operacji transportowych, bezpieczeństwa ruchu oraz polepszenia związanych z nimi usług. Należy umożliwić przepływy informacji w sieciach transportowych i sieciach mobilności, w tym dzięki wdrożeniu unijnej przestrzeni danych dotyczących mobilności. Należy udostępniać i ulepszać informacje dla pasażerów i operatorów ruchu towarowego, w tym informacje na temat multimodalnych systemów sprzedaży biletów i rezerwacji – przyczyni się to do rozwoju europejskich cyfrowych i interoperacyjnych systemów informacyjnych.
- (70) Należy zachęcać do wykorzystywania systemów ICT umożliwiających inteligentne egzekwowanie przepisów w oparciu o wymianę informacji w czasie rzeczywistym między podmiotami gospodarczymi a organami egzekwującymi przepisy w celu sprawdzania, czy spełnione są mające zastosowanie wymogi regulacyjne, w tym w sytuacjach gdy pojazdy są w ruchu.
- (71) Inteligentne systemy i usługi transportowe, jak również nowe technologie powinny służyć jako katalizatory wdrażania inteligentnych systemów i usług transportowych na wszystkich drogach transeuropejskiej sieci transportowej.

- (72) 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, zgodnie z definicją w rozporządzeniu (UE) 2023/1804. 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 efektywne transeuropejskie operacje transportowe o dużym zasięgu. Aby zapewnić stosowanie paliw alternatywnych w całej sieci drogowej transeuropejskiej sieci transportowej zgodnie z wartościami docelowymi określonymi w rozporządzeniu (UE) 2023/1804, odniesienia do „sieci bazowej” w tym rozporządzeniu należy rozumieć jako odniesienia do „sieci bazowej” określonej w niniejszym rozporządzeniu. Odniesienia do „sieci kompleksowej” w rozporządzeniu (UE) 2023/1804 należy rozumieć jako odniesienia do „rozszerzonej sieci bazowej” i „sieci kompleksowej” określonej w niniejszym rozporządzeniu.
- (73) Transeuropejska sieć transportowa powinna zapewnić podstawę wdrażania na dużą skalę nowych technologii i innowacji, które mogą umożliwiać wymianę danych i informacji w czasie rzeczywistym oraz poprawiać ogólną efektywność europejskiego sektora transportu i jego zdolność do zapewnienia bezpieczeństwa przepływów pasażerów przy użyciu efektywnych środków, zwiększać atrakcyjność środków transportu publicznego lub ekologicznego dla pasażerów oraz zmniejszać jego ślad węglowy. Przyczyni się to do osiągnięcia celów określonych w Europejskim Zielonym Ładzie, a jednocześnie do realizacji celu polegającego na zwiększeniu bezpieczeństwa energetycznego Unii. Aby osiągnąć te cele, należy w całej transeuropejskiej sieci transportowej zwiększyć dostępność paliw alternatywnych i powiązanej infrastruktury.

- (74) Aby transeuropejska sieć transportowa nadążała za innowacyjnymi zmianami i zastosowaniami technologicznymi, państwa członkowskie i Komisja powinny zachęcać do realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, których celem jest promowanie i wdrażanie nowych zrównoważonych technologii usprawniających i ułatwiających transport i mobilność pasażerów i towarów. Mogą to być m.in. automatyczna obsługa pociągów, pojazdy autonomiczne, rozwiązania w zakresie zaawansowanej mobilności powietrznej, w tym drony pasażerskie i towarowe działające również na „ostatniej mili” w miastach, a także nowe technologie kolejowe, takie jak hyperloop.
- (75) W transeuropejskiej sieci transportowej należy rozmieścić wystarczającą liczbę publicznie dostępnych punktów szybkiego ładowania i tankowania przeznaczonych dla pojazdów lekkich i ciężkich. W ramach realizacji tego celu należy zapewnić pełną łączność transgraniczną. Zakłada się, że wartości docelowe dla transeuropejskiej sieci transportowej oparte na odległościach, określone w rozporządzeniu (UE) 2023/1804, zapewnią minimalną wystarczającą liczbę punktów ładowania pojazdów elektrycznych i punktów tankowania wodoru wzdłuż głównych sieci drogowych Unii.

- (76) Publicznie dostępną infrastrukturę ładowania i tankowania pojazdów wzdłuż transeuropejskiej sieci transportowej, zdefiniowaną w rozporządzeniu 2023/1804, należy uzupełnić wymogami dotyczącymi rozmieszczenia odpowiedniej infrastruktury ładowania, a w stosownych przypadkach – infrastruktury tankowania wodoru, w multimodalnych terminalach towarowych lub w ich pobliżu, aby zapewnić pojazdom ciężarowym do przewozów długodystansowych możliwość ładowania lub możliwość tankowania wodoru podczas załadunku lub rozładunku. Państwa członkowskie powinny także zapewnić rozmieszczenie infrastruktury ładowania oraz przeanalizowanie możliwości rozmieszczenia stacji ładowania wodoru w multimodalnych pasażerskich węzłach przesiadkowych, aby zapewnić możliwość ładowania lub tankowania wodoru, gdy kierowca odpoczywa lub gdy dotyczy to autobusów. W celu zapewnienia swobodnego ruchu, jeżeli terminale lub pasażerskie węzły przesiadkowe otrzymują wsparcie unijne lub publiczne, dostępu do ładowania i tankowania wodoru należy udzielać na uczciwych, przystępnych cenowo, przejrzystych i niedyskryminujących zasadach, aby uniknąć uzależnienia rynku od konkretnych przedsiębiorstw lub ewentualnych zakłóceń konkurencji.

- (77) Poważnym problemem dotyczącym efektywności i funkcjonowania transeuropejskiej sieci transportowej jest niewystarczający poziom bezpieczeństwa, ochrony i niezawodności infrastruktury wynikający z występowania zagrożeń naturalnych, w tym zdarzeń klimatycznych oraz innych nadzwyczajnych okoliczności, takich 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 szeregiem klęsk żywiołowych wywołanych ekstremalnymi zdarzeniami pogodowymi przepływy transportowe ulegały w ostatnich latach znaczącym zakłóceniom. Należy zatem poprawić odporność sieci transportowej na zmianę klimatu, zagrożenia naturalne, katastrofy spowodowane przez człowieka oraz inne zakłócenia, korzystając z mechanizmów oceny ryzyka i zwiększania odporności stosowanych w sektorze transportu przez podmioty krytyczne na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2557¹⁷.
- (78) Komisja w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi powinna przeprowadzić ocenę odporności i podatności sieci bazowej na skutki zmiany klimatu.

¹⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2557 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie odporności podmiotów krytycznych i uchylająca dyrektywę Rady 2008/114/WE (Dz.U. L 333 z 27.12.2022, s. 164).

- (79) Podsumowując doświadczenia związane z zarządzaniem kryzysowym podczas pandemii COVID-19 oraz w celu uniknięcia w przyszłości zakłóceń ruchu i zdarzeń awaryjnych, państwa członkowskie powinny w procesie planowania infrastruktury wziąć pod uwagę zabezpieczenie i odporność infrastruktury transportowej w kontekście zmiany klimatu, zagrożeń naturalnych, katastrof spowodowanych przez człowieka oraz innych zakłóceń, które mają wpływ na funkcjonowanie unijnego systemu transportu. W tym celu należy usunąć istniejące wąskie gardła, a 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 sytuacjach nadzwyczajnych jeden rodzaj transportu można zastąpić innym.

- (80) Infrastruktura transportowa to podstawa gospodarki i społeczeństwa jako całości. Jej niektóre elementy są niezbędne do zapewnienia dobrego działania podstawowych funkcji społecznych, jest ona zatem filarem autonomii strategicznej Unii. Coraz większe są inwestycje, interesy i obecność przedsiębiorstw z państw trzecich w europejskiej infrastrukturze strategicznej, a w niektórych przypadkach nawet wojskowej, takiej jak porty, porty lotnicze i terminale kontenerowe. W tym kontekście udział przedsiębiorstw z państw trzecich może przyczynić się do przyspieszenia procesu realizacji transeuropejskiej sieci transportowej. Jednak w szczególnych okolicznościach udział takich przedsiębiorstw w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania lub ich wkład w takie projekty mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa lub porządku publicznego w Unii. Ta rosnąca obecność zagranicznych podmiotów w europejskiej infrastrukturze strategicznej może osłabić odporność Unii. Dlatego konieczne jest zapobiegnięcie takiej obecności państwa trzeciego, z którą wiąże się ryzyko narażenia na szwank bezpieczeństwa lub porządku publicznego w Unii. W uzupełnieniu mechanizmu współpracy przewidzianego w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/452¹⁸ i bez uszczerbku dla tego mechanizmu konieczne jest zwiększenie świadomości co do udziału przedsiębiorstw z państwa trzeciego w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania lub wkładu tych przedsiębiorstw w te projekty, tak aby umożliwić interwencję organów publicznych w sytuacjach, gdy zachodzi prawdopodobieństwo, że taki udział lub taki wkład mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lub porządek publiczny w Unii, a nie są objęte zakresem rozporządzenia (UE) 2019/452.

¹⁸ 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 79 I z 21.3.2019, s. 1).

- (81) Chociaż utrzymanie transeuropejskiej sieci transportowej jest i pozostanie głównie obowiązkiem państw członkowskich, bez uszczerbku dla odpowiedzialności państw członkowskich w szczególności za planowanie utrzymania, finansowanie go i zarządzanie 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.
- (82) 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.

- (83) Europejskie korytarze transportowe powinny ułatwiać rozwój infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej w sposób pozwalający na eliminowanie wąskich gardeł, usprawnienie połączeń transgranicznych oraz poprawę efektywności i zrównoważoności. Powinny przyczyniać się do spójności poprzez ulepszoną współpracę terytorialną, w tym z państwami sąsiadującymi. Powinny one również pomagać w osiągnięciu szerszych 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 ani kosztów. Komisja powinna mieć możliwość zalecenia ustanowienia pojedynczych podmiotów odpowiedzialnych za koordynację, budowę transgranicznych projektów infrastrukturalnych będących przedmiotem wspólnego zainteresowania lub zarządzanie nimi, z myślą o ułatwieniu realizacji złożonych projektów o dużej skali dotyczących infrastruktury transgranicznej, a także zalecenia, w stosownych przypadkach, współpracy między regionami transgranicznymi mającej na celu wyeliminowanie problemów z mobilnością.
- (84) Aby ułatwić skoordynowane wdrażanie europejskich korytarzy transportowych oraz dwóch priorytetów horyzontalnych – ERTMS i europejskiego obszaru transportu morskiego – Komisja, w porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi i po konsultacji z Parlamentem Europejskim i Radą, a w stosownych przypadkach, z zainteresowanymi państwami sąsiadującymi powinna wyznaczyć koordynatorów europejskich. Powinni oni 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 w zakresie dwóch priorytetów horyzontalnych.

- (85) 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.
- (86) Plany prac koordynatorów europejskich należy wykorzystać do promowania współpracy między wszystkimi odpowiednimi zainteresowanymi stronami, w tym w stosownych przypadkach również z odpowiednimi zainteresowanymi stronami z państw sąsiadujących. Koordynatorzy europejscy powinni wzmocnić komplementarność z działaniami państw członkowskich i zarządców infrastruktury oraz w szczególności ustalić orientacyjne cele pośrednie.
- (87) Koordynator europejski do spraw europejskiego korytarza transportowego lub priorytetu horyzontalnego, który obejmuje konkretne państwa sąsiadujące, powinien być uprawniony do współpracy z tymi państwami i do włączenia ich w odnośne działania korytarzowe.
- (88) Techniczną podstawę map określających przebieg transeuropejskiej sieci transportowej zapewnia interaktywny system informacji geograficznych i technicznych dla transeuropejskiej sieci transportowej (TENtec).

- (89) Biorąc pod uwagę komunikat Komisji w sprawie unijnego planu działania na rzecz mobilności wojskowej z marca 2018 r. Komisja poddała ocenie konieczność dostosowania transeuropejskiej sieci transportowej, tak aby odzwierciedlić zastosowania wojskowe infrastruktury. Na podstawie dokumentu pt. „Wymagania wojskowe w zakresie mobilności wojskowej w ramach UE i poza nią” zatwierdzonego przez Radę 26 czerwca 2023 r. i 23 października 2023 r.¹⁹ do sieci transeuropejskiej zostały włączone dodatkowe drogi i linie kolejowe, aby wzmocnić synergie między cywilnymi i wojskowymi sieciami transportowymi.
- (90) W związku z rosyjską wojną napastniczą przeciwko Ukrainie i wynikającym z niej nowym kontekstem geopolitycznym oraz zgodnie z przyjętym przez Radę 21 marca 2022 r. dokumentem UE „Strategiczny kompas na rzecz bezpieczeństwa i obrony – dla Unii Europejskiej, która chroni swoich obywateli, swoje wartości i interesy oraz przyczynia się do międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa” Unia musi wzmocnić infrastrukturę transportową podwójnego zastosowania w całej transeuropejskiej sieci transportowej, aby wspierać szybki i niezakłócony przepływ personelu wojskowego, materiałów wojskowych i wyposażenia wojskowego w przypadku ich rozmieszczania i ćwiczeń.

¹⁹ Dok. ST 10440/23.

- (91) 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 (UE) 2021/1153. Ponadto finansowanie sieci powinno być również oparte na zasobach oraz instrumentach finansowych przewidzianych w innych przepisach prawa Unii, w tym Programie InvestEU ustanowionym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/523²⁰, Instrumencie na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności ustanowionym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241²¹, polityce spójności określonej w art. 174 TFUE, programie „Horyzont Europa”, funduszu innowacyjnym ustanowionym dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady²² oraz innych instrumentach finansowych ustanowionych przez Europejski Bank Inwestycyjny. 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” zdefiniowanych 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.

²⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/523 z dnia 24 marca 2021 r. ustanawiające Program InvestEU i zmieniające rozporządzenie (UE) 2015/1017 (Dz.U. L 107 z 26.3.2021, s. 30).

²¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz.U. L 57 z 18.2.2021, s. 17).

²² Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

- (92) 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 ramach europejskiego semestru. 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.
- (93) Aby zaktualizować mapy i wykazy portów morskich, portów lotniczych, terminali i węzłów miejskich zawarte w załącznikach I i II do niniejszego rozporządzenia, w celu uwzględnienia możliwych zmian wynikających w szczególności z analizy faktycznego wykorzystania określonych elementów infrastruktury transportowej w stosunku do ustalonych wcześniej progów ilościowych oraz w celu zmiany przebiegu europejskich korytarzy transportowych w załączniku III do niniejszego rozporządzenia, należy zgodnie z art. 290 TFUE przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych w zakresie zmian załączników I, II i III do niniejszego rozporządzenia. 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 prawa²³. 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.

²³ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (94) Aby zapewnić pewność prawa i umożliwić długoterminowe planowanie strategiczne, należy utrzymać maksymalną stabilność transeuropejskiej sieci transportowej i ograniczyć potencjalne aktualizacje sieci do obiektywnych i przejrzystych kryteriów przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.
- (95) 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.
- (96) W celu zapewnienia bezproblemowej i skutecznej realizacji zobowiązań ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu Komisja udziela wsparcia państwom członkowskim za pośrednictwem Instrumentu Wsparcia Technicznego ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/240²⁴, zapewniając dostosowaną do potrzeb techniczną wiedzę fachową niezbędną do celów projektowania i wdrażania reform, w tym dotyczących promowania rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.
- (97) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze dotyczące przyznawania zwolnień z niektórych wymogów niniejszego rozporządzenia, a także dotyczące przyjmowania aktów wykonawczych określających porównawcze poziomy wody, ustanawiających metodykę gromadzenia przez państwa członkowskie danych dotyczących mobilności w miastach i dotyczące przyjmowania aktów wykonawczych w sprawie wdrażania europejskich korytarzy transportowych, w sprawie realizacji odcinków transgranicznych i w sprawie dwóch priorytetów horyzontalnych. Jeżeli tak przewidziano w niniejszym rozporządzeniu, uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011²⁵.

²⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/240 z dnia 10 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument Wsparcia Technicznego (Dz.U. L 57 z 18.2.2021, s. 1).

²⁵ 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).

- (98) 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, Malty, wysp oraz regionów najbardziej oddalonych, o ile na ich terytorium nie zostanie zbudowany system kolejowy. Do tych państw członkowskich, wysp i regionów najbardziej oddalonych 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.
- (99) 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 (TUE). Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (100) 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 powinny zostać określone w niniejszym rozporządzeniu i zastąpić korytarze sieci bazowej określone w rozporządzeniu (UE) 2021/1153.

(101) Należy zmienić rozporządzenie (UE) nr 913/2010, aby dostosować zawarte w nim przepisy w kontekście włączenia kolejowych korytarzy towarowych do europejskich korytarzy transportowych.

(102) Należy uchylić rozporządzenie (UE) nr 1315/2013,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

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 sieć bazowa i rozszerzona sieć bazowa mają być ustanowione w oparciu o sieć kompleksową.
2. W niniejszym rozporządzeniu określa się europejskie korytarze transportowe o najwyższym znaczeniu strategicznym na podstawie odcinków priorytetowych transeuropejskiej sieci transportowej i projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz ustala się 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 zawartych w załączniku I i w wykazach zawartych w załączniku II. Transeuropejska sieć transportowa obejmuje infrastrukturę transportową, w tym infrastrukturę konieczną do wdrażania paliw alternatywnych, systemy ICT dla transportu oraz środki promujące efektywne 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 stosuje się następujące definicje:

- 1) „projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania” oznacza każdy projekt realizowany na podstawie niniejszego rozporządzenia;

- 2) „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 Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony²⁶;
- 3) „region NUTS” oznacza region ustanowiony rozporządzeniem (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady²⁷ zgodnie z klasyfikacją określoną w załączniku I do tego rozporządzenia;
- 4) „odcinek transgraniczny” oznacza odcinek, który zapewnia ciągłość projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania po obu stronach granicy, położony między najbliższymi węzłami miejskimi do granicy między dwoma państwami członkowskimi lub między państwem członkowskim a państwem sąsiadującym;
- 5) „wąskie gardło” oznacza barierę fizyczną, techniczną, funkcjonalną, operacyjną lub administracyjną, która skutkuje przerwaniem systemu, w tym systematycznymi zatorami lub przestojami, co wpływa na ciągłość ruchu w przepływach dalekobieżnych lub transgranicznych;
- 6) „węzeł miejski” oznacza obszar miejski, gdzie elementy infrastruktury transportowej transeuropejskiej sieci transportowej do przewozów pasażerskich i towarowych, takie jak porty, w tym terminale pasażerskie, porty lotnicze, stacje kolejowe, terminale autobusowe oraz multimodalne 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 aktywnych rodzajów transportu;

²⁶ Dz.U. L 149 z 30.4.2021, s. 10.

²⁷ Rozporządzenie (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie ustalenia wspólnej klasyfikacji jednostek terytorialnych do celów statystycznych (NUTS) (Dz.U. L 154 z 21.6.2003, s. 1).

- 7) „sieć odizolowana” oznacza sieć kolejową państwa członkowskiego lub jej część, o szerokości toru innej od standardowej europejskiej nominalnej szerokości toru wynoszącej 1435 mm;
- 8) „transport multimodalny” oznacza przewóz osób lub towarów, lub oba te rodzaje przewozów, przy użyciu co najmniej dwóch rodzajów transportu;
- 9) „usługa cyfrowa w zakresie mobilności multimodalnej” oznacza „usługę cyfrową w zakresie mobilności multimodalnej” zdefiniowaną w art. 4 pkt 24 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE²⁸;
- 10) „interoperacyjność” oznacza zdolność infrastruktury, w tym infrastruktury cyfrowej w danym rodzaju lub segmencie transportu oraz między różnymi rodzajami transportu – również w świetle wszelkich warunków regulacyjnych, technicznych, administracyjnych i eksploatacyjnych – do umożliwiania bezpiecznych i nieprzerwanych przepływów ruchu i informacji, które spełniają wymagane osiągi dla tego rodzaju lub segmentu infrastruktury;
- 11) „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 przesiadki na inny rodzaj transportu, taki jak infrastruktura „parkuj i jedź”, i który pełni funkcję interfejsu w ramach węzłów miejskich i między węzłami miejskimi oraz między węzłami miejskimi a dalekobieżnymi sieciami transportowymi;

²⁸ 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).

- 12) „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 oraz w portach lotniczych, a także terminalach kolejowo-drogowych;
- 13) „plan zrównoważonej mobilności miejskiej” lub „SUMP” oznacza dokument stosowany do strategicznego planowania mobilności, mający na celu ułatwienie, w sposób zrównoważony, ludziom i firmom uzyskania dostępu do funkcjonalnego obszaru miejskiego i dostarczania towarów do tego obszaru, w tym stref dojazdu w tym obszarze miejskim lub w jego pobliżu i poruszania się w jego obrębie z myślą, w szczególności, o lepszej jakości życia;
- 14) „aktywny rodzaj transportu” oznacza transport ludzi lub towarów za pomocą bezsilnikowych środków transportu opartych na wysiłku fizycznym człowieka, w tym pojazdów z pomocniczym silnikiem elektrycznym, o którym mowa w art. 2 ust. 2 lit. h) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013²⁹;

²⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52).

