

Bruksela, 28 lipca 2022 r.
(OR. pl)

11657/22

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2022/0420 (COD)

TRANS 515
CODEC 1187
IA 122

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	27 lipca 2022 r.
Do:	Sekretariat Generalny Rady
Nr dok. Kom.:	COM(2022) 384 final
Dotyczy:	Zmieniony wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenie (UE) 2021/1153 i rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2022) 384 final.

Załącznik: COM(2022) 384 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 27.7.2022 r.
COM(2022) 384 final

2021/0420 (COD)

Zmieniony wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

W rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)¹ ustanowiono ogólnoeuropejską multimodalną sieć kolei, śródlądowych dróg wodnych i szlaków żeglugowych żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, które są połączone z węzłami miejskimi, portami morskimi i śródlądowymi, portami lotniczymi i terminalami w całej Unii Europejskiej. Sieć ta zapewnia solidną podstawę do budowy arterii, które są niezbędne do płynnego przepływu transportu pasażerskiego i towarowego w całej Europie.

Aby ułatwić radzenie sobie z coraz poważniejszymi wyzwaniami stojącymi przed naszym pokoleniem, takim jak zmiana klimatu i potrzeba większej odporności naszej infrastruktury transportowej, odzwierciedlającym wyniszczające skutki pandemii COVID-19, dnia 14 grudnia 2021 r. Komisja przyjęła wniosek ustawodawczy zmieniający rozporządzenie w sprawie TEN-T z 2013 r.² Zgodnie z celami określonymi w Europejskim Zielonym Ładzie³ i strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności⁴ wniosek ten ma na celu zwiększenie aktywności dzięki wykorzystaniu bardziej zrównoważonych form transportu, przy czym zapewnia on większy nacisk na multimodalność i interoperacyjność między rodzajami transportu i węzłami transportowymi, a także lepszą integrację węzłów miejskich z TEN-T.

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

Biorąc pod uwagę ten nowy kontekst geopolityczny, w komunikacie Komisji z dnia 12 maja 2022 r. w sprawie korytarzy solidarnościowych⁵ określono kilka głównych wyzwań związanych z infrastrukturą transportową, którym UE i państwa sąsiadujące muszą stawić czoła, aby wesprzeć gospodarkę Ukrainy i odbudowę tego państwa, umożliwić dotarcie towarów rolnych i innych towarów do UE i na rynki światowe oraz zapewnić znaczną poprawę jakości sieci połączeń z Europą zarówno na potrzeby eksportu, jak i importu. Aby poprawić jakość sieci połączeń z UE, w powyższym komunikacie jako jeden ze środków zaproponowano analizę rozszerzenia europejskich korytarzy transportowych.

Prace przygotowawcze do rozszerzenia tych korytarzy zostały już poczynione przez Komisję, która dnia 14 lipca 2022 r. przyjęła zmienione mapy orientacyjne transeuropejskiej sieci transportowej w Ukrainie w ramach polityki Komisji dotyczącej rozszerzenia TEN-T na państwa sąsiadujące⁶. Celem tych rozszerzonych map TEN-T jest zastosowanie standardów TEN-T również w sieciach państw trzecich, aby umożliwić płynne połączenia. Tym samym

¹ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1.

² COM(2021) 812 final.

³ COM(2019) 640 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2022) 217 final.

⁶ COM(2022) 5056 final.

stanowią one również solidną podstawę inwestycji zagranicznych w tych państwach zgodnie z celami europejskimi.

Kolejną kwestią są różne szerokości torów kolejowych stosowane w Ukrainie i w większości państw UE, co znacznie utrudnia interoperacyjność kolei. Produkty wywożone z Ukrainy koleją muszą być przeładowywane w pobliżu granic UE, ponieważ pociągi poruszające się po sieci ukraińskiej nie mogą poruszać się po torach o nominalnej normatywnej europejskiej szerokości wynoszącej 1 435 mm. Ten problem interoperacyjności kolei związany z różną szerokością torów uwidocznił również słabe strony sieci kolejowej na terytorium UE, ponieważ kilka państw członkowskich posiada sieć kolejową o nominalnej szerokości toru innej niż nominalna normatywna europejska szerokość toru. Kwestii tej nie uwzględniono we wniosku ustawodawczym zmieniającym rozporządzenie w sprawie TEN-T z 14 grudnia 2021 r., ale wyraźnie uznano ją za problem, który należy rozwiązać w związku z niedawnymi wydarzeniami w Ukrainie.

Ponadto w ramach Europejskiego Zielonego Ładu wzywa się do znacznego zwiększenia roli kolei i śródlądowych dróg wodnych w śródlądowym transporcie towarów, którego 75 % stanowi dziś transport drogowy. Wymagane koszty i czas przeładunku wpływają jednak negatywnie na konkurencyjność kolei, co utrudnia osiągnięcie tego celu. Masowy wzrost wolumenów towarów przewożonych koleją przyczyniłby się do powstania znacznych wąskich gardeł na granicach, co możemy dziś zaobserwować na granicy z Ukrainą, a zatem zagroziłby również realizacji tego celu.

Sieć TEN-T rozciąga się na szereg sąsiadujących państw trzecich, w szczególności na Rosję i Białoruś. Sieć ta stanowi podstawę współpracy między UE a państwami trzecimi w dziedzinie infrastruktury, w tym w celu wzmocnienia połączeń transgranicznych z UE. W świetle rosyjskiej agresji na Ukrainę i stanowiska przyjętego przez Białoruś w tym konflikcie uważa się, że taka współpraca z Rosją i Białorusią nie jest już właściwa i nie leży w interesie UE.

