

Bruksela, 17 grudnia 2021 r.
(OR. en)

15109/21

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0420 (COD)

TRANS 760
CODEC 1669
IA 210

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	15 grudnia 2021 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2021) 812 final
Dotyczy:	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(2021) 812 final.

Załącznik: COM(2021) 812 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Strasburg, dnia 14.12.2021 r.
COM(2021) 812 final

2021/0420 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

(tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} -
{SWD(2021) 473 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Niniejszy wniosek ustawodawczy dotyczący przeglądu rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 – unijne wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) jest kluczowym działaniem w ramach Europejskiego Zielonego Ładu oraz strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności. Celem rozporządzenia w sprawie TEN-T jest stworzenie efektywnej ogólnounijnej multimodalnej sieci kolei, śródlądowych dróg wodnych, szlaków żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i dróg, które są połączone z węzłami miejskimi, portami morskimi i śródlądowymi, portami lotniczymi i terminalami w całej UE. Problemy uwzględnione w przeglądzie obejmują niewystarczające lub niekompletne normy infrastrukturalne TEN-T oraz brak integracji standardów dotyczących infrastruktury paliw alternatywnych w ramach TEN-T, co ma negatywny wpływ na klimat i środowisko. Po drugie, dużym utrudnieniem dla zapewnienia multimodalności w ramach sieci TEN-T są wąskie gardła w zakresie przepustowości oraz niewystarczające połączenie sieci ze wszystkimi regionami. Po trzecie, należy zająć się kwestią niewystarczającego bezpieczeństwa i niezawodności infrastruktury TEN-T. Co więcej, instrumenty zarządzania są nieadekwatne w stosunku do nowych potrzeb, a projekt sieci TEN-T wymaga przeglądu w celu zwiększenia spójności z innymi obszarami polityki.

Przegląd TEN-T ma zatem służyć realizacji czterech głównych założeń. Po pierwsze, ma on na celu zwiększenie ekologiczności transportu dzięki zapewnieniu odpowiedniej bazy infrastrukturalnej w celu złagodzenia zatorów komunikacyjnych i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczenia powietrza i wody w wyniku zwiększenia efektywności każdego rodzaju transportu oraz umożliwienie zwiększenia aktywności transportowej dzięki wykorzystaniu bardziej zrównoważonych form transportu. Ma on w szczególności na celu ułatwienie wzrostu udziału kolei, żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i żeglugi śródlądowej w celu zapewnienia bardziej zrównoważonego składu rodzajów przewozów w systemie transportu, a w konsekwencji ograniczenia jego negatywnych efektów zewnętrznych. Po drugie, ma on na celu ułatwienie płynnego i efektywnego transportu, wspieranie multimodalności i interoperacyjności pomiędzy różnymi rodzajami transportu w ramach TEN-T oraz lepszą integrację węzłów miejskich z siecią. Wyeliminowanie wąskich gardeł i brakujących połączeń oraz usprawnienie multimodalności i interoperacyjności europejskiego systemu transportu przyczyni się do urzeczywistnienia rynku wewnętrznego. Po trzecie, w ramach przeglądu dąży się do zwiększenia odporności TEN-T na zmianę klimatu i na inne zagrożenia naturalne lub katastrofy spowodowane przez człowieka. TEN-T musi być odporna na potencjalne negatywne skutki zmian klimatu, aby chronić inwestycje publiczne i zapewnić ich dalszą użyteczność w nowym klimacie; powinna także wspierać neutralność klimatyczną dzięki uwzględnieniu kosztów emisji gazów cieplarnianych w analizie kosztów i korzyści. Co nie mniej ważne, w ramach przeglądu wskazuje się na zwiększenie efektywności narzędzi zarządzania TEN-T, usprawnienie instrumentów sprawozdawczości i monitorowania oraz przegląd projektu sieci TEN-T.

W ramach tej zmienionej polityki TEN-T należy dążyć do zbudowania do 2050 r. niezawodnej, płynnej i wysokiej jakości transeuropejskiej sieci transportowej, która zapewni zrównoważone połączenia w całej Unii Europejskiej bez fizycznych przerw, wąskich gardeł i brakujących połączeń. Sieć ta przyczyni się do dobrego funkcjonowania rynku wewnętrznego, do spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej terytorium UE oraz do

realizacji celów Europejskiego Zielonego Ładu. Sieć powinna być rozwijana stopniowo, z pośrednimi terminami realizacji przypadającymi na lata 2030 i 2040.

Inicjatywa ta stanowi część programu prac Komisji na 2021 r. w ramach załącznika I (nowe inicjatywy).

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tym obszarze polityki**

Jako główny filar unijnej polityki w zakresie infrastruktury transportowej rozporządzenie w sprawie TEN-T umożliwia podejmowanie działań, a także 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 przepisami. 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. Podobnie w przypadku infrastruktury drogowej TEN-T muszą zostać przyjęte i być przestrzegane przepisy UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Realizacja polityki sektorowej wymaga również solidnych ram dotyczących rozporządzenia w sprawie TEN-T, ponieważ TEN-T zapewnia sieć infrastrukturalną przeznaczoną do celów wdrożenia innych środków sektorowych lub innych aktów prawnych, z których niektóre wykraczają jednak poza TEN-T.

Skuteczność rozporządzenia w sprawie TEN-T pod względem wskaźników, takich jak udziały poszczególnych rodzajów transportu, lepsza jakość usług, wykorzystanie infrastruktury służącej do ładowania/tankowania, zależy od skoordynowanych wysiłków podejmowanych w powiązanych obszarach polityki. Dotyczy to w szczególności synergii między TEN-T a rozwojem infrastruktury paliw alternatywnych (wniosek dotyczący AFIR) oraz TEN-T a inteligentnymi systemami transportowymi (ITS), ponieważ obie te dziedziny są ze sobą nierozzerwalnie związane. Na przykład AFIR reguluje udostępnianie punktów ładowania/tankowania w sieci TEN-T, natomiast rozporządzenie w sprawie TEN-T zapewnia podstawę infrastrukturalną dla ich szerokiego zastosowania w perspektywie sieci europejskiej. Podobnie ITS reguluje kwestię zapewnienia inteligentnych systemów transportowych w ramach TEN-T, jako część szerszego pakietu środków. Do wdrożenia zarówno AFIR, jak i ITS potrzebne jest zdefiniowanie TEN-T (tj. geograficznego zasięgu zastosowania), co zapewniono za pomocą map zawartych w rozporządzeniu w sprawie TEN-T. Uwagi te mają również zastosowanie do innych inicjatyw, które stanowią część planu działania w ramach strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, takich jak przegląd rozporządzenia w sprawie kolejowych korytarzy towarowych, przegląd pakietu dotyczącego mobilności w miastach lub planu działania NAIADES III. W rozporządzeniu w sprawie TEN-T określony zostanie przebieg europejskich korytarzy transportowych, które zastąpią kolejowe korytarze towarowe i korytarze sieci bazowej. Zapewni to spójność rozwoju sieci i przyczyni się do stworzenia synergii między infrastrukturą a aspektami operacyjnymi sieci.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Europejski Zielony Ład, przyjęty przez Komisję Europejską w grudniu 2019 r., kładzie główny nacisk na działania w dziedzinie klimatu, wyznaczając cel neutralności klimatycznej UE do 2050 r. W dziedzinie transportu w ramach Europejskiego Zielonego Ładu wzywa się do redukcji o 90 % emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu, aby do roku 2050 UE mogła stać się gospodarką neutralną dla klimatu, dążąc jednocześnie do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń.

Ponadto TEN-T jest ściśle powiązana z polityką w zakresie sieci transeuropejskich w dziedzinie energii i telekomunikacji, a przepisy dotyczące wykorzystania synergii między

tymi trzema politykami są zapisane w prawodawstwie. Podobnie TEN-T jest również ściśle powiązana z polityką morską, tzn. transport morski jest jednym z kluczowych sektorów zrównoważonej niebieskiej gospodarki¹.

Jeśli chodzi o finansowanie unijne, rozporządzenie w sprawie TEN-T jest bezpośrednio powiązane z rozporządzeniem w sprawie instrumentu „Łącząc Europę” (CEF), ponieważ określono w nim projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, które kwalifikują się do finansowania w ramach CEF. Ponadto infrastruktura TEN-T jest w dużej mierze finansowana z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych (ESIF), a od niedawna również z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (RRF). Co więcej, TEN-T jest w pełni zgodna z polityką UE w dziedzinie środowiska i klimatu, taką jak strategia na rzecz bioróżnorodności i odpowiednie prawodawstwo, w tym ramowa dyrektywa wodna, dyrektywa ptasia i dyrektywa siedliskowa oraz strategia UE dotycząca przystosowania się do zmiany klimatu².

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) (art. 170–172) przewiduje utworzenie i rozwój sieci transeuropejskich w dziedzinie infrastruktury transportowej, telekomunikacyjnej i energetycznej³. Unia dąży do wspierania wzajemnych połączeń oraz interoperacyjności sieci krajowych, jak również dostępu do tych sieci. Uwzględnia ona w szczególności potrzebę łączenia wysp, regionów zamkniętych i peryferyjnych z centralnymi regionami Unii (art. 170 TFUE). W tym celu Unia ustanawia zbiór wytycznych obejmujących cele, priorytety i ogólne kierunki działań przewidzianych w dziedzinie sieci transeuropejskich. Wytyczne te służą określeniu projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, wdrożeniu wszelkich środków, jakie mogą się okazać niezbędne do zapewnienia interoperacyjności między sieciami, w szczególności w dziedzinie normalizacji technicznej, oraz mogą służyć wspieraniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, popieranych przez Państwa Członkowskie. Ponadto Unia może się również przyczyniać do finansowania, za pośrednictwem Funduszu Spójności utworzonego zgodnie z art. 177, poszczególnych projektów w państwach członkowskich w dziedzinie infrastruktury transportowej. W celu zapewnienia interoperacyjności sieci przewidziano również współpracę z państwami trzecimi (art. 171 TFUE).

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Zgodnie z TFUE sieci transeuropejskie umożliwiają obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym i wspólnotom regionalnym pełne czerpanie korzyści z obszaru bez granic wewnętrznych. Uwzględniają one również 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. Taka sieć obejmująca kraje UE nie może oczywiście zostać utworzona przez jedno państwo członkowskie. Gdyby państwa członkowskie rozwijały infrastrukturę

¹ Komunikat w sprawie nowego podejścia do zrównoważonej niebieskiej gospodarki w UE, COM(2021) 240.

² Budując Europę odporną na zmianę klimatu – nowa Strategia w zakresie przystosowania do zmiany klimatu, COM(2021) 82 final.

³ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, tytuł XVI – Sieci transeuropejskie (art. 170–172).

wyłącznie we własnym zakresie, interesy krajowe często przeważałyby nad interesem europejskim. W związku z tym utracone zostałyby korzyści płynące z europejskiej sieci transportowej o wysokiej jakości i zrównoważonym charakterze. W takim przypadku prawdopodobnie kwestie połączeń transgranicznych i interoperacyjności również nie zostałyby uwzględnione w wystarczającym stopniu, ponieważ państwa członkowskie traktują połączenia wewnątrz krajowe w większości przypadków priorytetowo, nawet jeśli projekty transgraniczne są niezbędne do wykorzystania korzyści płynących z całej sieci oraz do wyeliminowania wąskich gardeł powodujących zatory komunikacyjne. Doprowadziłoby to nie tylko do ryzyka braku niezakłóconych połączeń podróży w całej Europie, ale także do ewentualnej niespójności w krajowym podejściu do planowania. Z kolei odmienne standardy i wymogi w zakresie interoperacyjności w poszczególnych państwach członkowskich UE utrudniłyby płynny przepływ transportu w całej UE, a nawet zwiększyłyby koszty ponoszone przez użytkowników transportu. Ogólnie rzecz biorąc, jednolita TEN-T bez fizycznych przerw, obejmująca inteligentne i innowacyjne rozwiązania, jest kluczem do ułatwienia funkcjonowania rynku wewnętrznego, zwiększenia spójności i przyczynienia się do realizacji celów Europejskiego Zielonego Ładu.

Od czasu ustanowienia polityki UE w 1993 r. państwa członkowskie, regiony, miasta i zainteresowane strony z branży przemysłowej zawsze zdecydowanie potwierdzały ogólną wartość dodaną polityki TEN-T. Europejska wartość dodana była również jednym z głównych wniosków płynących z oceny obecnego rozporządzenia w sprawie TEN-T. Skoncentrowanie wysiłków na stworzeniu wspólnej, ogólnoeuropejskiej sieci transportowej uznaje się powszechnie za realizację pewnej wizji, której korzyści wykraczają poza osobne działania krajowe poszczególnych państw. Zapewnienie wspólnej i spójnej ogólnounijnej podstawy do celów identyfikacji „projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania” oraz, odpowiednio, dostosowania wysiłków szerokiego kręgu podmiotów w zakresie planowania i realizacji stanowi oczywistą i powszechnie uznaną wartość dodaną TEN-T.

Odnosi się to również do wymiaru węzłów miejskich, ponieważ ważne jest, aby ruch miejski był dobrze połączony z ruchem międzyregionalnym i międzynarodowym. Rola węzłów miejskich w TEN-T wykracza poza poziom lokalny, ponieważ działalność transportowa w ramach TEN-T rozpoczyna się lub kończy w takich węzłach lub przez nie przebiega, co wymaga dobrej koordynacji pomiędzy różnymi poziomami w celu wyeliminowania wąskich gardeł.

Mobilność w miastach jest i pozostanie jednak polityką leżącą głównie w gestii państw członkowskich (władz lokalnych). Działania UE powinny pozostać ograniczone do tych aspektów mobilności w miastach, które są związane z ruchem międzyregionalnym i międzynarodowym. Obejmuje to również utrzymanie infrastruktury: chociaż utrzymanie infrastruktury jest i pozostanie głównym obowiązkiem państw członkowskich, decydujące znaczenie ma zagwarantowanie w oparciu o minimalne zasady zawarte w rozporządzeniu w sprawie TEN-T, że TEN-T będzie nadal zapewniała wysoką jakość usług dla obywateli i przedsiębiorstw.

- **Proporcjonalność**

Jak wyszczególniono w rozdziale 7 oceny skutków towarzyszącej niniejszemu wnioskowi, żaden z wariantów strategicznych nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia ogólnych celów polityki. Proponowana interwencja stanowi zachętę do przesunięcia przewozów na bardziej zrównoważone rodzaje transportu, co jest niezbędne do realizacji bardziej ambitnych celów klimatycznych na 2030 r. oraz ogólnego celu zakładającego

osiągnięcie do 2050 r. neutralności klimatycznej. Warianty strategiczne mają na celu stworzenie spójnych ram politycznych oraz spójnej sieci transportowej o wysokim standardzie, stanowiącej podstawę do realizacji celów innych polityk sektorowych. Mają one na celu uniknięcie nieproporcjonalnego wpływu na organy publiczne, operatorów infrastruktury i dostawców usług w zakresie mobilności, w szczególności poprzez wykorzystanie i dalszy rozwój dobrze ugruntowanego systemu zarządzania. Zostało to w pełni wykazane w ocenie rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 oraz w analizie scenariusza odniesienia stanowiącej podstawę oceny skutków w ramach przeglądu tego rozporządzenia. Warianty są zatem w pełni zgodne z zasadą proporcjonalności.

- **Wybór instrumentu**

Ponieważ jest to wniosek dotyczący zmiany istniejącego rozporządzenia, 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)⁴ stwierdzono, że TEN-T zapewnia wszystkim właściwym podmiotom (tj. państwom członkowskim, regionom, miastom, branży transportowej, zarządcom infrastruktury wszystkich rodzajów transportu, użytkownikom) wspólne ramy polityki, które działają na rzecz stopniowego ukończenia budowy wspólnej i spójnej europejskiej sieci infrastruktury transportowej. W związku z tym nadaje krajowemu planowaniu infrastruktury europejską perspektywę oraz zaspokaja potrzeby i zapewnia korzyści wykraczające poza pojedyncze podejścia krajowe. Jednak w ocenie stwierdzono też, że aby osiągnąć nowe cele polityczne należy zintensyfikować wysiłki. Od czasu ustanowienia rozporządzenia w sprawie TEN-T w 2013 r. kontekst polityczny faktycznie uległ znacznej zmianie, w szczególności w wyniku przyjęcia Europejskiego Zielonego Ładu oraz strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, a także planu działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń. Poniżej przedstawiono powiązania między konkluzjami z oceny *ex post*, w tym zidentyfikowanymi niedociągnięciami, a przedmiotowym wnioskiem:

Główne konkluzje z oceny <i>ex post</i>	Wniosek
Konkluzje dotyczące adekwatności	
Wszystkie cztery cele szczegółowe rozporządzenia w sprawie TEN-T pozostają aktualne, są równie ważne i wzajemnie się uzupełniają.	We wniosku utrzymano i rozwinęto cele szczegółowe rozporządzenia.
Wykazano adekwatność struktury projektu oraz terminów realizacji przypadających na lata 2030 i 2050.	We wniosku zasadniczo zachowano strukturę sieci i terminy ukończenia, ale dodano nowy pośredni termin realizacji (2040 r.), aby zapewnić podejście stopniowe do realizacji celu na 2050 r.

⁴ 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.