- 15) „systemy ICT dla transportu” oznaczają systemy i aplikacje ICT, wykorzystujące technologie informacyjne, komunikacyjne lub nawigacyjne lub technologie pozycjonowania lub lokalizowania, w tym technologie oparte na infrastrukturze kosmicznej, które umożliwiają przetwarzanie, przechowywanie i wymianę danych i informacji potrzebnych do skutecznego zarządzania infrastrukturą, mobilnością i ruchem w transeuropejskiej sieci transportowej, przekazywania istotnych informacji władzom oraz zapewniania usług o wartości dodanej dla obywateli, nadawców i operatorów, w tym systemy w zakresie wykorzystywania sieci w sposób odporny, bezpieczny, chroniony, ekologiczny i efektywny pod względem przepustowości; obejmują one systemy, technologie i usługi, o których mowa w pkt 16–22, i mogą również obejmować urządzenia pokładowe wyposażone w odpowiednie elementy infrastruktury lub elementy cyfrowe;
- 16) „inteligentne systemy transportowe” lub „ITS” oznaczają „inteligentne systemy transportowe” zdefiniowane w art. 4 pkt 1 dyrektywy 2010/40/UE;
- 17) „system monitorowania i informacji o ruchu statków” lub „VTMIS” oznacza „system monitorowania i informacji o ruchu statków” ustanowiony w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/59/WE³⁰;

³⁰ 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).

- 18) „usługi informacji rzecznej” lub „RIS” oznaczają „usługi informacji rzecznej (RIS)” zdefiniowane w art. 3 lit. a) dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady³¹;
- 19) „europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych” lub „EMSWe” oznacza „europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych” zdefiniowany w art. 2 pkt 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239³²;
- 20) „system zarządzania ruchem lotniczym / system służb żeglugi powietrznej” lub „system ATM/ANS” oznacza „system ATM/ANS” zdefiniowany w art. 3 pkt 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139³³;

³¹ 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).

³² 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).

³³ 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 oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

- 21) „europejski system zarządzania ruchem kolejowym” lub „ERTMS” oznacza „europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS)” zdefiniowany w pkt 2.2 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2023/1695³⁴, a w kontekście terminów wdrożenia odnosi się on do systemu kontroli pociągów należącego do klasy A i dowolnego systemu łączności radiowej należącego do klasy A, o których mowa w tym rozporządzeniu;
- 22) „radiowy ERTMS” oznacza zastosowanie poziomu drugiego europejskiego systemu sterowania pociągami (ETCS), które nie wymaga sygnałów przytorowych i wykorzystuje system łączności radiowej klasy A do wymiany danych między torami i pociągami związanych i niezwiązanych z bezpieczeństwem na podstawie rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2023/1695;
- 23) „systemy klasy B” oznaczają „systemy klasy B” zdefiniowane w pkt 3 załącznika II do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2023/1695;
- 24) „port morski” oznacza „port morski” zdefiniowany w art. 2 pkt 16 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352³⁵;

³⁴ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919 (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 380).

³⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz.U. L 57 z 3.3.2017, s. 1).

- 25) „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 położonym na wodach pobliskiego państwa trzeciego mającego linię brzegową na morzach graniczących z wodami jednego lub kilku państw członkowskich;
- 26) „elektroniczne informacje dotyczące transportu towarowego” lub „eFTI” oznaczają „elektroniczne informacje dotyczące transportu towarowego” zdefiniowane w art. 3 pkt 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056³⁶;
- 27) „jednolita europejska przestrzeń powietrzna” lub „SES” oznacza systemy ustanowione na podstawie rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 549/2004³⁷, (WE) nr 550/2004³⁸, (WE) nr 551/2004³⁹ oraz (UE) 2018/1139, mające na celu wzmocnienie standardów 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;
- 28) „wertiport” oznacza obszar przeznaczony do startu i lądowania statku powietrznego pionowego startu i lądowania (VTOL);

³⁶ 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).

³⁷ Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1).

³⁸ Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10).

³⁹ Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20).

- 29) „stanowisko kontaktowe statku powietrznego” oznacza stanowisko postojowe na wyznaczonym obszarze płyty postojowej portu lotniczego wyposażone w pomost pasażerski;
- 30) „stanowisko oddalone samolotu” oznacza stanowisko postojowe na wyznaczonym obszarze płyty postojowej portu lotniczego niewyposażone w pomost pasażerski;
- 31) „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;
- 32) „kosmodrom” oznacza obiekt przeznaczony do testowania i wynoszenia statków kosmicznych;
- 33) „europejski projekt kolejowy” oznacza projekt Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego ustanowionego rozporządzeniem Rady (UE) 2021/2085⁴⁰ lub jego poprzednika – Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail;
- 34) „centralny plan ATM w Europie” oznacza plan zatwierdzany decyzją Rady 2009/320/WE⁴¹ z późniejszymi zmianami;

⁴⁰ Rozporządzenie Rady (UE) 2021/2085 z dnia 19 listopada 2021 r. ustanawiające wspólne przedsięwzięcia w ramach programu „Horyzont Europa” oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 219/2007, (UE) nr 557/2014, (UE) nr 558/2014, (UE) nr 559/2014, (UE) nr 560/2014, (UE) nr 561/2014 i (UE) nr 642/2014 (Dz.U. L 427 z 30.11.2021, s. 17).

⁴¹ 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).

- 35) „organy zarządzające kolejowymi przewozami towarowymi” oznaczają organy zarządzające, o których mowa w art. 8 rozporządzenia (UE) nr 913/2010;
- 36) „utrzymanie” oznacza prace mające na celu utrzymanie stanu i zdolności istniejącej infrastruktury w sposób zapewniający poziom usług odpowiedni do przepływu ruchu oraz wysoki poziom bezpieczeństwa przez cały okres jej użytkowania;
- 37) „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 opiera się na ocenie oddziaływania na środowisko przeprowadzonej na podstawie dyrektywy 2011/92/UE;
- 38) „paliwa alternatywne” oznaczają „paliwa alternatywne” zdefiniowane w art. 2 pkt 4 rozporządzenia (UE) 2023/1804;
- 39) „bezpieczny i chroniony parking” oznacza parking dostępny dla kierowców realizujących przewozy towarów lub pasażerów, spełniający wymogi wymienione w art. 8a ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady⁴² oraz certyfikowany zgodnie ze standardami i procedurami unijnymi, o których mowa w art. 8a ust. 2 tego rozporządzenia;

⁴² 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) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

- 40) „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 wagowe, zgodnie z dyrektywą 96/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁴³;
- 41) „decyzja zatwierdzająca projekt” oznacza decyzję lub zbiór decyzji, w tym o charakterze administracyjnym, podejmowanych 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 jednolitej ogólnounijnej multimodalnej sieci transportowej wysokiej jakości.

⁴³ 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, efektywny i odporny oraz który zwiększa korzyści dla jego 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 bardziej zrównoważonych rodzajów transportu, w szczególności dzięki dalszemu rozwojowi interoperacyjnej dalekobieżnej pasażerskiej sieci kolejowej, w tym dużych prędkości, oraz interoperacyjnej sieci kolejowych przewozów towarowych, niezawodnej sieci żeglugi śródlądowej oraz sieci żeglugi morskiej bliskiego zasięgu do przewozów pasażerskich i towarowych w całej Unii;
 - (iii) podniesieniu poziomu ochrony środowiska;
 - (iv) ograniczeniu negatywnych efektów zewnętrznych, w tym związanych ze środowiskiem, klimatem, zdrowiem, zatorami komunikacyjnymi i wypadkami, na przykład za pomocą systemów zachęt ekologicznych; lub
 - (v) większemu bezpieczeństwu energetycznemu;

b) spójności dzięki:

- (i) dostępności i łączności wszystkich regionów Unii, ze zwróceniem szczególnej uwagi na regiony najbardziej oddalone oraz inne regiony odległe, wyspiarskie, peryferyjne i góryste, a także obszary słabo zaludnione;
- (ii) zniwelowaniu różnic pod względem jakości infrastruktury oraz promowaniu interoperacyjności między systemami cyfrowymi wszystkich rodzajów transportu o odpowiedniej przepustowości sieci między regionami i państwami członkowskimi;
- (iii) efektywnej koordynacji oraz wzajemnym połączeniom między infrastrukturą transportową dla ruchu dalekobieżnego a infrastrukturą transportową dla ruchu regionalnego i lokalnego, aby ułatwić usługi transportowe, w tym w obrębie węzłów miejskich, w odniesieniu zarówno do przewozu osób, jak i towarów; lub
- (iv) infrastrukturze transportowej, która odzwierciedla specyfikę różnych części Unii i jest rozmieszczona w wyważony sposób we wszystkich regionach europejskich;

c) efektywności dzięki:

- (i) eliminacji wąskich gardeł w infrastrukturze i uzupełnianiu brakujących połączeń, zarówno w obrębie poszczególnych infrastruktur transportowych, jak i na łączących je punktach, w obrębie terytoriów państw członkowskich i pomiędzy nimi, w szczególności na odcinkach transgranicznych, oraz połączeniu, w stosownych przypadkach, z transeuropejską siecią transportową w państwach trzecich;

- (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 efektywnego transportu o wysokiej jakości, przyczyniającego się do dalszego rozwoju gospodarczego i konkurencyjności;
 - (vi) efektywniejszemu wykorzystywaniu nowej i istniejącej funkcjonującej infrastruktury w eksploatacji, na przykład w sektorze kolejowym;
 - (vii) stosowaniu w sposób racjonalny pod względem kosztów interoperacyjnych, innowacyjnych koncepcji technicznych i operacyjnych oraz systemów cyfrowych; lub
 - (viii) większej koordynacji prac w zakresie infrastruktury między państwami członkowskimi w odniesieniu do projektów transgranicznych;
- d) zwiększeniu korzyści dla użytkowników dzięki:
- (i) zapewnieniu dostępności dla użytkowników oraz zaspokojeniu ich potrzeb w zakresie mobilności i transportu, z uwzględnieniem w szczególności 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 innych odległych, wiejskich, wyspowych, peryferyjnych i górskich regionach, a także obszarach słabo zaludnionych;

- (ii) zapewnieniu standardów, które będą bezpieczne, zapewnią ochronę i będą wysokiej jakości, w tym standardów jakości usług świadczonych na rzecz wszystkich użytkowników, w przewozie zarówno osób, jak i towarów;
- (iii) wspieraniu jakości, efektywności i zrównoważoności usług transportowych, które mają być 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 ułatwiającej efektywne i szybkie rozmieszczenie 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;
- (viii) wspieraniu niezakłóconej mobilności w Unii; lub
- (ix) zapewnieniu odpowiedniego utrzymania mającego na celu zapewnienie w istniejącej infrastrukturze poziomu usług dostosowanego do przepływu ruchu oraz wysokiego poziomu bezpieczeństwa przez cały okres użytkowania infrastruktury.

Artykuł 5

Sieć zasobooszczędna i odporna oraz ochrona środowiska

1. Transeuropejska sieć transportowa jest planowana, rozwijana i eksploatowana w sposób zasobooszczędny oraz zgodnie z mającymi zastosowanie unijnymi i krajowymi wymogami środowiskowymi poprzez:
 - a) rozwój nowej infrastruktury, poprawę i utrzymanie istniejącej infrastruktury transportowej, w szczególności poprzez uwzględnienie na etapie planowania budowy kwestii utrzymania infrastruktury w całym okresie jej użytkowania lub ulepszenia infrastruktury oraz poprzez utrzymywanie operacyjności infrastruktury;
 - b) optymalizację integracji infrastruktury i wzajemnych połączeń;
 - c) rozmieszczanie infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych, przyczyniając się w ten sposób do wdrażania technologii obniżających emisyjność;
 - 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 sprawne zarządzanie przepustowością i ruchem, wspieranie multimodalności oraz przejście na bardziej zrównoważone modele mobilności, w tym rozwój zrównoważonych, atrakcyjnych i efektywnych usług transportu multimodalnego;

- f) uwzględnianie i optymalizację możliwych synergii z innymi sieciami, w szczególności transeuropejskimi sieciami energetycznymi lub telekomunikacyjnymi, w tym, w stosownych przypadkach, z całą siecią elektryczną, w celu zapewnienia spójności między planowaniem infrastruktury ładowania a planowaniem odpowiedniej sieci, a także uwzględnianie możliwych synergii z podwójnym zastosowaniem infrastruktury określonym w wymogach wojskowych w zakresie mobilności wojskowej w UE i poza nią zatwierdzonych przez Radę w dniach 26 czerwca 2023 r. i 23 października 2023 r. oraz we wszelkich późniejszych dokumentach zmieniających te wymogi zatwierdzonych w późniejszym okresie, a także z infrastrukturą rowerową, w tym długodystansowymi trasami rowerowymi;
- g) rozwój zielonej, zrównoważonej i odpornej na zmianę klimatu infrastruktury, z uwzględnieniem aktywnych rodzajów transportu, oraz promowanie nowych technologii mających na celu obniżenie emisyjności budowy infrastruktury transportowej, w tym poprzez wykorzystanie zasobooszczędnych i odpornych na zmianę klimatu materiałów, mających na celu ograniczenie w jak największym stopniu negatywnego wpływu na zdrowie obywateli mieszkających w pobliżu sieci, na środowisko, w tym zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, oraz ograniczenie degradacji ekosystemów; oraz

h) odpowiednie uwzględnienie odporności sieci transportowej i jej infrastruktury oraz usług – zwłaszcza na odcinkach transgranicznych – na zmianę klimatu i kontekst geopolityczny, a także na zagrożenia naturalne i katastrofy spowodowane przez człowieka, a także zakłócenia, celowe lub nie, aby umożliwić podjęcie tych wyzwań oraz aby umożliwić odpowiednią reakcję i szybką odbudowę po tych zakłóceniach, a także aby ułatwić łańcuchy dostaw.

2. Planując i rozwijając transeuropejską sieć transportową, państwa członkowskie mogą dostosowywać 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, co jest dozwolone w odpowiedniej decyzji zatwierdzającej projekt zgodnie z wymogiem określonym w art. 58 ust. 1 lit. g).

3. Ocenę oddziaływania planów i projektów na środowisko przeprowadza się zgodnie z dyrektywą Rady 92/43/EWG⁴⁴, dyrektywami Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE⁴⁵, 2001/42/WE⁴⁶, 2002/49/WE⁴⁷, 2009/147/WE⁴⁸ oraz dyrektywą 2011/92/UE. W przypadku tych projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, dla których do dnia ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] nie rozpoczęto jeszcze procedury udzielania zamówień na ocenę oddziaływania na środowisko, należy również ocenić ich zgodność z zasadą „nie czyń poważnych szkód”.

Artykuł 6

Stopniowy rozwój transeuropejskiej sieci transportowej

1. Bez uszczerbku dla art. 8 ust. 5, o ile niniejsze rozporządzenie nie stanowi inaczej, transeuropejska sieć transportowa jest stopniowo rozwijana w trzech etapach:
- a) ukończenie sieci bazowej do dnia 31 grudnia 2030 r.;

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

⁴⁶ 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).

⁴⁷ 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).

⁴⁸ 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).

- b) ukończenie rozszerzonej sieci bazowej do dnia 31 grudnia 2040 r.; oraz
- c) ukończenie sieci kompleksowej do dnia 31 grudnia 2050 r.

Rozwój transeuropejskiej sieci transportowej zostanie osiągnięty w szczególności dzięki wdrożeniu struktury tej sieci – z zachowaniem spójnego i przejrzystego podejścia metodycznego – obejmującej sieć bazową, rozszerzoną sieć bazową i sieć kompleksową, z węzłami transportowymi i miejskimi jako multimodalnymi punktami łączącymi ruch dalekobieżny z regionalnymi i lokalnymi sieciami transportowymi.

- 2. Sieć kompleksowa składa się z 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 i ukończone zgodnie z terminami określonymi w ust. 1, 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 infrastruktury interoperacyjnej wysokiej jakości i rozwoju 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 lub poprzez środki służące promocji zasobooszczędnego korzystania z sieci.
2. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania:
 - a) wykazują europejską wartość dodaną przez przyczynianie się do osiągnięcia celów należących do co najmniej dwóch spośród czterech kategorii określonych w art. 4 ust. 2; oraz

- b) są rentowne ekonomicznie w świetle analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub, w przypadku obszarów słabo zaludnionych lub projektów niezbędnych dla podwójnego zastosowania infrastruktury, mają pozytywny wkład w rozwój sieci na podstawie analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych.
3. Projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania obejmuje cały jego cykl, łącznie ze studiami wykonalności, procedurami zezwoleń, budową, realizacją, utrzymaniem i oceną.
4. Państwa członkowskie wprowadzają wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zgodnie z odpowiednimi unijnymi i krajowymi przepisami, a w szczególności z prawem Unii dotyczącym środowiska, ochrony klimatu, bezpieczeństwa, ochrony, konkurencji, pomocy państwa, zamówień publicznych, zdrowia publicznego i dostępności, jak również z aktami prawnymi Unii i krajowymi przepisami dotyczącymi niedyskryminacji.
5. Realizacja projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zależy od ich stopnia przygotowania, zgodności z unijnymi i krajowymi procedurami prawnymi oraz dostępności środków finansowych, bez określania zobowiązań finansowych danego państwa członkowskiego lub Unii.
6. 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 podobnym organie sterującym takiego pojedynczego podmiotu.

7. Państwa członkowskie dokładają wszelkich możliwych starań w celu zapewnienia terminowej i efektywnej realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.
8. Państwa członkowskie stosują analizę kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, przyjmując uznane i zharmonizowane podejście, aby umożliwić przejrzystą i porównawczą ocenę tych projektów.

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, mając w stosownych przypadkach na uwadze zwiększenie zrównoważonego wzrostu gospodarczego i konkurencyjności, a w szczególności w celu:
 - a) promowania rozszerzenia na państwa trzecie polityki dotyczącej transeuropejskiej sieci transportowej 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, które jest częścią europejskiego korytarza transportowego, w celu zagwarantowania niezakłóconych przepływów ruchu, odpraw granicznych, ochrony granicy i innych procedur kontroli granicznej;

- c) zapewnienia na terytorium państw trzecich połączenia między transeuropejską siecią transportową a sieciami transportowymi tych państw trzecich, w szczególności w celu ułatwienia, w stosownych przypadkach i w razie potrzeby, transportu kolejowego z państwami trzecimi;
- d) uzupełnienia infrastruktury transportowej w państwach trzecich, które służą jako łączniki między częściami transeuropejskiej sieci transportowej w Unii;
- e) promowania interoperacyjności transeuropejskiej sieci transportowej i sieci państw trzecich;
- f) ułatwiania transportu morskiego i promowania szlaków żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w relacji z państwami trzecimi, pod warunkiem że nie będą się one przyczyniały do ucieczki emisji;
- g) ułatwiania żeglugi śródlądowej w relacji z państwami trzecimi;
- h) ułatwiania transportu lotniczego w relacji z państwami trzecimi w celu promowania efektywnego i trwałego wzrostu gospodarczego i konkurencyjności, z uwzględnieniem rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i usprawnienia współpracy w zarządzaniu ruchem lotniczym;
- i) łączenia i wdrażania systemów ICT dla transportu w tych państwach trzecich; oraz
- j) promowania obniżenia emisyjności transportu, w szczególności poprzez rozmieszczanie infrastruktury paliw alternatywnych w państwach trzecich z myślą o ustanowieniu 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 w żadnym stopniu nie przesądza o prawie do jakiegokolwiek wkładu finansowego Unii w projekty w państwach trzecich na podstawie innych aktów prawnych Unii.

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 określone w niniejszym rozdziale oraz w rozdziałach III i IV; oraz
- d) stanowią podstawę do wskazywania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.

2. Sieć bazowa i rozszerzona sieć bazowa składają się z tych części transeuropejskiej sieci transportowej, które są budowane w pierwszej kolejności, aby osiągnąć cele polityki dotyczącej transeuropejskiej sieci transportowej.

Odniesienia do „sieci bazowej” w rozporządzeniu (UE) 2021/1153 rozumie się jako obejmujące „rozszerzoną sieć bazową” w rozumieniu niniejszego rozporządzenia.

Odniesienia do „sieci bazowej” w rozporządzeniu (UE) 2023/1804 rozumie się jako obejmujące odniesienia do „sieci bazowej” w rozumieniu niniejszego rozporządzenia.

Odniesienia do „sieci kompleksowej” w rozporządzeniu (UE) 2023/1804 rozumie się jako odniesienia do „rozszerzonej sieci bazowej” i „sieci kompleksowej” w rozumieniu niniejszego rozporządzenia.