W związku z powyższym niniejszy zmieniony wniosek ma na celu wprowadzenie następujących zmian we wniosku ustawodawczym z 14 grudnia 2021 r.:

- W ramach natychmiastowej reakcji na postulat dotyczący podjęcia działań zgodnie z komunikatem w sprawie korytarzy solidarnościowych proponuje się przedłużenie czterech europejskich korytarzy transportowych na Ukrainę i Republikę Mołdawii na podstawie map orientacyjnych sieci bazowej w tych dwóch państwach. Dotyczy to w szczególności przedłużenia korytarza „Morze Północne – Morze Bałtyckie” przez Lwów i Kijów do Mariupola, przedłużenia korytarza „Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie” do Odessy przez Lwów i przez Kiszyniów, jak również przedłużenia korytarzy „Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie” i „Ren – Dunaj” do Lwowa. Takie przedłużenia korytarzy wymagają zmiany załącznika III do wniosku z grudnia ubiegłego roku.
- W obecnym kontekście geopolitycznym ukierunkowanie na transeuropejską sieć transportową w Rosji i na Białorusi oraz jej rozbudowa nie są już uzasadnione ani pożądane. Proponuje się zatem usunięcie z załącznika IV map orientacyjnych transeuropejskiej sieci transportowej w Rosji i na Białorusi. W przypadku przemian demokratycznych na Białorusi budowa i modernizacja transgranicznych połączeń tego państwa z UE zgodnie z kompleksowym planem wsparcia gospodarczego na rzecz demokratycznej Białorusi będzie jednak miała charakter priorytetowy, przy czym jednym ze sposobów realizacji tego celu będzie ponowne uwzględnienie tego państwa w rozporządzeniu.

- W związku z tym poprawa połączeń transgranicznych z Rosją i Białorusią nie ma już charakteru priorytetowego na terytorium państw członkowskich UE. Obecnie połączeniami z tymi dwoma państwami trzecimi dysponują Finlandia, Estonia, Łotwa, Litwa i Polska. Aby odzwierciedlić mniej priorytetowy charakter budowy i modernizacji tych połączeń ostatniej mili, proponuje się obniżenie rangi ostatnich mil wszystkich połączeń transgranicznych, które należą obecnie do sieci bazowej, do sieci kompleksowej, w przypadku której przewidziano dopiero późniejszy termin realizacji – do 2050 r. W konsekwencji doprowadzi to do niewielkiego dostosowania przebiegu europejskich korytarzy transportowych. Zmiany te oznaczają konieczność wprowadzenia zmian w załącznikach I oraz III.
- W związku z przyjęciem zmienionych map orientacyjnych sieci TEN-T w Ukrainie (COM(2022) 5056 final) proponuje się zastąpienie odpowiednich map w załączniku IV.
- Co więcej, kilka państw członkowskich posiada sieć kolejową o nominalnej szerokości toru innej niż nominalna normatywna europejska szerokość toru wynosząca 1 435 mm. Państwa te to Irlandia (szerokość toru – 1 600 mm), Finlandia (szerokość toru – 1 524 mm), Estonia, Łotwa i Litwa (szerokość toru – 1 520 mm) oraz Portugalia i Hiszpania (szerokość toru – 1 668 mm). Takie różnice w szerokości torów kolejowych znacznie ograniczają interoperacyjność kolei w całej Unii Europejskiej, czego dowodem jest obecny kryzys w Ukrainie i jej problemy z wywozem zboża koleją ze względu na inną szerokość torów. Proponuje się zatem, aby w odniesieniu do wszystkich państw członkowskich posiadających lądowe połączenie kolejowe z innymi państwami członkowskimi uwzględnić wymóg budowy wszystkich nowych linii kolejowych TEN-T z zastosowaniem nominalnej normatywnej europejskiej szerokości toru wynoszącej 1 435 mm, a także opracować plan przejścia na tę nominalną normatywną europejską szerokość toru w przypadku wszystkich istniejących linii w ramach europejskich korytarzy transportowych. Powinno to znaleźć odzwierciedlenie w wymogach dotyczących infrastruktury TEN-T, zwłaszcza w sekcji 1 (infrastruktura kolejowa) rozdziału III.
- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Jako główny filar unijnej polityki w zakresie infrastruktury transportowej rozporządzenie w sprawie TEN-T umożliwia podejmowanie działań, a jednocześnie jest zależne od uzupełniających strategii politycznych. Standardy i wymogi określone w rozporządzeniu w sprawie TEN-T są bezpośrednio powiązane z odpowiednimi celami i potrzebami w innych sektorach/dziedzinach transportu, a tym samym z innymi, bardziej specyficznymi dla danego sektora aktami prawnymi. Oznacza to na przykład, że w celu zapewnienia jednolitego transgranicznego transportu i mobilności infrastruktura kolejowa TEN-T musi być zgodna z przepisami dotyczącymi interoperacyjności określonymi w polityce kolejowej. W związku z tym zmiany przedstawione w niniejszym wniosku, dotyczące przejścia na nominalną normatywną europejską szerokość toru, są w pełni zgodne z obowiązującymi przepisami dotyczącymi kolei.

Jeżeli chodzi o zmiany w mapach, są one w pełni zgodne i spójne ze środkami przedstawionymi w komunikacie Komisji z 12 maja 2022 r. w sprawie korytarzy solidarnościowych (COM(2022) 217 final).

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Niniejszy wniosek jest również spójny z innymi politykami Unii, takimi jak przepisy sektorowe dotyczące kolei, w szczególności z dwoma następującymi rozporządzeniami:

rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczącym technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej, które ma zastosowanie do różnych szerokości torów;

rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei, które ma zastosowanie do sieci o szerokości toru 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm i 1 668 mm. Nie będzie miało ono jednak zastosowania do krótkich odcinków linii na przejściach granicznych o szerokości toru 1 520 mm, połączonych z siecią państw trzecich.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawą prawną proponowanych zmian we wniosku ustawodawczym dotyczącym zmienionego rozporządzenia w sprawie TEN-T (COM(2021) 812 final) jest Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) (art. 170–172), który przewiduje utworzenie i rozwój sieci transeuropejskich w dziedzinie infrastruktury transportowej, telekomunikacyjnej i energetycznej.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Zgodnie z TFUE celem sieci transeuropejskich jest umożliwienie obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym i wspólnotom regionalnym czerpania pełnych korzyści z obszaru bez granic wewnętrznych. Sieci te będą również uwzględniać potrzebę wzmocnienia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Unii oraz wspierania jej harmonijnego rozwoju. Zatem z racji swojego charakteru polityka TEN-T jest polityką wykraczającą poza granice państw członkowskich, ponieważ koncentruje się na jednolitym europejskim systemie sieci transgranicznych. Tego rodzaju sieć obejmująca kraje UE nie może oczywiście zostać utworzona przez jedno państwo członkowskie.