Główne konkluzje z oceny <i>ex post</i>	Wniosek
Jeśli chodzi o cele szczegółowe: „efektywność rozwoju infrastruktury, aby ułatwić korzystanie z rynku wewnętrznego” oraz „spójność społeczna, gospodarcza i terytorialna” istnieje silna potrzeba poczynienia postępów w zakresie wymogów poprawiających jakość infrastruktury TEN-T.	Wniosek ma na celu podniesienie jakości TEN-T i zapewnienie utrzymania tej jakości przez cały okres użytkowania infrastruktury. Wprowadzono dalsze środki na rzecz zwiększenia interoperacyjności i dostępności sieci.
W przypadku celu szczegółowego „zrównoważonego rozwoju” należy wyeliminować brak skuteczności w umożliwianiu dekarbonizacji zgodnie z celem Europejskiego Zielonego Ładu. Zmniejszenie emisji z transportu o 90 % do 2050 r. nie może zostać osiągnięte bez odpowiedniej transeuropejskiej sieci transportowej umożliwiającej bardziej ekologiczny transport.	We wniosku wzmocniono wymogi zgodnie z potrzebą wkładu w realizację celów Europejskiego Zielonego Ładu w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu.
W odniesieniu do celu szczegółowego „zwiększenie korzyści dla użytkowników” rozporządzenie w sprawie TEN-T powinno zostać rozwinięte w celu wzmocnienia identyfikacji, łączenia i realizacji projektów z perspektywy zintegrowanych usług „od drzwi do drzwi” dla użytkowników. Ten obecny brak adekwatności wydaje się szczególnie widoczny w sektorze przewozu osób.	We wniosku określono środki mające na celu wzmocnienie aspektu transeuropejskiej sieci transportowej pod kątem usług i użytkowników, w szczególności w odniesieniu do przewozu osób.
Wzmocnienie komplementarności między siecią bazową i siecią kompleksową mogłoby pomóc w wyeliminowaniu pozostałych luk w dostępności i łączności oraz zapewnić jak najszerze i najskuteczniejsze pokrycie parametrami jakości nowej infrastruktury.	We wniosku określono środki mające na celu dostosowanie standardów i wymogów pomiędzy dwoma warstwami sieci (sieci kompleksowej i sieci bazowej) w dziedzinach takich jak: infrastruktura kolejowa, paliwa alternatywne czy węzły miejskie.
Konkluzje dotyczące skuteczności	
Ogólnie rzecz biorąc, rozporządzenie w sprawie TEN-T okazało się bardzo skuteczne w identyfikowaniu tysięcy projektów na podstawie jednolitych ram polityki ogólnoeuropejskiej.	We wniosku utrzymano ramy identyfikacji projektów dotyczących sieci.
W przypadku wielu projektów występują jednak nadal problemy związane z opóźnieniami spowodowanymi skomplikowanymi procedurami przygotowawczymi, utrzymującymi się rozbieżnościami między uzgodnionymi celami europejskimi a krajowym planowaniem infrastruktury i inwestycji lub ograniczonymi narzędziami zarządzania na poziomie UE.	We wniosku określono środki zapewniające dostosowanie krajowych interesów i obowiązków do celów TEN-T, przy jednoczesnym poszanowaniu zasady pomocniczości. ⁵
Wdrażanie TEN-T można byłoby dalej usprawnić – zwłaszcza w świetle nowych wyzwań i celów (obniżenie emisyjności, transformacja cyfrowa i rosnące ryzyko nieprzewidzianych sytuacji kryzysowych).	We wniosku określono środki służące dalszemu wzmocnieniu istniejących instrumentów UE (np. korytarze sieci bazowej, plany prac, decyzje wykonawcze Komisji). Ponadto określono w nim środki mające na celu poprawę odporności sieci.
Instrument korytarza sieci bazowej, w tym koordynatorów europejskich, okazał się zarówno bardzo istotny, jak i skuteczny.	We wniosku dalej jest rozwijana i poszerzana koncepcja korytarza oraz wmacniana rola koordynatorów europejskich.
Konkluzje dotyczące efektywności	

⁵ Kwestia złożonych i długotrwałych procedur przygotowawczych została również poruszona w dyrektywie 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).

Główne konkluzje z oceny <i>ex post</i>	Wniosek
Jeśli chodzi o obowiązki w zakresie sprawozdawczości i monitorowania określone w rozporządzeniu w sprawie TEN-T, istnieje możliwość usprawnienia i wzmocnienia tych narzędzi.	We wniosku określono środki usprawniające instrumenty monitorowania i ułatwiające sprawozdawczość.
Koordinacja między korytarzami sieci bazowej i korytarzami towarowego transportu kolejowego doprowadziła do pewnego przyrostu wydajności, ale istnieje niewykorzystany potencjał odnośnie do lepszego dostosowania tych dwóch instrumentów pod względem planowania inwestycji i identyfikacji projektów.	We wniosku zapewniono geograficzne dostosowanie obu instrumentów korytarzowych do europejskich korytarzy transportowych oraz dalsze wzmocnienie koordynacji między tymi dwoma instrumentami.
Konkluzje dotyczące spójności i koordynacji	
Osiągnięcie celów Europejskiego Zielonego Ładu wymagałoby pełnego dostosowania infrastruktury TEN-T do przepisów wynikających z innych inicjatyw politycznych w dziedzinie paliw alternatywnych (AFIR), FuelEU w gospodarce morskiej i ReFuelEU w lotnictwie.	We wniosku zapewniono pełne dostosowanie do innych inicjatyw politycznych w zakresie paliw alternatywnych.
Potrzeba zwiększenia spójności z wyzwaniem związanym z transformacją cyfrową i innymi nowymi technologiami.	We wniosku zapewniono pełne dostosowanie do innych inicjatyw politycznych w zakresie inteligentnych systemów transportowych.
Konkluzje dotyczące europejskiej wartości dodanej	
Państwa członkowskie, regiony, miasta i zainteresowane strony z sektora przemysłu zawsze zdecydowanie potwierdzały ogólną wartość dodaną polityki TEN-T. Założenia polityki TEN-T wzbudzają również coraz większe zainteresowanie poza UE, zwłaszcza w państwach sąsiadujących, ale także w innych regionach świata, na przykład w związku z rozszerzeniem lądowych połączeń transportowych z Azją.	Utrzymane zostaje podejście do zaangażowania państw trzecich i sąsiadujących. Wizja UE dotycząca rozszerzenia sieci TEN-T na państwa trzecie została uwzględniona w osobnym komunikacie Komisji.
Zapewnienie wspólnej i spójnej ogólnounijnej podstawy na potrzeby identyfikacji „projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania” oraz dostosowanie wysiłków szerokiego kręgu podmiotów w zakresie planowania i realizacji jest oczywistym i powszechnie uznanym celem i nie byłoby możliwe bez rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.	We wniosku zachowano i dalej rozwinięto ramy TEN-T służące zharmonizowanemu planowaniu i realizacji sieci.

• Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Na etapie oceny przeprowadzono następujące konsultacje z zainteresowanymi stronami:

Otwarte konsultacje publiczne: W ramach pierwszego etapu formalnego procesu przeglądu w okresie od 24 kwietnia do 17 lipca 2019 r. Komisja przeprowadziła otwarte konsultacje publiczne. Kwestionariusz był dostępny we wszystkich językach urzędowych UE. W ramach konsultacji uzyskano ponad 600 odpowiedzi od szerokiego kręgu zainteresowanych stron, w tym organów publicznych (od międzynarodowych po lokalne), zarządców infrastruktury, komercyjnych użytkowników transportu, społeczeństwa obywatelskiego i obywateli. Co ważne, ponad 150 zainteresowanych stron – w tym wiele państw członkowskich i kluczowych stowarzyszeń europejskich – wykorzystało już ten pierwszy etap do przedłożenia stanowiska negocjacyjnego, w którym podkreślono mocne i słabe strony tej polityki, a zwłaszcza jej przyszłe możliwości i potrzeby. Wyniki otwartych konsultacji publicznych zostały przeanalizowane i włączone do ogólnego procesu oceny.

Ukierunkowane konsultacje z zainteresowanymi stronami: podejście do konsultacji z zainteresowanymi ekspertami opracowane przez konsultanta obejmowało trzy główne elementy: ankiety internetowe, wywiady i studia przypadków dotyczące kwestii o szczególnym znaczeniu. Celem ukierunkowanych konsultacji było zebranie danych od konkretnych grup zainteresowanych stron na poziomie lokalnym, krajowym i unijnym. Ogólnie rzecz biorąc, opinie zainteresowanych stron pokazały bardzo spójne postrzeganie poglądów i, o ile w ocenie nie określono inaczej, nie można było znaleźć żadnych godnych uwagi rozróżnień pomiędzy różnymi grupami zainteresowanych stron.

Ankiety internetowe: W okresie od 20 stycznia do 16 marca 2020 r. opracowano kwestionariusz badań w celu zebrania danych dotyczących postrzegania przez zainteresowane strony rozporządzenia w sprawie TEN-T i ich doświadczeń z nim związanych, jego wdrażania i dotychczasowych wyników, a także ich poglądów na temat zaleceń dotyczących przyszłego rozwoju polityki UE w tym obszarze. Ogólnie rzecz biorąc, w celu przeprowadzenia ankiet *online* skontaktowano się z ponad 2000 zainteresowanych stron posiadających wiedzę fachową na temat omawianych zagadnień. Ogółem otrzymano 198 ważnych odpowiedzi.

Wywiady: W sumie przeprowadzono rozmowy z 44 zainteresowanymi stronami, z uwzględnieniem przekrojowych grup respondentów uczestniczących w badaniu, i przedstawicieli odpowiednich grup zainteresowanych stron. Głównym celem tych częściowo ustrukturyzowanych wywiadów było uzyskanie dogłębnej wiedzy na temat wdrażania rozporządzenia w sprawie TEN-T, osiągniętych postępów oraz czynników sukcesu/wyzwań z perspektywy różnych zainteresowanych stron. Wywiady globalne służyły dopełnieniu badania źródeł wtórnych, otwartych konsultacji publicznych i ankiety globalnej w celu wyjaśnienia uzyskanych danych ilościowych i uzupełnienia wszelkich luk, wsparcia tematycznych studiów przypadku i rozwinięcia kluczowych kwestii, w przypadku których dane pozyskane z innych źródeł były niejasne lub wymagały dalszych wyjaśnień.

Studia przypadków: Oprócz ogólnej oceny rozporządzenia w sprawie TEN-T opracowano dziewięć tematycznych studiów przypadku dotyczących wybranych obszarów polityki TEN-T. Zostały one przeprowadzone w obszarach, w których prace Komisji na etapie wdrażania rozporządzenia w sprawie TEN-T dostarczyły dowodów świadczących o możliwej nieadekwatności, zarówno w świetle rozwoju sytuacji w ostatnich latach, jak i przewidywalnego rozwoju sytuacji w przyszłości. Opracowano i przeprowadzono trzy warsztaty internetowe z udziałem zainteresowanych stron, w tym urzędników UE, zainteresowanych stron z sektora transportu i partnerów społecznych, w celu potwierdzenia ustaleń oraz omówienia wniosków i zaleceń wynikających ze studiów przypadku, które dotyczyły mobilności w miastach (transformacja cyfrowa) oraz innowacji i nowych technologii.

Na etapie oceny skutków przeprowadzono następujące konsultacje z zainteresowanymi stronami:

Na etapie oceny skutków przeprowadzono **dodatkowe otwarte konsultacje publiczne**. Badanie przeprowadzono między 10 lutego a 5 maja 2021 r. na stronie internetowej EU Survey. Konsultacje podzielono na pięć sekcji, rozpoczynających się od pytania ogólnego dotyczącego rozporządzenia, po którym następowały pytania dotyczące dodatkowych środków, które mogłyby zostać wprowadzone w zmienionym rozporządzeniu, oraz kwestii, na którą należy ewentualnie położyć nacisk. W ramach konsultacji otrzymano łącznie 496 odpowiedzi. Główne poruszane zagadnienia to:

- środki umożliwiające obniżenie emisyjności i ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza w systemie transportu;
- środki związane z jakością i odpornością infrastruktury;
- środki związane z innowacjami, transformacja cyfrową i automatyzacją; oraz
- potencjalne obszary zainteresowania dla wariantów strategicznych.

Wszystkie uwagi zainteresowanych stron zostały wykorzystane w procesie opracowywania wniosku. Chociaż informacje uzyskane na etapie oceny zostały w szczególności wykorzystane do zdefiniowania i dopracowania różnych środków, które miały być dalej analizowane w ramach oceny skutków, informacje uzyskane na tym etapie okazały się istotne w kontekście zatwierdzenia wybranych środków i wariantów, a tym samym podejścia do zmiany rozporządzenia.

• **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Europejski Trybunał Obrachunkowy

Trybunał Obrachunkowy przeprowadził szereg audytów i przeglądów polityk związanych z infrastrukturą transportową i TEN-T, w szczególności w odniesieniu do europejskiej sieci kolei dużych prędkości, transportu morskiego w UE, kolejowego transportu towarowego w UE, a także infrastruktury transportowej UE⁶. W stosownych przypadkach oraz zgodnie z odpowiedziami udzielonymi na odpowiednie sprawozdania, Komisja uwzględniła odpowiednie zalecenia podczas przygotowywania niniejszego wniosku.

Ocena

Ocena rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej została rozpoczęta we wrześniu 2018 r. i opierała się w szczególności na badaniu wspierającym dla oceny TEN-T, przeprowadzonym przez konsultantów Coffey⁷, oraz na badaniu wspierającym dla przeglądu polityki TEN-T, przeprowadzonym przez Panteia⁸. O ile pierwsze z tych badań dotyczyło przepisów rozporządzenia w sprawie TEN-T w całości i gromadziło informacje od wszystkich zainteresowanych stron i rodzajów transportu, drugie było skierowane głównie do organów państw członkowskich. Zastosowano standardowe podejście triangulacyjne, aby odpowiedzieć na pytania ewaluacyjne pod różnym kątem: badanie źródeł wtórnych, wywiady i ankiety.

Ocena skutków

Ocena skutków została oparta na badaniach i analizach przeprowadzonych przez Komisję. Komisja zleciła również zewnętrznemu, niezależnemu zespołowi konsultantów (Ricardo

⁶ Sprawozdanie specjalne nr 19/2018, sprawozdanie specjalne nr 23/2016, sprawozdanie specjalne nr 08/2016, sprawozdanie specjalne nr 10/2020, ale zob. także przegląd nr 09/2018 i sprawozdanie specjalne nr 19/2019.

⁷ Support study for the evaluation of Regulation (EU) 1315/2013 on Union Guidelines for the development of the trans-European transport network [Badanie uzupełniające na potrzeby oceny rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej]. <https://op.europa.eu/pl/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1> (i powiązane studia przypadków).

⁸ Support study for the TEN-T policy review, concerning relevant national plans and programmes in member states [Badanie uzupełniające na potrzeby przeglądu polityki TEN-T dotyczące odpowiednich planów i programów krajowych w państwach członkowskich]. <https://op.europa.eu/pl/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1>

Nederland B.V. jako lider grupy wraz z Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) oraz M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE)) wsparcie oceny skutków w zakresie poszczególnych zadań, tj. oceny wariantów strategicznych, porównania wariantów, oceny kosztów administracyjnych oraz analizy otwartych konsultacji publicznych. Zewnętrzne badanie wspierające zostanie opublikowane wraz z niniejszym wnioskiem. Ponadto scenariusz odniesienia został opracowany przez laboratorium E3Modelling przy użyciu modelu PRIMES-TREMOVE, z wykorzystaniem scenariusza MIX stanowiącego podstawę oceny skutków pakietu „Gotowi na 55”. Modele ASTRA i TRUST zostały skalibrowane na podstawie tego scenariusza odniesienia odpowiednio przez M-FIVE i TRT.

- **Ocena skutków**

Aby odpowiednio zrealizować cele przeglądu TEN-T, oceniono trzy warianty strategiczne pod względem ich skutków gospodarczych, społecznych oraz wpływu na środowisko. Celem wariantu strategicznego nr 1 jest aktualizacja istniejących wymogów i standardów w odniesieniu do jakości infrastruktury TEN-T oraz zapewnienie odpowiedniej podstawy infrastrukturalnej dla wdrożenia paliw alternatywnych i inteligentnych systemów transportowych. Ponadto obejmuje on środki mające na celu harmonizację i usprawnienie istniejących narzędzi monitorowania i sprawozdawczości w zakresie TEN-T. W kontekście TEN-T wariant obejmuje także przegląd sieci transportowej i węzłów transportowych. Wariant strategiczny nr 2, oparty na wariacie strategicznym nr 1, reprezentuje zasadniczą zmianę w związku z wprowadzeniem nowych, bardziej ambitnych standardów dla wszystkich rodzajów transportu, aby przyczynić się do obniżenia emisyjności, redukcji zanieczyszczeń, transformacji cyfrowej, odporności i bezpieczeństwa systemu infrastruktury transportowej. Ponadto lepsza integracja węzłów miejskich z TEN-T jest zapewniona dzięki szczegółowym wymogom dotyczącym zarządzania ruchem pasażerskim i towarowym do/z miast. Wariant strategiczny nr 3, który jest wariantem preferowanym, polega na przyspieszeniu ukończenia TEN-T wskutek przesunięcia terminu realizacji niektórych standardów i odcinków sieci z 2050 r. na 2040 r. przy jednoczesnym utrzymaniu ambitnych standardów i wymogów wprowadzonych wariantem strategicznym nr 2. Zapewnia on również szeroki i spójny rozwój sieci, przekładający się na zasadniczy przegląd projektu sieci TEN-T.

Pod względem wyników wariant strategiczny nr 3 niesie za sobą znaczne korzyści gospodarcze, w szczególności wzrost PKB o 0,4 % w 2030 r., 1,3 % w 2040 r. i 2,4 % do 2050 r. w stosunku do scenariusza odniesienia. Przekłada się to na wzrost PKB o 57 mld EUR w stosunku do scenariusza odniesienia w 2030 r., o 229 mld EUR w 2040 r. i o 467 mld EUR w 2050 r. Większe inwestycje w TEN-T przyczyniają się również do tworzenia miejsc pracy, prowadząc do szacunkowego wzrostu zatrudnienia o 0,1 % w 2030 r. w stosunku do scenariusza odniesienia, 0,3 % w 2040 r. i 0,5 % do 2050 r., co odpowiada zatrudnieniu 200 000 dodatkowych pracowników w 2030 r., 561 000 w 2040 r. i 840 000 w 2050 r. Wariant strategiczny nr 3 daje również dobre wyniki pod względem przesunięcia przewozów towarowych i przewozów pasażerskich na bardziej zrównoważone rodzaje transportu. Przewidywane wdrożenie nowego standardu kolei pasażerskiej (prędkość na linii 160 km/h), wprowadzenie skrajni ładunkowej P400 (umożliwiającej ruch naczep na wagonach kolejowych), a także rozszerzenie niektórych standardów kolejowych z sieci bazowej na sieć kompleksową w połączeniu z rozbudową tej ostatniej ma wpłynąć na zwiększenie aktywności w dziedzinie transportu kolejowego. Znajduje to również odzwierciedlenie w zwiększeniu udziału kolei w podziale zadań przewozowych sektora drogowego. Mimo że udział żeglugi śródlądowej i transportu morskiego w przewozach utrzymuje się zasadniczo na stałym poziomie, wdrożenie nowych norm umożliwia sektorowi wchłonięcie przewidywanego wolumenu ruchu w UE-27 oraz wewnątrzunijnego ruchu morskiego. Ponadto przewiduje się,

że przejście z transportu drogowego na mniej emisyjne rodzaje transportu, możliwe dzięki pakietowi środków zawartych w wariancie strategicznym nr 3, spowoduje redukcję emisji CO₂ i zanieczyszczeń powietrza. Redukcję kosztów zewnętrznych związanych z emisją CO₂, wyrażoną jako wartość bieżąca, szacuje się na około 387 mln EUR w odniesieniu do scenariusza odniesienia dla okresu 2021–2050, a redukcję kosztów zewnętrznych związanych z zanieczyszczeniem powietrza – na ok. 420 mln EUR. Ponadto na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego wpływa ustanowienie norm jakości i powiązanych elementów bezpieczeństwa dla wszystkich odcinków sieci powyżej pewnego progu ruchu dobowego, co ogranicza liczbę ofiar śmiertelnych i obrażeń. Redukcję kosztów zewnętrznych związanych z wypadkami, wyrażoną jako wartość bieżąca dla okresu 2021–2050, szacuje się na około 3 930 mln EUR w odniesieniu do scenariusza odniesienia. Redukcję kosztów zewnętrznych związanych z zatorami komunikacyjnymi w międzymiastowym ruchu drogowym, wyrażoną jako wartość bieżąca, szacuje się na około 2 891 mln EUR w odniesieniu do scenariusza odniesienia dla okresu 2021–2050.