3. Węzły sieci są 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 utworzone w celu spełnienia 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. Na mapach zawartych w załączniku III określono dziewięć europejskich korytarzy transportowych, a mianowicie:
- a) atlantycki;
 - b) Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie;
 - c) Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie;
 - d) śródziemnomorski;
 - e) Morze Północne – Ren – Morze Śródziemne;
 - f) Morze Północne – Morze Bałtyckie;

- g) Ren – Dunaj;
 - h) Skandynawia – Morze Śródziemne;
 - i) Bałkany Zachodnie – wschodnia część Morza Śródziemnego.
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 zgody zainteresowanego państwa członkowskiego zgodnie z art. 172 akapit drugi TFUE Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 62 niniejszego rozporządzenia aktów delegowanych w celu zmiany, w granicach art. 7 niniejszego rozporządzenia, przebiegu europejskich korytarzy transportowych określonych 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 znajdujące się na terytorium państw sąsiadujących takie akty delegowane opierają się na umowach wysokiego szczebla dotyczących sieci infrastruktury transportowej zawartych 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 i, w stosownych przypadkach, przepustowości bardziej zrównoważonego transportu towarowego i pasażerskiego, 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, a w tym szczególnego przypadku regionów najbardziej oddalonych oraz innych regionów odległych, wyspiarskich, peryferyjnych i górzystych, a także obszarów słabo zaludnionych;
 - c) zapewnienia optymalnej integracji poszczególnych rodzajów transportu i interoperacyjności między rodzajami transportu, w tym aktywnych rodzajów mobilności na obszarach miejskich;
 - d) uzupełniania brakujących połączeń i eliminacji wąskich gardeł, w szczególności na odcinkach transgranicznych;

- e) rozmieszczenia niezbędnej infrastruktury, która zapewni niezakłócony ruch bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów oraz statków i statków powietrznych używających paliw przyczyniających się do ograniczenia emisji z transportu i zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego;
- f) promowania efektywnego, niezakłóconego i zrównoważonego wykorzystywania infrastruktury i, w razie potrzeby, zwiększania przepustowości;
- g) utrzymania operacyjności 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, a także 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, a także zapobiegania ubóstwu transportowemu i łagodzenia go;
- i) poprawy cyfryzacji, umożliwiającej cyfrowe egzekwowanie przepisów zgodnie z prawem Unii, i rozwoju automatyzacji, w szczególności poprzez wdrożenie i rozwój systemów ICT dla transportu; lub
- j) dostosowania, w razie potrzeby i z uwzględnieniem wymogów konstytucyjnych niektórych państw członkowskich, infrastruktury do podwójnego zastosowania w celu zaspokojenia zarówno potrzeb cywilnych, jak i obronnych, ze zwróceniem szczególnej uwagi na trasy potrzebne do przemieszczenia sił zbrojnych z krótkim wyprzedzeniem i na dużą skalę.

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 oraz, w stosownych przypadkach, gęsto zaludnionych obszarów wrażliwych na negatywny wpływ przebiegającego przez nie transportu kolejowego i drogowego;
 - b) optymalizacji wykorzystania infrastruktury, w szczególności poprzez efektywne zarządzanie przepustowością, zarządzanie ruchem i zwiększenie wydajności operacyjnej;
 - c) 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;
 - d) zapewnienia wszystkim uczestnikom rynku niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej; lub
 - e) zapewnienia efektywnego przekraczania granicy dla transportu towarowego z uwzględnieniem czasu oczekiwania.

Artykuł 13

Priorytety ogólne dotyczące europejskich korytarzy transportowych

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

- a) rozwoju wysokowydajnej, niezakłóconej i w pełni interoperacyjnej sieci kolejowych przewozów towarowych w całej Unii;
- b) rozwoju interoperacyjnej wysokowydajnej sieci kolejowych przewozów pasażerskich, w tym dużych prędkości, łączącej węzły miejskie w całej Unii;
- c) rozwoju efektywnej 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, a także bezpiecznymi i chronionymi parkingami;
- e) rozwoju multimodalnych i interoperacyjnych rozwiązań transportowych;
- f) promowania intermodalnej integracji całego łańcucha logistycznego, zapewniającej efektywne wzajemne połączenia w węzłach transportowych i miejskich;
- g) rozmieszczenia niezbędnej infrastruktury, która zapewni niezakłócony ruch bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów oraz statków i statków powietrznych używających paliw przyczyniających się do ograniczenia emisji z transportu i zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego;

- h) wdrożenia systemów ICT dla transportu we wszystkich rodzajach sieci, w stosownych przypadkach, w celu zapewnienia efektywnego wykorzystania infrastruktury i umożliwienia cyfrowej wymiany informacji; lub
- i) poprawy połączeń między transeuropejską siecią transportową a sieciami infrastrukturalnymi państw sąsiadujących, w stosownych przypadkach.

Rozdział III

Przepisy szczególne

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) bocznic;
 - (v) tuneli;
 - (vi) mostów; oraz
 - (vii) infrastruktury łagodzącej wpływ na środowisko;
- b) dworców zlokalizowanych wzdłuż linii kolejowych określonych na mapach zawartych 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 kolejowych określonych na mapach zawartych w załączniku I, innych niż dworce pasażerskie zdefiniowane w art. 3 pkt 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE⁴⁹, 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, a także automatycznych urządzeń do zmiany rozstawu osi kolejowych;
 - d) połączeń w ramach kolejowych tras dojazdowych do multimodalnych terminali towarowych mających połączenie kolejowe, 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, o których mowa w pkt 2 lit. c) załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE;

⁴⁹ 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).

- e) przytorowych urządzeń sterowania;
 - f) przytorowej infrastruktury energetycznej;
 - g) infrastruktury związanej z instalacjami dotyczącymi paliw alternatywnych;
 - h) urządzeń towarzyszących; oraz
 - i) 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 spełniała:
- a) przepisy dyrektywy (UE) 2016/797 oraz aktów wykonawczych przyjętych na jej podstawie, aby zapewnić interoperacyjność sieci kompleksowej; oraz

- b) wymogi technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) przyjętych na podstawie art. 4 i 5 dyrektywy (UE) 2016/797, bez uszczerbku dla zwolnień przewidzianych w art. 7 ust. 1 tej dyrektywy.
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 bocznicy;
 - b) dopuszczała, bez specjalnego zezwolenia, nacisk osi co najmniej 22,5 tony; oraz
 - c) dopuszczała, bez specjalnego zezwolenia, prowadzenie pociągów towarowych o długości pociągu wynoszącej co najmniej 740 m (łącznie z lokomotywą lub lokomotywami). 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.
3. Wymogi określone w ust. 2 lit. b) i c) mają zastosowanie wyłącznie na tych liniach sieci kompleksowej, które:
- a) łączą multimodalny terminal towarowy lub port morski lub śródlądowy z najbliższym przejściem granicznym z bazową siecią towarową lub rozszerzoną bazową siecią towarową;
 - b) stanowią linię przekierowującą linii, która jest częścią bazowej sieci towarowej lub rozszerzonej bazowej sieci towarowej; lub

- c) obsługują średnio ponad dziesięć pociągów towarowych dziennie w obu kierunkach na podstawie danych za rok poprzedzający rok zgłoszenia.

Do dnia ... [trzy lata od daty wejścia 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.

4. 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, o którym mowa w art. 15 ust. 3, spełniała wymogi określone w ust. 2 lit. a), b) i c) niniejszego artykułu, chyba że w odniesieniu do wymogów określonych w ust. 2 lit. c) niniejszego artykułu Komisja przyznała na podstawie art. 38 ust. 4 zwolnienie ze stosowania art. 38 ust. 3.
5. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2040 r. infrastruktura kolejowa sieci kompleksowej spełniała, w przypadku budowy nowej linii, wymóg określony w ust. 2 lit. a). Z tego obowiązku wyłączone są projekty, dla których ocena oddziaływania na środowisko została rozpoczęta przed dniem ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].
6. Wymogi określone w ust. 2 i 4 nie mają zastosowania do sieci odizolowanych.

7. Bez uszczerbku dla ust. 6 na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyjmuje akty wykonawcze przyznające zwolnienia z wymogów, o których mowa w niniejszym artykule, ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne, negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub znaczący negatywny wpływ na środowisko lub różnorodność biologiczną. Każdy taki wniosek jest należycie uzasadniony. Wniosek o zwolnienia jest koordynowany z sąsiadującym państwem członkowskim lub sąsiadującymi państwami członkowskimi w przypadku odcinków transgranicznych. Sąsiadujące państwa członkowskie mogą przedstawić opinię państwu członkowskiemu składającemu wniosek o zwolnienie. Państwo członkowskie dołącza do swojego wniosku opinie sąsiadujących państw członkowskich. Państwo członkowskie może w jednym wniosku wystąpić o przyznanie kilku zwolnień.

Komisja ocenia wniosek w świetle przedstawionego uzasadnienia oraz, w stosownych przypadkach, jego znaczącego wpływu na interoperacyjność i ciągłość sieci kolejowej. Komisja należycie uwzględnia opinie zainteresowanych sąsiadujących państw członkowskich.

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie 30 dni kalendarzowych od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu 30 dni kalendarzowych od otrzymania dodatkowych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż sześć miesięcy od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje na podstawie akapitu trzeciego, nie później niż cztery miesiące od ostatniej daty 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 na podstawie niniejszego artykułu.

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 b);

- b) dopuszczała, bez specjalnego zezwolenia, prowadzenie pociągów towarowych o długości pociągu wynoszącej co najmniej 740 m (łącznie z lokomotywą lub lokomotywami). 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; oraz
- 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.
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. infrastruktura kolejowa rozszerzonej sieci bazowej spełniała, w przypadku budowy nowej linii, wymóg określony w art. 15 ust. 2 lit. a). Z tego obowiązku wyłączone są projekty, dla których ocena oddziaływania na środowisko została rozpoczęta przed dniem ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

4. 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; oraz
 - 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.
5. 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. a) i b) oraz ust. 2 lit. b) niniejszego artykułu, chyba że w odniesieniu do wymogów określonych w ust. 2 lit. b) niniejszego artykułu przyznano na podstawie art. 38 ust. 4 zwolnienie ze stosowania art. 38 ust. 3.
6. 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 ust. 2 lit. a), b) i c) niniejszego artykułu; oraz

b) w przypadku linii, które stanowią część sieci transportu pasażerskiego: spełniała wymogi określone w art. 15 ust. 2 lit. a).

7. 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 ust. 4 lit. b) niniejszego artykułu.

8. 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 m, załadowanych na wysokości co najmniej 27 cm powyżej toru kolejowego.

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

a) istnieje co najmniej jedna spełniająca ten wymóg linia bezpośrednia umożliwiająca nieprzerwaną eksploatację pociągów na terytorium państwa członkowskiego oraz na liniach transgranicznych łączących z każdym sąsiadującym państwem członkowskim;

- b) 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, będącym częścią europejskiego korytarza transportowego na terytorium państwa członkowskiego; oraz
- c) istnieje co najmniej jedna spełniająca ten wymóg linia bezpośrednia łącząca z co najmniej jednym z tych punktów końcowych, jeżeli co najmniej jeden punkt końcowy korytarza znajduje się na terytorium państwa członkowskiego.

W przypadku odcinków transgranicznych wyznaczenie tych linii odbywa się w porozumieniu z zainteresowanymi sąsiadującymi państwami członkowskimi.

Najpóźniej do dnia ... [trzy lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie powiadamiają Komisję o odnośnych liniach.

- 9. 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. a) i b) oraz ust. 2 lit. b) niniejszego artykułu, chyba że w odniesieniu do wymogów określonych w ust. 2 lit. b) niniejszego artykułu Komisja przyznała na podstawie art. 38 ust. 4 zwolnienie ze stosowania art. 38 ust. 3.

10. Wymogi określone w ust. 2–9 nie mają zastosowania do sieci odizolowanych.
11. Bez uszczerbku dla ust. 10 na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyjmuje akty wykonawcze przyznające zwolnienia z wymogów, o których mowa w niniejszym artykule, ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne, negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub znaczący negatywny wpływ na środowisko lub różnorodność biologiczną. Każdy taki wniosek jest należycie uzasadniony. Wniosek o zwolnienia jest koordynowany z sąsiadującym państwem członkowskim lub sąsiadującymi państwami członkowskimi w przypadku odcinków transgranicznych. Sąsiadujące państwa członkowskie mogą przedstawić opinię państwu członkowskiemu składającemu wniosek o zwolnienie. Państwo członkowskie dołącza do swojego wniosku opinie sąsiadujących państw członkowskich. Państwo członkowskie może w jednym wniosku wystąpić o przyznanie kilku zwolnień.

Komisja ocenia wnioski w świetle przedstawionego uzasadnienia oraz, w stosownych przypadkach, jego znaczącego wpływu na interoperacyjność i ciągłość sieci kolejowej. Komisja należycie uwzględnia opinie zainteresowanych sąsiadujących państw członkowskich.

Przy ocenie wniosków o zwolnienie z określonego w ust. 8 wymogu dotyczącego przewozu naczep 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 30 dni kalendarzowych od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu 30 dni kalendarzowych od otrzymania dodatkowych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż sześć miesięcy od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje na podstawie akapitu trzeciego, nie później niż cztery miesiące od ostatniej daty 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 na podstawie niniejszego artykułu.

Artykuł 17

Standardowa europejska nominalna szerokość toru kolejowego

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby każda nowa linia kolejowa sieci bazowej oraz rozszerzonej sieci bazowej, z uwzględnieniem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), charakteryzowała się standardową europejską nominalną szerokością toru wynoszącą 1435 mm. Wymóg ten uważa się za spełniony, gdy do dnia 31 grudnia 2030 r. w przypadku sieci bazowej oraz do dnia 31 grudnia 2040 r. – w przypadku rozszerzonej sieci bazowej umożliwiające poruszanie się po infrastrukturze pociągów o rozstawie wynoszącym 1435 mm. Do celów niniejszego artykułu nowa linia kolejowa oznacza każdą linię, której budowa nie rozpoczęła się do dnia ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].
2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu państwa członkowskie, na których terytorium w dniu ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] nie planuje się połączenia nowej linii kolejowej z lądową granicą innego państwa członkowskiego zgodnie z załącznikiem I, sporządzają plan określający nową linię kolejową, która ma zostać wybudowana zgodnie z zastosowaniem standardowej europejskiej nominalnej szerokości toru wynoszącej 1435 mm. Plan ten uwzględnia wpływ na interoperacyjność z sąsiadującym państwem członkowskim lub sąsiadującymi państwami członkowskimi poprzez uwzględnienie, w szczególności, ewentualnego przejścia istniejących linii kolejowych na standardową europejską nominalną szerokość toru wynoszącą 1435 mm zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu. 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 1435 mm oraz ocenę wpływu na interoperacyjność. Plan ten jest przedkładany Komisji do dnia ... [dwa lata od daty 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 1435 mm przeprowadzają ocenę, do dnia ... [dwa lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], określając istniejące linie kolejowe należące do europejskich korytarzy transportowych z myślą o ich ewentualnym przejściu na standardową europejską nominalną szerokość toru wynoszącą 1435 mm. Ocena ta jest koordynowana z sąsiadującym państwem członkowskim lub sąsiadującymi państwami członkowskimi w odniesieniu do odcinków transgranicznych. Ocena ta obejmuje analizę kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych dotyczących wykonalności ewentualnego przejścia na standardową europejską nominalną szerokość toru wynoszącą 1435 mm oraz ocenę wpływu na interoperacyjność.

W oparciu o ocenę na podstawie akapitu pierwszego państwa członkowskie sporządzają plan przejścia na standardową europejską nominalną szerokość toru wynoszącą 1435 mm, w stosownych przypadkach, najpóźniej rok po zakończeniu oceny, wskazując istniejące linie kolejowe znajdujące się w europejskich korytarzach transportowych, które mają przejść na standardową europejską nominalną szerokość toru wynoszącą 1435 mm, oraz określają harmonogram tego przejścia.

Akapity pierwszy i drugi stosuje się odpowiednio do linii kolejowych, w przypadku których prace budowlane rozpoczęły się najpóźniej w dniu ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

4. Priorytety w zakresie planowania infrastruktury i inwestycji wynikające z planów, o których mowa w ust 2 i 3 niniejszego artykułu, 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. 54.
5. W należycie uzasadnionych przypadkach na wniosek państwa członkowskiego Komisja przyjmuje akty wykonawcze przyznające tymczasowe zwolnienie z wymogów, o których mowa w ust. 1, w odniesieniu do nowych linii kolejowych sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej lub ich części ze względu na negatywne wyniki analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych. Każdy wniosek o zwolnienie opiera się na wystarczającym uzasadnieniu. Wnioski o zwolnienie są koordynowane z sąsiadującym państwem członkowskim lub sąsiadującymi państwami członkowskimi w przypadku odcinków transgranicznych. Sąsiadujące państwa członkowskie mogą przedstawić opinię państwu członkowskiemu składającemu wniosek o zwolnienie. Państwo członkowskie dołącza do swojego wniosku opinie sąsiadujących państw członkowskich. Państwo członkowskie może w jednym wniosku wystąpić o przyznanie kilku zwolnień.

Komisja ocenia wniosek w świetle przedstawionego uzasadnienia oraz, w stosownych przypadkach, jego znaczącego wpływu na interoperacyjność i ciągłość sieci kolejowej. Komisja należycie uwzględnia opinie zainteresowanych sąsiadujących państw członkowskich.

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie 30 dni kalendarzowych od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu 30 dni kalendarzowych od otrzymania dodatkowych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż sześć miesięcy od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje na podstawie akapitu trzeciego, nie później niż cztery miesiące od ostatniej daty 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 na podstawie niniejszego artykułu.

Artykuł 18
Europejski system zarządzania ruchem kolejowym

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby:
 - a) 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; oraz
 - b) 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.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r.:
 - a) infrastruktura kolejowa sieci bazowej, z wyjątkiem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), spełniała wymogi określone w ust. 1; oraz
 - b) 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.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby systemy klasy B zostały zlikwidowane nie później niż do dnia 31 grudnia 2040 r. w sieci bazowej, do dnia 31 grudnia 2045 r. w rozszerzonej sieci bazowej oraz do dnia 31 grudnia 2050 r. w sieci kompleksowej pod warunkiem zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, z wyjątkiem odcinków w węzłach miejskich wykorzystywanych również przez podmiejskie pociągi pasażerskie wyposażone w specjalne systemy kontroli pociągów należące do klasy B.
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 wdrożenie radiowego ERTMS w infrastrukturze kolejowej sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej do dnia 31 grudnia 2030 r. w przypadku budowy nowej linii lub do dnia 31 grudnia 2040 r. w przypadku modernizacji systemu sygnalizacji.
6. Państwa członkowskie zapewniają wdrożenie radiowego ERTMS do dnia 31 grudnia 2050 r. 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 zarządcą infrastruktury i innymi zainteresowanymi stronami zainteresowane państwo członkowskie uzna takie urządzenia za niezbędne. W przypadku budowy nowej linii takie wdrożenie zapewnia się od dnia 31 grudnia 2030 r.
7. Wymogi określone w ust. 1–6 nie mają zastosowania do sieci odizolowanych.

8. Bez uszczerbku dla ust. 7 na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyjmuje akty wykonawcze przyznające zwolnienia z wymogów, o których mowa w ust. 1–6. Każdy wniosek o zwolnienie opiera się na negatywnym wyniku analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych oraz na ocenie wpływu na interoperacyjność. Każdy taki wniosek jest należycie uzasadniony. Wniosek o zwolnienia jest koordynowany z sąsiadującym państwem członkowskim lub sąsiadującymi państwami członkowskimi w przypadku odcinków transgranicznych. Sąsiadujące państwa członkowskie mogą przedstawić opinię państwu członkowskiemu składającemu wniosek o zwolnienie. Państwo członkowskie dołącza do swojego wniosku opinie sąsiadujących państw członkowskich. Państwo członkowskie może w jednym wniosku wystąpić o przyznanie kilku zwolnień. Zwolnienia będące przedmiotem wniosku spełniają wymogi dyrektywy (UE) 2016/797.

Komisja ocenia wniosek w świetle uzasadnienia przedstawionego na podstawie akapitu pierwszego oraz z punktu widzenia jego znaczącego wpływu na interoperacyjność. Komisja należycie uwzględnia opinie zainteresowanych sąsiadujących państw członkowskich.

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie 30 dni kalendarzowych od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu 30 dni kalendarzowych od otrzymania dodatkowych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż sześć miesięcy od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje na podstawie akapitu trzeciego, nie później niż cztery miesiące od ostatniej daty 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 na podstawie niniejszego artykułu.

Artykuł 19
Priorytety operacyjne

1. Organy zarządzające kolejowymi przewozami towarowymi dokładają wszelkich możliwych starań w celu zapewnienia, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. w europejskich korytarzach transportowych jakość usług świadczonych na rzecz przedsiębiorstw kolejowych oraz wymogi techniczne i operacyjne dotyczące użytkowania infrastruktury nie uniemożliwiały osiągnięcia następujących wartości docelowych w zakresie wydajności operacyjnej kolejowych przewozów towarowych w ramach europejskich korytarzy transportowych:
 - 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 odbywa się zmiana szerokości toru lub na których przestrzeganie tego limitu nie jest możliwe ze względu na 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) 2016/399; czas przebywania pociągu na odcinku transgranicznym oznacza całkowity dodatkowy czas przejazdu, który można przypisać z przejściu granicznemu, 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; oraz

- b) co najmniej 75 % pociągów towarowych przekraczających co najmniej jedną granicę wzdłuż europejskiego korytarza transportowego 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. Państwa członkowskie dokładają wszelkich możliwych starań w celu zapewnienia, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. w odniesieniu do linii przewozu towarowego w sieci bazowej, do dnia 31 grudnia 2040 r. w odniesieniu do linii przewozu towarowego w rozszerzonej sieci bazowej oraz do dnia 31 grudnia 2050 r. w odniesieniu do linii przewozu towarowego w sieci kompleksowej, o których mowa w art. 15 ust. 3, miały zastosowanie następujące warunki:

- a) na liniach dwutorowych co najmniej dwie trasy pociągu na godzinę i w danym kierunku można przeznaczyć dla pociągów towarowych o długości co najmniej 740 m (w tym lokomotywy lub lokomotyw); oraz
- b) na liniach jednotorowych co najmniej jedną trasę pociągu na dwie godziny i w danym kierunku można przeznaczyć dla pociągów towarowych o długości co najmniej 740 m (w tym lokomotywy lub lokomotyw).