Podobnie lepsze połączenie unijnej sieci transportowej z sąsiadującymi państwami trzecimi, takimi jak Ukraina i Republika Mołdawii, będzie bardziej efektywne, jeśli zostanie wdrożone na poziomie Unii, a nie indywidualnie na poziomie krajowym. Również w ocenie rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 w sprawie wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (SWD(2021) 117 final)⁷ stwierdzono bowiem, że współpraca w zakresie TEN-T z państwami trzecimi, jako jeden z obszarów nowo wprowadzonych w 2013 r., przyniosła znaczną wartość dodaną, która byłaby nieosiągalna w przypadku samodzielnego działania państw członkowskich.

To samo dotyczy reakcji Unii na rosyjską agresję na Ukrainę, w tym nadania mniejszego priorytetu połączeniom transportowym z Rosją i Białorusią. To również wymaga skoordynowanego podejścia w całej Unii.

• Proporcjonalność

Niniejszy zmieniony wniosek nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia określonych w nim celów. Przewiduje on dostosowanie załączonych map, które przedstawiają transeuropejską sieć transportową w UE, a także dostosowanie map orientacyjnych w sąsiadujących państwach trzecich.

⁷ Evaluation of the Regulation (EU) N° 1315/2013 on Union Guidelines for the development of a trans-European transport network [Ocena rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej], SWD(2021) 117 final z dnia 26 maja 2021 r.

Ponadto proponuje się zobowiązanie państw członkowskich do przejścia na nominalną normatywną europejską szerokość toru wynoszącą 1 435 mm w przypadku budowy nowej linii kolejowej. Obowiązek ten istniał już wcześniej, ale tzw. sieci odizolowane, tj. sieci o szerokości toru innej niż nominalna normatywna europejska szerokość toru wynosząca 1 435 mm, były zwolnione z tego wymogu. Jeżeli chodzi o wymóg dotyczący odcinków, które dopiero mają być zbudowane, nie wiąże się on z żadnymi dodatkowymi kosztami, poza kosztami przeprowadzenia analizy i opracowania rozwiązania, w jaki sposób takie nowe linie kolejowe o nominalnej normatywnej europejskiej szerokości toru wynoszącej 1 435 mm mogą być skutecznie połączone z pozostałą częścią sieci krajowej, która może mieć inną szerokość toru.

Wniosek obejmuje również zobowiązanie państw członkowskich do zapewnienia przejścia na tę szerokość toru istniejących linii kolejowych w ramach europejskich korytarzy transportowych. Państwa członkowskie mają jednak pewien margines swobody – po pierwsze przy podejmowaniu decyzji o terminie takiego przejścia, a po drugie, w razie potrzeby, przy podejmowaniu decyzji o tym, że przejście nie jest uzasadnione, na podstawie analizy społeczno-gospodarczych kosztów i korzyści w odniesieniu do niektórych linii.

Niniejszy wniosek przewiduje ponadto obniżenie rangi ostatnich mil odcinków transgranicznych z Rosją i Białorusią. Dotyczy ono jedynie bardzo ograniczonych odcinków pod względem geograficznym („ostatnie mile”). Obniżenie rangi nie oznacza, że te odcinki dróg lub linii kolejowych zostaną usunięte z sieci TEN-T, ale że ich ostatnia mila do granicy będzie miała po prostu niższy priorytet w harmonogramie realizacji, tj. że państwa członkowskie nie będą zobowiązane do ich ukończenia do 2030 r., lecz dopiero do 2050 r. Jest to w pełni zgodne z krajowymi planami i programami zainteresowanych państw członkowskich, ponieważ nie planują one inwestowania środków w te połączenia ostatniej mili ani ich finansowania w perspektywie krótko- i średnioterminowej.

- **Wybór instrumentu**

Ponieważ wniosek dotyczy zmiany wniosku ustawodawczego zmieniającego istniejące rozporządzenie, utrzymanie statusu tego instrumentu w obecnej formie wydaje się uzasadnione.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

W ocenie rozporządzenia w sprawie TEN-T (SWD(2021) 117 final) przeanalizowano współpracę w zakresie TEN-T z państwami sąsiadującymi i państwami trzecimi poprzez ustanowienie orientacyjnej transeuropejskiej sieci transportowej. Stwierdzono, że takie mapy orientacyjne pomagają zapewnić punkt odniesienia dla współpracy w zakresie planowania rozwoju infrastruktury transportowej w tych państwach, aby zagwarantować utrzymanie i wspieranie jakości sieci połączeń w UE. Mapy te są przedmiotem szczególnego wspólnego zainteresowania, jeżeli chodzi o wzmocnienie strategicznych multimodalnych połączeń transportowych między UE a zainteresowanymi obszarami sąsiedzkimi, a także wspieranie rozwoju gospodarczego i wymiany.

Mapy orientacyjne opierają się na tej samej metodyce co mapy TEN-T w UE i obejmują zarówno poziom sieci bazowej, jak i poziom sieci kompleksowej. Chociaż te orientacyjne rozszerzenia sieci nie oznaczają automatycznego obowiązkowego stosowania wszystkich standardów i wymogów TEN-T, które określono dla państw członkowskich UE, w ocenie stwierdzono, że pomogły one w rozpowszechnianiu unijnej metodyki wdrażania

infrastruktury transportowej oraz w propagowaniu unijnych norm technicznych, aspektów regulacyjnych i najlepszych praktyk w zakresie finansowania. Ponadto zapewniły one międzynarodowym instytucjom finansowym, odpowiednim źródłom finansowania UE oraz krajowym i prywatnym inwestorom wskazówki dotyczące tego, na co należy ukierunkować finansowanie i działania na tych obszarach. Wszystkie te aspekty nabiorą jeszcze większego znaczenia w kontekście wsparcia procesu naprawy zniszczeń i odbudowy Ukrainy i sąsiadującego z nią państwa dotkniętego skutkami kryzysu – Republiki Mołdawii.