Pod względem kosztów wariant preferowany pozwala osiągnąć w najlepszy sposób równowagę między celami a ogólnymi kosztami wdrażania. Inwestycje wyrażone w wartości bieżącej w latach 2021–2050, mające na celu wdrożenie wszystkich środków w ramach wariantu strategicznego nr 3, szacuje się na 247,5 mld EUR w odniesieniu do scenariusza odniesienia. Ponadto koszty administracyjne w sektorze prywatnym, wyrażone jako wartość bieżąca w latach 2021–2050, szacuje się na 8,6 mln EUR w odniesieniu do scenariusza odniesienia, a koszty dla organów publicznych – na 25,4 mln EUR. Inne skutki, związane z emisją hałasu i potencjalną utratą różnorodności biologicznej, były trudne do określenia ilościowego, ponieważ skutki hałasu w dużym stopniu zależą od sytuacji lokalnej (ruch drogowy), a różnorodność biologiczna od konkretnej lokalizacji i cech infrastruktury.

Modernizacja infrastruktury kombinowanego transportu kolejowego i terminali stanowi ważny element gwarantujący, że transport intermodalny odbywa się głównie kolejami, śródlądowymi drogami wodnymi lub szlakami żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, a jakkolwiek początkowy lub końcowy odcinek pokonywany drogą jest możliwie jak najkrótszy. Wspomniana modernizacja infrastruktury stworzy możliwości świadczenia usług przez MŚP, mimo że w niektórych segmentach funkcjonują również duże podmioty. Głównymi zainteresowanymi stronami są przedsiębiorstwa kolejowe działające na rynku przewozów towarowych, operatorzy kolejowych terminali towarowych, przedsiębiorstwa transportowe oraz operatorzy terminali pasażerskich. W sektorze drogowym poprawa sytuacji w zakresie miejsc obsługi podróżnych i parkingów dla regionalnych i dalekobieżnych przewozów ciężarowych przyniesie korzyści dużej liczbie małych przedsiębiorstw transportowych, których właścicielami są kierowcy, a które w rzeczywistości należą do najmniejszych przedsiębiorstw w dziedzinie transportu, ponieważ są one uzależnione od gęstej i dobrej jakościowo sieci parkingów.

Wariant strategiczny nr 3 dodaje ważny wymiar do celu spójności TEN-T dzięki identyfikacji węzłów miejskich i integracji terminali pasażerskich/towarowych na całym terytorium UE, odgrywających kluczową rolę w łączności regionalnej. Wariant strategiczny nr 3 również najlepiej stymuluje odporność infrastruktury TEN-T i jej przystosowanie się do zmiany klimatu. Ponadto wariant strategiczny nr 3 wnosi istotną wartość dodaną dla zapewnienia spójności z innymi politykami dzięki przeglądowi projektu sieci TEN-T (np. poprzez utworzenie europejskich korytarzy transportowych zastępujących dwa istniejące rodzaje korytarzy – korytarze sieci bazowej i korytarze towarowego transportu kolejowego).

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Inicjatywa ta stanowi część programu prac Komisji na 2021 r. w ramach załącznika I (nowe inicjatywy) i nie jest częścią załącznika II (inicjatywa REFIT).

Inicjatywa ta przyczynia się do usprawnienia funkcjonowania polityki TEN-T dzięki zwiększeniu skuteczności ram regulacyjnych jako całości. Ponadto dzięki tej inicjatywie wyjaśnione zostają pewne wymogi i pojęcia. Na przykład wielu ekspertów i promotorów projektów uznało aktualną definicję autostrad morskich określoną w rozporządzeniu za zbyt złożoną. W wyniku oceny rozporządzenia w sprawie TEN-T potwierdzone zostało, że korzystne byłoby jego uproszczenie i włączenie do nadrzędnej i zintegrowanej koncepcji TEN-T obejmującej porty, żeglugę morską i wszystkie inne elementy infrastruktury morskiej z korzyścią dla całego „europejskiego obszaru transportu morskiego”. Innym przykładem jest dostosowanie kolejowych korytarzy towarowego transportu kolejowego do korytarzy sieci bazowej, co pozwoli na optymalizację instrumentów i uniknięcie powielania działań, np. wymóg sporządzania planów inwestycyjnych na podstawie rozporządzenia w sprawie kolejowych korytarzy towarowych, który należy po prostu zlikwidować, ponieważ takie plany inwestycyjne pokrywają się z planami prac regularnie przygotowywanymi przez europejskich koordynatorów TEN-T.

Zidentyfikowano kolejne dwa uproszczenia, które doprowadzą do potencjalnych oszczędności kosztów:

- zautomatyzowane wprowadzanie danych do systemu TENtec umożliwiające wymianę bezpośrednio ze źródła danych (państwo członkowskie, zarządca infrastruktury);
- zastąpienie dwuletnich planów prac koordynatorów europejskich oraz dwuletniego sprawozdania z postępów w realizacji TEN-T przez państwa członkowskie planem prac obejmującym priorytety w zakresie rozwoju odpowiednich korytarzy co cztery lata, wraz z krótkim rocznym sprawozdaniem na temat stanu realizacji korytarzy, autostrad morskich (w przyszłości europejskiego obszaru transportu morskiego) oraz ERTMS.

Chociaż wniosek przewiduje zwiększenie ogólnych kosztów wdrożenia ponoszonych przez władze, niesie za sobą korzyści, w szczególności w zakresie gospodarki i zatrudnienia, oraz umożliwia korzystanie z bardziej zrównoważonych form transportu, co z nadwyżką rekompensuje wzrost kosztów regulacyjnych.

- **Prawa podstawowe**

Dzięki określeniu odpowiednich wymogów dotyczących infrastruktury wniosek umożliwia zwiększenie dostępności dla wszystkich użytkowników, a tym samym poprawi dostępność dla osób z niepełnosprawnościami i dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz przyczynia się do równouprawnienia płci.

4. WPLYW NA BUDŻET

Koszty administracyjne w stosunku do scenariusza odniesienia zostały oszacowane w ocenie skutków jako umiarkowane, zwłaszcza w porównaniu z ambitnymi planami zmian w ramach preferowanego wariantu strategicznego. Koszty administracyjne dla organów publicznych, wyrażone jako wartość bieżąca w latach 2021–2050, zostały oszacowane na poziomie 25,4

mln EUR (tj. 15,8 mln EUR dla Komisji Europejskiej⁹ i 9,6 mln EUR dla organów publicznych państw członkowskich). Ponadto szacuje się, że największa część inwestycji będzie pochodzić z finansowania publicznego (krajowe fundusze publiczne, fundusze UE) i wyniesie 244,2 mld EUR w stosunku do scenariusza odniesienia, jako wartość bieżąca dla okresu 2021–2050.

5. INNE ELEMENTY

• Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania

Komisja będzie monitorować postępy i wyniki przedmiotowej inicjatywy za pośrednictwem szeregu instrumentów zarządzania opartych na zarządzaniu TEN-T, takich jak wzmocnieni koordynatorzy europejscy i ich plany prac. Monitorowanie zostanie dodatkowo wzmocnione w zmienionym rozporządzeniu.

Koordynatorzy europejscy odegrali w tym względzie zasadniczą rolę, ponieważ działają jako ambasadorzy polityki TEN-T i mediatorzy w odniesieniu do wszystkich zainteresowanych stron, które gromadzą na tzw. forach ds. korytarzy. Prace te zostaną jeszcze bardziej zintensyfikowane dzięki wzmocnieniu roli koordynatorów europejskich. Ponadto każdy europejski korytarz transportowy i dwa priorytety horyzontalne będą miały zapewnione wsparcie dzięki specjalnym badaniom, w ramach których monitorowane będą postępy w zakresie spełniania norm, terminów i wyznaczania priorytetów. Znajduje to na przykład odzwierciedlenie w bardzo dokładnym monitorowaniu wszystkich projektów planowanych lub realizowanych w ramach TEN-T (tzw. analiza „serii projektów” oraz półroczne „sprawozdania z realizacji projektów”). Projekty są w ten sposób oceniane pod względem ich dojrzałości finansowej, jak również pod względem ich statusu w zakresie wydawania pozwoleń i udzielania zamówień, tak aby problemy np. w zakresie opóźnień mogły być łatwo zauważone, a interwencje zaplanowane przez Komisję lub koordynatorów europejskich. W nowym rozporządzeniu będzie również przewidziana możliwość oparcia się na aktach wykonawczych w większym stopniu niż w przeszłości. Będą one nie tylko wspierać określanie priorytetów na szczeblu krajowym, ale również ułatwiać monitorowanie postępów w zakresie TEN-T w odniesieniu do celów pośrednich określonych i uzgodnionych w tych aktach wykonawczych. Jako takie stanowią one również bardzo solidną podstawę dla monitorowania tych projektów, ponieważ można sprawdzać regularne postępy w odniesieniu do poszczególnych celów pośrednich oraz wprowadzać odpowiednie środki w przypadku opóźnień. Przyjmując te akty wykonawcze, zainteresowane państwa członkowskie wyrażają również zgodę na regularne składanie sprawozdań z osiągniętych postępów. Jeśli chodzi o monitorowanie, postępy w zakresie TEN-T będą monitorowane pod względem technicznego ukończenia infrastruktury TEN-T zgodnie z określonymi standardami TEN-T oraz w odniesieniu do określonych terminów 2030 r., 2040 r. i 2050 r. Standardy i wymogi będą zatem stanowić kluczowe wskaźniki skuteczności działania, na podstawie których będzie monitorowany sukces TEN-T (np. odsetek długości odcinków kolejowych przewozów towarowych, które są zelektryfikowane, przystosowane do nacisku osi 22,5 i długości pociągu wynoszącej 740 m; liczba portów morskich z dostępem do kolei itp.) Oprócz tego prowadzone jest stałe monitorowanie za pośrednictwem tzw. bazy danych TENtec, potężnego systemu informacji, który w przyszłości umożliwi automatyczną wymianę danych

⁹ Koszty te są oszacowane w ramach oceny skutków na podstawie kosztów i doświadczeń z przeszłości. Nie należy uznawać ich za dodatkowe koszty ponoszone przez Komisję. Wszystkie środki związane z TEN-T są w pełni pokrywane z budżetu instrumentu „Łącząc Europę” (rozporządzenie (UE) 2021/1153).

bezpośrednio ze źródła danych (państwo członkowskie, zarządca infrastruktury) w odpowiednim czasie.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Struktura zmienionego rozporządzenia będzie różnić się od struktury obecnego rozporządzenia. Nie będzie ono już uporządkowane w podziale na warstwy sieci (bazową i kompleksową), ale według rodzajów transportu, co pozwoli na lepsze zrozumienie różnych wymogów. Będzie ono zawierało szczegółowe wymogi i mapy dotyczące europejskich korytarzy transportowych oraz nowego pośredniego terminu upływającego w 2040 r. W pierwszych rozdziałach rozporządzenia wyjaśniono ogólne cele TEN-T oraz podejście stopniowe do ukończenia sieci. Będzie się ono składało z następujących głównych rozdziałów:

Motywy

W motywach skoncentrowano się w szczególności na wkładzie TEN-T w Europejski Zielony Ład oraz celach strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności. Ponadto szczegółowo opisano w nich powiązania zmienionej TEN-T z innymi obszarami polityki transportowej w odniesieniu do poszczególnych rodzajów transportu oraz z obszarami polityki spoza sektora transportu, np. z polityką środowiskową i klimatyczną, polityką społeczną, polityką spójności, polityką zagraniczną itp. W motywach zwrócono ponadto uwagę na aspekty unijnego i krajowego planowania infrastruktury oraz jej finansowania.

Rozdział I: Zasady ogólne

W rozdziale 1 określono zasady ogólne rozporządzenia w sprawie TEN-T. Określa się w nim przedmiot i zakres stosowania rozporządzenia. Zawiera on definicje poszczególnych elementów rozporządzenia oraz terminologii stosowanej w całym tekście. Ponadto przedstawiono w nim cele rozporządzenia (spójność, zrównoważony rozwój, efektywność i korzyści dla użytkowników) oraz sposób ich osiągnięcia. Rozdział ten stanowi również, że transeuropejska sieć transportowa jest projektowana, rozwijana i eksploatowana w sposób zasobooszczędny zgodnie z obowiązującymi unijnymi i krajowymi wymogami dotyczącymi środowiska. W kolejnych artykułach opisano geograficzny wymiar struktury sieci oraz europejskie korytarze transportowe (ETC). Ponadto w rozdziale 1 opisano zasady projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz zasady współpracy z państwami trzecimi.

Rozdział II: Przepisy ogólne

Rozdział 2 zawiera przepisy ogólne rozporządzenia określające sieć bazową, rozszerzoną sieć bazową i sieć kompleksową, a także europejskie korytarze transportowe (ETC), oraz określa priorytety działań w odniesieniu do poszczególnych sieci.

Rozdział III: Przepisy szczegółowe

Rozdział 3 zawiera przepisy szczegółowe dotyczące wymogów w odniesieniu do każdego rodzaju transportu, którego dotyczy rozporządzenie, z uwzględnieniem:

- definicji elementów infrastruktury,
- wymogów dotyczących infrastruktury transportowej dla sieci kompleksowej,
- wymogów dla sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej,

- dodatkowych priorytetów.

Ponadto rozdział ten zawiera przepisy dotyczące wymogów przeglądu mających zastosowanie do multimodalnych terminali towarowych i węzłów miejskich.

Rozdział IV: Przepisy dotyczące inteligentnego i odpornego transportu

Rozdział 4 zawiera dodatkowe przepisy dotyczące wymogów rozporządzenia w odniesieniu do systemów ICT dla transportu, zrównoważonych usług, nowych technologii i innowacji, bezpiecznej i chronionej infrastruktury, odporności, inwestycji państw trzecich, utrzymania i cyklu życia projektu, a także dostępności dla wszystkich użytkowników.

Rozdział V: Wdrożenie instrumentów europejskich korytarzy transportowych i priorytetów horyzontalnych

Rozdział 5 dotyczy wdrażania europejskich korytarzy transportowych i priorytetów horyzontalnych (europejski system zarządzania ruchem kolejowym i europejską przestrzenią morską). Został w nim opisany instrument EWT i priorytety horyzontalne, a także przepisy dotyczące sposobu ich koordynacji i zarządzania nimi. Rozdział ten zawiera ponadto przepisy dotyczące narzędzi wdrażania, np. planów prac koordynatorów i aktów wykonawczych.

Rozdział VI: Przepisy wspólne

Rozdział 6 zawiera przepisy wspólne rozporządzenia w odniesieniu do obowiązków w zakresie sprawozdawczości i monitorowania, procedur aktualizacji sieci oraz zasad współpracy z zainteresowanymi stronami publicznymi i prywatnymi. Zawiera on przepisy dotyczące dostosowania planów krajowych do wspólnej polityki transportowej. Ponadto zawiera przepisy dotyczące wykonywania przekazanych uprawnień, procedury komitetowej, przeglądu rozporządzenia, procedur dotyczących opóźnień we wdrażaniu sieci oraz możliwości przyznania zwolnień. Na koniec przedstawiono wpływ rozporządzenia na inne akty ustawodawcze w związku z koniecznością ich zmiany.

Załączniki:

Załączniki do rozporządzenia zawierają szczegółowe mapy sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej, wykazy węzłów transportowych i miejskich objętych zakresem niniejszego rozporządzenia, jak również określenie przebiegu i mapy europejskich korytarzy transportowych. Ponadto zawierają one mapy orientacyjne dla państw sąsiadujących oraz specyfikacje dotyczące wymogów dla opracowania planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Znajduje się w nich również artykuł zmieniający rozporządzenie (UE) 2021/1153 oraz tabela korelacji między rozporządzeniem (UE) nr 1315/2013 a niniejszym rozporządzeniem.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

(tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 172,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W Komunikacie Komisji „Europejski Zielony Ład”³ z grudnia 2019 r. został wyznaczony cel w zakresie neutralności klimatycznej, który ma zostać osiągnięty przez Unię do 2050 r., a także wyraźny cel redukcji emisji netto gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomami z 1990 r. Powyższe dążenia wskazano jako cel w rozporządzeniu (UE) 2021/1119 Parlamentu Europejskiego i Rady⁴.
- (2) Emisje w sektorze transportu stanowią około 25 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych w Unii i wzrosły one w ostatnich latach. W ramach Europejskiego Zielonego Ładu wzywa się zatem do redukcji o 90 % emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu, aby do roku 2050 r. UE mogła stać się gospodarką

¹ Dz.U. C [...].

² Dz.U. C [...].

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

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

neutralną dla klimatu, dążąc jednocześnie do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń⁵.