Artykuł 20

Dodatkowe priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej

Promując projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczące infrastruktury kolejowej, oprócz priorytetów ogólnych określonych w art. 12 i 13 zwraca się uwagę na następujące kwestie:

- a) przejście na standardową europejską nominalną szerokość toru wynoszącą 1435 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, łączność za pośrednictwem sieci 5G i satelity oraz inercyjne jednostki dla jednostek geopozycjonowania ERTMS;;

- g) podczas budowy lub modernizacji infrastruktury kolejowej – zapewnienie ciągłości i dostępności ścieżek dla pieszych i dróg rowerowych 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, lub pociągów zasilanych z akumulatorów na odcinkach i kolejowych trasach dojazdowych zwolnionych z wymogu elektryfikacji;
- i) na rzecz rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej – ustanowienie standardu zapewniającego ruch pociągów towarowych przewożących standardowe naczepy o wysokości do 4 m załadowane na wysokości 33 cm, bez dodatkowego wymogu posiadania specjalnego zezwolenia na wykonywanie przewozów; oraz
- j) modernizacja do poziomu kolei dwutorowej na odcinkach stanowiących wąskie gardła, jeżeli występują na nich bariery pod względem przepustowości.

SEKCJA 2

INFRASTRUKTURA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Artykuł 21

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 mającymi 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, zasypki, platform oraz osuszonego gruntu, a także infrastruktury niezbędnej do operacji transportowych na terenie portu i poza nim;
- h) urządzeń towarzyszących, o których 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; oraz
 - l) infrastruktury niezbędnej do prowadzenia działalności w sposób generujący zerową ilość 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. Mogą one również obejmować urządzenia do odbioru odpadów, zasilanie z lądu energią elektryczną i infrastrukturę do dostaw i wytwarzania innych paliw alternatywnych, 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, spełnia następujące warunki:
- a) obsługiwana rocznie wielkość przeładunków towarów przekracza 500 000 ton, w przypadku gdy całkowita roczna wielkość przeładunku towarów oparta jest na najnowszej dostępnej średniej z trzech lat w oparciu o dane statystyczne publikowane przez Eurostat; oraz
 - b) znajduje się w sieci śródlądowych dróg wodnych transeuropejskiej sieci transportowej.

Artykuł 22

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci kompleksowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2050 r. porty śródlądowe w sieci kompleksowej:
 - a) były 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; oraz
 - c) zostały wyposażone w urządzenia poprawiające efektywność środowiskową statków w portach, które mogą obejmować urządzenia do odbioru odpadów, instalacje do odgazowywania, środki redukcji hałasu, a także środki zmniejszające zanieczyszczenie powietrza i wody.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura paliw alternatywnych była rozmieszczana w portach śródlądowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1804.

Artykuł 23

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci bazowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby najpóźniej w dniu 31 grudnia 2030 r. porty śródlądowe w sieci bazowej spełniały art. 22 ust. 2 oraz wymogi określone w art. 22 ust. 1 lit. a) i b), a najpóźniej w dniu 31 grudnia 2040 r. – wymogi określone w art. 22 ust. 1 lit. c).
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby sieć śródlądowych dróg wodnych, z uwzględnieniem połączeń, o których mowa w art. 21 ust. 1 lit. e), była utrzymywana w sposób umożliwiający użytkownikom wydajną, niezawodną i bezpieczną żeglugę dzięki zapewnieniu minimalnych wymogów dla dróg wodnych oraz ustanowionych w ust. 3 niniejszego artykułu minimalnych wymogów dotyczących poziomów usług (dobre warunki nawigacyjne).

Państwa członkowskie zapobiegają pogarszaniu się dobrych warunków nawigacyjnych, a także zapobiegają pogarszaniu się obecnego stanu tych części sieci, które przekraczały te minimalne wymogi już w dniu ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

3. Państwa członkowskie w szczególności zapewniają, aby najpóźniej do dnia 31 grudnia 2030 r.:
 - a) w rzekach, kanałach, jeziorach, lagunach, portach śródlądowych i drogach dostępu do nich głębokość szlaku wodnego wynosiła co najmniej 2,5 m oraz minimalna wysokość pod mostami zamkniętymi wynosiła co najmniej 5,25 m przy określonych porównawczych poziomach wody, które są przekraczane w określonej liczbie dni w roku w oparciu o średnią statystyczną;

- 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; oraz
- d) rzeki, kanały, jeziora i laguny były wyposażone w RIS w odniesieniu do wszystkich usług zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/44/WE⁵⁰, tak aby użytkownikom transgranicznym zagwarantować informacje w czasie rzeczywistym.

⁵⁰ 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).

Do celów lit. a) niniejszego ustępu 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 akapit drugi TFUE Komisja przyjmuje akty wykonawcze, które będą opracowywane w ścisłej współpracy z takimi państwami członkowskimi po konsultacji z zainteresowanymi koordynatorami europejskimi oraz – w stosownych przypadkach – w konsultacji z ustanowionymi na podstawie umów międzynarodowych komisjami ds. żeglugi rzecznej, określające w odniesieniu do poszczególnych korytarzy, dróg wodnych lub odcinków dróg wodnych porównawcze poziomy wody, o których mowa w lit. a) niniejszego ustępu. Te akty wykonawcze są 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. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 61 ust. 3 niniejszego rozporządzenia.

4. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyjmuje akty wykonawcze przyznające zwolnienia z wymogów, o których mowa w ust. 2 i 3, w odniesieniu do poszczególnych dróg wodnych i, w stosownych przypadkach, odcinków dróg wodnych, ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne, negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub znaczący negatywny wpływ na środowisko, różnorodność biologiczną lub dziedzictwo kulturowe. Każdy taki wniosek jest należycie uzasadniony. Wniosek o zwolnienia jest w stosownych przypadkach koordynowany z sąsiadującym państwem członkowskim lub sąsiadującymi państwami członkowskimi. Sąsiadujące państwa członkowskie mogą przedstawić opinię państwu członkowskiemu składającemu wniosek o zwolnienie. Państwo członkowskie dołącza do swojego wniosku opinie sąsiadujących państw członkowskich. Państwo członkowskie może w jednym wniosku wystąpić o przyznanie kilku zwolnień.

Komisja ocenia wnioski w świetle uzasadnienia przedstawionego na podstawie akapitu pierwszego. Komisja należycie uwzględnia opinie zainteresowanych sąsiadujących państw członkowskich.

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie 30 dni kalendarzowych od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu 30 dni kalendarzowych od otrzymania dodatkowych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż sześć miesięcy od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje na podstawie akapitu trzeciego, nie później niż cztery miesiące od ostatniej daty 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 na podstawie niniejszego artykułu.

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

5. W przypadku siły wyższej państwa członkowskie przywracają warunki żeglowności do ich poprzedniego stanu, gdy tylko pozwala na to sytuacja.
6. Komisja może przyjąć wytyczne zapewniające spójne podejście do stosowania dobrych warunków nawigacyjnych w Unii. Wytyczne te mogą obejmować w szczególności:
 - a) parametry szczegółowe dotyczące rzek o swobodnym biegu;
 - b) parametry uzupełniające dotyczące szerokości żeglownej kanału;

- c) rozmieszczanie infrastruktury energii alternatywnej w celu zapewnienia dostępu do paliw alternatywnych w całym korytarzu;
- d) korzystanie z cyfrowych zastosowań sieci i procesów automatyzacji;
- e) odporność infrastruktury na zmianę klimatu, zagrożenia naturalne i katastrofy spowodowane przez człowieka lub celowe zakłócenia; lub
- f) wprowadzanie i promowanie nowych technologii i innowacji w zakresie bezemisyjnych i niskoemisyjnych paliw energetycznych i układów napędowych.

Artykuł 24

Dodatkowe priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury śródlądowych dróg wodnych

Promując projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczące infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, oprócz priorytetów ogólnych określonych w art. 12 i 13 zwraca się 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 z myślą o zwiększeniu 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 zarówno na terenie portu, jak 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 dróg rowerowych przy okazji budowy lub modernizacji infrastruktury śródlądowych dróg wodnych w celu promowania aktywnych rodzajów transportu;
- h) promowanie działań na rzecz zapobiegania pogarszaniu się spełniania wymogów dotyczących dróg wodnych, w tym środków monitorowania warunków na torach wodnych; oraz
- i) w stosownych przypadkach – poprawa warunków żeglugi wzdłuż śródlądowych dróg wodnych przy budowie nowych mostów lub renowacji mostów zamkniętych poprzez zwrócenie szczególnej uwagi na ich prześwit w stosunku do istniejących mostów na określonym odcinku drogi wodnej.

SEKCJA 3
INFRASTRUKTURA TRANSPORTU MORSKIEGO
I EUROPEJSKI OBSZAR TRANSPORTU MORSKIEGO

Artykuł 25

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 połączeń z terenami w głębi lądu, w tym na obszarze geograficznym regionów najbardziej oddalonych, w celu zapewnienia efektywnej, rentownej i trwałej integracji z innymi rodzajami transportu.
2. Europejski obszar transportu morskiego obejmuje:
 - a) infrastrukturę transportu morskiego na terenach portowych sieci bazowej i sieci kompleksowej, w tym połączenia z terenami w głębi lądu;
 - 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 badania hydrograficzne; oraz

- 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.

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 VTMISS;
- 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, w tym prowadzenia działalności w sposób generujący zerową ilość 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, prac pogłębiarskich i ochrony portu oraz podejścia do portu; oraz
- k) infrastruktury ułatwiającej działalność portową związaną z energią ze źródeł odnawialnych, w tym z morskimi farmami wiatrowymi.

4. Aby port morski stanowił część sieci kompleksowej, spełnia 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, przy czym wartość odniesienia dla tej wielkości całkowitej to najnowsza 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 niemasowych – przekracza 0,1 % odpowiedniej całkowitej rocznej wielkości ładunku we wszystkich portach morskich w Unii, przy czym wartość odniesienia dla tej wielkości całkowitej to najnowsza dostępna wartość średnia z trzech lat w oparciu o dane statystyczne publikowane przez Eurostat;
- c) jego całkowita roczna wielkość ładunku – w odniesieniu do ładunków masowych lub niemasowych – 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, przy czym wartość odniesienia dla tej wielkości całkowitej to najnowsza dostępna wartość średnia z trzech lat w oparciu o dane statystyczne publikowane przez Eurostat;
- d) znajduje się na wyspie i stanowi jedyny punkt dostępu do regionu NUTS 3 w sieci kompleksowej w rozumieniu art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1059/2003 (WE); lub
- e) znajduje się w jednym z regionów najbardziej oddalonych lub obszarów peryferyjnych w odległości przekraczającej 200 km od następnego najbliższego portu w sieci kompleksowej.

Artykuł 26

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci kompleksowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby:
 - a) infrastruktura paliw alternatywnych była rozmieszczona w portach morskich sieci rozszerzonej zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1804;
 - 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) 2019/883⁵¹;
 - c) wdrożenie VTMISS i SafeSeaNet zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE; oraz
 - d) uruchomienie morskich krajowych pojedynczych punktów kontaktowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/1239.

⁵¹ 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 najpóźniej do dnia 31 grudnia 2050 r.:
- a) porty morskie sieci kompleksowej o całkowitej rocznej wielkości ładunku 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 najnowsza 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. 23; oraz
 - d) porty morskie sieci kompleksowej połączone ze śródlądowymi drogami wodnymi zostały wyposażone w 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 znaczące ograniczenia fizyczne uniemożliwiają takie połączenie.

3. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyjmuje akty wykonawcze przyznające zwolnienia z minimalnych wymogów, o których mowa w ust. 2, ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne, negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub znaczący negatywny wpływ na środowisko lub różnorodność biologiczną. Każdy taki wniosek jest należycie uzasadniony. Państwo członkowskie może w jednym wniosku wystąpić o przyznanie kilku zwolnień.

Komisja ocenia wnioski w świetle uzasadnienia przedstawionego na podstawie akapitu pierwszego.

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie 30 dni kalendarzowych od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu 30 dni kalendarzowych od otrzymania dodatkowych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż sześć miesięcy od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje na podstawie akapitu trzeciego, nie później niż cztery miesiące od ostatniej daty 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 na podstawie niniejszego artykułu.

Artykuł 27

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci bazowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura transportu morskiego sieci bazowej spełniała wymogi art. 26 ust. 1.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby najpóźniej do dnia 31 grudnia 2030 r. infrastruktura transportu morskiego sieci bazowej spełniała wymogi określone w art. 26 ust. 2.
3. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyjmuje akty wykonawcze przyznające zwolnienia z minimalnych wymogów, o których mowa w ust. 2, ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne, negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub znaczący negatywny wpływ na środowisko lub różnorodność biologiczną. Każdy taki wniosek jest należycie uzasadniony. Państwo członkowskie może w jednym wniosku wystąpić o przyznanie kilku zwolnień.

Komisja ocenia wniosek w świetle uzasadnienia przedstawionego na podstawie akapitu pierwszego.

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie 30 dni kalendarzowych od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu 30 dni kalendarzowych od otrzymania dodatkowych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż sześć miesięcy od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje na podstawie akapitu trzeciego, nie później niż cztery miesiące od ostatniej daty 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 na podstawie niniejszego artykułu.

Artykuł 28

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

Promując projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczące infrastruktury morskiej i europejskiego obszaru transportu morskiego, oprócz priorytetów określonych w art. 12 i 13 zwraca się uwagę na następujące kwestie:

- a) poprawa dostępu do morza, np. falochrony, kanały morskie, tory wodne, śluzy, prace pogłębiarskie i pomoce nawigacyjne;

- b) budowa lub modernizacja podstawowej infrastruktury portowej, takiej jak baseny wewnętrzne, infrastruktura paliw alternatywnych, ściany nabrzeża, miejsca postoju, platformy, pirsy, doki, wały, zasyпки oraz osuszony grunt;
- c) poprawa infrastruktury łączącej wzajemnie różne rodzaje transportu, wyposażenie i systemy, o której mowa w art. 37 lit. a), b) i d); a także modernizacja i zwiększenie przepustowości infrastruktury kolejowej niezbędnej do prowadzenia operacji transportowych na obszarze portu lub w niedalekiej odległości od portu, jeżeli jest to konieczne do połączenia z transeuropejską siecią kolejową;
- d) usprawnienie procesów cyfryzacji i automatyzacji, w szczególności z myślą o zwiększeniu bezpieczeństwa, ochrony, efektywności i zrównoważoności;
- e) wprowadzanie i promowanie nowych technologii i innowacji, a także paliw odnawialnych i niskoemisyjnych;
- f) zwiększenie odporności łańcuchów logistycznych i międzynarodowego handlu morskiego, w tym odnośnie do przystosowania się do zmiany klimatu;
- g) redukcja hałasu i środki w zakresie efektywności energetycznej;
- h) 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 i optymalizacji łańcucha dostaw zgodnie z mającymi zastosowanie wymogami na mocy prawa Unii lub odpowiednich umów międzynarodowych, jak np. wykorzystanie systemów zachęt ekologicznych;

- i) działania związane z promowaniem działań o szerszym zasięgu oraz połączeń żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w ramach europejskiego obszaru morskiego, w tym promowanie lepszego dostępu do regionów najbardziej oddalonych i innych regionów oddalonych, wyspiarskich i peryferyjnych;
- j) promowanie bezemisyjnego i niskoemisyjnego transportu promowego jako zrównoważonego rodzaju transportu pasażerskiego;
- k) działania służące zwiększeniu udziału przewozów towarowych, w tym połączeń żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, które są przenoszone z transportu drogowego i lotniczego na transport morski lub wodny śródlądowy oraz transport kolejowy, w celu zmniejszenia negatywnych kosztów zewnętrznych, takich jak emisje i zatory komunikacyjne; oraz
- l) poprawa dostępu do regionów najbardziej oddalonych i innych regionów oddalonych, wyspiarskich i peryferyjnych.

SEKCJA 4

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU DROGOWEGO

Artykuł 29

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; oraz
 - (vii) infrastruktury łagodzącej wpływ na środowisko, w tym rozwiązań w zakresie ochrony fauny lub ograniczania hałasu;
- 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; oraz
 - h) parkingów i miejsc odpoczynku, w tym bezpiecznych i chronionych parkingów dla pojazdów użytkowych.

2. Drogi, o których mowa w ust. 1 lit. a) niniejszego artykułu i które wskazano na mapach przedstawionych w załączniku I, są drogami odgrywającymi istotną rolę w dalekobieżnym ruchu osób i towarów, łączącymi główne ośrodki miejskie i gospodarcze oraz zapewniającymi wzajemne połączenia z innymi rodzajami transportu.
3. Wyposażenie powiązane z drogami, o których mowa w ust. 1 lit. b), może obejmować w szczególności urządzenia służące do zarządzania ruchem, przekazywania informacji i wskazywania drogi, pobierania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury, 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 30

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci kompleksowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby:
 - a) bezpieczeństwo infrastruktury transportu drogowego było zapewnione, monitorowane i w razie potrzeby poprawiane zgodnie z dyrektywą 2008/96/WE;
 - b) drogi były projektowane, budowane lub modernizowane i utrzymywane z zachowaniem wysokich standardów jakości i bezpieczeństwa;
 - 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 były zgodne z dyrektywą 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁵²;
- e) w stosownych przypadkach interoperacyjność systemów poboru opłat była zapewniana zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520⁵³ oraz rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/204⁵⁴ i rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/203⁵⁵;
- f) w stosownych przypadkach, opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury były pobierane zgodnie z dyrektywą 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁵⁶;
- g) wszelkie inteligentne systemy transportowe w infrastrukturze transportu drogowego były zgodne z dyrektywą 2010/40/UE i stosowane w sposób zgodny z aktami delegowanymi przyjętymi na podstawie tej dyrektywy; oraz

⁵² 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).

⁵³ 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).

⁵⁴ 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).

⁵⁵ 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).

⁵⁶ Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej przez pojazdy (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42).

h) infrastruktura paliw alternatywnych była rozmieszczona w sieci drogowej zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1804.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2050 r. w odniesieniu do dróg, o których mowa w art. 29 ust. 1 lit. a), należących do sieci kompleksowej, spełnione były następujące wymogi:

- a) droga jest zaprojektowana, zbudowana lub zmodernizowana specjalnie na potrzeby ruchu zmotoryzowanego;
- b) miejsca odpoczynku są dostępne w odległości nie większej niż 100 km od siebie i zapewniają wystarczającą liczbę bezpiecznych miejsc parkingowych oraz odpowiednie udogodnienia, w tym urządzenia sanitarne, spełniające potrzeby zróżnicowanej siły roboczej; oraz
- c) systemy ważenia pojazdów w ruchu są zainstalowane średnio co 300 km w sieci danego państwa członkowskiego.

Do celów akapitu pierwszego lit. c) państwa członkowskie podczas instalowania systemów ważenia pojazdów w ruchu 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.

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 (UE) nr 886/2013⁵⁷:
- a) w odniesieniu do istniejącej infrastruktury sieci kompleksowej – do dnia 31 grudnia 2030 r.; oraz
 - b) w odniesieniu do nowej infrastruktury sieci kompleksowej – do dnia 31 grudnia 2050 r. lub – w przypadku gdy dany odcinek drogi zostanie ukończony przed tym terminem – do dnia jego ukończenia.
4. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyjmuje akty wykonawcze przyznające zwolnienia z wymogów określonych w ust. 2 w odniesieniu do dróg, na których natężenie ruchu nie przekracza 10 000 pojazdów na dobę w obu kierunkach, lub ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne, negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub znaczący negatywny wpływ na środowisko lub różnorodność biologiczną. Każdy taki wniosek jest należycie uzasadniony i uwzględnia się w nim również to, że dana infrastruktura podlega ocenom wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, audytom bezpieczeństwa ruchu drogowego, kontrolom bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działaniom zaradczym zgodnie z dyrektywą 2008/96/WE. Wniosek o zwolnienia jest w stosownych przypadkach koordynowany z co najmniej jednym sąsiadującym państwem członkowskim. Sąsiadujące państwa członkowskie mogą przedstawić opinię państwu członkowskiemu składającemu wniosek o zwolnienie. Państwo członkowskie dołącza do swojego wniosku opinie sąsiadujących państw członkowskich. Państwo członkowskie może w jednym wniosku wystąpić o przyznanie kilku zwolnień.