W ocenie stwierdzono ponadto, że współpraca państw trzecich w zakresie polityki TEN-T jest również właściwa, ponieważ propaguje wysokie europejskie standardy środowiskowe i społeczne, a także stabilność finansowania wzdłuż korytarzy lądowych. Działania na rzecz planowania sieci prowadzone wspólnie z państwami sąsiadującymi, które prowadzą do orientacyjnych rozszerzeń TEN-T, są właściwe, ponieważ wyznaczają stabilne ramy dla skoncentrowanych inwestycji w infrastrukturę transportową, wspieranych ze źródeł unijnych i przez globalne międzynarodowe instytucje finansowe. W ocenie stwierdzono ponadto, że rozwój sytuacji międzynarodowej (np. postępy w negocjacjach akcesyjnych i podpisanie Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową w przypadku regionu Bałkanów Zachodnich) sugeruje, iż podejście to jest nadal aktualne w perspektywie 2030/2050 r. i może być dalej rozwijane. Jest to tym bardziej aktualne w nowym kontekście geopolitycznym. Rozszerzenie europejskich korytarzy transportowych na Ukrainę i Republikę Mołdawii, zgodnie z niniejszym zmienionym wnioskiem, może być zatem bardzo wartościowym narzędziem, które pomoże tym państwom w procesie naprawy i odbudowy.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Dnia 29 czerwca 2022 r. odbyło się spotkanie międzyinstytucjonalne z udziałem nie tylko wszystkich 27 państw członkowskich UE, ale także przedstawicieli wysokiego szczebla Ukrainy, Republiki Mołdawii i Gruzji. Na spotkaniu tym poruszono kwestię wpływu nowej rzeczywistości geopolitycznej związanej z rosyjską agresją na Ukrainę na politykę TEN-T w ujęciu szczegółowym oraz na politykę transportową Unii w ogólniejszym ujęciu, a także kwestię sposobu, w jaki TEN-T powinna i może dostosować się do tego nowego kontekstu geopolitycznego. Dyskusja ta wniosła istotny wkład w niniejszy zmieniony wniosek.

Ponadto do omówienia proponowanych zmian w niniejszym zmienionym wniosku, w szczególności przejścia linii o różnej szerokości torów na nominalną normatywną europejską szerokość toru wynoszącą 1 435 mm oraz obniżenia rangi połączeń ostatniej mili odcinków drogowych i kolejowych sieci bazowej z Rosją i Białorusią, wykorzystano spotkania dwustronne z każdym z 27 państw członkowskich UE, pod przewodnictwem prezydencji francuskiej i czeskiej, które odbyły się w dniach 8 i 10 czerwca 2022 r.

Komisja opublikowała także na swojej stronie internetowej zaproszenie do zgłaszania uwag, w którym opisała problemy, które należy rozwiązać, cele, które należy osiągnąć, oraz przedstawiła projekt środków z zakresu polityki. Informacje zwrotne w ramach zaproszenia do zgłaszania uwag można było przedstawiać od dnia 6 lipca 2022 r. do dnia 20 lipca 2022 r. Zarejestrowano dwadzieścia dwie odpowiedzi, przy czym we wszystkich poparto proponowane środki. Główne uwagi były następujące:

- Proponowane środki przyczynią się do poprawy połączeń kolejowych z Ukrainą i Mołdawią poprzez rozszerzenie europejskich korytarzy transportowych. Poprawią one jakość sieci połączeń Ukrainy i Mołdawii z UE, zwłaszcza w zakresie transportu towarowego, przyczyniając się tym samym do realizacji celów Europejskiego Zielonego Ładu oraz strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności.

- Rozszerzenie europejskich korytarzy transportowych na Ukrainę i Mołdawię będzie wymagało spełnienia wymogów technicznych, regulacyjnych i administracyjnych.
- Wiele połączeń kolejowych w Ukrainie oraz między Ukrainą a UE będzie wymagało znacznych inwestycji. Potrzebna jest również budowa terminali i urządzeń przeładunkowych.
- W procesie rozszerzania korytarzy Komisja powinna zwrócić należytą uwagę na poprawę połączeń drogowych (autostrad) między Rumunią, Mołdawią i Ukrainą.
- Dunaj ma duży potencjał w zakresie wywozu i przywozu towarów między Ukrainą a UE.
- Rozwój połączeń między Ukrainą a Mołdawią oraz modernizacja i odbudowa infrastruktury transportowej będą wymagały bardzo szeroko zakrojonych inwestycji. Wymagałoby to zwiększenia budżetu UE przeznaczonego na wdrażanie sieci TEN-T.
- Wprowadzenie linii o nominalnej normatywnej europejskiej szerokości toru między Ukrainą/Mołdawią a UE oraz w UE ma zasadnicze znaczenie dla poprawy interoperacyjności kolei. Zwiększy to wydajność transportu kolejowego, zwłaszcza poprzez skrócenie czasu oczekiwania na przejściach granicznych. Należy jednak dokładnie ocenić skutki wprowadzenia takiego rozwiązania, w szczególności wpływ w kontekście finansowania i interoperacyjności z siecią o innej szerokości toru.

W jednej z odpowiedzi na zaproszenie do zgłaszania uwag wyrażono obawy związane z włączeniem Dniepru do sieci TEN-T. Należy zauważyć, że włączenie Dniepru do sieci TEN-T było przedmiotem odrębnej procedury i dokonało się w dniu 14 lipca 2022 r. aktem delegowanym Komisji. W niniejszym wniosku jedynie powielono mapy TEN-T zawarte w wyżej wymienionym akcie delegowanym.

• **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Przy sporządzaniu niniejszego zmienionego wniosku Komisja opierała się głównie na wnioskach z sesji międzyinstytucjonalnej państw członkowskich UE z udziałem Ukrainy, Republiki Mołdawii i Gruzji, jak również na wymianach dwustronnych z każdym z państw członkowskich.