- (3) W ramach strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności⁶ określono cele pośrednie, aby wyznaczyć drogę dla europejskiego systemu transportu do osiągnięcia celów w zakresie zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności. Przewidziano w niej, że kolejowy ruch towarowy powinien zwiększyć swój udział w rynku do 2030 r. o 50 %, a do 2050 r. – dwukrotnie; udział w rynku w przypadku transportu z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu powinien zwiększyć się o 25 % do 2030 r. i o 50 % do 2050 r.; do 2030 r. ruch kolejowy w ramach kolei dużych prędkości powinien wzrosnąć dwukrotnie, a do 2050 r. – trzykrotnie; do 2030 r. na drogach Unii powinno jeździć co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów osobowych i 80 000 bezemisyjnych samochodów ciężarowych, a do 2050 r. prawie wszystkie samochody osobowe, dostawcze, autobusy oraz nowe pojazdy ciężkie powinny być bezemisyjne; do 2030 r. regularny transport zbiorowy w UE na dystansie do 500 km powinien być neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla; do 2030 r. w Europie powinno być co najmniej 100 miast neutralnych dla klimatu.
- (4) Realizacja transeuropejskiej sieci transportowej stwarza sprzyjające warunki w zakresie bazy infrastrukturalnej, co pozwala uczynić wszystkie rodzaje transportu bardziej zrównoważonymi, przystępnymi cenowo i sprzyjającymi włączeniu społecznemu, szeroko udostępnić zrównoważone rozwiązania alternatywne w ramach systemu transportu multimodalnego oraz wprowadzić odpowiednie zachęty pobudzające do transformacji, w szczególności poprzez zapewnienie sprawiedliwej transformacji, zgodnie z celami przedstawionymi w zaleceniu Rady (UE) [...] z dnia [...] r. w sprawie zapewnienia sprawiedliwej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej.
- (5) Planowanie, rozwijanie i użytkowanie transeuropejskiej sieci transportowej powinny umożliwiać zrównoważone formy transportu, zapewniać lepsze multimodalne i interoperacyjne rozwiązania transportowe oraz większą intermodalną integrację całego łańcucha logistycznego, przyczyniając się tym samym do sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego poprzez tworzenie arterii niezbędnych do płynnego przepływu pasażerów i towarów w całej Unii. Ponadto sieć powinna mieć na celu wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej poprzez zapewnienie dostępności i łączności wszystkich regionów Unii, w tym lepszej łączności regionów najbardziej oddalonych oraz innych regionów odległych, wiejskich, wyspiarskich, peryferyjnych i górzystych, a także obszarów słabo zaludnionych. Rozwój transeuropejskiej sieci transportowej powinien również umożliwić niezakłócony, bezpieczny i zrównoważony przepływ towarów i osób w całej ich różnorodności, a także przyczynić się do dalszego wzrostu gospodarczego i konkurencyjności w perspektywie globalnej poprzez ustanowienie wzajemnych połączeń i interoperacyjności pomiędzy krajowymi sieciami transportowymi w sposób zasobooszczędny i zrównoważony.

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

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

- (6) Wzrost natężenia ruchu powoduje większe zatory komunikacyjne w transporcie międzynarodowym. Aby zapewnić międzynarodową mobilność osób i towarów, należy zoptymalizować przepustowość transeuropejskiej sieci transportowej oraz sposób jej wykorzystywania oraz, w razie konieczności, zwiększyć tę przepustowość poprzez rozwiązanie problemu wąskich gardeł i uzupełnienie brakujących ogniw w infrastrukturze wewnątrz państw członkowskich i pomiędzy nimi, a także w stosownych przypadkach z państwami sąsiadującymi, z uwzględnieniem trwających negocjacji z krajami kandydującymi i potencjalnymi krajami kandydującymi.
- (7) Transeuropejska sieć transportowa składa się w znacznym stopniu z istniejącej infrastruktury. Aby osiągnąć w pełni cele nowej polityki transeuropejskiej sieci transportowej, należy określić jednakowe wymagania dotyczące infrastruktury.
- (8) Transeuropejska sieć transportowa powinna być rozwijana i utrzymywana poprzez tworzenie nowej infrastruktury transportowej, utrzymanie i modernizację istniejącej infrastruktury oraz poprzez środki służące promowaniu zasobooszczędnego korzystania z niej.
- (9) Wdrażając projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, należytą uwagę należy poświęcić szczególnym uwarunkowaniom każdego odpowiedniego przedsięwzięcia. O ile to możliwe, należy korzystać z synergii z innymi strategiami politycznymi, na przykład z aspektami turystycznymi, przez włączenie do obiektów inżynierii lądowej i wodnej, takich jak mosty lub tunele, infrastruktury rowerowej szlaków rowerowych, w tym tras EuroVelo, lub z aspektami bezpieczeństwa poprzez włączenie nowych technologii, takich jak czujniki w mostach.
- (10) Aby można było stworzyć wydajną infrastrukturę o wysokiej jakości dla wszystkich rodzajów transportu, rozwój transeuropejskiej sieci transportowej powinien uwzględniać ochronę i bezpieczeństwo pasażerów i przepływu towarów, przyczynianie się do zmiany klimatu oraz wpływ, jaki zmiana klimatu oraz potencjalne zagrożenia naturalne lub katastrofy spowodowane przez człowieka wywierają na infrastrukturę, a także dostępność dla wszystkich użytkowników transportu, zwłaszcza w regionach, które są szczególnie dotknięte negatywnymi skutkami zmian klimatu.
- (11) Podczas planowania, zamawiania i wdrażania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania państwa członkowskie i inni promotorzy projektów powinni w należyty sposób uwzględnić dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1187⁷.
- (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 wdrożeniu wysokich standardów w zakresie ekologicznej infrastruktury transportowej realizacja transeuropejskiej sieci transportowej będzie oparta na zasadzie „nie czyni poważnych szkód”.

⁷ 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).

- (13) Biorąc pod uwagę zmiany potrzeb infrastruktury unijnej i cele w zakresie obniżenia emisyjności, konkluzje Rady Europejskiej z lipca 2020 r., zgodnie z którymi wydatki unijne powinny być spójne z założeniami porozumienia paryskiego, oraz zasadę „nie czyń poważnych szkód”, w rozumieniu art. 17 rozporządzenia w sprawie systematyki⁸, projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania należy poddać ocenie pod kątem zagwarantowania spójności polityki TEN-T z celami Unii w dziedzinie transportu, środowiska i polityki klimatycznej. Państwa członkowskie i inni promotorzy projektów powinni przeprowadzić oceny oddziaływania na środowisko planów i projektów, które powinny obejmować ocenę w świetle zasady „nie czyń poważnych szkód” w oparciu o najnowsze dostępne wskazówki i najlepsze praktyki. W przypadkach gdy wdrożenie projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania wiąże się ze znaczną szkodą dla celu środowiskowego lub klimatycznego, należy rozważyć rozsądne rozwiązania alternatywne.
- (14) Projekty infrastrukturalne realizowane w ramach rozporządzenia w sprawie TEN-T powinny charakteryzować się odpornością na potencjalnie negatywne skutki zmiany klimatu dzięki przeprowadzeniu oceny wrażliwości na zmianę klimatu i ryzyka zmiany klimatu, w tym przez wprowadzenie odpowiednich środków dostosowawczych. Projekty, w przypadku których należy przeprowadzić ocenę oddziaływania na środowisko, powinny zostać poddane weryfikacji pod względem wpływu na klimat, a koszty związane z emisją gazów cieplarnianych oraz pozytywne skutki działań na rzecz łagodzenia zmiany klimatu należy uwzględnić w analizie kosztów i korzyści. Weryfikację pod względem wpływu na klimat należy przeprowadzić na podstawie najnowszych dostępnych najlepszych praktyk i wskazówek⁹. Przyczynia się to do uwzględnienia ryzyka związanego ze zmianą klimatu oraz ocen podatności na zmianę klimatu i przystosowania do niej w decyzjach dotyczących inwestycji i planowania działań w ramach budżetu ogólnego.
- (15) Państwa członkowskie i inni promotorzy projektów powinni przeprowadzać oceny oddziaływania na środowisko dotyczące planów i projektów zgodnie z odpowiednim prawodawstwem, by wyeliminować lub, jeżeli jest to niemożliwe, zmniejszyć lub zrekompensować negatywny wpływ na środowisko, polegający na przykład na fragmentacji krajobrazu, uszczelnianiu gleby, zanieczyszczaniu powietrza i wody czy zanieczyszczaniu hałasem, a także skutecznie chronić różnorodność biologiczną.
- (16) Interesy władz regionalnych i lokalnych, jak również interesy zainteresowanej społeczności, na którą ma wpływ projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania, powinny zostać odpowiednio uwzględnione na etapie planowania i realizacji projektów.
- (17) Definicja transeuropejskiej sieci transportowej powinna być oparta na wspólnej i przejrzystej metodyce i powinna reprezentować najwyższy poziom planowania infrastruktury w obrębie Unii. Powinna ona być multimodalna, tj. powinna obejmować wszystkie rodzaje transportu i ich połączenia oraz odpowiednie systemy zarządzania ruchem i informacjami o ruchu i podróżach.

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

⁹ Zawiadomienie Komisji – Wytyczne techniczne dotyczące weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat w latach 2021–2027 (Dz.U. C 373 z 16.9.2021, s. 1).

- (18) Transeuropejską sieć transportową należy rozwijać stopniowo w trzech etapach, a ogólnym celem tych działań jest stworzenie multimodalnej i interoperacyjnej sieci obejmującej kraje UE spełniającej wysokie normy jakości, z poszanowaniem ogólnej neutralności klimatycznej Unii oraz następujących celów środowiskowych: ukończenie sieci bazowej do 2030 r., rozszerzonej sieci bazowej do 2040 r. i sieci kompleksowej do 2050 r.
- (19) Oprócz terminów upływających w 2030 r. i 2050 r., wprowadzonych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013¹⁰, należy dodać termin pośredni 2040 r. dla realizacji rozszerzonej sieci bazowej wchodzącej w skład europejskich korytarzy transportowych, aby zagwarantować zgodność sieci z niniejszym rozporządzeniem. Ten sam termin pośredni powinien mieć również zastosowanie do nowych standardów dla sieci bazowej, które zostały wprowadzone jako uzupełnienie wymogów zawartych w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013, aby umożliwić dokonanie koniecznych inwestycji w odpowiednim czasie.
- (20) Sieć kompleksowa powinna być ogółouropejską siecią transportową zapewniającą dostępność i łączność wszystkich regionów w Unii, w tym regionów najbardziej oddalonych oraz innych regionów odległych, 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 sieci kompleksowej, tak aby wspierać rozwój sieci o wysokiej jakości w całej Unii.
- (21) Sieć kompleksowa powinna być dostatecznie wyposażona w infrastrukturę paliw alternatywnych, aby mogła zapewniać skuteczne wsparcie w przechodzeniu do mobilności bezemisyjnej zgodnie z celami pośrednimi określonymi w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności.
- (22) Oprócz sieci bazowej należy określić rozszerzoną sieć bazową na podstawie odcinków priorytetowych sieci kompleksowej, które stanowią część europejskich korytarzy transportowych.
- (23) Sieć bazową wyznaczono zgodnie z metodyką obiektywnego planowania. Zgodnie z tą metodyką wyznaczono najważniejsze węzły miejskie, porty morskie i lotnicze oraz przejścia graniczne. Węzły te są – o ile jest to możliwe – połączone z połączeniami multimodalnymi, o ile są rentowne ekonomicznie, ekologicznie zrównoważone i możliwe do wykonania do roku 2030. Metodyka ta zapewnia połączenie wszystkich państw członkowskich oraz włączenie głównych wysp do sieci bazowej.
- (24) Sieć bazowa z terminem realizacji do 2030 r. oraz rozszerzona sieć bazowa z terminem realizacji do 2040 r. powinny stanowić podstawę sieci zrównoważonego transportu multimodalnego, obejmując strategicznie najważniejsze węzły i połączenia transeuropejskiej sieci transportowej zgodnie z potrzebami transportowymi. Powinny one stymulować rozwój całej sieci kompleksowej oraz umożliwiać koncentrowanie działań unijnych na tych elementach transeuropejskiej sieci transportowej, które mają największą europejską wartość dodaną, w szczególności na odcinkach transgranicznych, brakujących połączeniach, połączeniach multimodalnych i najważniejszych wąskich gardłach.

¹⁰ 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).

- (25) Niektóre istniejące standardy dotyczące sieci bazowej należy rozszerzyć, aby objąć nimi rozszerzoną sieć bazową i sieć kompleksową, co ma na celu pełne wykorzystanie sieci, zwiększenie interoperacyjności między rodzajami sieci oraz umożliwienie zrównoważonym formom transportu szerszego zakresu działania, w tym przez cyfryzację oraz inne rozwiązania technologiczne.
- (26) W należycie uzasadnionych przypadkach powinny być możliwe zwolnienia z wymogów dotyczących infrastruktury sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej oraz powinny one podlegać określonym warunkom. Powinny one obejmować przypadki, w których inwestycji nie można uzasadnić lub w których występują szczególne ograniczenia geograficzne lub istotne ograniczenia fizyczne, na przykład w regionach najbardziej oddalonych oraz innych regionach odległych, wyspiarskich, peryferyjnych i górzystych lub na słabo zaludnionych obszarach, bądź w przypadku sieci odizolowanych lub częściowo odizolowanych.
- (27) Sieć infrastruktury lądowej utworzona za pośrednictwem sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej powinna być zintegrowana z morskim wymiarem transeuropejskiej sieci transportowej. W tym celu należy stworzyć prawdziwie zrównoważony, inteligentny, płynny i odporny europejski obszar transportu morskiego. Powinien on obejmować wszystkie komponenty infrastruktury morskiej należącej do transeuropejskiej sieci transportowej.
- (28) Europejski obszar transportu morskiego należy wdrożyć w ścisłej współpracy z europejską strategią makroregionalną i strategiami na rzecz basenu morskiego, w których określono odpowiednie ramy europejskiej współpracy terytorialnej zarówno na unijnym poziomie ponadnarodowym, jak i poziomie transgranicznym z udziałem państw trzecich.
- (29) Kolejowe korytarze towarowe utworzone na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010¹¹ i korytarze sieci bazowej określone w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013 stanowią uzupełniające instrumenty polityki służące ściśle powiązanym celom, w szczególności stymulowaniu wykorzystania zrównoważonych, wydajnych i bezpiecznych usług transportowych. Chociaż współpraca okazała się owocna w wielu kwestiach, w niektórych przypadkach zidentyfikowano nakładanie się działań oraz potrzebę lepszej wymiany informacji. Ponadto kolejowe korytarze towarowe i korytarze sieci bazowej nie są całkowicie dopasowane pod względem geograficznym, co ogranicza możliwość koordynacji, na przykład w kwestiach takich jak wymogi dotyczące infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej czy poprawa jakości usług kolejowych. Istnieje zatem znaczący niewykorzystany potencjał w zakresie usprawnienia, zwiększenia skuteczności i synergii.
- (30) Jak stwierdzono w 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 narzędziem rozwijania przepływów w ramach zrównoważonego i multimodalnego przewozu towarów i osób w Europie oraz rozwoju infrastruktury interoperacyjnej wysokiej jakości i wydajności

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

operacyjnej. Jako takie powinny one również odgrywać rolę w realizacji wizji stworzenia wysoce konkurencyjnej sieci kolejowej w całej Unii.

- (31) Europejskie korytarze transportowe powinny obejmować najważniejsze dalekobieżne przepływy transportowe i składać się z kluczowych europejskich osi multimodalnych opartych na częściach transeuropejskiej sieci transportowej, być multimodalne i stwarzać możliwość włączenia wszystkich rodzajów transportu wymienionych w niniejszym rozporządzeniu, przekraczać co najmniej dwie granice oraz obejmować co najmniej trzy rodzaje transportu.
- (32) Aby utworzyć transeuropejską sieć transportową w skoordynowany i terminowy sposób, co pozwoli uzyskać maksymalne efekty sieciowe, państwa członkowskie powinny zapewnić, aby przedsięwzięto właściwe środki w celu zakończenia projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczących stworzenia sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej w określonych terminach, odpowiednio do 2030 r., do 2040 r. i do 2050 r. W tym celu państwa członkowskie powinny zapewnić spójność między krajowymi planami transportowymi i inwestycyjnymi oraz priorytetami określonymi w rozporządzeniu i w planach prac koordynatorów europejskich.
- (33) Konieczna jest identyfikacja projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które przyczynią się do utworzenia transeuropejskiej sieci transportowej i które przyczyniają się do osiągnięcia celów oraz odpowiadają priorytetom ustanowionym w niniejszym rozporządzeniu. Realizacja tych projektów powinna być uzależniona od ich stopnia przygotowania, zgodności z unijnymi i krajowymi procedurami prawnymi oraz dostępności środków finansowych, bez naruszania zobowiązań finansowych danego państwa członkowskiego lub Unii.
- (34) Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, mające na celu rozwój transeuropejskiej sieci transportowej zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, mają europejską wartość dodaną, ponieważ przyczyniają się do stworzenia interoperacyjnej i multimodalnej europejskiej sieci wysokiej jakości, zwiększając poziom zrównoważoności, spójności, efektywności lub korzyści dla użytkownika. Europejska wartość dodana jest wyższa, jeżeli – oprócz potencjalnej wartości dla danego państwa członkowskiego – prowadzi do znacznej poprawy połączeń transportowych lub przepływów transportowych między państwami członkowskimi lub między państwem członkowskim a państwem trzecim. Takie projekty transgraniczne powinny korzystać z priorytetowej interwencji Unii, w celu zapewnienia ich realizacji.
- (35) Państwa członkowskie i inni promotorzy projektów powinni zapewnić sprawne przeprowadzanie oceny projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, bez zbędnych opóźnień.
- (36) Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, w przypadku których występuje się o finansowanie przez Unię, powinny być poddane analizie kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, opartej na uznanej metodyce, z uwzględnieniem odnośnych korzyści i kosztów społecznych, gospodarczych, klimatycznych i środowiskowych, jak również podejście uwzględniające cykl życia. Analiza kosztów i korzyści w zakresie klimatu i środowiska powinna się opierać na ocenie

oddziaływania na środowisko przeprowadzonej zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE¹².