⁵⁷ 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 ocenia wnioski w świetle uzasadnienia przedstawionego na podstawie akapitu pierwszego. Komisja należycie uwzględnia opinie zainteresowanych sąsiadujących państw członkowskich.

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie 30 dni kalendarzowych od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu 30 dni kalendarzowych od otrzymania dodatkowych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż sześć miesięcy od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje na podstawie akapitu trzeciego, nie później niż cztery miesiące od ostatniej daty otrzymania takich informacji, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza. W przypadku braku podjęcia przez Komisję w takich terminach wyraźnej decyzji uznaje się, że zwolnienie zostało przyznane.

Komisja informuje inne państwa członkowskie o zwolnieniach przyznanych na podstawie niniejszego artykułu.

Artykuł 31

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura drogowa sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej była zgodna z art. 30 ust. 1.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby w odniesieniu do dróg, o których mowa w art. 29 ust. 1 lit. a), spełnione były poniższe wymogi – w przypadku infrastruktury drogowej sieci bazowej do dnia 31 grudnia 2030 r., a w przypadku infrastruktury drogowej rozszerzonej sieci bazowej do dnia 31 grudnia 2040 r.:
 - a) drogi są zaprojektowane, zbudowane lub zmodernizowane specjalnie na potrzeby ruchu zmotoryzowanego;
 - b) drogi mają, z wyjątkiem specjalnych miejsc lub sytuacji tymczasowych, oddzielne jezdnie dla obu kierunków ruchu, oddzielone od siebie środkowym pasem rozdzielającym nieprzeznaczonym do ruchu lub oddzielone od siebie w inny sposób zapewniający równoważny poziom bezpieczeństwa; oraz
 - c) drogi nie krzyżują się na jednym poziomie z żadną drogą, torami kolejowymi lub tramwajowymi, drogą rowerową ani ścieżką dla pieszych.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2040 r. infrastruktura drogowa sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej spełniała następujące wymogi:
- a) miejsca odpoczynku są dostępne wzdłuż dróg sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej w odległości nie większej niż 60 km od siebie i zapewniają wystarczającą liczbę bezpiecznych miejsc parkingowych oraz odpowiednie udogodnienia, w tym urządzenia sanitarne, spełniające potrzeby zróżnicowanej siły roboczej; oraz
 - b) infrastruktura ta spełnia wymogi określone w art. 30 ust. 2 lit. a) i c).
4. Państwa członkowskie zapewniają do dnia 31 grudnia 2040 r. rozwój bezpiecznych i chronionych parkingów wzdłuż dróg sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej lub w miejscu niewymagającym przejechania więcej niż 3 km od najbliższego zjazdu z drogi transeuropejskiej sieci, przy średniej maksymalnej 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 561/2006. Państwa członkowskie mogą skupić się na odcinkach dróg o dużym natężeniu ruchu towarowego.
5. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura drogowa spełniała wymogi określone w art. 30 ust. 3:
- a) 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.; oraz

- b) 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 dany odcinek drogi zostanie ukończony przed tym terminem – do dnia jego ukończenia.

6. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyjmuje akty wykonawcze przyznające zwolnienia z wymogów określonych w ust. 2, 3 i 4 w odniesieniu do dróg, na których natężenie ruchu nie przekracza 10 000 pojazdów na dobę w obu kierunkach lub ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne, negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub znaczący negatywny wpływ na środowisko lub różnorodność biologiczną. Każdy taki wniosek jest należycie uzasadniony i uwzględnia się w nim również to, że dana infrastruktura podlega ocenom wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, audytom bezpieczeństwa ruchu drogowego, kontrolom bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działaniom zaradczym zgodnie z dyrektywą 2008/96/WE. Wniosek o zwolnienia jest w stosownych przypadkach koordynowany z co najmniej jednym sąsiadującym państwem członkowskim w przypadku odcinków transgranicznych. Sąsiadujące państwa członkowskie mogą przedstawić opinię państwu członkowskiemu składającemu wniosek o zwolnienie. Państwo członkowskie dołącza do swojego wniosku opinie sąsiadujących państw członkowskich. Państwo członkowskie może w jednym wniosku wystąpić o przyznanie kilku zwolnień.

Komisja ocenia wnioski w świetle uzasadnienia przedstawionego na podstawie akapitu pierwszego. Komisja należycie uwzględnia opinie zainteresowanych sąsiadujących państw członkowskich.

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie 30 dni kalendarzowych od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu 30 dni kalendarzowych od otrzymania dodatkowych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż sześć miesięcy od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje na podstawie akapitu trzeciego, nie później niż cztery miesiące od ostatniej daty otrzymania takich informacji, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza. W przypadku braku podjęcia przez Komisję w takich terminach wyraźnej decyzji uznaje się, że zwolnienie zostało przyznane.

Komisja informuje inne państwa członkowskie o zwolnieniach przyznanych na podstawie niniejszego artykułu.

Artykuł 32

Dodatkowe priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej

Promując projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczące infrastruktury drogowej, obok priorytetów ogólnych określonych w art. 12 i 13 zwraca się uwagę na następujące kwestie:

- a) poprawa i promowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, z uwzględnieniem potrzeb wszelkich niechronionych użytkowników ruchu drogowego i użytkowników dróg, 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 dróg rowerowych przy okazji budowy lub modernizacji infrastruktury drogowej w celu promowania aktywnych rodzajów transportu, a także poprawa, w stosownych przypadkach, infrastruktury do celów aktywnej mobilności; oraz
- e) rozwój w sieci kompleksowej bezpiecznych i chronionych parkingów zapewniających wystarczającą liczbę miejsc parkingowych dla pojazdów użytkowych i spełniających wymogi określone w art. 8a ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

SEKCJA 5

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU LOTNICZEGO

Artykuł 33

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;
 - e) infrastruktury związanej z paliwami alternatywnymi oraz zasilaniem energią elektryczną statków powietrznych 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; oraz
- h) kosmodromów.

2. Aby port lotniczy stanowił część sieci kompleksowej spełnia 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 ładunku są przedstawiane na podstawie najnowszej dostępnej wartości średniej z trzech lat w oparciu o dane statystyczne publikowane przez Eurostat.

Artykuł 34

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci bazowej i sieci kompleksowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby:
 - a) porty lotnicze transeuropejskiej sieci transportowej, w których całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 12 mln pasażerów, zostały do dnia 31 grudnia 2040 r. połączone z transeuropejską siecią kolejową, w tym w miarę możliwości z siecią kolei dużych prędkości, zapewniającą usługi dalekobieżne, z wyjątkiem sytuacji, gdy szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne uniemożliwiają takie połączenia;
 - b) porty lotnicze transeuropejskiej sieci transportowej, w których całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 4 mln, a mniej niż 12 mln pasażerów do dnia 31 grudnia 2050 r. zostały połączone z transeuropejską siecią kolejową lub – w przypadku gdy port lotniczy znajduje się w pobliżu węzła miejskiego transeuropejskiej sieci transportowej – zostały połączone z tym węzłem koleją, metrem, koleją lekką, tramwajami, tramwajami linowymi lub, w drodze wyjątku, innymi bezemisyjnymi środkami transportu publicznego, z wyjątkiem sytuacji, gdy szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne uniemożliwiają takie połączenia;
 - c) każdy port lotniczy transeuropejskiej sieci transportowej oferował co najmniej jeden terminal otwarty dla wszystkich operatorów i użytkowników w niedyskryminujący sposób i stosował przejrzyste i niedyskryminacyjne opłaty;

- 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 300/2008⁵⁸;
- 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, prowadzenie operacji transportu lotniczego – w celu poprawy wydajności działania i zrównoważoności europejskiego systemu lotnictwa – oraz wdrożenie przepisów wykonawczych i specyfikacji unijnych;
- f) infrastruktura paliw alternatywnych była rozmieszczona w portach lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1804; oraz
- g) porty lotnicze sieci bazowej i sieci kompleksowej, w których całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 4 mln pasażerów, zapewniały infrastrukturę dostarczania wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych statku powietrznego używanego do komercyjnych operacji transportowych – najpóźniej do dnia 31 grudnia 2030 r. w przypadku portów lotniczych należących do sieci bazowej i najpóźniej do dnia 31 grudnia 2040 r. w przypadku portów lotniczych należących do sieci kompleksowej.

⁵⁸ 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).

Całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego, o której mowa w akapicie pierwszym lit. a), b) i g), jest przedstawiana na podstawie najnowszej wartości średniej z trzech lat dostępnej w dniu ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] w oparciu o dane statystyczne publikowane przez Eurostat.

2. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyjmuje akty wykonawcze przyznające zwolnienia z wymogów określonych w ust. 1 lit. a), b) i g) ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne, brak systemu kolejowego na danym terytorium, negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub znaczący negatywny wpływ na środowisko lub różnorodność biologiczną. Każdy taki wniosek jest należycie uzasadniony. Państwo członkowskie może w jednym wniosku wystąpić o przyznanie kilku zwolnień.

Komisja ocenia wnioski w świetle uzasadnienia przedstawionego na podstawie akapitu pierwszego.

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie 30 dni kalendarzowych od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu 30 dni kalendarzowych od otrzymania dodatkowych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż sześć miesięcy od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje na podstawie akapitu trzeciego, nie później niż cztery miesiące od ostatniej daty otrzymania takich informacji, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza. W przypadku braku podjęcia przez Komisję w takich terminach wyrażnej decyzji uznaje się, że zwolnienie zostało przyznane.

Komisja informuje inne państwa członkowskie o zwolnieniach przyznanych na podstawie niniejszego artykułu.

Artykuł 35

Dodatkowe priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury transportu lotniczego

Promując projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczące infrastruktury transportu lotniczego, oprócz priorytetów określonych w art. 12 i 13 zwraca się 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 oraz 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, a także innej infrastruktury paliw alternatywnych spełniającej wymogi rozporządzenia (UE) 2023/1804 oraz paliw spełniających wymogi rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405⁵⁹;
- f) połączenie należących do sieci kompleksowej i sieci bazowej portów lotniczych o całkowitej rocznej wielkości ruchu pasażerskiego wynoszącej mniej niż 4 mln pasażerów z siecią i, w stosownych przypadkach, z odpowiednimi węzłami miejskimi, określonymi w załączniku II, kolejną, metrem, kolejną lekką lub tramwajami, tramwajami linowymi lub, w drodze wyjątku, innymi bezemisyjnymi środkami transportu publicznego; oraz
- 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 4 mln pasażerów.

⁵⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz.U. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

SEKCJA 6

INFRASTRUKTURA MULTIMODALNYCH TERMINALI TOWAROWYCH

Artykuł 36

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 tymi portami;
 - c) znajdują się w portach lotniczych transeuropejskiej sieci transportowej, wymienionych w załączniku II; lub
 - 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. Do ... [data przypadająca trzy lata od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie przeprowadzają analizę rynkową i perspektywną dotyczącą multimodalnych terminali towarowych na swoim terytorium. Analiza ta obejmuje co najmniej:
 - a) badanie obecnych i przyszłych przepływów ruchu towarowego, w podziale na rodzaj transportu;
 - b) określenie istniejących na terytorium tych państw członkowskich multimodalnych terminali towarowych transeuropejskiej sieci transportowej oraz ocenę zapotrzebowania na nowe multimodalne terminale towarowe lub dodatkową zdolność przeładunkową w istniejących terminalach; oraz
 - c) analizę sposobu, w jaki można zapewnić odpowiednie rozmieszczenie multimodalnych terminali towarowych o odpowiedniej zdolności przeładunkowej w celu zaspokojenia zapotrzebowania, o którym mowa w lit. b), z uwzględnieniem terminali znajdujących się na obszarach przygranicznych sąsiadujących państw członkowskich.

Państwa członkowskie konsultują się z nadawcami, przewoźnikami, operatorami logistycznymi oraz innymi odpowiednimi zainteresowanymi stronami prowadzącymi działalność na ich terytorium. W swojej analizie biorą pod uwagę wyniki konsultacji.

Państwa członkowskie niezwłocznie powiadamiają Komisję o wynikach analizy.

4. Jeżeli analiza, o której mowa w ust. 3, wykaze zapotrzebowanie na nowe multimodalne terminale towarowe lub dodatkową zdolność przeładunkową w istniejących terminalach, państwa członkowskie opracowują plan działania na rzecz rozwoju sieci multimodalnych terminali towarowych, określający lokalizacje, w których zidentyfikowano takie zapotrzebowanie.

Plan działania jest zgłaszany Komisji nie później niż 12 miesięcy po zakończeniu analizy, o której mowa w ust. 3.

W oparciu o ten plan działania państwa członkowskie zgłaszają Komisji wykaz terminali kolejowo-drogowych i terminali wzdłuż śródlądowych dróg wodnych, które proponują dodać do załączników I i II.

5. Aby terminal kolejowo-drogowy lub terminal wzdłuż śródlądowych dróg wodnych stanowił część transeuropejskiej sieci transportowej i został umieszczony w załączniku II, spełnia co najmniej jeden z następujących warunków:
- a) dokonywany w nim roczny przeładunek towarów przekracza – w odniesieniu do ładunków niemasowych – 800 000 ton lub – w odniesieniu do 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, aby dodać go do załączników I i II zgodnie z ust. 4 niniejszego artykułu.

Artykuł 37
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 dla transportu mających znaczenie dla skutecznego funkcjonowania terminali, takich jak systemy ułatwiające planowanie przepustowości infrastruktury, operacje transportowe, połączenia między poszczególnymi rodzajami transportu oraz przeładunek; oraz
- e) infrastruktury paliw alternatywnych.

Artykuł 38

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 niedyskryminujący sposób oraz stosujące przejrzyste i niedyskryminujące opłaty w portach morskich i w portach śródlądowych wymienionych w załączniku II oraz we wszystkich terminalach kolejowo-drogowych i w terminalach wzdłuż śródlądowych dróg wodnych wskazanych na mapach przedstawionych w załączniku I i wymienionych w załączniku II, spełniały następujące wymogi:
 - a) są 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 52 rozporządzenia (UE) 2023/1804 przeznaczoną do obsługi pojazdów ciężkich i, w stosownych przypadkach, w co najmniej jedną stację tankowania paliw zdefiniowaną w art. 2 pkt 59 tego rozporządzenia wykorzystywaną do tankowania wodoru i przeznaczoną do obsługi pojazdów ciężkich; oraz
 - c) zostały wyposażone w narzędzia cyfrowe, tak by do dnia 31 grudnia 2030 r. ułatwić:
 - (i) efektywne operacje terminalowe, w przypadku których tymi narzędziami mogą być: fotobramki, system operacyjny terminali, cyfrowa odprawa kierowców, kamery lub inne czujniki na urządzeniach przeładunkowych, a także systemy kamer na torach kolejowych; oraz

- (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 ust. 1 i które są połączone z siecią kolejową i dokonują przeładunków pionowych, dysponowały wystarczającą zdolnością przeładunkową i były w stanie obsługiwać następujące typy przystosowanych do ładunku pionowego intermodalnych jednostek ładunkowych: kontener, nadwozie wymienne lub naczepa.
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 ust. 1 i które są połączone z kolejową siecią bazową lub z kolejową rozszerzoną siecią bazową były w stanie przyjmować pociągi o długości 740 m bez modyfikacji lub, jeżeli nie jest to rentowne ekonomicznie, aby zostały wdrożone odpowiednie środki w celu poprawy efektywności operacyjnej w zakresie przyjmowania pociągów o długości 740 m.

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

4. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyjmuje akty wykonawcze przyznające zwolnienia z wymogów, o których mowa w niniejszym artykule, ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne, w szczególności gdy dany terminal znajduje się na obszarze o ograniczonej przestrzeni lub ze względu na negatywny wynik analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub znaczący negatywny wpływ na środowisko lub różnorodność biologiczną. Każdy taki wniosek jest należycie uzasadniony. Państwo członkowskie może w jednym wniosku wystąpić o przyznanie kilku zwolnień.

Komisja ocenia wnioski w świetle uzasadnienia przedstawionego na podstawie akapitu pierwszego.

Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o dodatkowe informacje nie później niż w terminie 30 dni kalendarzowych od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego. Jeżeli Komisja uzna, że przekazane informacje są niewystarczające, może w ciągu 30 dni kalendarzowych od otrzymania dodatkowych informacji zwrócić się do państwa członkowskiego o ich uzupełnienie.

Komisja podejmuje decyzję w sprawie zwolnienia będącego przedmiotem wniosku nie później niż sześć miesięcy od otrzymania wniosku na podstawie akapitu pierwszego lub, w przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie przekazały dodatkowe informacje na podstawie akapitu trzeciego, nie później niż cztery miesiące od ostatniej daty otrzymania takich informacji, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza. W przypadku braku podjęcia przez Komisję w takich terminach wyraźnej decyzji uznaje się, że zwolnienie zostało przyznane.

Komisja informuje inne państwa członkowskie o zwolnieniach przyznanych na podstawie niniejszego artykułu.

Artykuł 39

Dodatkowe priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury transportu multimodalnego

Promując projekty dotyczące infrastruktury transportu multimodalnego będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, oprócz priorytetów ogólnych określonych w art. 12 i 13 zwraca się 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 działań, dzięki którym bocznice i multimodalne terminale towarowe w transeuropejskiej sieci transportowej będą mogły obsługiwać pociągi o długości 740 m bez modyfikacji;

- f) rozbudowa i elektryfikacja bocznic odjazdowych i przyjazdowych, dostosowanie systemów sygnalizacji i poprawa konfiguracji torów;
- g) w stosownych przypadkach – promowanie działań, dzięki którym nastąpi przejście bocznic na standardową europejską nominalną szerokość toru wynoszącą 1435 mm; oraz
- h) promowanie infrastruktury transportu multimodalnego, która ułatwia skuteczne przesunięcie międzygałęziowe w kierunku zrównoważonych rodzajów transportu.

SEKCJA 7

WĘZŁY MIEJSKIE

Artykuł 40

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; oraz
 - b) punktów dostępu do transeuropejskiej sieci transportowej, które są otwarte w sposób niedyskryminujący dla wszystkich operatorów i użytkowników, zwłaszcza portów, portów lotniczych oraz stacji kolejowych, terminali autobusowych i multimodalnych terminali towarowych.

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, liczba jego 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 41

Wymogi dotyczące węzłów miejskich

1. Aby zapewnić skuteczne funkcjonowanie całej sieci bez wąskich gardeł, podczas rozwijania transeuropejskiej sieci transportowej w węzłach miejskich państwa członkowskie zapewniają:
- a) dostępność infrastruktury służącej do ładowania i tankowania paliw alternatywnych, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1804;
 - b) do dnia 31 grudnia 2027 r.:
 - (i) przyjęcie i monitorowanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) dla każdego węzła miejskiego, który to plan obejmuje między innymi środki mające na celu integrację różnych rodzajów transportu i przejście na zrównoważoną mobilność, promowanie efektywnej mobilności bezemisyjnej i niskoemisyjnej, w tym logistyki miejskiej, zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, a także w stosownych przypadkach ocenę dostępności transportu dla użytkownika; oraz

- (ii) gromadzenie i przedkładanie Komisji danych dotyczących mobilności w miastach w podziale na węzły miejskie, w obszarze zrównoważoności, bezpieczeństwa i dostępności, na podstawie wskaźników i metodyki, o których mowa w ust. 2;
- c) do dnia 31 grudnia 2030 r. – rozwój multimodalnych pasażerskich węzłów przesiadkowych w celu ułatwienia połączeń „pierwszej mili” i „ostatniej mili”, w tym ułatwianie dostępu do infrastruktury transportu publicznego i aktywnej mobilności, które to węzły są wyposażone w co najmniej jedną stację ładowania zdefiniowaną w art. 2 pkt 52 rozporządzenia (UE)2023/1804 przeznaczoną do obsługi autobusów i autokarów; państwa członkowskie analizują także możliwość wyposażenia takich węzłów w stację tankowania paliwa zdefiniowaną w art. 2 pkt 59 tego rozporządzenia (UE) wykorzystywaną do tankowania wodoru i przeznaczoną do obsługi autobusów i autokarów; oraz
- d) do dnia 31 grudnia 2040 r. – rozwój, z zastrzeżeniem analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, 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 szereg węzłów miejskich i znajdować się w samym węźle miejskim lub w jego sąsiedztwie. Państwa członkowskie informują o tym Komisję.

2. 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.

Nie później niż ... [jeden rok od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akt wykonawczy:

- a) definiujący ograniczoną liczbę wskaźników, które mają być stosowane do celów gromadzenia danych przewidzianego w ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu;
- b) ustanawiający metodykę gromadzenia i przedkładania danych na podstawie ust. 1 niniejszego artykułu; oraz
- c) określający indywidualne terminy przedkładania takich danych.

Terminy te ustala się na trzy do pięciu lat.

Akt wykonawczy zostaje przygotowany w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi oraz ich organami regionalnymi i lokalnymi i podczas przygotowań uwzględnia się dostępność danych na szczeblu lokalnym danych oraz istniejące plany mobilności miejskiej.

Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 61 ust. 3.