• **Ocena skutków**

Uznaje się, że nowa ocena skutków, wykraczająca poza ocenę stanowiącą podstawę pierwotnego wniosku ustawodawczego z dnia 14 grudnia 2021 r.⁸, nie jest konieczna, ponieważ główne cele i preferowane warianty nie uległy zmianie, a skutki gospodarcze, środowiskowe i społeczne proponowanego tekstu nie powinny się znacząco różnić od skutków, które miały wywołać przepisy zawarte w pierwotnym wniosku. Ponadto w ocenie skutków pierwotnego wniosku uwzględniono przepływy transportowe z państw trzecich, ale jedynie w sposób stylizowany, i nie wzięto pod uwagę dokładnego przebiegu orientacyjnych sieci sąsiadujących państw trzecich. Ponieważ w niniejszym wniosku zmieniono głównie mapy sąsiadujących państw trzecich i ograniczono połączenia ostatniej mili z tymi państwami na terytorium Unii, nie powinien on mieć wpływu na wyniki pierwotnej oceny skutków.

Jeżeli chodzi o nowe przepisy wspierające przejście na europejską nominalną szerokość toru, niniejszy wniosek ogranicza się do nieznacznej modyfikacji wymogu zawartego w obecnym wniosku ustawodawczym, który przewiduje, że nowe linie kolejowe w ramach TEN-T (tj. linie, które mają zostać zbudowane od chwili wejścia w życie rozporządzenia) muszą przejść na nominalną normatywną europejską szerokość toru wynoszącą 1 435 mm. We wniosku

⁸ SWD(2021) 472 final.

ustawodawczym z grudnia 2021 r. wyłącza się z zakresu stosowania tego przepisu nowe linie kolejowe stanowiące „przedłużenie sieci, której szerokość toru jest inna i która jest oddzielona od głównych linii kolejowych w Unii”. Wymóg ten nie jest zbyt jasny i obecny wniosek ma na celu jego bardziej jednoznaczną interpretację, a przede wszystkim zapewnienie, by tzw. „sieci odizolowane”, tj. sieci o szerokości toru innej niż nominalna normatywna europejska szerokość toru wynosząca 1 435 mm, nie były automatycznie zwolnione z tego wymogu.

W każdym razie ten wymóg formalny dotyczy wyłącznie nowych linii kolejowych. Koszty budowy nowej linii kolejowej o nominalnej normatywnej europejskiej szerokości toru wynoszącej 1 435 mm nie różnią się co do zasady od kosztów budowy linii o innej szerokości toru. W związku z tym nie powinno być większych różnic, jeżeli chodzi o skutki gospodarcze tego środka, w porównaniu z pierwotną oceną skutków.

Kilka państw członkowskich posiada obecnie sieć kolejową o różnej szerokości torów. Najnowsza technologia pozwala na poruszanie się po torach o różnej szerokości pociągów o zmiennym rozstawie kół. Inną technologią pozwalającą na radzenie sobie z różną szerokością torów w sieci jest tzw. trzecia szyna na torach należących do infrastruktury, która umożliwia poruszanie się po tej infrastrukturze różnych rodzajów pociągów. Na przykład Hiszpania rozwija sieć dużej prędkości o nominalnej normatywnej europejskiej szerokości toru, sieć konwencjonalną o szerokości iberyjskiej i sieć o szerokości metrowej w niektórych węzłach miejskich. Chociaż wiąże się to z dodatkowymi kosztami, istnieje technologia gwarantująca, by stopniowe przechodzenie linii kolejowych na nominalną normatywną europejską szerokość toru miało ograniczony wpływ na system kolejowy i nie spowodowało zakłóceń w ruchu kolejowym. Doświadczenia zdobyte przez Hiszpanię pokazują również, że rozpoczęcie procesu przechodzenia niektórych linii na nominalną normatywną europejską szerokość toru powoduje zainicjowanie tego procesu w innych częściach sieci. Rozpoczęcie tego procesu na głównych liniach kolejowych sieci TEN-T stworzy zatem pozytywną dynamikę.

Z drugiej strony niniejszy zmieniony wniosek zawiera przepis, w którym wzywa się państwa członkowskie, w których szerokość toru stosowana w sieci kolejowej różni się od nominalnej normatywnej europejskiej szerokości toru wynoszącej 1 435 mm, do opracowania planu przechodzenia na nominalną normatywną europejską szerokość toru w odniesieniu do istniejących linii w ramach europejskich korytarzy transportowych. Przedmiotowy plan będzie zawierał analizę społeczno-gospodarczych kosztów i korzyści. Skutki gospodarcze i społeczne zostałyby zatem przeanalizowane w ramach odnośnego planu. Jeżeli taka analiza przyniesie negatywny wynik pod względem kosztów i korzyści, państwa członkowskie mogą zaniechać procesu przechodzenia niektórych odcinków sieci na nominalną normatywną europejską szerokość toru.

Ogólnie rzecz biorąc, oczekuje się, że przejście na nominalną normatywną europejską szerokość toru będzie miało pozytywne skutki i pozytywny wpływ. Przede wszystkim ma ono na celu zapewnienie większej interoperacyjności transportu kolejowego w całej Unii oraz z sąsiadującymi państwami trzecimi. Na przykład konieczność wywozu produktów rolnych z Ukrainy do portów europejskich w następstwie rosyjskiej blokady ukraińskich portów na Morzu Czarnym również uwidoczniła niekorzystne skutki gospodarcze niezharmonizowanej szerokości torów w Unii. Aby dotrzeć do portu w Kłajpedzie na Litwie, zboże przewożone ukraińskimi pociągami musi zostać przeładowane na granicy polsko-ukraińskiej (do pociągów poruszających się po torach o nominalnej normatywnej europejskiej szerokości wynoszącej 1 435 mm), a następnie ponownie przeładowane na granicy polsko-litewskiej (do pociągów poruszających się po torach o nominalnej normatywnej europejskiej szerokości wynoszącej 1 520 mm). Sytuacja ta prowadzi do zwiększenia kosztów transportu i do straty czasu,

w związku z czym jest bardzo konkretnym przykładem konsekwencji braku interoperacyjności systemu kolejowego UE wynikającego z różnej szerokości torów. Ten brak interoperacyjności poważnie ogranicza również komplementarność różnych rodzajów transportu, w szczególności w przypadku kryzysu, takiego jak blokada portów w Ukrainie, której skutki zagrażają światowemu bezpieczeństwu żywnościowemu. Ponadto koszty środowiskowe tysięcy samochodów ciężarowych, które przekraczają granicę między Francją a Półwyspem Iberyjskim, między Polską a państwami bałtyckimi lub – ostatnio – między Ukrainą a Polską, wynikają częściowo z braku interoperacyjności sieci kolejowej.