- (37) Aby przyczynić się do osiągnięcia celów redukcyjnych określonych w Europejskim Zielonym Ładzie zakładających obniżenie do roku 2050 emisji gazów cieplarnianych o 90 %, nowe, rozbudowane lub zmodernizowane elementy infrastruktury transportowej w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania powinny zostać poddane analizie pod kątem konieczności wprowadzenia środków mających na celu złagodzenie ich wpływu na emisje gazów cieplarnianych.
- (38) Współpraca z państwami trzecimi, w tym z państwami sąsiadującymi, jest niezbędna do zapewnienia połączeń i interoperacyjności pomiędzy sieciami infrastrukturalnymi Unii i tych państw. Z tego względu w stosownych przypadkach Unia powinna promować projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania z udziałem tych państw, poddając ocenie cele i wymogi dotyczące transeuropejskiej sieci transportowej i zapewniając ich spełnienie w celu osiągnięcia interoperacyjności sieci unijnej.
- (39) Aby przekształcić sektor transportu w prawdziwie multimodalny system usług w zakresie zrównoważonej i inteligentnej mobilności, Unia powinna stworzyć sieć transportową wysokiej jakości, w której przewozy kolejowe osiągną minimalną prędkość na linii. Konkurencyjne pasażerskie przewozy kolejowe mogą potencjalnie przyczynić się do obniżenia emisyjności transportu. Nie ma potrzeby rozwijania spójnej i interoperacyjnej europejskiej sieci kolei dużych prędkości łączącej stolice Europy i jej główne miasta. Uzupełnienie istniejących sieci dużych prędkości o linie pasażerskie o minimalnej prędkości na linii wynoszącej 160 km/h powinno w zamian doprowadzić do efektów sieciowych, spójniejszej sieci oraz większej liczby pasażerów podróżujących koleją. Ukończenie wysokowydajnej sieci ułatwi także opracowanie i wprowadzenie nowych lub innych modeli alokacji przepustowości, na przykład rozkładów okresowych usług w ramach inicjatywy przeprojektowania rozkładów jazdy.
- (40) Należy ustanowić bardziej zrównoważoną, odporną i niezawodną sieć kolejowych przewozów towarowych w całej Europie, aby przyczynić się do rozwoju konkurencyjności transportu kombinowanego. Infrastrukturę kombinowanego transportu kolejowego i terminali należy zmodernizować w celu zapewnienia, by transport intermodalny odbywał się głównie koleją, śródlądowymi drogami wodnymi lub szlakami żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, a wszelkie początkowe lub końcowe odcinki pokonywane drogą lądową były możliwie jak najkrótsze.
- (41) Biorąc pod uwagę fakt, że wdrożenie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) w Europie ulega przyspieszeniu, a niektóre państwa członkowskie przyjęły już plany wdrożenia ERTMS we wszystkich swoich krajowych sieciach kolejowych do 2040 r., należy uwzględnić tę zmianę paradygmatu i określić ambitniejszy termin wdrożenia ERTMS dla sieci kompleksowej.
- (42) ERTMS powinien być wdrażany w sposób ciągły nie tylko w sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej, w tym w węzłach miejskich, lecz również na trasach dostępu do terminali multimodalnych. Umożliwi to operacje

¹² 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).

z wykorzystaniem samego tylko ERTMS i zwiększy uzasadnienie biznesowe przedsiębiorstw kolejowych.

- (43) Ze względu na fakt, że wdrożenie radiowego ERTMS dodatkowo przyczynia się do wyeliminowania przepisów krajowych mających wpływ na jego działanie, państwa członkowskie powinny dopilnować, aby od 2025 r. wdrażany był wyłącznie radiowy ERTMS, a cała transeuropejska sieć transportowa została wyposażona w radiowy ERTMS do 2050 r.
- (44) Jednocześnie z wdrożeniem ERTMS należy przewidzieć w przepisach termin likwidacji przytorowych systemów klasy B, dzięki czemu ERTMS stanie się jedynym systemem sygnalizacji stosowanym w państwach członkowskich. Likwidacja przytorowych systemów klasy B zapewni zarządom infrastruktury znaczne oszczędności związane z utrzymaniem, ponieważ wdrożenie ERTMS i jednocześnie dalsze utrzymywanie dodatkowych przytorowych systemów przez dłuższy okres jest bardzo kosztowne i skomplikowane. Systemy klasy B należy usunąć w skoordynowany sposób z zachowaniem wystarczającego okresu przejściowego do 2040 r., co pozwoli przedsiębiorstwom kolejowym przygotować się do zmian i przyjąć najodpowiedniejszą strategię migracji. Ze względu na fakt, że ERTMS jest systemem, należy go wdrożyć w sposób zsynchronizowany w systemach przytorowych i pokładowych, a pełnych korzyści z jego wdrożenia należy się spodziewać, gdy zarówno pociągi, jak ich systemy przytorowe zostaną w niego wyposażone.
- (45) Śródlądowe drogi wodne w Europie charakteryzuje się heterogeniczną hydromorfologią, co ogranicza spójne wyniki na wszystkich odcinkach drogi wodnej. Warunki klimatyczne i pogodowe mają ogromny wpływ na śródlądowe drogi wodne, w szczególności na odcinki o swobodnym przepływie. Aby zapewnić niezawodny ruch międzynarodowy, dbając przy tym o hydromorfologię i przestrzeganie obowiązujących przepisów dotyczących ochrony środowiska, w wymogach TEN-T należy wziąć pod uwagę szczególną hydromorfologię każdej drogi wodnej (na przykład, czy są to rzeki wolno płynące czy regulowane), jak również cele polityki środowiskowej i polityki dotyczącej różnorodności biologicznej. Takie podejście należy wziąć pod uwagę na poziomie dorzecza.
- (46) Porty morskie, stanowiące punkty wejścia i wyjścia dla infrastruktury lądowej transeuropejskiej sieci transportowej, odgrywają ważną rolę jako transgraniczne multimodalne węzły służące nie tylko jako węzły transportowe, lecz również jako bramy handlowe, klastry przemysłowe i centra energetyczne, na przykład ze względu na rozmieszczenie przybrzeżnych instalacji wiatrowych.
- (47) Żegluga morska bliskiego zasięgu może się znacząco przyczynić do obniżenia emisyjności transportu dzięki przewożeniu większej ilości towaru i większej liczby pasażerów. Europejski obszar transportu morskiego należy promować poprzez stworzenie lub modernizację szlaków żeglugowych żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz rozwój portów morskich i ich powiązań z zapleczem w celu zapewnienia efektywnej i zrównoważonej integracji z innymi rodzajami transportu.
- (48) Transport drogowy w Unii stanowi trzy czwarte całego lądowego transportu towarowego (na podstawie tonokilometrów przewożonych ładunków) oraz około 90 % całego lądowego przewozu osób (na podstawie całkowitej liczby pasażerokilometrów). Biorąc pod uwagę znaczenie transportu drogowego i zobowiązanie do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z celem

pośrednim strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, należy ulepszyć infrastrukturę drogową pod względem bezpieczeństwa.

- (49) Transeuropejska sieć transportowa musi zapewniać skuteczną multimodalność, aby umożliwić dokonywanie lepszych i bardziej zrównoważonych wyborów rodzaju transportu w odniesieniu do pasażerów i towarów oraz konsolidację dużych wolumenów do przewozu na duże odległości. Multimodalne terminale powinny odgrywać kluczową rolę w realizacji tego celu.
- (50) Węzły miejskie odgrywają ważną rolę w transeuropejskiej sieci transportowej, ponieważ stanowią punkt wyjścia lub ostateczny cel podróży („ostatnia mila”) dla osób i towarów przemieszczających się w ramach transeuropejskiej sieci transportowej oraz punkty transferu w obrębie poszczególnych rodzajów transportu lub pomiędzy nimi. Należy zapewnić, aby wąskie gardła w zakresie przepustowości oraz niewystarczające połączenia sieciowe w węzłach miejskich przestały ograniczać multimodalność wzdłuż transeuropejskiej sieci transportowej.
- (51) Jako skuteczne jednolite ramy mające na celu sprostanie wyzwaniom związanym z mobilnością w miastach węzły miejskie powinny opracować plan zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP), który jest długookresowym, kompleksowym zintegrowanym planem dotyczącym mobilności towarów i pasażerów dla całego funkcjonalnego obszaru miejskiego¹³. Powinien on obejmować cele, wartości docelowe i wskaźniki stanowiące podstawę obecnego i przyszłego działania miejskiego systemu transportu, dotyczące przynajmniej emisji gazów cieplarnianych, zatorów komunikacyjnych, wypadków i obrażeń, udziałów poszczególnych rodzajów transportu oraz dostępu do usług w zakresie mobilności, jak również danych dotyczących zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem w miastach.
- (52) Państwa członkowskie powinny ustanowić krajowy program wsparcia realizacji SUMP, mający na celu przyjęcie planów zrównoważonej mobilności miejskiej oraz poprawę koordynacji między regionami i miastami. W programie tym należy przewidzieć wsparcie dla regionów i obszarów miejskich, aby opracować wysokiej jakości plany zrównoważonej mobilności miejskiej i wzmocnić proces monitorowania i oceny ich wdrożenia za pośrednictwem środków ustawodawczych, wytycznych, budowania zdolności, środków pomocy i ewentualnie wsparcia finansowego.
- (53) Celem misji w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast ustanowionej w ramach programu ramowego „Horyzont Europa” jest, aby do 2030 r. powstało w Unii 100 miast neutralnych dla klimatu. Miasta zaangażowane w realizację misji służą jako ośrodki eksperymentalne i centra innowacji, a ich śladem mają podążyć do 2050 r. inne miasta.
- (54) Usługi cyfrowe w zakresie mobilności multimodalnej pomagają w pogłębianiu integracji poszczególnych rodzajów transportu poprzez łączenie kilku ofert transportu w jedną. Ich dalszy rozwój powinien przyczynić się do stymulowania zachowań sprzyjających wyborowi najbardziej zrównoważonych rodzajów transportu, transportu publicznego oraz aktywnych rodzajów transportu, takich jak ruch pieszy lub rowerowy.
- (55) Systemy oparte na technologiach informacyjno-komunikacyjnych (ICT) na potrzeby transportu są niezbędne do zapewnienia podstawy dla optymalizacji ruchu i operacji

¹³ Koncepcję SUMP zaproponowano po raz pierwszy w ramach unijnego pakietu z 2013 r. dotyczącego mobilności w miastach (COM(2013) 913 final, załącznik I).

transportowych, bezpieczeństwa ruchu oraz polepszenia związanych z nimi usług). Powinien zostać ułatwiony przepływ informacji w dziedzinie transportu i sieci mobilności, w tym dzięki wdrożeniu unijnej przestrzeni danych dotyczących mobilności. Powinny być dostępne informacje dla pasażerów, w tym na temat systemów sprzedaży biletów i rezerwacji.

- (56) Inteligentne systemy i usługi transportowe, jak również nowe technologie, powinny służyć jako katalizatory we wdrażaniu inteligentnych systemów i usług transportowych na wszystkich drogach transeuropejskiej sieci transportowej.
- (57) Konieczne jest odpowiednie zaplanowanie transeuropejskiej sieci transportowej. Oznacza to również wprowadzenie w całej sieci szczegółowych wymogów dotyczących infrastruktury, systemów ICT, wyposażenia i usług, w tym wymogów dotyczących rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, jak określono w rozporządzeniu [...] Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych]¹⁴. W związku z tym konieczne jest zapewnienie właściwego i skoordynowanego wdrożenia takich wymogów w całej Europie w odniesieniu do każdego rodzaju transportu oraz ich wzajemnych połączeń w ramach transeuropejskiej sieci transportowej i poza nią, tak aby uzyskać korzyści efektu sieciowego i umożliwić skuteczne, długoterminowe transeuropejskie działania transportowe. Aby zapewnić wdrażanie paliw alternatywnych w całej sieci drogowej transeuropejskiej sieci transportowej zgodnie z wartościami docelowymi określonymi w rozporządzeniu (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych], odniesienia do „sieci bazowej” w rozporządzeniu (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych] należy rozumieć jako odniesienia do „sieci bazowej” określonej w niniejszym rozporządzeniu. Odniesienia do „sieci kompleksowej” w rozporządzeniu (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych] należy rozumieć jako odniesienia do „rozszerzonej sieci bazowej” i „sieci kompleksowej” określonych w niniejszym rozporządzeniu.
- (58) Transeuropejska sieć transportowa powinna zapewnić podstawę dla wdrażania na dużą skalę nowych technologii i innowacji, takich jak infrastruktura sieci 5G, co może poprawić ogólną efektywność europejskiego sektora transportu i przepustowość umożliwiającą chroniony przepływ pasażerów przy użyciu efektywnych środków, uatrakcyjnić rodzaje transportu publicznego lub ekologicznego dla pasażerów oraz zmniejszyć jego ślad węglowy. Przyczyni się to do osiągnięcia celów określonych w Europejskim Zielonym Ładzie, a jednocześnie do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego Unii. Aby osiągnąć te cele, należy zwiększyć dostępność paliw alternatywnych i związanej z nimi infrastruktury wzdłuż transeuropejskiej sieci transportowej.
- (59) W ramach transeuropejskiej sieci transportowej należy rozmieścić wystarczającą liczbę publicznie dostępnych punktów szybkiego ładowania przeznaczonych dla pojazdów lekkich i ciężkich. W ramach realizacji tego celu należy zapewnić pełną łączność transgraniczną i umożliwić pojazdom elektrycznym poruszanie się po terytorium całej Unii. Zakłada się, że wartości docelowe dla transeuropejskiej sieci transportowej oparte na odległościach, określone w rozporządzeniu (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych], zapewnią wystarczającą ilość

¹⁴

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

punktów ładowania samochodów elektrycznych wzdłuż głównych sieci drogowych Unii.

- (60) Publicznie dostępną infrastrukturę ładowania pojazdów elektrycznych wzdłuż transeuropejskiej sieci transportowej, określoną w rozporządzeniu (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych], należy uzupełnić wymogami dotyczącymi wdrażania infrastruktury ładowania w multimodalnych terminalach i multimodalnych pasażerskich węzłach przesiadkowych, aby zapewnić możliwość ładowania pojazdów ciężarowych do przewozów długodystansowych podczas załadunku lub rozładunku lub gdy kierowca odpoczywa, bądź autobusów w multimodalnych pasażerskich węzłach przesiadkowych. W celu zapewnienia swobodnego ruchu, jeżeli terminale lub pasażerskie węzły przesiadkowe otrzymają wsparcie unijne lub publiczne, dostępu do ładowania należy udzielać na uczciwych, przejrzystych i niedyskryminujących zasadach, aby uniknąć uzależnienia rynku od konkretnych przedsiębiorstw lub ewentualnych zakłóceń konkurencji. Ceny należy ustalać na przejrzystych i niedyskryminujących zasadach w odniesieniu do wszystkich upoważnionych przedsiębiorstw lub osób w przypadkach, gdy infrastruktura ładowania jest budowana przy użyciu funduszy unijnych lub publicznych.
- (61) Poważnym problemem dotyczącym efektywności i funkcjonowania transeuropejskiej sieci transportowej jest niewystarczające bezpieczeństwo, ochrona i niezawodność infrastruktury, spowodowane zagrożeniami naturalnymi, w tym zdarzeniami klimatycznymi oraz innymi nadzwyczajnymi okolicznościami, takimi jak pandemie, katastrofy spowodowane przez człowieka, np. wypadki, lub zakłócenia wywołane czynami umyślnymi, takimi jak akty terrorystyczne i cyberataki. Na przykład w wyniku wypadków spowodowanych kilkoma klęskami żywiołowymi wywołanymi ekstremalnymi zdarzeniami pogodowymi przepływy transportowe uległy znaczącym zakłóceniom w ostatnich latach. Należy zatem poprawić odporność sieci transportowej na zmianę klimatu, zagrożenia naturalne, katastrofy spowodowane przez człowieka oraz inne zakłócenia, korzystając z mechanizmów oceny ryzyka i poprawy odporności stosowanych w sektorze transportu przez podmioty krytyczne zgodnie z dyrektywą [...] w sprawie odporności podmiotów krytycznych¹⁵.
- (62) Podsumowując doświadczenia związane z zarządzaniem kryzysowym podczas pandemii COVID-19¹⁶ oraz w celu uniknięcia zakłóceń ruchu i nieprzewidzianych sytuacji w przyszłości, państwa członkowskie w procesie planowania infrastruktury powinny wziąć pod uwagę bezpieczeństwo i odporność infrastruktury transportowej na zmianę klimatu, zagrożenia naturalne, katastrofy spowodowane przez człowieka oraz inne zakłócenia, które mają wpływ na funkcjonowanie unijnego systemu transportu. W tym celu europejskimi korytarzami transportowymi należy również objąć trasy alternatywne, które można wykorzystać w przypadku wystąpienia zatorów komunikacyjnych lub innych problemów na trasach głównych. Ponadto ze względu na

¹⁵ Niniejsza dyrektywa odnosi się do wniosku Komisji dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego Rady w sprawie odporności podmiotów krytycznych, COM(2020) 829 final.

¹⁶ Komunikat w sprawie wdrożenia uprzywilejowanych korytarzy w kontekście wytycznych dotyczących środków zarządzania granicami w celu ochrony zdrowia i zapewnienia dostępności towarów i usług podstawowych; C(2020) 1897 final (Dz.U. C 96I z 24.3.2020, s. 1) oraz komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej i Rady z dnia 28 października 2020 r. w sprawie ulepszenia mechanizmu uprzywilejowanych korytarzy dla transportu w celu utrzymania dobrej kondycji gospodarki w okresie ponownego nasilenia się pandemii COVID-19; COM(2020) 685 final.

ich multimodalny charakter w nagłych wypadkach jeden rodzaj transportu można zastąpić innym.