3. Nie później niż ... [jeden rok od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja ustanawia 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.
4. Do... [jeden rok od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie, bez uszczerbku dla art. 8 ust. 5, wyznaczają krajowy punkt kontaktowy SUMP i ustanawiają krajowy program realizacji SUMP w celu wspierania węzłów miejskich w przyjmowaniu i realizacji SUMP, o których mowa w ust. 1 lit. b) ppkt (i) niniejszego artykułu.

Artykuł 42

Dodatkowe priorytety w zakresie węzłów miejskich

Promując projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczące węzłów miejskich, oprócz priorytetów ogólnych określonych w art. 12 i 13 zwraca się uwagę na następujące kwestie:

- a) połączenia „pierwszej mili” i „ostatniej mili”, takie jak metro lub tramwaje, między punktami dostępu do transeuropejskiej sieci transportowej, o których mowa w art. 40 ust. 1 lit. b), i z tymi punktami dostępu – w celu zwiększenia wydajności transeuropejskiej sieci transportowej;

- b) niezakłócone wzajemne połączenia między infrastrukturą transeuropejskiej sieci transportowej a infrastrukturą zrównoważonego transportu regionalnego i lokalnego, które mogą obejmować:
- (i) w odniesieniu do pasażerów – możliwość dostępu do informacji, robienia rezerwacji i opłacenia podróży oraz otrzymania biletów za pośrednictwem usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej, po to by optymalizować trasy pojazdów w celu poprawy zarządzania przepływami ruchu i bezpieczeństwa drogowego, a także ograniczenia zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia powietrza; oraz
 - (ii) 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 infrastrukturą transportu kolejowego i wodnego;
- c) zrównoważone, niezakłócone i bezpieczne wzajemne połączenia infrastruktury przewozu osób między infrastrukturą kolejową, drogową, oraz, w stosownych przypadkach, wodną śródlądową, lotniczą i morską, w tym integracja infrastruktury aktywnych rodzajów transportu, zwłaszcza podczas budowy lub modernizacji infrastruktury transportowej;
- d) zrównoważone, niezakłócone i bezpieczne wzajemne połączenia infrastruktury przewozu towarów między infrastrukturą kolejową, drogową, oraz, w stosownych przypadkach, wodną śródlądową, lotniczą i morską, a także odpowiednie połączenia z platformami logistycznymi i obiektami logistycznymi;
- e) zmniejszenie narażenia obszarów miejskich na negatywny wpływ przebiegającego przez nie transportu kolejowego i drogowego;

- f) promowanie efektywnych i charakteryzujących się niskim poziomem hałasu i bezemisyjnych rodzajów transportu i mobilności, w tym ekologicznych flot miejskich dla pasażerów i towarów;
- g) w stosownych przypadkach – zwiększenie udziału transportu publicznego i aktywnych rodzajów transportu dzięki zastosowaniu środków ukierunkowujących mobilność pasażerów przede wszystkim na te rodzaje transportu, w tym bezpieczna i chroniona infrastruktura aktywnych rodzajów transportu;
- h) wspieranie charakteryzujących się niską emisją hałasu i dwutlenku węgla, efektywnych miejskich systemów dostarczania towarów;
- i) w stosownych przypadkach – zwiększenie dostępności obszarów miejskich i wiejskich oraz połączeń między nimi, a także dostępu do inteligentnego, zrównoważonego i przystępnego cenowo transportu; oraz
- j) przyjęcie konkretnych środków wspierających szersze wdrożenie narzędzi ICT i inteligentnych systemów transportowych (ITS), z otwartym dostępem dla wszystkich operatorów, po to by optymalizować trasy pojazdów w celu poprawy zarządzania przepływami ruchu, ograniczenia zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia powietrza oraz poprawy bezpieczeństwa drogowego i informowania w czasie rzeczywistym na temat dostępności infrastruktury paliw alternatywnych.

Rozdział IV

Przepisy dotyczące inteligentnego i odpornego transportu

Artykuł 43

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, eliminowanie zatorów komunikacyjnych oraz zwiększenie wydajności operacyjnej i efektywności środowiskowej, a także uproszczenie procedur administracyjnych. Systemy ICT dla transportu ułatwiają również niezakłócone połączenie między infrastrukturą a składnikami mobilnymi.
2. Zgodnie z przepisami szczegółowymi ustanowionymi w prawie Unii i w granicach tych przepisów następujące systemy ICT dla transportu są wdrażane w całej Unii, 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: RIS;

- c) w przypadku transportu drogowego: 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; oraz
 - f) w przypadku transportu multimodalnego: eFTI.
3. W stosownych przypadkach państwa członkowskie mogą także promować, w sposób skoordynowany i zharmonizowany, inne systemy ICT dla transportu w transeuropejskiej sieci transportowej. Może to obejmować usprawnienie procesów cyfryzacji w przypadku kolei, promowanie unijnej przestrzeni danych dotyczących mobilności i ram – w przypadku gdy Unia je ustanowiła – ułatwiających wymianę danych między przedsiębiorstwami w celu zapewnienia przejrzystości i optymalizacji łańcucha dostaw oraz odpowiednią infrastrukturę ICT umożliwiającą inteligentne egzekwowanie przepisów w oparciu o wymianę informacji w czasie rzeczywistym między podmiotami gospodarczymi a organami egzekwującymi przepisy w celu sprawdzania, czy spełnione są mające zastosowanie wymogi regulacyjne, w tym w sytuacjach gdy pojazdy są w ruchu.

Artykuł 44

Zrównoważone usługi transportu towarowego

Państwa członkowskie wspierają projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, które zarówno zapewniają efektywne usługi transportu towarowego wykorzystujące infrastrukturę transeuropejskiej sieci transportowej, jak i przyczyniają się do redukcji emisji gazów cieplarnianych i innych negatywnych skutków społeczno-gospodarczych i środowiskowych, takich jak zanieczyszczenie powietrza i zanieczyszczenie hałasem, i których celem jest:

- a) poprawa zrównoważonego wykorzystania infrastruktury transportowej, w tym poprzez efektywne zarządzanie tą infrastrukturą;
- b) wspieranie wdrażania innowacyjnych usług transportowych, w tym poprzez połączenia żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w ramach europejskiego obszaru transportu morskiego, poprzez systemy ICT dla transportu oraz poprzez rozwój 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) usprawnianie 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, poprzez promowanie regularnych i częstych usług.

Artykuł 45

Nowe technologie i innowacje

Aby transeuropejska sieć transportowa nadążała za innowacyjnymi zmianami i zastosowaniami technologicznymi, państwa członkowskie i Komisja w skoordynowany sposób promują projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, których celem jest w szczególności:

- a) wspieranie i promowanie obniżenia emisyjności transportu poprzez przestawienie się na bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy, pociągi, statki i napędzane paliwami alternatywnymi statki powietrzne oraz inne innowacyjne i zrównoważone technologie transportowe i sieciowe;
- b) promowanie nowych zrównoważonych technologii usprawniających i ułatwiających transport i mobilność pasażerów i towarów;
- c) przyspieszenie obniżenia emisyjności wszystkich rodzajów transportu poprzez stymulowanie efektywności energetycznej, wprowadzanie rozwiązań bezemisyjnych i niskoemisyjnych napędzanych paliwami alternatywnymi oraz zapewnienie odpowiedniej infrastruktury, w miarę możliwości dzięki synergii z transeuropejską siecią energetyczną;

- d) 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, ze szczególnym naciskiem na sektor kolejowy;
- e) poprawa bezpieczeństwa i zrównoważonego charakteru przepływu osób i transportu towarów;
- f) poprawa działania sieci, zarządzania nią, jej dostępności, interoperacyjności, multimodalności i efektywności, w tym poprzez rozwój usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej, takich jak rozwiązania typu mobilność jako usługa;
- g) 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;
- 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 zmianę 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; oraz

- k) dalszy rozwój i wdrażanie systemów ICT i nowych technologii dla transportu w ramach poszczególnych rodzajów transportu i pomiędzy nimi.

Do celów lit. b) akapitu pierwszego odnośna infrastruktura transportowa może:

- (i) obejmować dostęp do sieci, rurociągi i inne obiekty niezbędne do dostaw energii;
- (ii) uwzględniać interfejs między pojazdem a infrastrukturą, w tym ładowanie inteligentne i dwukierunkowe;
- (iii) obejmować systemy ICT dla transportu;
- (iv) służyć jako centrum energetyczne do obsługi różnych rodzajów transportu w celu połączenia lokalnej produkcji czystej energii z zastosowaniami mobilności bezemisyjnej; oraz
- (v) przyczynić się do wdrożenia innych technologii przyspieszających obniżenie emisyjności gospodarki.

Artykuł 46
Odporność infrastruktury

1. Podczas planowania i realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania państwa członkowskie dokładają wszelkich możliwych starań w celu zwiększenia bezpieczeństwa infrastruktury i jej odporności na zmianę klimatu, zagrożenia naturalne, zagrożenia hybrydowe, katastrofy spowodowane przez człowieka, wypadki i zakłócenia operacyjne, a także zamierzone zakłócenia mające wpływ na funkcjonowanie unijnego systemu transportu. W szczególności należy zwrócić uwagę na:
 - a) współzależności, powiązania i efekty kaskadowe z innymi sieciami, takimi jak sieć telekomunikacyjna i energoelektryczna;
 - b) bezpieczeństwo, ochronę i wydajność wobec występowania wielu zagrożeń;
 - c) wytrzymałość infrastruktury przez cały okres jej użytkowania, ze szczególnym uwzględnieniem uwarunkowań środowiskowych i przyszłych przewidywanych warunków klimatycznych;
 - d) potrzeby w zakresie ochrony ludności w kontekście reakcji na zakłócenia, w tym potrzeby w przypadku transportu towarów niebezpiecznych; oraz
 - e) cyberbezpieczeństwo i odporność infrastruktury, ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury transgranicznej.

2. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, w stosunku do 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 ryzyka związanego z klimatem i narażenia na to ryzyko, w tym przez wprowadzenie odpowiednich środków dostosowawczych, oraz poprzez uwzględnienie kosztów emisji gazów cieplarnianych w ocenie kosztów i korzyści. Bez uszczerbku dla innych aktów prawnych Unii wymóg ten nie ma zastosowania do projektów, w których procedura udzielania zamówień na ocenę oddziaływania na środowisko rozpoczęła się przed.... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].
3. Do ...[dwa lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi przeprowadza ocenę odporności i podatności sieci bazowej na skutki zmiany klimatu i na podstawie tej oceny może opracować i publicznie udostępnić najlepsze praktyki w zakresie ewentualnych środków dostosowawczych w celu zapewnienia odporności sieci.

Artykuł 47

Zagrożenia dla bezpieczeństwa lub porządku publicznego

1. Państwa członkowskie dokładają wszelkich możliwych starań w celu zapewnienia, aby infrastruktura transeuropejskiej sieci transportowej była chroniona przed zagrożeniami dla bezpieczeństwa lub porządku publicznego, i w tym celu przeprowadzają ocenę potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa lub porządku publicznego wynikających z udziału przedsiębiorstw z państw trzecich w projektach stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania lub wkładów tych przedsiębiorstw w te projekty.
2. Ustalając, czy udział przedsiębiorstwa z państwa trzeciego w projektach stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania lub wkład tego przedsiębiorstwa w taki projekt mogą mieć wpływ na infrastrukturę pod względem bezpieczeństwa lub porządku publicznego, państwa członkowskie mogą rozważyć potencjalny wpływ tego udziału lub wkładu między innymi na:
 - a) dostawy materiałów niezbędnych do budowy, użytkowania i utrzymania infrastruktury krytycznej; oraz
 - b) dostęp do informacji szczególnie chronionych, w tym danych osobowych, lub zdolność kontrolowania takich informacji w związku z budową, użytkowaniem i utrzymaniem infrastruktury krytycznej.

Państwa członkowskie mogą także uwzględnić, w szczególności czynniki wymienione w art. 4 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/452.

3. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (UE) 2019/452, dla 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 udział przedsiębiorstwa z państwa trzeciego w projektach stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania lub wkład tego przedsiębiorstwa w taki projekt mogą 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.
4. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do udziału osoby fizycznej, w tym osoby fizycznej wykonującej za wynagrodzeniem w przedsiębiorstwie z państwa trzeciego usługi przez określony okres dla innej osoby i pod jej kierunkiem, w projektach stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania ani do wkładu tej osoby w taki projekt.

Artykuł 48
Mobilność wojskowa

1. Podczas budowy lub modernizacji infrastruktury tych części transeuropejskiej sieci transportowej, które pokrywają się z siecią transportu wojskowego wskazaną w dokumencie „Wymagania wojskowe w zakresie mobilności wojskowej w ramach UE i poza nią” zatwierdzonym przez Radę 26 czerwca 2023 r. i 23 października 2023 r. i we wszelkich zatwierdzonych później dokumentach zmieniających te wymagania, państwa członkowskie uwzględniają potrzebę, znaczenie i wykonalność działań wykraczających poza wymogi określone w rozdziale III niniejszego rozporządzenia, które to działania miałyby być podjęte w celu uwzględnienia wagi, rozmiaru i skali wojskowego transportu oddziałów i sprzętu.
2. Do... [jeden rok od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja, uwzględniając wymogi konstytucyjne państw członkowskich, przeprowadza analizę w celu określenia możliwości dokonywania przemieszczeń z krótkim wyprzedzeniem i na dużą skalę w całej Unii, w tym na potrzeby mobilności wojskowej. W trakcie tej analizy Komisja zasięga opinii państw członkowskich.

Artykuł 49

Utrzymanie i cykl życia projektu

Bez uszczerbku dla odpowiedzialności państw członkowskich w zakresie planowania i finansowania utrzymania infrastruktury i zarządzania utrzymaniem infrastruktury oraz bez uszczerbku dla budżetowej zasady jednoroczności, w stosownych przypadkach, państwa członkowskie dokładają wszelkich możliwych starań, aby zapewnić;

- a) utrzymanie infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej w sposób zapewniający – przez cały okres jej użytkowania – wysoki poziom usług i bezpieczeństwa dostosowany do przepływu ruchu, oraz uwzględnienie – na etapie planowania budowy lub modernizacji – potrzeb związanych z prewencyjnym utrzymaniem transeuropejskiej infrastruktury transportowej, zwiększenia jej odporności i szacowanych kosztów infrastruktury przez cały okres jej użytkowania;
- b) długoterminowe planowanie utrzymania dróg i, w stosownych przypadkach, infrastruktury śródlądowych dróg wodnych; oraz
- c) 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 50

Dostępność dla wszystkich użytkowników

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

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

Rozdział V

Wdrażanie instrumentów dotyczących europejskich korytarzy transportowych i priorytetów horyzontalnych

Artykuł 51

Europejskie korytarze transportowe i priorytety horyzontalne

1. Europejskie korytarze transportowe są instrumentem ułatwiającym skoordynowane wdrażanie części sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej i mają na celu w szczególności poprawę połączeń transgranicznych, uzupełnienie brakujących połączeń oraz eliminację wąskich gardeł w obrębie Unii, a także w stosownych przypadkach poprawę połączeń z transeuropejską siecią transportową państw sąsiadujących.
2. Aby zapewnić zasobooszczędny transport multimodalny i przyczynić się do spójności poprzez ulepszoną 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 i ciągłość sieci;
 - c) skoordynowany rozwój infrastruktury dla wszystkich rodzajów transportu, w szczególności na odcinkach transgranicznych, przede wszystkim w celu rozwinięcia interoperacyjnego systemu kolejowych przewozów towarowych, jak również wydajnej sieci dalekobieżnych kolejowych przewozów pasażerskich, w tym kolejami dużych prędkości, w całej Unii, a także w celu zapewnienia efektywnej i zrównoważonej integracji infrastruktury wodnej śródlądowej i infrastruktury morskiej z innymi rodzajami transportu;
 - d) wspieranie skoordynowanego i zintegrowanego rozwoju oraz wdrażania innowacyjnych rozwiązań w zakresie cyfryzacji i interoperacyjności transportu; oraz
 - e) promowanie wdrażania 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 52

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 zainteresowanymi państwami członkowskimi i po konsultacji z Parlamentem Europejskim i Radą oraz w stosownych przypadkach z państwami sąsiadującymi, które należą do europejskich korytarzy transportowych, wyznacza jednego koordynatora europejskiego dla każdego korytarza i dla każdego priorytetu horyzontalnego.
2. Koordynator europejski jest wybierany w szczególności na podstawie swojej znajomości zagadnień związanych z transportem, 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, która jest odnawialna. Zadania koordynatora europejskiego dotyczą wdrażania 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 niezbędną obsługę sekretariatu.

5. Koordynatorzy europejscy:

- a) wspierają skoordynowane wdrażanie europejskiego korytarza transportowego lub danego priorytetu horyzontalnego;
- b) wraz z zainteresowanymi państwami członkowskimi, a w stosownych przypadkach po konsultacji z państwami sąsiadującymi, które należą do europejskich korytarzy transportowych, sporządzają plan prac i monitorują jego realizację zgodnie z art. 54;
- c) zasięgają opinii odpowiednio forum ds. korytarza lub forum konsultacyjnego ds. priorytetów horyzontalnych odpowiednio na temat tego planu prac i jego realizacji oraz regularnie informują forum ds. korytarza o realizacji planu prac;
- d) zgłaszają państwom członkowskim, państwom sąsiadującym, które należą do europejskich korytarzy transportowych, Parlamentowi Europejskiemu i Komisji oraz, w stosownych przypadkach, innym podmiotom bezpośrednio zaangażowanym w rozwój europejskiego korytarza transportowego lub opracowanie priorytetu horyzontalnego wszelkie napotkane trudności oraz, w szczególności w przypadku gdy następuje spowolnienie rozwoju korytarza lub opracowania priorytetu horyzontalnego, w celu udzielenia pomocy w znalezieniu odpowiednich rozwiązań; oraz

- e) przekazują Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji i zainteresowanym państwom członkowskim roczne sprawozdanie z rozwoju sytuacji w zakresie postępów we wdrażaniu europejskich korytarzy transportowych i priorytetów horyzontalnych; roczne sprawozdanie z rozwoju sytuacji dotyczy postępów poczynionych w zakresie kluczowych priorytetów i inwestycji, opisuje charakter problemów napotkanych podczas ich realizacji oraz zawiera propozycję ewentualnych rozwiązań.
6. Bez uszczerbku dla kompetencji organów zarządzających kolejowymi przewozami towarowymi przewidzianych w rozporządzeniu (UE) nr 913/2010 oraz kompetencji państw członkowskich w zakresie zarządzania infrastrukturą i jej finansowania koordynatorzy europejscy europejskich korytarzy transportowych ściśle współpracują z zainteresowanymi państwami członkowskimi i organami zarządzającymi kolejowymi przewozami towarowymi w celu:
- a) pomocy w określeniu priorytetów i potrzeb inwestycyjnych dotyczących kolejowych przewozów towarowych na kolejowych liniach towarowych europejskich korytarzy transportowych, uwzględniając korzyści płynące z transeuropejskiej sieci transportowej oraz ogólne terminy ukończenia określone w niniejszym rozporządzeniu; oraz
 - b) monitorowania realizacji usług w zakresie kolejowych przewozów towarowych oraz identyfikowania potencjalnych barier, takich jak bariery techniczne, administracyjne i operacyjne, ze szczególnym naciskiem na wymiar transgraniczny, a także w stosownych przypadkach przedstawienia zaleceń 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 europejskich korytarzy transportowych; oraz
 - b) monitorują realizację usług w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich oraz identyfikują potencjalne bariery, takie jak bariery techniczne, administracyjne i operacyjne, ze szczególnym naciskiem na wymiar transgraniczny, a także w stosownych przypadkach przedstawiają zalecenia w tym zakresie.
8. Koordynatorzy europejscy europejskich korytarzy transportowych ściśle współpracują z zainteresowanymi państwami członkowskimi, by ułatwić w stosownych przypadkach kontakty i koordynację między przedstawicielami transportu morskiego i żeglugi śródlądowej w celu zwiększenia wzajemnych synergii.
9. Na podstawie art. 14 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2021/1153 Komisja zasięga opinii koordynatora europejskiego przy rozpatrywaniu wniosków o finansowanie unijne w ramach instrumentu „Łącząc Europę” na rzecz europejskich korytarzy transportowych lub priorytetów horyzontalnych, których dotyczą zadania koordynatora europejskiego, aby zapewnić spójność i postępy we wdrażaniu każdego korytarza lub priorytetu horyzontalnego, uwzględniając przy tym połączenia sieciowe. Koordynator europejski sprawdza, czy projekty proponowane przez państwa członkowskie lub w stosownych przypadkach przez państwa sąsiadujące do współfinansowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę” są zgodne z priorytetami określonymi w planie prac, o którym mowa w ust. 5 lit. b) niniejszego artykułu.

10. Jeżeli koordynator europejski nie jest w stanie wykonywać swojego mandatu zadowalająco i zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym artykule, Komisja może w dowolnym momencie, po konsultacji z zainteresowanymi państwami członkowskimi, zakończyć ten mandat. Komisja informuje o swojej decyzji Parlament Europejski i Radę i wyznacza nowego koordynatora europejskiego zgodnie z procedurą określoną w ust. 1.