Abstrahując od kwestii związanych z interoperacyjnością, Europejski Trybunał Obrachunkowy (ETO) wyraził obawy dotyczące braku konkurencji między odpowiednimi krajowymi sieciami kolejowymi z powodu różnic w szerokości torów. Przykładowo w opublikowanym w 2016 r. sprawozdaniu ETO dotyczącym kolejowego transportu towarowego⁹ stwierdzono, że brak normatywnej szerokości torów w UE jest nie tylko barierą techniczną dla eksploatacji pociągów, która utrudnia interoperacyjność. Fakt, że w granicach jednego państwa lub w obrębie całej Unii występują tory kolejowe o różnej szerokości, wpływa bowiem również negatywnie na dynamikę konkurencji między podmiotami gospodarczymi. Wejście na rynek nowych podmiotów mogłoby być utrudnione ze względu na ograniczenie interoperacyjności taboru i wielkości korzyści skali osiągalnych na otwartym rynku. Ponadto sytuacja ta pogłębia występowanie innych barier utrudniających wejście na rynek, zmniejszając dostępną ofertę producentów taboru i zwiększając koszty konserwacji.

Stosowanie szerokości toru innej niż nominalna normatywna europejska szerokość toru utrudnia dostęp do wynajmu europejskiego taboru w celu obsługi linii konwencjonalnych. Oznacza to, że nowe podmioty muszą konkurować na liniach o innej szerokości toru poprzez zakup odpowiedniego taboru. Ponieważ rynek produkcji tego taboru ma charakter krajowy, może to się potencjalnie przełożyć na wyższe ceny ze względu na brak międzynarodowej konkurencji w zakresie jego produkcji.

Wprowadzenie nominalnej normatywnej europejskiej szerokości toru przyczyni się zatem do poprawy funkcjonowania rynku wewnętrznego. Otwarcie rynku, wraz z rozwojem wysokiej jakości standardowej sieci kolejowej (ERTMS, długość pociągu wynosząca 740 m, elektryfikacja itp.), która jest w pełni interoperacyjna, przyczyni się do zwiększenia aktywności w dziedzinie transportu kolejowego poprzez obniżenie kosztów infrastruktury i kosztów taboru. Ułatwi również pojawienie się na rynku nowych podmiotów, dzięki rynkowi taboru interoperacyjnego w całej sieci.

Plan przejścia ma również na celu zapewnienie płynności tego procesu. Dostępne są technologie zapewniające brak przerw w sieci pomiędzy siecią obejmującą tory o nominalnej normatywnej europejskiej szerokości a istniejącymi sieciami krajowymi. Technologie te należy jednak traktować jako rozwiązanie przejściowe, ponieważ celem długoterminowym jest stworzenie jednolitej sieci europejskiej. System hybrydowy w dłuższej perspektywie utrwaliłby obecną sytuację, która oprócz problemów z interoperacyjnością stwarza obciążenie dla nowych uczestników rynku, którzy nie mają innego wyboru niż zakup konkretnego taboru przeznaczonego dla linii o szerokości toru innej niż nominalna normatywna europejska szerokość toru.

Podsumowując, dodatkowe koszty związane z brakiem interoperacyjności oznaczają, że ruch kolejowy nie jest konkurencyjny. W sytuacji kryzysowej możliwość zastąpienia jednego rodzaju transportu innym nie jest zapewniona, co zagraża sprawnemu funkcjonowaniu rynku wewnętrznego.

⁹ Europejski Trybunał Obrachunkowy (2016): Sprawozdanie specjalne nr 08/2016: Kolejowy transport towarowy w UE: wciąż nie na właściwym torze.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Inicjatywa przewidziana w pierwotnym wniosku była częścią programu prac Komisji na 2021 r. w ramach załącznika I (nowe inicjatywy), a nie częścią załącznika II (inicjatywy REFIT).

Zmieniony wniosek przyczynia się w jeszcze większym stopniu do poprawy funkcjonowania polityki kolejowej TEN-T poprzez rozwiązanie kwestii interoperacyjności różnych szerokości torów w sieci TEN-T.

- **Prawa podstawowe**

Poprzez ustanowienie jednolitego wymogu dotyczącego szerokości torów kolejowych w sieci TEN-T zmieniony wniosek przyczyni się w jeszcze większym stopniu do zwiększenia dostępności sieci kolejowej TEN-T dla wszystkich użytkowników.

4. WPLYW NA BUDŻET

Niniejszy zmieniony wniosek nie ma żadnego innego wpływu na budżet Unii poza wpływem, który wskazano już w pierwotnym wniosku ustawodawczym z dnia 14 grudnia 2021 r.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Jak podkreślono w pierwotnym wniosku z grudnia 2021 r., Komisja będzie również monitorować postępy, skutki i wyniki niniejszej inicjatywy za pośrednictwem szeregu instrumentów zarządzania opartych na zarządzaniu TEN-T, takich jak wzmocnienie roli koordynatorów europejskich i ich planów prac.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Zmiany 1–5 dotyczą włączenia nowych motywów odnoszących się do nowego wymiaru i kontekstu geopolitycznego, z którymi TEN-T będzie musiała się zmierzyć.

Zmiany 6–9 wprowadza się w celu położenia silniejszego nacisku na potrzebę przejścia na nominalną normatywną europejską szerokość toru kolejowego, w szczególności w odniesieniu do wszystkich nowych linii kolejowych, które mają zostać zbudowane od chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, ale także w odniesieniu do solidnego planu przejścia dotyczącego istniejących odcinków linii kolejowych w europejskich korytarzach transportowych.

Zmiana 10 uwzględnia szczególną sytuację Irlandii, która ze względu na swoje wyspiarskie położenie nie jest połączona z jakimkolwiek europejskim systemem kolejowym i w związku z tym jest zwolniona z wymogów dotyczących nominalnej normatywnej europejskiej szerokości toru wynoszącej 1 435 mm.