- (63) Uczestnictwo przedsiębiorstw, w tym tych, które są własnością osoby fizycznej z państwa trzeciego bądź są przez nią kontrolowane, lub przedsiębiorstw z państwa trzeciego, w tym tych, które mają siedzibę w państwie trzecim, może przyczynić się do przyspieszenia procesu realizacji transeuropejskiej sieci transportowej. W szczególnych okolicznościach udział lub wkład przedsiębiorstw, które są własnością osoby fizycznej z państwa trzeciego bądź są przez nią kontrolowane, lub przedsiębiorstw z państwa trzeciego, jeżeli chodzi o projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, mogą jednak stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa i porządku publicznego w UE. Dodatkowo i bez uszczerbku dla mechanizmu współpracy na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/452¹⁷, konieczne jest zwiększenie świadomości odnośnie do takiego uczestnictwa lub wkładu, aby umożliwić interwencję organów publicznych w sytuacjach, gdy zachodzi prawdopodobieństwo, że tego rodzaju uczestnictwo lub wkład mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lub porządek publiczny w Unii, a nie są objęte zakresem rozporządzenia (UE) 2019/452.
- (64) Chociaż utrzymanie transeuropejskiej sieci transportowej po jej wybudowaniu jest i pozostanie głównie obowiązkiem państw członkowskich, ważne jest, aby była ona odpowiednio utrzymywana w celu zapewnienia wysokiej jakości usług. W procesie planowania i zamawiania projektów infrastrukturalnych należy kierować się podejściem uwzględniającym ich cykl życia.
- (65) Aby wdrożyć części transeuropejskiej sieci transportowej o najwyższym znaczeniu strategicznym w określonym horyzoncie czasowym, należy zastosować podejście „korytarzowe” jako narzędzie służące koordynacji różnych projektów na szczeblu ponadnarodowym oraz narzędzie synchronizacji rozwoju korytarza, czerpiąc tym samym maksymalne korzyści z sieci.
- (66) Europejskie korytarze transportowe powinny przyczynić się do rozwoju infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej w taki sposób, aby rozwiązać problem wąskich gardeł, zintensyfikować połączenia transgraniczne oraz poprawić efektywność i zrównoważony charakter. Powinny się one przyczyniać do spójności poprzez lepszą współpracę terytorialną. Powinny one również pomagać w osiągnięciu ogólniejszych celów polityki transportowej oraz ułatwiać interoperacyjność, integrację modalną i operacje multimodalne. Podejście korytarzowe powinno być przejrzyste i jasne, a zarządzanie takimi korytarzami nie powinno powodować dodatkowych obciążeń administracyjnych lub kosztów.
- (67) W porozumieniu z danym państwem członkowskim koordynatorzy europejscy powinni ułatwiać skoordynowane wdrażanie europejskich korytarzy transportowych oraz dwóch priorytetów horyzontalnych, tj. ERTMS i europejskiego obszaru transportu morskiego. Powinni oni ułatwiać działania mające na celu projektowanie właściwych struktur zarządzania i identyfikowanie inwestycji priorytetowych wzdłuż europejskich korytarzy transportowych oraz dwóch priorytetów horyzontalnych.
- (68) Europejskie i krajowe ramy planowania i realizacji infrastruktury transportowej, jak również plany prac ustanowione przez koordynatorów europejskich, powinny

¹⁷ 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 791 z 21.3.2019, s. 1).

przyczynić się do terminowego opracowania harmonogramów i planów inwestycji koniecznych do osiągnięcia celów określonych w niniejszym rozporządzeniu.

- (69) Plany prac koordynatorów europejskich należy wykorzystać do promowania współpracy między wszystkimi odpowiednimi zainteresowanymi stronami, wzmocnienia komplementarności z działaniami państw członkowskich i zarządców infrastruktury oraz w szczególności do ustanowienia celów pośrednich i priorytetów inwestycji. Na podstawie planów prac Komisja powinna przyjąć akty wykonawcze, w których zostaną określone priorytety w zakresie planowania infrastruktury i finansowania.
- (70) Techniczną podstawę map określających przebieg transeuropejskiej sieci transportowej zapewnia interaktywny system informacji geograficznych i technicznych dla transeuropejskiej sieci transportowej (TENtec).
- (71) Biorąc pod uwagę unijny plan działania na rzecz mobilności wojskowej z marca 2018 r.¹⁸, Komisja powinna poddać ocenie konieczność dostosowania transeuropejskiej sieci transportowej, tak aby odzwierciedlić zastosowania wojskowe infrastruktury. Na podstawie analizy luk między transeuropejską siecią transportową i wymogami wojskowymi¹⁹ do sieci transeuropejskiej należy włączyć dodatkowe drogi i koleje, aby wzmocnić synergie między cywilnymi i wojskowymi sieciami transportowymi.
- (72) Aby uzyskać maksymalną spójność między wytycznymi a programowaniem odpowiednich instrumentów finansowych dostępnych na szczeblu Unii, finansowanie transeuropejskiej sieci transportowej powinno odbywać się zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i opierać się, w szczególności, na rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153²⁰. Ponadto finansowanie sieci powinno być również oparte na instrumentach finansowania oraz instrumentach finansowych przewidzianych w innych przepisach prawa Unii, w tym w Programie InvestEU, Instrumencie na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, polityce spójności, programie „Horyzont Europa” oraz innych instrumentach finansowych Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Aby umożliwić finansowanie projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, odniesienia do „multimodalnych platform logistycznych”, „autostrad morskich” oraz „aplikacji telematycznych” w rozporządzeniu (UE) 2021/1153 należy rozumieć odpowiednio jako odniesienia do „multimodalnych terminali towarowych”, „europejskiego obszaru transportu morskiego” oraz „systemów ICT dla transportu”, jak określono w niniejszym rozporządzeniu. W tym samym celu odniesienia do „sieci bazowej” w rozporządzeniu (UE) 2021/1153 należy rozumieć jako obejmujące „rozszerzoną sieć bazową” określoną w niniejszym rozporządzeniu.
- (73) Do osiągnięcia celów transeuropejskiej sieci transportowej, w szczególności w odniesieniu do obniżenia emisyjności i cyfryzacji systemu transportu w Unii, niezbędne są solidne ramy regulacyjne. Państwa członkowskie powinny wdrożyć

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

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

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

ambitne reformy mające na celu rozwiązanie problemów związanych ze zrównoważonym transportem, jak wskazano w europejskim semestrze. W Instrumencie na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności przewidziano wsparcie zarówno dla reform, jak i dla inwestycji, aby transport stał się bardziej zrównoważony, emisje uległy ograniczeniu, a bezpieczeństwo i efektywność – poprawie. W tym celu w zatwierdzonych planach odbudowy i zwiększania odporności wprowadzono odpowiednie środki.

- (74) Aby zaktualizować mapy i wykazy portów morskich, portów lotniczych, terminali i węzłów miejskich objętych załącznikami I i II w celu uwzględnienia możliwych zmian wynikających z analizy faktycznego wykorzystania określonych elementów infrastruktury transportowej w stosunku do wcześniej ustalonych progów ilościowych, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w zakresie zmian załączników I i II. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te zostały przeprowadzone zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. dotyczącym lepszego stanowienia prawa²¹. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (75) Niektóre elementy sieci są zarządzane przez podmioty inne niż państwa członkowskie. Państwa członkowskie są jednak odpowiedzialne za zapewnienie właściwego stosowania przepisów dotyczących sieci na ich terytorium.
- (76) W celu zapewnienia bezproblemowej i skutecznej realizacji zobowiązań określonych w niniejszym rozporządzeniu Komisja udziela wsparcia państwom członkowskim za pośrednictwem Instrumentu Wsparcia Technicznego²², zapewniając dostosowaną do potrzeb techniczną wiedzę fachową niezbędną do celów projektowania i wdrażania reform, w tym dotyczących promowania rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.
- (77) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do aktów wykonawczych, w których określone zostaną porównawcze poziomy wody oraz minimalne wymagania dla poszczególnych dorzeczy (dobre warunki nawigacyjne), określony zostanie jeden podmiot odpowiedzialny za budowę transgranicznych projektów infrastrukturalnych będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i zarządzanie nimi, ustanowiona zostanie metodyka gromadzenia przez państwa członkowskie danych dotyczących mobilności w miastach, a także w odniesieniu do aktów wykonawczych mających zastosowanie do każdego planu prac związanego z europejskim korytarzem transportowym oraz dwoma priorytetami horyzontalnymi, jak również w odniesieniu do wdrożenia konkretnych odcinków europejskiego

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

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

korytarza transportowego lub wdrożenia konkretnych wymogów w zakresie infrastruktury transportowej lub priorytetów horyzontalnych. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011²³.

- (78) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, w szczególności skoordynowane tworzenie i rozwój transeuropejskiej sieci transportowej, nie mogą być osiągnięte w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na potrzebę ich koordynacji możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (79) Należy zmienić rozporządzenie (UE) 2021/1153, aby dostosować zawarte w nim przepisy w kontekście włączenia korytarzy sieci bazowej do europejskich korytarzy transportowych. Definicja i przebieg europejskich korytarzy transportowych zostaną określone w niniejszym rozporządzeniu i zastąpią korytarze sieci bazowej określone we wspomnianym rozporządzeniu.
- (80) Należy zmienić rozporządzenie (UE) nr 913/2010, aby dostosować zawarte w nim przepisy w kontekście włączenia kolejowych korytarzy towarowych do europejskich korytarzy transportowych.
- (81) Należy uchylić rozporządzenie (UE) nr 1315/2013,

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 te dwie ostatnie sieci są ustanowione w oparciu o sieć kompleksową.
- 2. W niniejszym rozporządzeniu określono:
 - a) europejskie korytarze transportowe o najwyższym znaczeniu strategicznym na podstawie odcinków priorytetowych transeuropejskiej sieci transportowej;

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

- b) projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz ustalono szczegółowe wymogi, które należy spełnić na potrzeby rozwoju i wdrażania infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej.
3. W niniejszym rozporządzeniu określono priorytety rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej oraz przewidziano środki na potrzeby wdrażania transeuropejskiej sieci transportowej.

Artykuł 2

Zakres stosowania

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

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące definicje:

- a) „projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania” oznacza każdy projekt realizowany zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- b) „państwo sąsiadujące” oznacza państwo objęte europejską polityką sąsiedztwa, polityką rozszerzenia oraz Europejskim Obszarem Gospodarczym, Europejskim Stowarzyszeniem Wolnego Handlu lub umową o handlu i współpracy między Zjednoczonym Królestwem a UE;
- c) „region NUTS” oznacza region określony we wspólnej klasyfikacji jednostek terytorialnych do celów statystycznych;
- d) „odcinek transgraniczny” oznacza odcinek, który zapewnia ciągłość projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania między najbliższymi węzłami miejskimi po obu stronach granicy między dwoma państwami członkowskimi lub między państwem członkowskim a państwem sąsiadującym;
- e) „wąskie gardło” oznacza barierę fizyczną, techniczną, funkcjonalną, operacyjną lub administracyjną, która skutkuje przerwaniem systemu, co wpływa na ciągłość przepływów dalekobieżnych lub transgranicznych;
- f) „węzeł miejski” oznacza obszar miejski, gdzie elementy infrastruktury transportowej transeuropejskiej sieci transportowej, jak na przykład porty, w tym terminale pasażerskie, porty lotnicze, stacje kolejowe, terminale autobusowe, platformy i zaplecze logistyczne oraz terminale towarowe, znajdujące się na obszarach

miejskich lub w ich okolicy, są połączone z innymi elementami tej infrastruktury oraz z infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego;

- g) „sieć odizolowana” oznacza sieć kolejową państwa członkowskiego lub jej część, o szerokości toru innej od nominalnej normatywnej europejskiej szerokości toru (1 435 mm), w przypadku której nie da się uzasadnić niektórych dużych inwestycji infrastrukturalnych pod względem korzyści i kosztów gospodarczych z uwagi na specyficzny charakter tej sieci związany z jej geograficznym oddaleniem lub peryferyjną lokalizacją;
- h) „zarządca infrastruktury” oznacza podmiot lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za tworzenie lub utrzymywanie infrastruktury transportowej, w tym za zarządzanie systemami kontroli i bezpieczeństwa infrastruktury;
- i) „transport multimodalny” oznacza przewóz osób lub przewóz towarów, bądź oba te rodzaje przewozów, przy użyciu co najmniej dwóch rodzajów transportu;
- j) „usługi cyfrowe w zakresie mobilności multimodalnej” oznaczają usługi określone w art. 4 dyrektywy (UE) [...] w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych²⁴;
- k) „interoperacyjność” oznacza zdolność infrastruktury, w tym infrastruktury cyfrowej w rodzaju lub segmencie transportu – wraz ze wszelkimi warunkami regulacyjnymi, technicznymi i eksploatacyjnymi – do umożliwiania bezpiecznych i nieprzerwanych przepływów ruchu i informacji, które spełniają wymagane osiągi dla tego rodzaju lub segmentu infrastruktury;
- l) „multimodalny pasażerski węzeł przesiadkowy” oznacza punkt połączenia między co najmniej dwoma rodzajami transportu pasażerskiego, w którym zapewniono informacje o podróżach, dostęp do transportu publicznego oraz możliwość zmiany rodzaju transportu, włącznie z infrastrukturą „parkuj i jedź” oraz aktywnymi rodzajami transportu, oraz który pełni funkcję interfejsu między węzłami miejskimi i dalekobieżnymi sieciami transportowymi;
- m) „multimodalny terminal towarowy” oznacza obiekt z wyposażeniem służącym do przeładunku między co najmniej dwoma rodzajami transportu lub między dwoma różnymi systemami kolejowymi, a także do tymczasowego składowania towarów, taki jak terminale w portach śródlądowych i morskich, wzdłuż śródlądowych dróg wodnych, w portach lotniczych oraz terminalach kolejowo-drogowych, w tym multimodalne platformy logistyczne, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2021/1153;
- n) „platforma logistyczna” oznacza obszar bezpośrednio połączony z infrastrukturą transportową transeuropejskiej sieci transportowej, który obejmuje co najmniej jeden terminal towarowy i który umożliwia prowadzenie działań logistycznych;
- o) „plan zrównoważonej mobilności miejskiej” (SUMP) oznacza dokument stosowany do strategicznego planowania mobilności, mający na celu ułatwienie ludziom, firmom i towarom uzyskania dostępu do funkcjonalnego obszaru miejskiego i poruszanie się w jego obrębie (z uwzględnieniem stref dojazdu);

²⁴ Dyrektywa 2021/... zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L [...]).

- p) „aktywne rodzaje transportu” oznaczają transport ludzi lub towarów za pomocą bezsilnikowych środków transportu opartych na wysiłku fizycznym człowieka;
- q) „systemy ICT dla transportu” oznaczają systemy i aplikacje ICT, które wykorzystują technologie informacyjne, komunikacyjne, nawigacyjne lub technologie pozycjonowania/lokalizowania, umożliwiając przetwarzanie, przechowywanie i wymianę danych i informacji w celu skutecznego zarządzania infrastrukturą, mobilnością i ruchem w transeuropejskiej sieci transportowej, przekazywanie istotnych informacji władzom oraz zapewniania usług o wartości dodanej dla obywateli, nadawców i operatorów, w tym systemy w zakresie wykorzystywania sieci w sposób odporny, bezpieczny, chroniony, ekologiczny i wydajny pod względem przepustowości. Obejmują one systemy, technologie i usługi, o których mowa w lit. r)–x), i mogą również obejmować urządzenia pokładowe posiadające odpowiednie komponenty infrastruktury;
- r) „inteligentny system transportowy” (ITS) oznacza system określony w art. 4 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu²⁵;
- s) „systemy monitorowania i informacji o ruchu statków” (VTMIS) oznaczają systemy wdrożone w celu monitorowania ruchu i transportu morskiego oraz zarządzania nimi, wykorzystujące informacje z systemów automatycznej identyfikacji statków (AIS), systemu dalekiego zasięgu do identyfikacji i śledzenia statków (LRIT) oraz przybrzeżnych systemów radarowych i komunikacji radiowej przewidzianych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/59/WE²⁶, oraz obejmują integrację krajowych systemów informacji morskiej za pośrednictwem SafeSeaNet;
- t) „usługi informacji rzecznej” (RIS) oznaczają technologie informacyjno-komunikacyjne na śródlądowych drogach wodnych określone w art. 3 lit. a) dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady²⁷;
- u) „europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych” (EMSWe) oznacza ramy prawne i techniczne elektronicznego przekazywania informacji dotyczących obowiązku sprawozdawczego w związku z zawinięciami do portu w Unii, które składają się z sieci krajowych pojedynczych punktów kontaktowych oraz innych zharmonizowanych komponentów określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239²⁸;
- v) „system zarządzania ruchem lotniczym/ system służb żeglugi powietrznej” (system ATM/ANS) oznacza systemy i elementy wykorzystywane do zapewnienia zarządzania ruchem lotniczym lub służb żeglugi powietrznej lub obu tych funkcji;

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

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

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

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

- w) „europejski system zarządzania ruchem kolejowym” (ERTMS) oznacza system określony w pkt 2.2 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919²⁹;
- x) „radiowy ERTMS” oznacza system ERTMS poziomu drugiego lub trzeciego wykorzystujący komunikację radiową do przekazania zezwolenia na jazdę dla pociągu zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/919³⁰;
- y) „systemy klasy B” oznaczają dotychczasowe systemy kontroli pociągów i głosowej łączności radiowej określone w pkt 2.2 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919;
- z) „port morski” oznacza obszar lądu i wody, na którym znajduje się taka infrastruktura i wyposażenie, które pozwalają zasadniczo na przyjmowanie statków, ich załadunek i rozładunek, składowanie towarów, odbiór i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, załogi i innych osób, a także każda inna infrastruktura niezbędna do operacji transportowych na terenie portu;
- aa) „żegluga morska bliskiego zasięgu” oznacza przewóz ładunków i pasażerów drogą morską pomiędzy portami położonymi na geograficznych wodach państw członkowskich lub pomiędzy portem położonym na wodach państwa członkowskiego a portem leżącym na wodach sąsiadującego państwa trzeciego mającego linię brzegową na morzach zamkniętych graniczących z Unią;
- ab) „elektroniczne informacje dotyczące transportu towarowego” (eFTI) oznaczają przekazywanie drogą elektroniczną – między podmiotami gospodarczymi a właściwymi organami – informacji regulacyjnych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056³¹;
- ac) „jednolita europejska przestrzeń powietrzna” (SES) oznacza procedury ustanowione w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 549/2004³², (WE) nr 550/2004³³, (WE) nr 551/2004³⁴ oraz (UE) 2018/1139³⁵, mające na celu wzmocnienie norm dotyczących bezpieczeństwa ruchu lotniczego, przyczynienie się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego oraz poprawę ogólnego funkcjonowania zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej w ogólnym ruchu lotniczym;

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

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

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

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

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

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

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

- ad) „wertiport” oznacza obszar przeznaczony do lądowania i startu samolotów pionowego startu i lądowania (VTOL);
- ae) „kosmodrom” oznacza obiekt przeznaczony do testowania i wynoszenia statków kosmicznych;
- af) „projekt SESAR” oznacza projekt w ramach programu badawczego dotyczącego zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, tj. technologicznego filaru ram jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES) w Europie;
- ag) „europejski projekt kolejowy” oznacza projekt Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego lub jego poprzednika – przedsięwzięcia Shift2Rail;
- ah) „centralny plan ATM w Europie” oznacza główne narzędzie planowania modernizacji zarządzania ruchem lotniczym, określające priorytety rozwoju i wdrażania konieczne do realizacji projektu SESAR i zatwierdzone decyzją Rady 2009/320/WE³⁶;
- ai) „organy zarządzające kolejowymi przewozami towarowymi” oznacza organy zarządzające, o których mowa w art. 8 rozporządzenia (UE) nr 913/2010;
- aj) „utrzymanie” oznacza czynności, które należy podejmować rutynowo, okresowo lub w nagłych wypadkach, aby można było korzystać z zasobu w całym jego przewidzianym cyklu życia przy zachowaniu tego samego poziomu funkcjonowania i bezpieczeństwa, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- ak) „analiza kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych” oznacza wyrażoną ilościowo, opartą na uznanej metodyce ocenę *ex ante* wartości danego projektu z uwzględnieniem wszystkich odnośnych korzyści i kosztów społecznych, gospodarczych, klimatycznych i środowiskowych. Analiza kosztów i korzyści w zakresie klimatu i środowiska powinna się opierać na ocenie skutków wywieranych na środowisko przeprowadzonej zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE³⁷;
- al) „paliwa alternatywne” oznaczają paliwa alternatywne określone w art. 2 pkt 3 rozporządzenia (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych];
- am) „bezpieczny i chroniony parking” oznacza parking dostępny dla kierowców realizujących przewozy towarów lub pasażerów, spełniający wymogi określone w art. 8a ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady³⁸ i certyfikowany zgodnie z normami i procedurami unijnymi, zgodnie z art. 8a ust. 2 tego rozporządzenia;
- an) „system ważenia pojazdów w ruchu” oznacza automatyczny system funkcjonujący w ramach infrastruktury drogowej, mający na celu zidentyfikowanie pojazdów lub

³⁶ 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).