Artykuł 53

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, którym jest odpowiednio forum ds. korytarza i forum konsultacyjne ds. priorytetu horyzontalnego.
2. Forum ds. korytarza jest formalnie ustanawiane przez koordynatora europejskiego, który przewodniczy temu forum. Zainteresowane państwa członkowskie zatwierdzają skład forum ds. korytarza w zakresie dotyczącym ich części europejskiego korytarza transportowego, zapewniają reprezentację organów zarządzających kolejowymi przewozami towarowymi i umożliwiają reprezentację innych odpowiednich zarządców infrastruktury, takich jak władze portów morskich i śródlądowych oraz organy zarządzające nimi.
3. Komisja zasięga opinii państw sąsiadujących, które należą do europejskich korytarzy transportowych, co do składu forum ds. korytarza w zakresie dotyczącym ich części europejskiego korytarza transportowego.

4. W porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi koordynator europejski może powoływać grupy robocze ds. korytarza i przewodniczyć im, a grupy te zajmują 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 kolejowych przewozów pasażerskich;
 - d) operacyjnymi wąskimi gardłami;
 - e) węzłami miejskimi;
 - f) współpracą z państwami trzecimi; oraz
 - 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 powielania prac.

5. Forum konsultacyjne ds. priorytetu horyzontalnego jest ustanawiane przez koordynatora europejskiego, który przewodniczy temu forum. Zainteresowane państwa członkowskie oraz – w stosownych przypadkach i w porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi – przedstawiciele zainteresowanych państw sąsiadujących oraz odpowiednich sektorów mają możliwość uczestnictwa w forum konsultacyjnym ds. priorytetu horyzontalnego. Każde państwo członkowskie wyznacza jednego odpowiedzialnego krajowego przedstawiciela zajmującego się koordynacją wdrażania ERTMS w tym państwie członkowskim, aby uczestniczył w forum konsultacyjnym ds. ERTMS. Koordynator europejski może również powoływać grupy robocze ad hoc.
6. 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 określonych w niniejszym artykule, w tym informacje na temat rozwoju korytarzy w odnośnych krajowych planach i programach przyczyniających się do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

7. 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 dotyczące planu prac i jego realizacji. Można też przeprowadzać konsultacje dotyczące realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które wchodzą w zakres stosowania dyrektywy (UE) 2021/1187, z wyznaczonymi organami zdefiniowanymi w art. 2 pkt 6 tej dyrektywy. Ponadto koordynator europejski odpowiedzialny za ERTMS ściśle współpracuje z Agencją Kolejową Unii Europejskiej ustanowioną rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796⁶⁰ i Wspólnym Europejskim Przedsięwzięciem Kolejowym, a koordynator europejski ds. europejskiego obszaru transportu morskiego ściśle współpracuje z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego ustanowioną rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady⁶¹.

⁶⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1).

⁶¹ Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiające Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1).

Artykuł 54

Plan prac koordynatora europejskiego

1. Każdy koordynator europejski europejskich korytarzy transportowych i dwóch priorytetów horyzontalnych sporządza do dnia.... [dwa lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], a następnie co cztery lata – plan prac zawierający szczegółową analizę stanu wdrażania korytarza lub priorytetu horyzontalnego podlegającego jego kompetencji oraz zgodności tego planu prac 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 w stosownych przypadkach z państwami sąsiadującymi, które należą do europejskiego korytarza transportowego, po konsultacji z forum ds. korytarza i organami zarządzającymi kolejowymi przewozami towarowymi lub forum konsultacyjnym ds. priorytetu horyzontalnego. Plan prac dotyczący europejskiego korytarza transportowego podlega zatwierdzeniu przez zainteresowane państwa członkowskie. Zasięga się opinii państw sąsiadujących, które należą do europejskiego korytarza transportowego. Komisja przedstawia plan prac Parlamentowi Europejskiemu i Radzie tytułem informacji.

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 wdrażania danego korytarza, która to analiza ta 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 poczynionych w tym zakresie, w tym ewentualnych opóźnień;
 - c) określenie brakujących połączeń i wskazanie wąskich gardeł utrudniających rozwój korytarza, ze szczególnym uwzględnieniem odcinków transgranicznych;
 - d) analizę potrzebnych inwestycji, w tym poszczególnych źródeł finansowania zadeklarowanych 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, z myślą o dotrzymaniu terminów określonych w niniejszym rozporządzeniu;

- f) plan, który może zawierać orientacyjne 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 i dostępności transportu multimodalnego, ze szczególnym uwzględnieniem kolei i jej odcinków transgranicznych i brakujących połączeń krajowych.

Do celów analizy inwestycji i przygotowania planu koordynator europejski:

- (i) uwzględnia krajowe plany i programy, o których mowa w art. 60 ust. 1 niniejszego rozporządzenia;
- (ii) współpracuje z radą wykonawczą i radą zarządzającą danego korytarza zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) nr 913/2010 co do aspektów związanych z kolejowym transportem towarowym;
- (iii) bierze pod uwagę elementy analizy dotyczące korytarza, plany działania opracowane przez państwa członkowskie na podstawie art. 36 ust. 4 niniejszego rozporządzenia oraz wykaz, o którym mowa w art. 18 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 913/2010, co do aspektów związanych z multimodalnymi terminalami towarowymi;

- (iv) bierze pod uwagę wyniki procesu monitorowania przeprowadzonego zgodnie z art. 52 ust. 7 lit. b) co do aspektu związanego z przewozami pasażerskimi; oraz
- (v) bierze pod uwagę zalecenia Europejskiego Trybunału Obrachunkowego oraz prace wyznaczonych organów określonych w dyrektywie (UE) 2021/1187;
- g) wyniki monitorowania wykonywania usług kolejowego ruchu towarowego, prowadzonego przez organy zarządzające kolejowymi przewozami towarowymi zgodnie z art. 19 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 913/2010, oraz wykaz celów, wartości docelowych i działań dotyczących korytarza, określonych zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 913/2010, jako środków służących realizacji priorytetów operacyjnych określonych w art. 19 niniejszego rozporządzenia;
- h) określenie, we współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi, odpowiednimi organami lokalnymi i krajowymi punktami kontaktowymi SUMP, środków, które są stosowane w węzłach miejskich i które mogą przyczynić się do skutecznego funkcjonowania przewozu towarów i osób w danym korytarzu i do osiągnięcia celów transeuropejskiej sieci transportowej, z zachowaniem spójności z odpowiednimi SUMP;
- i) określenie, we współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi priorytetów w zakresie rozwoju danego korytarza;

- j) analizę możliwego wpływu zmiany klimatu na infrastrukturę oraz – w stosownych przypadkach – proponowane środki ukierunkowane na zwiększenie odporności na zmianę klimatu; oraz
 - k) środki, jakie należy podjąć w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, hałasu oraz – w stosownych przypadkach – innych negatywnych efektów zewnętrznych.
4. Koordynator europejski oferuje wsparcie państwom członkowskimi i, w stosownych przypadkach, państwom sąsiadującym w realizacji planu prac, w szczególności w zakresie:
- a) ustalania 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 projektów i inwestycji, powiązanych kosztów i harmonogramu wdrażania oszacowanych w celu wdrażania europejskich korytarzy transportowych lub priorytetu horyzontalnego; oraz
 - 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 art. 8 ust. 6.

Artykuł 55
Akty wykonawcze

1. Bez uszczerbku dla art. 8 ust. 5 niniejszego rozporządzenia i z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez zainteresowane państwa członkowskie zgodnie z art. 172 akapit drugi TFUE Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu wdrożenia poszczególnych europejskich korytarzy transportowych obejmujące główne transgraniczne odcinki tych korytarzy, a także ograniczoną liczbę innych konkretnych projektów na odcinkach krajowych, które to projekty są kluczowe dla funkcjonowania danego korytarza i służą realizacji brakujących połączeń lub eliminacji wąskich gardeł. Wyboru projektów, które mają zostać objęte aktami wykonawczymi, dokonuje się na podstawie analizy uzgodnionej z państwami członkowskimi w pierwszym planie prac, który sporządzają koordynatorzy europejscy zgodnie z art. 54 niniejszego rozporządzenia. Celem aktów wykonawczych jest zapewnienie spójnego ustalania priorytetów dla infrastruktury i planowania inwestycji poprzez wyznaczenie orientacyjnych celów pośrednich oraz spodziewanego harmonogramu realizacji wskazanych projektów. Akty wykonawcze są opracowywane w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi i aktualizowane co cztery lata lub na wniosek tych państw członkowskich.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 61 ust. 3.

2. Bez uszczerbku dla art. 8 ust. 5 niniejszego rozporządzenia i z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez zainteresowane państwa członkowskie zgodnie z art. 172 akapit drugi TFUE Komisja może przyjmować akty wykonawcze w celu wdrożenia odcinków transgranicznych lub realizacji priorytetów horyzontalnych. Akty wykonawcze są opracowywane w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi i aktualizowane co cztery lata lub na wniosek tych państw członkowskich.
- Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 61 ust. 3.
3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu zmiany aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 1 i 2, aby uwzględnić poczynione postępy, powstałe opóźnienia lub zaktualizowane programy krajowe. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 61 ust. 3.
4. Do czasu pełnego wdrożenia aktów wykonawczych, o których mowa w niniejszym artykule, i o ile nie zostanie określone inaczej w tych aktach wykonawczych, 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. 57.

Artykuł 56

Współpraca z państwami sąsiadującymi włączonymi w europejskie korytarze transportowe i priorytety horyzontalne

1. Koordynator europejski europejskiego korytarza transportowego lub priorytetu horyzontalnego, który obejmuje konkretne państwa sąsiadujące, jest uprawniony do współpracy z tymi państwami i włączania ich w odnośne działania dotyczące korytarzy, takie jak forum ds. korytarza lub grupy robocze ustanowione zgodnie z art. 53 ust. 2 i 4 lub forum konsultacyjne ds. priorytetu horyzontalnego, stosownie do przypadku.
2. Koordynator europejski może także współpracować z organizacjami międzynarodowymi, w przypadku gdy prowadzi działania dotyczące europejskich korytarzy transportowych lub priorytetu horyzontalnego, które obejmują konkretne państwa sąsiadujące będące członkami tych organizacji międzynarodowych.
3. Unia może zawierać umowy wysokiego szczebla z zainteresowanymi państwami sąsiadującymi, aby zapewnić skoordynowane i zsynchronizowane podejście dotyczące wdrażania europejskich korytarzy transportowych oraz priorytetów horyzontalnych.

Rozdział VI

Przepisy wspólne

Artykuł 57

Przegląd i monitorowanie

1. Państwa członkowskie informują Komisję w regularny, wyczerpujący i przejrzysty sposób o postępach poczynionych w tworzeniu transeuropejskiej sieci transportowej poprzez realizację projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz o dokonanych w tym celu inwestycjach.
2. Informacje te obejmują roczne dane techniczne związane z ustanowionymi w rozdziale III niniejszego rozporządzenia wymogami dotyczącymi infrastruktury transportowej, chyba że takie informacje zostały już zebrane na poziomie transeuropejskiej sieci transportowej na potrzeby innych unijnych aplikacji lub baz danych.
3. 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, to przekazanie informacji zapewnia się co dwa lata.

4. 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).
5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wykaz danych technicznych, które mają zostać przekazane na podstawie ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 61 ust. 3.
6. 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 lub takich, które mogłyby naruszać procedury udzielania zamówień publicznych w państwie członkowskim lub wywierać niepożądany wpływ na ich przebieg.
7. Komisja i państwa członkowskie dokładają wszelkich możliwych starań w celu zapewnienia jakości, kompletności i spójności danych w systemie informacji TENtec. Współpracują one w celu umożliwienia zautomatyzowanej wymiany danych między krajowymi systemami i źródłami danych a TENtec.

Artykuł 58
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. 62 niniejszego rozporządzenia aktów delegowanych dotyczących zmiany załączników I i II w celu:
 - a) uwzględnienia zmian wynikających z progów ilościowych ustanowionych w art. 21 ust. 3 lit. a), art. 25 ust. 4 lit. a) i b) oraz art. 33 ust. 2 oraz z progów ilościowych i wymogów jakościowych określonych w art. 25 ust. 4 lit. c); w związku z tym Komisja:
 - (i) włącza porty śródlądowe, porty morskie i porty lotnicze do sieci kompleksowej, jeżeli wykazano, że średnia wielkość ruchu z ostatnich trzech lat przekracza w tych portach odpowiedni próg; oraz
 - (ii) usuwa porty morskie i porty lotnicze z sieci kompleksowej, jeżeli wykazano, że średnia wielkość ruchu w ciągu ostatnich sześciu lat wynosi w tych portach poniżej 85 % odpowiedniego progu – z wyjątkiem portów morskich objętych siecią kompleksową, które spełniają warunki określone w art. 25 ust. 4 lit. d) lub e) – lub na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego;

- b) włączenia – na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego – portów śródlądowych, portów morskich i portów lotniczych do sieci kompleksowej lub sieci bazowej, w przypadku gdy ta infrastruktura ma większą europejską wartość dodaną ze względu na swoje znaczenie geostrategiczne dla Unii i gdy wykazano, że spełnione są wymogi odnośnej sekcji rozdziału III, lub, alternatywnie, gdy racjonalnie uzasadniono, że odnośne terminy spełnienia tych wymogów zostaną dotrzymane;
- c) włączenia węzłów miejskich do transeuropejskiej sieci transportowej, jeżeli wykazano, że węzły te spełniają wymogi określone w art. 40 ust. 2;
- d) usunięcia – na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego – węzłów miejskich z transeuropejskiej sieci transportowej, jeżeli wykazano, że węzły te nie spełniają już wymogów określonych w art. 40 ust. 2;
- e) usunięcia – na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego – węzłów miejskich, które spełniają wymogi określone w art. 40 ust. 2, z transeuropejskiej sieci transportowej, w wyjątkowych i należycie uzasadnionych przypadkach, za zgodą odpowiednich władz danego węzła miejskiego;

- f) włączenia do transeuropejskiej sieci transportowej terminali kolejowo-drogowych i terminali wzdłuż śródlądowych dróg wodnych wskazanych przez państwo członkowskie zgodnie z art. 36 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. 36 ust. 1 lit. a), b) i c), na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego; lub
- g) dostosowania, na podstawie informacji dostarczonych przez zainteresowane państwo członkowskie zgodnie z art. 57 ust. 1, map infrastruktury drogowej, kolejowej i śródlądowych dróg wodnych tak, aby dostosowanie to ograniczało się wyłącznie do odzwierciedlenia postępów w tworzeniu 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), są oparte na najbardziej aktualnych dostępnych danych statystycznych publikowanych przez Eurostat lub – w razie niedostępności tych danych statystycznych – przez krajowe urzędy statystyczne państw członkowskich, z wyłączeniem lat, na które wpłynęły nieprzewidziane zdarzenia powodujące znaczne spadki w przepływach ruchu.

W przypadku usunięcia – na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego – węzłów miejskich z transeuropejskiej sieci transportowej, o czym mowa w akapicie pierwszym lit. d), wnioskowi temu towarzyszy opinia odpowiednich władz danego węzła miejskiego.

Dostosowanie, o którym mowa w akapicie pierwszym lit. g), może obejmować zmianę statusu nowo budowanej infrastruktury, którą oznaczono linią przerywaną na mapach w załącznikach, oraz – z zastrzeżeniem zgody sąsiadującego państwa członkowskiego lub sąsiadujących państw członkowskich – jej połączenia transgraniczne. Dostosowanie to może również obejmować modernizację odcinków transgranicznych z zastrzeżeniem zgody obu zainteresowanych państw członkowskich.

2. Akt delegowany włączający węzeł miejski do załącznika II na podstawie ust. 1 lit. c) niniejszego artykułu:

- a) przedłuża o trzy lata terminy ustanowione w art. 41 ust. 1 lit. b) i c), odpowiednio do dnia 31 grudnia 2030 r. i dnia 31 grudnia 2033 r.; oraz – w przypadku węzłów miejskich włączonych do załącznika II po upływie terminów ustanowionych w art. 41 ust. 1 lit. b) lub c) – przedłuża te terminy o trzy lata po wejściu w życie tego aktu delegowanego; oraz
- b) przedłuża mający zastosowanie termin spełnienia wymogów określonych w art. 41 ust. 1 lit. d) o pięć lat, do dnia 31 grudnia 2045 r.; oraz – w przypadku węzłów miejskich włączonych do załącznika II po upływie terminu ustanowionego w art. 41 ust. 1 lit. d) lub c) – przedłuża ten termin o pięć lat po wejściu w życie tego aktu delegowanego.

3. Akt delegowany włączający terminal kolejowo-drogowy do załączników I i II na podstawie ust. 1 lit. f) niniejszego artykułu:
- a) przedłuża terminy ustanowione w art. 38 ust. 1 lit. c) i w art. 38 ust. 2 o trzy lata, do dnia 31 grudnia 2033 r.; oraz – w przypadku terminali kolejowo-drogowych włączonych do załączników I i II po upływie terminów ustanowionych w art. 38 ust. 1 lit. c) i w art. 38 ust. 2 – przedłuża te terminy o trzy lata po wejściu w życie tego aktu delegowanego; oraz
 - b) przedłuża termin ustanowiony w art. 38 ust. 3 o pięć lat, do dnia 31 grudnia 2045 r.; oraz w przypadku terminali kolejowo-drogowych włączonych do załączników I i II po upływie terminu ustanowionego w art. 38 ust. 3 przedłuża ten termin o pięć lat po wejściu w życie tego aktu delegowanego.
4. Projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczący infrastruktury nowo włączonej aktem delegowanym przyjętym na podstawie ust. 1 do transeuropejskiej sieci transportowej kwalifikuje się do uzyskania unijnej pomocy finansowej w ramach instrumentów dostępnych w odniesieniu do transeuropejskiej sieci transportowej od daty wejścia w życie tego aktu delegowanego.

Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczące infrastruktury, która została usunięta z transeuropejskiej sieci transportowej, przestają kwalifikować się od daty wejścia w życie aktów delegowanych przyjętych na podstawie ust. 1. Zakończenie kwalifikowalności nie ma wpływu na decyzje w sprawie finansowania lub dotacji, które zostały wydane przez Komisję przed tym terminem.

5. Z zastrzeżeniem art. 172 akapit drugi TFUE Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 62 niniejszego rozporządzenia 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 59

Zaangażowanie zainteresowanych stron publicznych i prywatnych

Na etapie planowania i budowy danego projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania przestrzega się odpowiednio krajowych procedur dotyczących zaangażowania i konsultowania organów regionalnych i lokalnych, jak również społeczeństwa obywatelskiego, których dotyczy dany projekt. W przypadku projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania wchodzących w zakres stosowania dyrektywy (UE) 2021/1187 należy przestrzegać jej wymogów. Komisja promuje wymianę dobrych praktyk w tym względzie, w szczególności w odniesieniu do konsultacji z osobami znajdującymi się w trudnej sytuacji i włączenia tych osób.

Artykuł 60

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 oraz z 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 oraz w stosownych przypadkach akty wykonawcze, o których mowa w art. 55 ust. 1 i 2.
2. Państwa członkowskie przekazują Komisji odpowiednie projekty krajowych planów lub programów 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 sprawie tych planów lub programów.

Komisja może wydać opinię na temat spójności projektów krajowych planów i programów z priorytetami określonymi w niniejszym rozporządzeniu oraz z priorytetami określonymi w planach prac dotyczących odpowiedniego europejskiego korytarza transportowego i priorytetów horyzontalnych oraz w aktach wykonawczych przyjętych zgodnie z art. 55 ust. 1 i 2. Opinia ta nie wpływa na ważność krajowych planów i programów i nie uniemożliwia ich przyjęcia i stosowania.

Państwa członkowskie przekazują również Komisji ostateczne krajowe plany lub programy po ich przyjęciu.

Artykuł 61
Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. Do celów art. 23 ust. 3 akapit drugi niniejszego rozporządzenia Komisję wspomaga komitet ustanowiony zgodnie z art. 7 dyrektywy Rady 91/672/EWG⁶².
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.

⁶² Dyrektywa Rady 91/672/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania krajowych patentów żeglarskich uprawniających do przewozu rzeczy i osób żeglugą śródlądową (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 29).

Artykuł 62

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. 58 ust. 1 i 5, powierza się Komisji na okres pięciu lat od [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.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 11 ust. 3 i art. 58 ust. 1 i 5, 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.

4. 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.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty zgodnie z art. 11 ust. 3 oraz art. 58 ust. 1 i 5 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 63

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 na podstawie art. 52 ust. 5 lit. e) i art. 54 ust. 1 oraz krajowe plany i programy, o których mowa w art. 60 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, w tym wszelkie ewentualne opóźnienia;
- c) zmiany w przepływach w ramach przewozu osób i towarów;
- d) zmiany w krajowych inwestycjach w infrastrukturę transportową; oraz
- 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 jest prawdopodobne, że rozszerzona sieć bazowa i sieć kompleksowa przewidziane w niniejszym rozporządzeniu spełnią wymogi 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 planowania inwestycji krajowych.