Zmiany 11–14 obejmują wszystkie zmiany dotyczące map załączonych do rozporządzenia w sprawie TEN-T, w szczególności usunięcie map Białorusi i Rosji, włączenie nowych przyjętych map orientacyjnych Ukrainy, obniżenie rangi ostatnich mil (z sieci bazowej do sieci kompleksowej) wszystkich kolejowych i drogowych odcinków transgranicznych prowadzących do Rosji i na Białoruś oraz rozszerzenie europejskich korytarzy transportowych na Ukrainę i Republikę Mołdawii.

- **Zmiany w stosunku do pierwotnego wniosku ustawodawczego (COM(2021) 812 final)**

Zmiany wprowadzone w niniejszym zmienionym wniosku w stosunku do wniosku z dnia 14 grudnia 2021 r. (COM(2021) 812 final) są następujące:

MOTYWY

- 1) dodano nowy motyw 39 w brzmieniu:

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

- 2) dodano nowy motyw 40 w brzmieniu:

„(40) Biorąc pod uwagę ten nowy kontekst geopolityczny, w komunikacie Komisji z dnia 12 maja 2022 r. w sprawie korytarzy solidarnościowych¹⁰ określono kilka głównych wyzwań związanych z infrastrukturą transportową, którym Unia i państwa sąsiadujące muszą stawić czoła, aby wesprzeć gospodarkę Ukrainy i odbudowę tego państwa, umożliwić dotarcie towarów rolnych i innych towarów do Unii i na rynki światowe oraz zapewnić znaczną poprawę jakości sieci połączeń z Unią zarówno w przypadku wywozu, jak i przywozu. Aby poprawić jakość sieci połączeń z Unią, w komunikacie tym zaproponowano analizę rozszerzenia europejskich korytarzy transportowych na Ukrainę i Republikę Mołdawii.”;

- 3) dodano nowy motyw 41 w brzmieniu:

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

¹⁰ COM(2022) 217 final.

- 4) dodano nowy motyw 42 w brzmieniu:
- „(42) Nowy kontekst geopolityczny pokazał również, jak ważne są płynne połączenia transportowe na terytorium Unii oraz z sąsiadującymi państwami trzecimi. Stosowanie szerokości toru innej niż nominalna normatywna europejska szerokość toru wynosząca 1 435 mm poważnie utrudnia interoperacyjność sieci kolejowych w całej Unii, a nawet wpływa na konkurencyjność tych odizolowanych sieci kolejowych. Nowe linie kolejowe powinny być zatem budowane wyłącznie z zastosowaniem nominalnej normatywnej europejskiej szerokości toru wynoszącej 1 435 mm. Ponadto państwa członkowskie posiadające sieć o innej szerokości toru powinny ocenić możliwość zapewnienia przejścia na tę szerokość istniejących linii w ramach europejskich korytarzy transportowych. Obowiązek ten nie powinien dotyczyć Irlandii, ponieważ jej sieć transportowa, ze względu na jej wyspiarskie położenie, nie jest w żaden sposób połączona z jakąkolwiek lądową siecią transportową na terytorium Unii.”;
- 5) motyw 39 i wszystkie kolejne motywy otrzymały oznaczenie 43 i kolejne;

ROZDZIAŁ III: PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE

Sekcja 1: Infrastruktura transportu kolejowego

- 6) w art. 15 (wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci kompleksowej) wprowadza się następujące zmiany:
- a) w ust. 2 skreśla się lit. b);
 - b) w ust. 2 lit. c), d) i e) oznacza się jako lit. b), c) i d);
 - c) ust. 3 lit. a) otrzymuje brzmienie:
„sieci odizolowane są zwolnione z wymogów określonych w ust. 2 lit. a)–d);”;
- 7) w art. 16 (wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej) wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 2 lit. a) otrzymuje brzmienie:
„spełniała wymogi określone w art. 15 ust. 2 lit. a)–d) oraz wymóg przeważającej minimalnej prędkości eksploatacyjnej na linii wynoszącej 100 km/h dla pociągów towarowych na liniach towarowych rozszerzonej sieci bazowej;”;
 - b) ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie:
„spełniała wymogi określone w art. 15 ust. 2 lit. a) na liniach pasażerskich rozszerzonej sieci bazowej;”;
 - c) ust. 3 lit. a) otrzymuje brzmienie:
„spełniała wymogi określone w art. 15 ust. 2 lit. a), b) i c) oraz wymóg przeważającej minimalnej prędkości eksploatacyjnej na linii wynoszącej 100 km/h dla pociągów towarowych na liniach towarowych sieci bazowej;”;
 - d) ust. 3 lit. b) otrzymuje brzmienie:
„spełniała wymogi określone w art. 15 ust. 2 lit. a) na liniach pasażerskich sieci bazowej;”;
 - e) ust. 4 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„spełniała wymogi określone w art. 15 ust. 2 lit. d) na liniach towarowych sieci bazowej;”;

f) ust. 4 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„spełniała wymogi określone w ust. 2 lit. b) na liniach pasażerskich sieci bazowej.”;

8) dodaje się art. 16a w brzmieniu:

„Artykuł 16a

Nominalna normatywna europejska szerokość toru kolejowego

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby wszelka nowa infrastruktura kolejowa sieci kompleksowej, sieci rozszerzonej oraz sieci bazowej, z uwzględnieniem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), charakteryzowała się nominalną normatywną europejską szerokością toru wynoszącą 1 435 mm. Wymóg ten uważa się za spełniony, gdy pociągi o rozstawie wynoszącym 1 435 mm mogą poruszać się po infrastrukturze. Do celów niniejszego artykułu nowa infrastruktura kolejowa oznacza każdą infrastrukturę, której budowa jeszcze się nie rozpoczęła w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
 2. Państwa członkowskie posiadające sieć kolejową lub jej część o innej szerokości toru niż nominalna normatywna europejska szerokość toru wynosząca 1 435 mm sporządzają, najpóźniej w ciągu dwóch lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, plan przejścia istniejących linii kolejowych należących do europejskich korytarzy transportowych na nominalną normatywną europejską szerokość toru wynoszącą 1 435 mm. Taki plan przejścia jest koordynowany z sąsiednim państwem członkowskim lub sąsiednimi państwami członkowskimi, których dotyczy ten proces.
 3. Państwa członkowskie mogą wskazać w planie przejścia linie kolejowe, które nie przejdą na nominalną normatywną europejską szerokość toru wynoszącą 1 435 mm. Plan przejścia musi zawierać społeczno-gospodarczą analizę kosztów i korzyści uzasadniającą decyzję o nieprzechodzeniu linii kolejowych na nominalną normatywną europejską szerokość toru wynoszącą 1 435 mm oraz ocenę wpływu na interoperacyjność.
 4. Priorytety w zakresie planowania infrastruktury i inwestycji związane z planem przejścia uwzględnia się w pierwszym planie prac koordynatora europejskiego ds. europejskiego korytarza transportowego, którego częścią są towarowe linie kolejowe o szerokości torów innej niż nominalna normatywna europejska szerokość toru, zgodnie z art. 53.”;
- 9) w art. 19 (dodatkowe priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej) wprowadza się następujące zmiany:
- a) dodaje się lit. a) w brzmieniu:
„a) przechodzenie na nominalną normatywną europejską szerokość toru (1 435 mm);”;
 - b) lit. a)–g) otrzymują oznaczenia lit. b)–h);

ROZDZIAŁ VI: PRZEPISY WSPÓLNE

10) w art. 63 (zwolnienia) dodaje się akapit drugi w brzmieniu:

„Przepisy art. 16a nie mają zastosowania do Irlandii.”;

ZAŁĄCZNIK I

- 11) mapy zamieszczone w CZEŚCI 1/23, CZEŚCI 2/23, CZEŚCI 3/23, CZEŚCI 4/23, CZEŚCI 5/23, CZEŚCI 14/23 oraz CZEŚCI 15/23 ZAŁĄCZNIKA I do dokumentu COM(2021) 812 final zastępuje się częściami w częściach 1–6 ZAŁĄCZNIKA I do niniejszego zmienionego wniosku w następujący sposób:
- a) CZEŚĆ 1/23 ZAŁĄCZNIKA I zastępuje się CZEŚCIĄ 1/6 ZAŁĄCZNIKA I;
 - b) CZEŚĆ 2/23 ZAŁĄCZNIKA I zastępuje się CZEŚCIĄ 1/6 ZAŁĄCZNIKA I;
 - c) CZEŚĆ 3/23 ZAŁĄCZNIKA I zastępuje się CZEŚCIĄ 2/6 ZAŁĄCZNIKA I;
 - d) CZEŚĆ 4/23 ZAŁĄCZNIKA I zastępuje się CZEŚCIĄ 3/6 ZAŁĄCZNIKA I;
 - e) CZEŚĆ 5/23 ZAŁĄCZNIKA I zastępuje się CZEŚCIĄ 4/6 ZAŁĄCZNIKA I;
 - f) CZEŚĆ 14/23 ZAŁĄCZNIKA I zastępuje się CZEŚCIĄ 5/6 ZAŁĄCZNIKA I;
 - g) CZEŚĆ 15/23 ZAŁĄCZNIKA I zastępuje się CZEŚCIĄ 6/6 ZAŁĄCZNIKA I;

ZAŁĄCZNIK III

- 12) mapy zamieszczone w CZEŚCI 1/14, CZEŚCI 4/14, CZEŚCI 5/14, CZEŚCI 6/14, CZEŚCI 7/14, CZEŚCI 8/14, CZEŚCI 9/14, CZEŚCI 10/14, CZEŚCI 13/14 oraz CZEŚCI 14/14 ZAŁĄCZNIKA III do dokumentu COM(2021) 812 final zastępuje się mapami w częściach 1–8 ZAŁĄCZNIKA II do niniejszego zmienionego wniosku w następujący sposób:
- a) CZEŚĆ 1/14 ZAŁĄCZNIKA III zastępuje się CZEŚCIĄ 1/8 ZAŁĄCZNIKA II;
 - b) drugą mapę w CZEŚCI 4/14 ZAŁĄCZNIKA III zastępuje się drugą mapą w CZEŚCI 1/8 ZAŁĄCZNIKA II;
 - c) CZEŚĆ 5/14 ZAŁĄCZNIKA III zastępuje się CZEŚCIĄ 2/8 ZAŁĄCZNIKA II;
 - d) CZEŚĆ 6/14 ZAŁĄCZNIKA III zastępuje się CZEŚCIĄ 3/8 ZAŁĄCZNIKA II;
 - e) CZEŚĆ 7/14 ZAŁĄCZNIKA III zastępuje się CZEŚCIĄ 4/8 ZAŁĄCZNIKA II;
 - f) CZEŚĆ 8/14 ZAŁĄCZNIKA III zastępuje się CZEŚCIĄ 5/8 ZAŁĄCZNIKA II;
 - g) CZEŚĆ 9/14 ZAŁĄCZNIKA III zastępuje się CZEŚCIĄ 6/8 ZAŁĄCZNIKA II;
 - h) pierwszą mapę w CZEŚCI 10/14 ZAŁĄCZNIKA III zastępuje się pierwszą mapą w CZEŚCI 7/8 ZAŁĄCZNIKA II;
 - i) drugą mapę w CZEŚCI 13/14 ZAŁĄCZNIKA III zastępuje się drugą mapą w CZEŚCI 7/8 ZAŁĄCZNIKA II;
 - j) CZEŚĆ 14/14 ZAŁĄCZNIKA III zastępuje się CZEŚCIĄ 8/8 ZAŁĄCZNIKA II;

ZAŁĄCZNIK IV

- 11) mapy zamieszczone w CZEŚCI 1/12 oraz CZEŚCI 8/12 ZAŁĄCZNIKA IV do dokumentu COM(2021) 812 final zastępuje się mapami w częściach 1 i 2 ZAŁĄCZNIKA III do niniejszego zmienionego wniosku;

- 12) skreśla się mapy zamieszczone w CZEŚCI 12/12 ZAŁĄCZNIKA IV do dokumentu COM(2021) 812 final.