³⁷ 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 28.1.2002, s. 1).

³⁸ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

zespołów pojazdów w ruchu, których ciężar może przekraczać odpowiednie limity, zgodnie z dyrektywą 96/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady³⁹.

Artykuł 4

Cele transeuropejskiej sieci transportowej

1. Głównym celem rozwoju sieci transeuropejskiej jest utworzenie multimodalnej sieci spełniającej wysokie normy jakości na terenie całej Unii.
2. Transeuropejska sieć transportowa wzmacnia spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną Unii i przyczynia się do tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego, który jest zrównoważony, wydajny i odporny oraz który zwiększa korzyści dla użytkowników i wspiera wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu. Transeuropejska sieć transportowa wykazuje europejską wartość dodaną poprzez przyczynianie się do realizacji celów określonych w następujących czterech kategoriach:
 - a) zrównoważonego charakteru dzięki:
 - (i) wspieraniu mobilności bezemisyjnej zgodnie z odnośnymi celami Unii w zakresie obniżania emisji CO₂;
 - (ii) umożliwieniu szerszego wykorzystania zrównoważonych rodzajów transportu, w tym dzięki dalszemu rozwojowi dalekobieżnej pasażerskiej sieci kolejowej dużych prędkości oraz w pełni interoperacyjnej sieci kolejowych przewozów towarowych, niezawodnej sieci żeglugi śródlądowej oraz sieci żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w całej Unii;
 - (iii) podniesieniu poziomu ochrony środowiska;
 - (iv) ograniczeniu kosztów zewnętrznych, w tym kosztów związanych ze środowiskiem, zdrowiem, zatorami komunikacyjnymi i wypadkami;
 - (v) większemu bezpieczeństwu energetycznemu;
 - b) spójności dzięki:
 - (i) dostępności i połączeniu wszystkich regionów Unii, w tym regionów najbardziej oddalonych oraz innych regionów odległych, wyspiarskich, peryferyjnych i górzystych, a także obszarów słabo zaludnionych;
 - (ii) zniwelowaniu różnic pod względem jakości infrastruktury między państwami członkowskimi;
 - (iii) skutecznej koordynacji oraz wzajemnym połączeniom między infrastrukturą transportową dla ruchu dalekobieżnego, z jednej strony, a infrastrukturą transportową dla ruchu regionalnego i lokalnego oraz usług transportowych w węzłach miejskich, z drugiej strony, w odniesieniu zarówno do przewozu osób, jak i towarów;

³⁹ 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).

- (iv) infrastrukturze transportowej, która odzwierciedla specyfikę różnych części Unii i zapewnia zrównoważone objęcie wszystkich regionów europejskich;
- c) wydajności dzięki:
 - (i) eliminacji wąskich gardeł w infrastrukturze i uzupełnianiu brakujących połączeń, zarówno w obrębie poszczególnych infrastruktur transportowych, jak i na węzłach połączeniowych pomiędzy nimi, w obrębie terytoriów państw członkowskich i pomiędzy nimi;
 - (ii) eliminacji funkcjonalnych, administracyjnych, technicznych i operacyjnych wąskich gardeł w interoperacyjności, w tym luk w transformacji cyfrowej,
 - (iii) interoperacyjności krajowych, regionalnych i lokalnych sieci transportowych;
 - (iv) optymalnej integracji i wzajemnym połączeniom wszystkich rodzajów transportu, w tym w węzłach miejskich;
 - (v) wspieraniu ekonomicznie wydajnego transportu o wysokiej jakości, przyczyniającego się do dalszego rozwoju gospodarczego i konkurencyjności;
 - (vi) bardziej skutecznemu wykorzystywaniu nowej i istniejącej infrastruktury;
 - (vii) stosowaniu nowatorskich koncepcji technicznych i operacyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów;
- d) zwiększeniu korzyści dla użytkowników dzięki:
 - (i) zapewnieniu dostępności dla użytkowników oraz zaspokojeniu ich potrzeb w zakresie mobilności i transportu, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób w trudnej sytuacji, w tym osób z niepełnosprawnościami lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osób mieszkających w regionach oddalonych, w tym w regionach najbardziej oddalonych i na wyspach;
 - (ii) zapewnieniu bezpiecznych, chronionych i o wysokiej jakości standardów, w tym jakości usług świadczonych na rzecz użytkowników, zarówno w przewozie osób, jak i towarów;
 - (iii) ustanowieniu wymogów dotyczących infrastruktury, w szczególności w obszarze interoperacyjności, bezpieczeństwa i ochrony, zapewniających jakość, efektywność i zrównoważoność usług transportowych, które są dostępne i przystępne cenowo;
 - (iv) wspieraniu mobilności dostosowanej do zmieniającego się klimatu i odpornej na zagrożenia naturalne oraz katastrofy spowodowane przez człowieka, a także zapewnieniu skutecznego i szybkiego rozmieszczenia służb pogotowia i ratownictwa, w tym w odniesieniu do osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się;
 - (v) zapewnieniu odporności infrastruktury, w szczególności na odcinkach transgranicznych;

- (vi) oferowaniu alternatywnych rozwiązań transportowych, w tym z wykorzystaniem innych rodzajów transportu, w przypadku zakłóceń w funkcjonowaniu sieci.

Artykuł 5

Sieć zasobooszczędna i ochrona środowiska

1. Transeuropejska sieć transportowa jest projektowana, rozwijana i eksploatowana w sposób zasobooszczędny zgodnie z obowiązującymi unijnymi i krajowymi wymogami środowiskowymi poprzez:
 - a) rozwój nowej infrastruktury, poprawę i utrzymanie istniejącej infrastruktury transportowej, w szczególności poprzez uwzględnienie kwestii utrzymania infrastruktury w całym cyklu jej życia na etapie planowania budowy lub ulepszenia infrastruktury oraz poprzez utrzymywanie infrastruktury w stanie sprawności;
 - b) optymalizację integracji infrastruktury i wzajemnych połączeń;
 - c) wdrażanie infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych;
 - d) wdrażanie nowych technologii i systemów ICT dla transportu w celu zachowania lub poprawy wydajności infrastruktury;
 - e) optymalizację wykorzystania infrastruktury, w szczególności poprzez skuteczne zarządzanie przepustowością i ruchem;
 - f) uwzględnianie możliwych synergii z innymi sieciami, w szczególności transeuropejskimi sieciami energetycznymi lub telekomunikacyjnymi;
 - g) rozwój zielonej, zrównoważonej i odpornej na zmianę klimatu infrastruktury, której celem jest zminimalizowanie negatywnego wpływu na zdrowie obywateli mieszkających w pobliżu sieci, na środowisko oraz ograniczenie degradacji ekosystemów;
 - h) odpowiednie uwzględnienie odporności sieci transportowej i jej infrastruktury na zmianę klimatu, a także na zagrożenia naturalne i katastrofy spowodowane przez człowieka, a także celowe zakłócenia, aby umożliwić podjęcie tych wyzwań;
 - i) odporność infrastruktury, zwłaszcza na odcinkach transgranicznych, zapewniającą szybką reakcję i powrót do normalnego stanu po zakłóceniach w ruchu.
2. Planując i rozwijając transeuropejską sieć transportową, państwa członkowskie mogą dostosować szczegółowy przebieg tras odcinków w granicach określonych w art. 56 ust. 1 lit. e), uwzględniając szczególne okoliczności w poszczególnych częściach Unii, takie jak cechy topograficzne danych regionów oraz względy środowiskowe, zapewniając jednocześnie zgodność z niniejszym rozporządzeniem.

3. Ocenę oddziaływania planów i projektów na środowisko przeprowadza się zgodnie z dyrektywą Rady 92/43/EWG⁴⁰ oraz dyrektywami 2000/60/WE⁴¹, 2001/42/WE⁴², 2002/49/WE⁴³, 2009/147/WE⁴⁴ i 2011/92/UE Parlamentu Europejskiego i Rady⁴⁵. W przypadku projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, dla których w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia nie przeprowadzono jeszcze oceny oddziaływania na środowisko, ocena ta powinna również obejmować ocenę zgodności z zasadą „nie czyn poważnych szkód”.

Artykuł 6

Stopniowy rozwój transeuropejskiej sieci transportowej

1. Transeuropejska sieć transportowa jest stopniowo rozwijana w trzech fazach: ukończenie budowy sieci bazowej do dnia 31 grudnia 2030 r., rozszerzonej sieci bazowej do dnia 31 grudnia 2040 r. oraz sieci kompleksowej do dnia 31 grudnia 2050 r. Zostanie to osiągnięte w szczególności dzięki wdrożeniu struktury tej sieci z zachowaniem spójnego i przejrzystego podejścia metodycznego, obejmującej sieć kompleksową oraz sieć bazową i rozszerzoną sieć bazową, z węzłami transportowymi i miejskimi jako punktami łączącymi ruch dalekobieżny z regionalnymi i lokalnymi sieciami transportowymi.
2. Sieć kompleksowa składa się ze wszystkich istniejących i planowanych infrastruktur transportowych transeuropejskiej sieci transportowej, jak również środków wspierających efektywne i zrównoważone z punktu widzenia społecznego i środowiskowego wykorzystywanie tej infrastruktury.
3. Sieć bazowa i rozszerzona sieć bazowa składają się z tych części transeuropejskiej sieci transportowej, które są budowane w pierwszej kolejności, aby osiągnąć cele w zakresie rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

Artykuł 7

Europejskie korytarze transportowe

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

⁴⁰ 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).

⁴¹ 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).

⁴² 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).

⁴³ Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady 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).

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

Artykuł 8

Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania

1. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania przyczyniają się do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej poprzez tworzenie nowej infrastruktury transportowej, poprzez modernizację istniejącej infrastruktury transportowej oraz poprzez środki służące promocji zasobooszczędnego korzystania z sieci.
2. Projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania:
 - a) przyczynia się do osiągnięcia celów należących do co najmniej dwóch spośród czterech kategorii określonych w art. 4;
 - b) jest rentowny ekonomicznie w świetle analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych;
 - c) wykazuje europejską wartość dodaną.
3. Projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania obejmuje cały jego cykl, łącznie ze studiami wykonalności, procedurami zezwoleń, budową, wdrażaniem i oceną.
4. Państwa członkowskie wprowadzają wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia realizacji projektów zgodnie z odpowiednimi unijnymi i krajowymi przepisami, w szczególności z aktami prawnymi Unii dotyczącymi środowiska, ochrony klimatu, bezpieczeństwa, ochrony, konkurencji, pomocy państwa, zamówień publicznych, zdrowia publicznego i dostępności, jak również z przepisami dotyczącymi niedyskryminacji.
5. Komisja może zobowiązać państwa członkowskie w drodze aktu wykonawczego do ustanowienia jednego podmiotu odpowiedzialnego za budowę transgranicznych projektów infrastrukturalnych będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i zarządzanie nimi. Odpowiedni koordynator europejski ma status obserwatora w zarządzie lub radzie nadzorczej lub w obu tych organach tego jednego podmiotu.

Artykuł 9

Współpraca z państwami trzecimi

1. Unia może współpracować z państwami sąsiadującymi, aby połączyć transeuropejską sieć transportową z ich sieciami infrastrukturalnymi, mając na uwadze przyspieszenie wzrostu gospodarczego i konkurencyjności, a w szczególności w celu:
 - a) promowania rozszerzenia polityki transeuropejskiej sieci transportowej na państwa trzecie;
 - b) zapewnienia połączenia między transeuropejską siecią transportową a sieciami transportowymi państw trzecich na przejściach granicznych w celu zagwarantowania płynnego ruchu, odpraw granicznych, ochrony granicy i innych procedur kontroli granicznej;
 - c) uzupełnienia infrastruktury transportowej w państwach trzecich, które służą jako łączniki między częściami transeuropejskiej sieci transportowej w Unii;
 - d) promowania interoperacyjności między transeuropejską siecią transportową a sieciami państw trzecich;

- e) ułatwiania transportu morskiego i promowania szlaków żeglugi morskiej bliskiego zasięgu do państw trzecich i z tych państw;
 - f) ułatwiania transportu wodnego śródlądowego w relacji z państwami trzecimi;
 - g) ułatwiania transportu lotniczego w relacji z państwami trzecimi w celu propagowania efektywnego i trwałego wzrostu gospodarczego i konkurencyjności, z uwzględnieniem rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i usprawnienia współpracy w zarządzaniu ruchem lotniczym;
 - h) łączenia systemów ICT i wdrażania systemów ICT dla transportu w tych państwach.
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.

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 transportowych, które zostały określone w niniejszym rozdziale oraz w rozdziałach III i IV;
 - d) stanowią podstawę do wskazywania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.
2. Sieć bazowa i rozszerzona sieć bazowa składają się z tych części sieci kompleksowej, które są budowane w pierwszej kolejności, aby osiągnąć cele polityki transeuropejskiej sieci transportowej. Odniesienia do „sieci bazowej” w rozporządzeniu (UE) 2021/1153 należy rozumieć jako obejmujące „rozszerzoną sieć bazową” określoną w niniejszym rozporządzeniu. Odniesienia do „sieci bazowej” w rozporządzeniu (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych] należy rozumieć jako odniesienia do „sieci bazowej” określonej w niniejszym rozporządzeniu. Odniesienia do „sieci kompleksowej” w rozporządzeniu (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych] należy rozumieć jako odniesienia do „rozszerzonej sieci bazowej” i „sieci kompleksowej” określonych w niniejszym rozporządzeniu.
3. Węzły sieci zostały określone w załączniku II i obejmują węzły miejskie, porty lotnicze, porty morskie i śródlądowe oraz terminale kolejowo-drogowe.

4. Państwa członkowskie wprowadzają odpowiednie środki dotyczące sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej, które mają zostać opracowane w celu spełnienia wymogów odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia w terminach określonych w art. 6 ust. 1, chyba że niniejsze rozporządzenie stanowi inaczej.

Artykuł 11

Przepisy ogólne dotyczące europejskich korytarzy transportowych

1. Europejskie korytarze transportowe są określone na mapach zawartych w załączniku III.
2. Państwa członkowskie wprowadzają odpowiednie środki dotyczące europejskich korytarzy transportowych, które mają zostać utworzone w celu spełnienia wymogów przepisów niniejszego rozporządzenia, do dnia 31 grudnia 2030 r. w odniesieniu do ich infrastruktury wchodzącej w skład sieci bazowej, o ile nie określono inaczej, oraz do dnia 31 grudnia 2040 r. w odniesieniu do ich infrastruktury wchodzącej w skład rozszerzonej sieci bazowej, o ile nie określono inaczej.
3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 60 niniejszego rozporządzenia aktów delegowanych w celu zmiany przebiegu europejskich korytarzy transportowych, o których mowa w załączniku III do niniejszego rozporządzenia, aby uwzględnić w szczególności rozwój głównych przepływów handlowych i ruchu lub istotne zmiany w sieci.

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 aktywności w zakresie przewozu towarów i osób bardziej zrównoważonymi rodzajami transportu w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z transportu;
 - b) zapewnienia zwiększonej dostępności i łączności wszystkich regionów Unii, przy jednoczesnym uwzględnieniu spójności terytorialnej i społecznej, jak również szczególnego przypadku regionów najbardziej oddalonych oraz innych regionów odległych, wyspiarskich, peryferyjnych i górzystych, a także obszarów słabo zaludnionych;
 - c) zapewnienia optymalnej integracji różnych rodzajów transportu i interoperacyjności między rodzajami transportu;
 - d) uzupełniania brakujących połączeń w i rozwiązania problemu wąskich gardeł, w szczególności na odcinkach transgranicznych;
 - e) wdrożenia niezbędnej infrastruktury, która zapewni płynny ruch pojazdów bezemisyjnych;
 - f) promowania efektywnego i zrównoważonego wykorzystywania infrastruktury i, w razie konieczności, zwiększania przepustowości;

- g) utrzymania istniejącej infrastruktury i poprawy lub utrzymania jakości infrastruktury pod względem bezpieczeństwa, ochrony, efektywności systemu transportu i operacji transportowych, odporności na klimat oraz na klęski żywiołowe, efektywności środowiskowej, i ciągłości przepływów ruchu;
 - h) poprawy jakości usług i warunków socjalnych dla pracowników transportu, poprawy dostępności dla wszystkich użytkowników, w tym osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się, oraz innych osób w trudnej sytuacji;
 - i) wdrażania i stosowania systemów ICT dla transportu.
2. Aby uzupełnić środki określone w ust. 1 szczególną uwagę zwraca się na środki, które są niezbędne do:
- a) przyczyniania się do ograniczenia emisji z transportu i zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego poprzez promowanie wykorzystania pojazdów i statków bezemisyjnych oraz paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, dzięki wdrożeniu odpowiedniej infrastruktury paliw alternatywnych;
 - b) zmniejszenia narażenia obszarów miejskich na negatywny wpływ transportu kolejowego i drogowego przez nie przebiegającego;
 - c) usunięcia barier administracyjnych, technicznych i operacyjnych, w szczególności barier utrudniających interoperacyjność transeuropejskiej sieci transportowej;
 - d) optymalizacji wykorzystania infrastruktury, w szczególności poprzez efektywne zarządzanie przepustowością, zarządzanie ruchem i zwiększenie wydajności operacyjnej.