Artykuł 64

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 w porównaniu z wstępnym oczekiwanym harmonogramem określonym w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 55, 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 3 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 dla art. 8 ust. 5 niniejszego rozporządzenia, po przeanalizowaniu przyczyn przedstawionych przez zainteresowane państwo członkowskie lub zainteresowane państwa członkowskie na podstawie ust. 1 niniejszego artykułu, 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 odpowiedniego wyjaśnienia tej sytuacji – może przekazać zainteresowanym państwom członkowskim zalecenia w celu wyeliminowania tego opóźnienia lub zapobieżenia dalszym opóźnieniom lub ich ograniczenia.

Artykuł 65

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, Malty, wysp oraz regionów najbardziej oddalonych, o ile na ich terytorium nie zostanie zbudowany system kolejowy. Przepisy dotyczące bezpiecznych i chronionych parkingów nie mają zastosowania do Cypru, Malty, wysp oraz regionów najbardziej oddalonych.

Przepisy dotyczące standardowej europejskiej nominalnej szerokości toru 1435 mm dla kolei zawarte w art. 17 nie mają zastosowania do Irlandii, wysp i regionów najbardziej oddalonych.

Artykuł 66
Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2021/1153

W załączniku do rozporządzenia (UE) 2021/1153 wprowadza się zmiany określone w załączniku VI do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 67
Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 913/2010

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

- 1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Cel i zakres zastosowania

1. Niniejsze rozporządzenie określa zasady organizacji międzynarodowych korytarzy kolejowych na potrzeby konkurencyjnego kolejowego transportu towarowego oraz zasady dotyczące organów zarządzających korytarzami towarowymi i zarządzania tymi korytarzami, z myślą o rozwoju europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. Określa ono zasady związane organizacją korytarzy towarowych, orientacyjnym planowaniem inwestycji dotyczących korytarzy towarowych oraz zarządzaniem tymi korytarzami.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do organów zarządzających infrastrukturą kolejową wchodzącą w skład korytarzy towarowych oraz do zarządzania nią i jej użytkowania, bez uszczerbku dla odpowiedzialności państw członkowskich w zakresie planowania i finansowania takiej infrastruktury.”;

2) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 2

Definicje

1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje określone w art. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego*.
2. Poza definicjami, o których mowa w ust. 1, stosuje się następujące definicje:
 - a) »korytarz towarowy« oznacza towarowe linie kolejowe europejskiego korytarza transportowego określonego w art. 11 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../2024⁺ z dnia ... w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej** 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 i które są niezbędne i wystarczające do zorganizowania korytarza towarowego i zarządzania nim;

⁺ Dz.U.: proszę wstawić numer i datę rozporządzenia zawartego w dokumencie PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

- c) »terminal« oznacza obiekt położony na trasie korytarza towarowego, zagospodarowany specjalnie, aby umożliwiać załadunek lub rozładunek towarów do lub z pociągów towarowych oraz integrację usług kolejowego transportu towarowego z usługami transportu drogowego, morskiego, rzeczno i lotniczego oraz 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. 52 rozporządzenia (UE) .../...⁺⁺.

* Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

** Dz.U. L...”;

3) tytuł rozdziału II otrzymuje brzmienie:

**„ORGANIZACJA KORYTARZY TOWAROWYCH I ORGANY
ZARZĄDZAJĄCE KORYTARZAMI TOWAROWYMI”;**

⁺⁺ Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia zawartego w dokumencie PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

4) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

Organizacja korytarzy towarowych i organy zarządzające korytarzami towarowymi

1. Państwa członkowskie i zarządcy infrastruktury odpowiedzialni za korytarz towarowy będący częścią tego europejskiego korytarza transportowego dostosowują organy zarządzające danym korytarzem towarowym od dnia... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego] lub w przypadku zmiany przebiegu europejskiego korytarza transportowego na podstawie art. 11 ust. 3 rozporządzenia 2024/...⁺⁺ – w terminie 18 miesięcy od daty tej 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 tego korytarza towarowego i zarządzania nim zgodnie z art. 9–19 niniejszego rozporządzenia do nowego przebiegu geograficznego.
2. Rada wykonawcza korytarza towarowego może podjąć decyzję o zajęciu się administracyjnymi, operacyjnymi i dotyczącymi interoperacyjności aspektami międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w tym korytarzu. Art. 11 i 14 nie mają zastosowania do tych przewozów.”;

5) uchyla się art. 4–7;

6) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1. W odniesieniu do każdego korytarza towarowego zainteresowane państwa członkowskie ustanawiają radę wykonawczą odpowiedzialną za określenie ogólnych celów danego korytarza towarowego, nadzorowanie i podejmowanie działań wymienionych w ust. 7 niniejszego artykułu oraz w art. 9 i 11, art. 14 ust. 1 i art. 22. Rada wykonawcza składa się z przedstawicieli organów zainteresowanych państw członkowskich. Rada wykonawcza regularnie ocenia spójność między ogólnymi celami a celami określonymi przez radę zarządzającą zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. c).
2. W odniesieniu do każdego korytarza towarowego zainteresowani zarządcy infrastruktury i, w stosownych przypadkach, organy alokujące, o których mowa w art. 7 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, ustanawiają radę zarządzającą odpowiedzialną za podejmowanie działań wymienionych w ust. 5, 7, 8 i 9 niniejszego artykułu oraz w art. 9–12, art. 13 ust. 1, art. 14 ust. 2, 6 i 9, art. 16 ust. 1, art. 17 ust. 1 oraz art. 18 i 19 niniejszego rozporządzenia. Rada zarządzająca składa się z przedstawicieli zarządców infrastruktury.”;

b) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„2a. Państwo członkowskie, które skorzystało z art. 5 ust. 4 przed dniem [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego], może zdecydować, że przez okres nieprzekraczający 10 lat od dnia ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego] zarządca infrastruktury odpowiedzialny za infrastrukturę kolejową na jego terytorium nie wchodzi w skład rady zarządzającej ustanowionej na podstawie 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 następnie w dowolnym momencie 10-letniego okresu, o którym mowa w tym ustępie, zdecydować, że zarządca infrastruktury odpowiedzialny za infrastrukturę kolejową na jego terytorium wejdzie w skład rady zarządzającej ustanowionej na podstawie ust. 2 niniejszego artykułu. O swojej decyzji niezwłocznie powiadamia Komisję i pozostałe państwa członkowskie uczestniczące w danym korytarzu towarowym.

- 2b. Irlandia może zdecydować, że przedstawiciele jej organów i zarządca infrastruktury odpowiedzialny za infrastrukturę kolejową na jej terytorium nie wchodzi w skład rady zarządzającej ani rady wykonawczej ustanowionych na podstawie ust. 1 i 2 niniejszego artykułu ani obu tych rad. O swojej decyzji Irlandia niezwłocznie powiadamia Komisję i pozostałe państwa członkowskie uczestniczące w danym korytarzu towarowym.

W takim przypadku organy i dany zarządca lub 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 wejdą w skład rady wykonawczej lub rady zarządzającej utworzonych na podstawie ust. 1 i 2 niniejszego artykułu lub obu tych rad. O swojej decyzji niezwłocznie powiadamia Komisję i pozostałe państwa członkowskie uczestniczące w danym korytarzu towarowym.”;

c) ust. 4–8 otrzymują brzmienie:

- „4. Rada wykonawcza podejmuje decyzje za zgodą wszystkich przedstawicieli organów zainteresowanych państw członkowskich wchodzących w skład rady wykonawczej.
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 wchodzących w skład rady zarządzającej. 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)*.
6. Obowiązki rady wykonawczej i rady zarządzającej nie naruszają niezależności zarządców infrastruktury przewidzianej w art. 4 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE.

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 skierować sprawę 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.

8. Rada zarządzająca powołuje również grupę doradczą złożoną z przedsiębiorstw kolejowych zainteresowanych użytkowaniem danego korytarza towarowego. Ta grupa doradcza może wydawać opinie w sprawie wszelkich wniosków rady zarządzającej, które mają wpływ na te przedsiębiorstwa. 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 skierować sprawę do rady wykonawczej. Rada wykonawcza informuje koordynatora europejskiego i organy regulacyjne, o których mowa w art. 55 dyrektywy 2012/34/UE, 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.

* Dz.U. L 199 z 31.7.1985, s. 1.”;

d) dodaje się ustęp 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

Działania mające na celu rozwój 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 działań niezbędnych do usprawnienia organizacji korytarza towarowego 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, ilościowe lub jakościowe wartości docelowe związane z tymi celami. Cele i wartości docelowe muszą uwzględniać wymogi określone w art. 19 rozporządzenia (UE) .../...⁺;
- d) działania mające na celu wdrożenie art. 12–19 oraz działania mające na celu poprawę funkcjonowania korytarza towarowego, oparte o rezultaty oceny, o której mowa w art. 19 ust. 3, z myślą o osiągnięciu celów i wartości docelowych, o których mowa w lit. c) niniejszego ustępu;
- e) opinie i ocena 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.

⁺ Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia zawartego w dokumencie PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

Podczas sporządzania planu wdrożenia rada zarządzająca uwzględnia cele i środki zawarte w planie prac koordynatora europejskiego, o którym mowa w art. 54 rozporządzenia (UE) .../...⁺. Plan wdrożenia zawiera odniesienie do elementów planu prac, które są istotne dla kolejowego ruchu towarowego w danym korytarzu.

Rada zarządzająca dokonuje regularnie przeglądów i dostosowań wartości docelowych, o których mowa w lit. c) niniejszego ustępu, i działań, o których mowa w lit. d) niniejszego ustępu, 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 okresowo, co najmniej raz na cztery lata, przegląd planu wdrożenia, uwzględniając postępy poczynione w jego realizacji, rynek kolejowych przewozów towarowych w danym korytarzu towarowym i funkcjonowanie oceniane w świetle celów, o których mowa w ust. 1 lit. c).
3. Rada zarządzająca przeprowadza i okresowo uaktualnia analizę rynku transportowego odnoszącą się do odnotowanych i oczekiwanych zmian ruchu w danym korytarzu towarowym, obejmującą poszczególne rodzaje ruchu i odnoszącą się zarówno do transportu towarowego, jak i transportu pasażerskiego. W razie potrzeby, w ramach tej analizy dokonuje się również oceny kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych płynących z rozwoju korytarza towarowego.

⁺ Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia zawartego w dokumencie PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

4. W planie wdrożenia uwzględnia się rozwój terminali, w tym analizę rynkową i perspektywną dotyczącą multimodalnych terminali towarowych, a także plany działania państw członkowskich należących do danego korytarza towarowego, o których to analizie i planach mowa w art. 36 ust. 3 i 4 rozporządzenia (UE) .../...⁺.
5. W stosownych przypadkach rada zarządzająca podejmuje działania w celu 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 sporządzenia planu prac, o którym mowa w art. 54 rozporządzenia (UE) .../...⁺.
2. Rada zarządzająca konsultuje się z grupami doradczymi, o których mowa w art. 8 ust. 7 i 8, w kwestii 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 dotyczące 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.

⁺ Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia zawartego w dokumencie PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

3. Współpraca i konsultacje dotyczą w szczególności:

- a) potrzeb w zakresie zdolności przepustowej dla kolejowych przewozów towarowych istotnych 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 na podstawie art. 14 ust. 2 niniejszego rozporządzenia oraz wszelkiej infrastruktury zgłoszonej jako przepełniona na podstawie art. 47 dyrektywy 2012/34/UE;
- b) wymogów w zakresie infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej istotnych dla kolejowych przewozów towarowych i określonych w rozdziałach II i III rozporządzenia (UE) .../...⁺;
- c) zapotrzebowania na ukierunkowane inwestycje w celu eliminacji lokalnych wąskich gardeł, w celu usprawnień węzłów i kolejowych tras dojazdowych lub sprzętu technicznego poprawiającego funkcjonowanie operacyjne.”;

9) art. 13 ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Punkt kompleksowej obsługi podejmuje decyzje w sprawie wniosków o wstępnie ustalone trasy pociągów określone w art. 14 ust. 3 i w sprawie rezerwy zdolności przepustowej określonej w art. 14 ust. 5. Dokonuje on alokacji zdolności przepustowej zgodnie z zasadami alokacji zdolności przepustowej określonymi w dyrektywie 2012/34/UE. Informuje on bezzwłocznie właściwych zarządców infrastruktury o tych wnioskach i podjętych decyzjach.

⁺ Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia zawartego w dokumencie PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

4. W przypadku wszelkich wniosków w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury, które nie mogą być przyjęte zgodnie z ust. 3, punkt kompleksowej obsługi przekazuje bezzwłocznie wniosek w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury właściwym zarządcom infrastruktury – i, w stosownych przypadkach, organom alokującym, o których mowa w art. 7 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE – którzy podejmują decyzję co do danego wniosku zgodnie z art. 38 i rozdziałem IV sekcją 3 tej dyrektywy oraz przekazują tę decyzję punktowi kompleksowej obsługi celem dalszego procedowania.”;

10) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rada wykonawcza określa ramy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury w danym korytarzu towarowym zgodnie z art. 39 dyrektywy 2012/34/UE.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Na podstawie oceny określonej w ust. 2 niniejszego artykułu zarządcy infrastruktury danego korytarza towarowego wspólnie definiują i organizują wstępnie ustalone międzynarodowe trasy pociągów dla pociągów towarowych, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 10 dyrektywy 2012/34/UE, uwzględniając zapotrzebowanie na zdolność przepustową dla innych rodzajów transportu, w tym transportu pasażerskiego. Zawierają one ułatwienia w odniesieniu do czasu przejazdu, częstotliwości, godzin odjazdu i miejsca przeznaczenia oraz tras odpowiednich dla usług transportu towarowego w celu zwiększenia ilości towarów przewożonych pociągami towarowymi kursującymi w danym korytarzu towarowym. Informacje o tych wstępnie ustalonych trasach pociągów są publikowane nie później niż 3 miesiące przed upływem ostatecznego terminu otrzymania wniosków w sprawie zdolności przepustowej, o którym mowa w załączniku VII do dyrektywy 2012/34/UE. Zarządcy infrastruktury kilku korytarzy towarowych mogą, w razie potrzeby, koordynować wstępnie ustalone międzynarodowe trasy pociągów, oferując zdolność przepustową w danych korytarzach towarowych.”;

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Jeśli jest to uzasadnione potrzebami rynku i oceną, o której mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, zarządcy infrastruktury wspólnie określają rezerwę zdolności przepustowej dla międzynarodowych pociągów towarowych kursujących w korytarzach towarowych, uwzględniając zapotrzebowanie na zdolność przepustową dla innych rodzajów transportu, w tym transportu pasażerskiego, i zapewniają dostępność tej rezerwy w ramach ostatecznych obowiązujących rozkładów jazdy, pozwalającej im na szybkie i odpowiednie reagowanie na wnioski w sprawie zdolności przepustowej składane ad hoc, o których mowa w art. 48 dyrektywy 2012/34/UE. Zdolność ta jest zarezerwowana do określonego terminu przed przewidzianą datą jej przydzielenia, zgodnie z decyzją rady zarządzającej. Termin ten nie przekracza 60 dni.”;

d) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Poza przypadkami siły wyższej, w tym pilnych i nieprzewidzianych prac mających fundamentalne znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa, trasa pociągu przydzielona zgodnie z niniejszym artykułem do celów przewozu towarowego nie może być anulowana później niż na 2 miesiące przed przewidzianą w obowiązującym rozkładzie jazdy datą świadczenia usługi, jeżeli dany wnioskodawca nie wyraża zgody na takie anulowanie. W takim przypadku dany zarządca infrastruktury stara się zaproponować wnioskodawcy trasę pociągu o równoważnej jakości i wiarygodności, którą wnioskodawca ma prawo zaakceptować lub odrzucić. Niniejszy przepis pozostaje bez uszczerbku dla wszelkich praw, które mogą przysługiwać wnioskodawcy na mocy umowy, o której mowa w art. 44 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE. W każdym przypadku wnioskodawca może skierować sprawę do organu kontrolnego, o którym mowa w art. 20 niniejszego rozporządzenia.”;

e) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. W ust. 4 i 9 niniejszego artykułu odniesienia do zarządców infrastruktury obejmują, w stosownych przypadkach, organy alokujące, o których mowa w art. 7 ust. 2 dyrektywy 2012/14/UE.”;

11) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Uprawnieni wnioskodawcy

Niezależnie od art. 41 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, wnioskodawcy inni niż przedsiębiorstwa kolejowe lub utworzone przez nie ugrupowania międzynarodowe, tacy jak nadawcy, spedytorzy towarowi i operatorzy transportu kombinowanego, mogą składać wnioski o przydzielenie wstępnie ustalonych międzynarodowych tras pociągów określonych w art. 14 ust. 3 oraz o rezerwę zdolności przepustowej określoną w art. 14 ust. 5. W celu użytkowania takiej trasy pociągów do transportu towarowego w korytarzu towarowym wnioskodawcy ci wyznaczają przedsiębiorstwo kolejowe, aby zawarło ono umowę z zarządcą infrastruktury zgodnie z art. 28 dyrektywy 2012/34/UE.”;

12) art. 17 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Każdy zarządca infrastruktury opracowuje zasady pierwszeństwa dotyczące zarządzania różnymi rodzajami ruchu w podlegającej mu części korytarzy towarowych zgodnie ze wspólnymi celami lub wytycznymi, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Zasady pierwszeństwa są publikowane w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE.”;

13) art. 18 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) wszystkie informacje zawarte w regulaminie sieci dla sieci krajowych, dotyczącym korytarza towarowego i sporządzonym zgodnie z procedurą określoną w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE;”;

14) 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 wykonywanie usług zapewnianych wnioskodawcom przez zarządców infrastruktury w ramach wypełniania ich podstawowych funkcji, w zakresie określonym w art. 12–18, oraz usług kolejowego transportu towarowego w korytarzu towarowym. Monitorowanie wykonywania usług pod względem jakościowym i ilościowym przeprowadza się w stosownych przypadkach w oparciu o wskaźniki wykonania 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 odpowiednich wskaźników wykonania.

3. Rada zarządzająca ocenia wyniki monitorowania wykonywania w świetle celów i wartości docelowych zdefiniowanych zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. c) oraz priorytetów operacyjnych, o których mowa w art. 19 rozporządzenia (UE) .../...⁺.
4. Rada zarządzająca przygotowuje i publikuje roczne sprawozdanie przedstawiające wyniki działań przeprowadzonych na podstawie niniejszego artykułu. W specjalnej sekcji sprawozdania Rada zarządzająca przedstawia opinie i ocenę dotyczące wykonywania usług wydane przez grupy doradcze, o których mowa w art. 8 ust. 7 i 8. Rada zarządzająca przekazuje sprawozdanie roczne radzie wykonawczej do zatwierdzenia.”;

15) w art. 20 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Organy regulacyjne, o których mowa w art. 55 dyrektywy 2012/34/UE, współpracują w zakresie monitorowania konkurencji w danym kolejowym korytarzu towarowym. W szczególności zapewniają niedyskryminujący dostęp do danego korytarza i odpowiadają za rozpatrzenie odwołania, o którym mowa w art. 56 ust. 1 tej dyrektywy. Prowadzą wymianę niezbędnych informacji uzyskiwanych od zarządców infrastruktury i innych właściwych stron.”;

⁺ Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia zawartego w dokumencie PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Wszyscy włączeni do procedury przedstawiciele zarządców infrastruktury, o czym mowa w art. 40 ust. 1 i 2 dyrektywy 2012/34/UE, zapewniają bezzwłoczne dostarczenie wszelkich informacji – niezbędnych do celów rozpatrzenia skargi lub w ramach dochodzenia, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu – o które zwrócił się organ regulacyjny państwa członkowskiego będącego siedzibą danego przedstawiciela włączonego do procedur. Ten organ regulacyjny jest upoważniony do przekazania organom regulacyjnym, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, informacji odnoszących się do danej międzynarodowej trasy pociągu.”;

16) uchyla się art. 21;

17) art. 22 i 23 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 22

Monitorowanie wdrażania

Po utworzeniu korytarza towarowego rada wykonawcza, o której mowa w art. 8 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, 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/UE.

Artykuł 23

Sprawozdanie

Komisja okresowo analizuje stosowanie niniejszego rozporządzenia. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, po raz pierwszy do dnia 10 listopada 2015 r., a następnie co cztery lata.”;

- 18) uchyla się załącznik.

Artykuł 68

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 69
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 ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący / Przewodnicząca

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

ZAŁĄCZNIK I	Mapy sieci kompleksowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci bazowej
ZAŁĄCZNIK II	Wykaz węzłów transeuropejskiej sieci transportowej
ZAŁĄCZNIK III	Przebieg europejskich korytarzy transportowych
ZAŁĄCZNIK IV	Orientacyjne mapy transeuropejskiej sieci transportowej rozszerzonej na określone państwa trzecie
ZAŁĄCZNIK V	Wytyczne dotyczące planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w odniesieniu do węzłów miejskich
ZAŁĄCZNIK VI	Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2021/1153
ZAŁĄCZNIK VII	Tabela korelacji

(Załączniki nie są tu powielane z przyczyn technicznych. Ich treść znajduje się w <https://www.europarl.europa.eu/tent/pl>)