Artykuł 13

Priorytety ogólne dotyczące europejskich korytarzy transportowych

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

- a) rozwoju wysokowydajnej i w pełni interoperacyjnej sieci kolejowych przewozów towarowych w całej Unii;
- b) rozwoju wysokowydajnej sieci kolejowych przewozów osobowych, w pełni interoperacyjnej i dużych prędkości, łączącej węzły miejskie w całej Unii;
- c) rozwoju płynnego systemu infrastruktury w zakresie żeglugi śródlądowej, lotnictwa i transportu morskiego;
- d) rozwoju bezpiecznej i chronionej sieci dróg, z wystarczającą infrastrukturą paliw alternatywnych;
- e) rozwoju ulepszonych multimodalnych i interoperacyjnych rozwiązań transportowych;
- f) intermodalnej integracji całego łańcucha logistycznego, zapewniającej efektywne wzajemne połączenia w węzłach transportowych i miejskich;
- g) wprowadzenia niezbędnej infrastruktury, która zapewni płynny ruch pojazdów bezemisyjnych.

ROZDZIAŁ III
PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE

SEKCJA 1

Infrastruktura transportu kolejowego

Artykuł 14

Elementy infrastruktury

1. Infrastruktura transportu kolejowego składa się w szczególności z:
 - a) linii kolejowych, w tym:
 - (i) torów;
 - (ii) rozjazdów;
 - (iii) przejazdów kolejowych;
 - (iv) bocznic;
 - (v) tuneli;
 - (vi) mostów;
 - (vii) infrastruktury łagodzącej wpływ na środowisko;
 - b) dworców zlokalizowanych wzdłuż linii wskazanych w załączniku I, służących do przesiadek pasażerów w ramach transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu;
 - c) obiektów kolejowej infrastruktury obsługowej innych niż dworce pasażerskie, jak określono w art. 3 pkt 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE⁴⁶, w szczególności stacje rozrządowe, urządzenia służące formowaniu składu pociągów, urządzenia manewrowe, tory postojowe, punkty zaplecza technicznego, inne stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru, instalacje pomocnicze i kolejowe stacje paliw; obejmuje ona również automatyczne urządzenia do zmiany rozstawu osi kolejowych;
 - d) kolejowych tras dojazdowych i połączeń kolejowych ostatniej mili do multimodalnych terminali towarowych posiadających połączenie drogą kolejową, w tym w portach śródlądowych i morskich oraz w portach lotniczych, a także obiektów kolejowej infrastruktury obsługowej;
 - e) przytorowych urządzeń sterowania;
 - f) przytorowej infrastruktury energetycznej;
 - g) urządzeń towarzyszących;

⁴⁶ 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).

- h) systemów ICT dla transportu.
2. Wyposażenie techniczne związane z liniami kolejowymi może obejmować systemy elektryfikacji, urządzenia umożliwiające wsiadanie i wysiadanie pasażerów oraz załadunek i rozładunek towarów na dworcach i terminalach, a także technologie innowacyjne w fazie ich wdrażania.

Artykuł 15

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci kompleksowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura kolejowa sieci kompleksowej:
 - a) spełniała wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797⁴⁷ oraz środków wykonawczych do niej, aby zapewnić interoperacyjność sieci kompleksowej;
 - b) spełniała wymogi technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) przyjętych zgodnie z art. 4 i 5 dyrektywy (UE) 2016/797, zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 7 ust. 1 lit. b), c), d) i e) tej dyrektywy;
 - c) spełniała wymogi określone w rozporządzeniu (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych].
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura kolejowa sieci kompleksowej, z uwzględnieniem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), do dnia 31 grudnia 2050 r.:
 - a) była w pełni zelektryfikowana w zakresie linii oraz, w stopniu niezbędnym do eksploatacji pociągów zasilanych elektrycznie, w zakresie bocznicy;
 - b) zapewniała nominalną szerokość toru dla nowych linii kolejowych wynoszącą 1435 mm, z wyjątkiem sytuacji, gdy nowa linia stanowi przedłużenie sieci, której szerokość toru jest inna i która jest oddzielona od głównych linii kolejowych w Unii;
 - c) dopuszczała, bez specjalnego zezwolenia, nacisk osi co najmniej 22,5 tony;
 - d) dopuszczała, bez specjalnego zezwolenia, prowadzenie pociągów towarowych o długości pociągu wynoszącej co najmniej 740 m (łącznie z lokomotywą lub lokomotywami). Wymóg ten jest spełniony, jeśli spełnione są co najmniej następujące warunki:
 - (i) na liniach dwutorowych co najmniej 50 % tras pociągów towarowych i co najmniej dwie trasy pociągów na godzinę i w danym kierunku można przeznaczyć dla pociągów towarowych o długości co najmniej 740 m;
 - (ii) 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;
 - e) zapewniała standard co najmniej P400 zgodnie z pozycją 1.1.1.1.3.5 tabeli 1 w załączniku do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/777⁴⁸ bez

⁴⁷ 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).

dodatkowego wymogu uzyskania specjalnego zezwolenia na wykonywanie przewozów.

3. Zastosowanie mają następujące zwolnienia:

- a) sieci odizolowane są zwolnione z wymogów określonych w ust. 2 lit. a), c), d) i e);
- b) na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja może przyznać, w drodze aktów wykonawczych, inne zwolnienia w odniesieniu do wymogów, o których mowa w ust. 2. Każdy wniosek o zwolnienie opiera się na analizie kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych oraz na ocenie wpływu na interoperacyjność. Zwolnienie musi spełniać wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797⁴⁹ oraz musi być w stosownych przypadkach koordynowane i uzgadniane z sąsiednim państwem członkowskim (sąsiednimi państwami członkowskimi).

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 infrastruktura kolejowa rozszerzonej sieci bazowej, z uwzględnieniem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), do dnia 31 grudnia 2040 r.:
 - a) spełniała wymogi określone w art. 15 ust. 2 lit. a)-e) oraz wymóg przeważającej minimalnej prędkości eksploatacyjnej na linii wynoszącej 100 km/h dla pociągów towarowych na liniach towarowych rozszerzonej sieci bazowej;
 - b) spełniała wymogi określone w art. 15 ust. 2 lit. a) i b) na liniach pasażerskich rozszerzonej sieci bazowej;
 - c) umożliwia osiągnięcie przeważającej minimalnej prędkości na linii wynoszącej 160 km/h dla pociągów pasażerskich na liniach pasażerskich rozszerzonej sieci bazowej;

Wraz z budową lub modernizacją linii pasażerskiej rozszerzonej sieci bazowej lub jej odcinków państwa członkowskie przeprowadzają badanie w celu analizy wykonalności i znaczenia ekonomicznego wyższych prędkości oraz budują lub modernizują linię na potrzeby takiej wyższej prędkości, jeżeli wykazano jej wykonalność i znaczenie ekonomiczne.

⁴⁸ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/777 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylające decyzję wykonawczą 2014/880/UE (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 312).

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

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura kolejowa sieci bazowej, z uwzględnieniem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), do dnia 31 grudnia 2030 r.:
 - a) 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 sieci bazowej;
 - b) spełniała wymogi określone w art. 15 ust. 2 lit. a) i b) na liniach pasażerskich sieci bazowej.
4. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura kolejowa sieci bazowej, z uwzględnieniem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), do dnia 31 grudnia 2040 r.:
 - a) spełniała wymogi określone w art. 15 ust. 2 lit. e) na liniach towarowych sieci bazowej;
 - b) spełniała wymogi określone w ust. 2 lit. c) na liniach pasażerskich sieci bazowej.
5. Zastosowanie mają następujące zwolnienia:
 - a) sieci odizolowane są zwolnione z wymogów określonych w ust. 2, 3 i 4;
 - b) na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja może przyznać, w drodze aktów wykonawczych, inne zwolnienia w odniesieniu do wymogów, o których mowa w ust. 2-4. Każde zwolnienie opiera się na analizie kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych oraz na ocenie wpływu na interoperacyjność. Zwolnienie musi spełniać wymogi dyrektywy (UE) 2016/797 oraz musi być w stosownych przypadkach koordynowane i uzgadniane z sąsiednim państwem członkowskim (sąsiednimi państwami członkowskimi).

Artykuł 17

Europejski system zarządzania ruchem kolejowym

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby w odniesieniu do infrastruktury kolejowej rozszerzonej sieci bazowej oraz sieci kompleksowej, z uwzględnieniem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), do dnia 31 grudnia 2040 r.:
 - a) wprowadzono system ERTMS;
 - b) zakończono eksploatację systemów klasy B.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura kolejowa sieci bazowej, z uwzględnieniem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), do dnia 31 grudnia 2030 r. spełniała wymogi określone w ust. 1 lit. a).
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura kolejowa sieci bazowej, z uwzględnieniem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), do dnia 31 grudnia 2040 r. spełniała wymogi określone w ust. 1 lit. b).
4. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura kolejowa sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej, z uwzględnieniem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), została wyposażona w radiowy ERTMS do dnia 31 grudnia 2050 r.

5. Państwa członkowskie zapewniają, aby w odniesieniu do infrastruktury kolejowej sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej oraz sieci kompleksowej, z uwzględnieniem połączeń, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), od dnia 31 grudnia 2025 r. w przypadku budowy nowej linii lub modernizacji systemu sygnalizacyjnego, wdrażany był radiowy ERTMS.
6. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja może przyznać, w drodze aktów wykonawczych, zwolnienia w odniesieniu do wymogów, o których mowa w ust. 1–5. Każdy wniosek o zwolnienie opiera się na analizie kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych oraz na ocenie wpływu na interoperacyjność. Zwolnienie musi spełniać wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797⁵⁰ oraz musi być w stosownych przypadkach koordynowane i uzgadniane z sąsiednim państwem członkowskim (sąsiednimi państwami członkowskimi).

Artykuł 18

Wymogi operacyjne dotyczące europejskich korytarzy transportowych

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. jakość usług świadczonych przez zarządców infrastruktury na rzecz przedsiębiorstw kolejowych, wymogi techniczne i operacyjne dotyczące użytkowania infrastruktury oraz procedury związane z kontrolą graniczną nie uniemożliwiały osiągnięcia następujących wartości docelowych w zakresie wyników operacyjnych kolejowych przewozów towarowych na liniach kolejowych w ramach europejskich korytarzy transportowych:
 - a) na każdym wewnętrznym unijnym odcinku transgranicznym czas przebywania wszystkich pociągów towarowych przekraczających granicę nie przekracza średnio 15 minut. Czas przebywania pociągu na odcinku transgranicznym oznacza całkowity dodatkowy czas przejazdu, który można powiązać z przejściem granicznym, niezależnie od przyczyn leżących u jego podstaw, takich jak kontrole i procedury policji granicznej lub względy o charakterze infrastrukturalnym, operacyjnym, technicznym i administracyjnym, bez uwzględniania 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;
 - b) co najmniej 90 % pociągów towarowych przekraczających co najmniej jedną granicę 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.
2. Państwa członkowskie w stosownych przypadkach zmieniają umowy, o których mowa w art. 30 dyrektywy 2012/34/UE, i wprowadzają odpowiednie środki zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 913/2010, aby osiągnąć wartości docelowe określone w akapicie pierwszym lit. a) i b).

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

Dodatkowe priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej

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

- a) 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;
- b) podnoszenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych;
- c) w stosownych przypadkach – połączenie kolejowej infrastruktury transportowej z infrastrukturą portów śródlądowych;
- d) 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;
- e) opracowywanie i wdrażanie innowacyjnych technologii dla kolei, w szczególności w oparciu o prace Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail i Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego, zwłaszcza w zakresie automatycznej obsługi pociągów, zaawansowanego zarządzania ruchem oraz cyfrowej łączności dla pasażerów w oparciu o ERTMS i cyfrowe sprzęgi samoczynne, a także łączność za pośrednictwem sieci 5G;
- f) zapewnienie ciągłości i dostępności ścieżek dla pieszych i rowerzystów podczas budowy lub modernizacji infrastruktury kolejowej w celu promowania aktywnych rodzajów transportu;
- g) rozwój innowacyjnych technologii paliw alternatywnych dla kolei, takich jak wodór na odcinkach zwolnionych z wymogu elektryfikacji.

SEKCJA 2

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO

Elementy infrastruktury

1. Infrastruktura śródlądowych dróg wodnych składa się w szczególności z:
 - a) rzek;
 - b) kanałów;
 - c) jezior;
 - d) powiązanej infrastruktury, takiej jak śluzy, podnośnie, mosty, zbiorniki i 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 multimodalnym terminalami towarowymi posiadających 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 oraz osuszonego gruntu, a także infrastruktury niezbędnej do operacji transportowych na terenie portu i poza nim;
 - h) urządzeń towarzyszących;
 - 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 produkcji paliw alternatywnych zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych];
 - l) infrastruktury niezbędnej do prowadzenia działalności z zerową ilością odpadów i stosowania środków z zakresu gospodarki o obiegu zamkniętym.
2. Wyposażenie powiązane ze śródlądowymi drogami wodnymi może obejmować urządzenia do załadunku i rozładunku towarów oraz składowania towarów w portach śródlądowych. Urządzenia towarzyszące mogą obejmować w szczególności układy napędowe i systemy operacyjne, które ograniczają zanieczyszczenie, m.in. zanieczyszczenie wody i powietrza, zużycie energii i intensywność emisji dwutlenku węgla. Może ono również obejmować urządzenia do odbioru odpadów, infrastrukturę do zasilania z lądu energią elektryczną i innymi paliwami alternatywnymi do celów dostaw i wytwarzania oraz urządzenia do zbierania zużytych olejów, a także urządzenia do łamania lodu, usług hydrologicznych i pogłębiania toru wodnego, portu oraz podejść do portu, aby zapewnić żeglowność przez cały rok.
3. Port śródlądowy stanowi część sieci kompleksowej, jeżeli spełnia następujące warunki:
- a) obsługuje w skali roku przeładunki towarów o masie powyżej 500 000 ton. Całkowita roczna wielkość przeładunku towarów opiera się na ostatniej dostępnej średniej z trzech lat, obliczonej na podstawie danych statystycznych publikowanych przez Eurostat;
 - b) znajduje się w sieci śródlądowych dróg wodnych transeuropejskiej sieci transportowej.

Artykuł 21

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci kompleksowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby porty śródlądowe w sieci kompleksowej do dnia 31 grudnia 2050 r.:
 - a) zostały połączone z infrastrukturą drogową lub kolejową;

- b) oferowały co najmniej jeden multimodalny terminal towarowy otwarty dla wszystkich operatorów i użytkowników w niedyskryminujący sposób oraz stosowały przejrzyste i niedyskryminujące opłaty;
 - c) zostały wyposażone w urządzenia poprawiające efektywność środowiskową statków w portach, w tym urządzenia do odbioru odpadów, instalacje do odgazowywania, środki redukcji hałasu, środki zmniejszające zanieczyszczenie powietrza i wody.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura paliw alternatywnych była wprowadzana w portach śródlądowych zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych].

Artykuł 22

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci bazowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby porty śródlądowe sieci bazowej spełniały wymogi określone w art. 21 ust. 1 lit. a) i b) do dnia 31 grudnia 2030 r. oraz art. 21 ust. 1 lit. c) do dnia 31 grudnia 2040 r.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby sieć śródlądowych dróg wodnych, z uwzględnieniem połączeń, o których mowa w art. 20 ust. 1 lit. e), była utrzymywana w sposób umożliwiający wydajną, niezawodną i bezpieczną żeglugę dla użytkowników dzięki zapewnieniu minimalnych wymagań dla dróg wodnych i poziomów usług oraz poprzez zapobieganie pogarszaniu się tych minimalnych wymagań lub któregokolwiek z określonych kryteriów podstawowych (dobre warunki nawigacyjne).
3. Państwa członkowskie w szczególności upewniają się, że:
 - a) rzeki, kanały, jeziora, porty śródlądowe i drogi dostępu do nich zapewniają głębokość szlaku wodnego wynoszącą co najmniej 2,5 m oraz minimalną wysokość pod mostami zamkniętymi wynoszącą co najmniej 5,25 m przy określonych porównawczych poziomach wody, które są przekraczane w określonej liczbie dni roku w oparciu o średnią statystyczną.

Porównawcze poziomy wody są ustalane na podstawie liczby dni w roku, w których rzeczywisty poziom wody przekroczył określony porównawczy poziom wody. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające porównawcze poziomy wody, o których mowa w poprzednim akapicie, dla poszczególnych dorzeczy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 59 ust. 3.

Przy określaniu porównawczych poziomów wody Komisja bierze pod uwagę wymogi określone w konwencjach międzynarodowych i umowach zawartych między państwami członkowskimi;

 - b) państwa członkowskie publikują na publicznie dostępnej stronie internetowej liczbę dni w roku, o których mowa w lit. a), w których rzeczywisty poziom wody przekracza lub nie osiąga określonego porównawczego poziomu wody dla głębokości szlaku wodnego, a także średni czas oczekiwania przy każdej śluzie;
 - c) operatorzy śluz zapewniają, aby śluzy były obsługiwane i utrzymywane w taki sposób, aby zminimalizować czas oczekiwania;

- d) rzeki, kanały i jeziora są wyposażone w RIS w odniesieniu do wszystkich usług zgodnie z dyrektywą 2005/44/WE⁵¹, tak aby zagwarantować użytkownikom transgranicznym informacje w czasie rzeczywistym.
4. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja może – w drodze aktów wykonawczych – przyznać zwolnienia z minimalnych wymogów, o których mowa w ust. 3 lit. a). Każdy wniosek o zwolnienie opiera się na analizie kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, ocenie szczególnych ograniczeń geograficznych lub istotnych ograniczeń fizycznych lub potencjalnego negatywnego wpływu na środowisko i różnorodność biologiczną.
- Obniżenie minimalnych wymogów spowodowane bezpośrednim działaniem człowieka lub brakiem staranności w utrzymaniu sieci śródlądowych dróg wodnych nie jest uznawane za przypadek uzasadniający przyznanie zwolnienia.
- Państwom członkowskim może zostać przyznane zwolnienie w przypadku działania siły wyższej. Państwa członkowskie przywracają warunki żeglowności do poprzedniego stanu, gdy tylko pozwala na to sytuacja.
- Każdy wniosek o zwolnienie musi być w stosownych przypadkach koordynowany i uzgadniany z sąsiednim państwem członkowskim (sąsiednimi państwami członkowskimi).
5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wymogi uzupełniające minimalne wymogi ustalone zgodnie z ust. 3 lit. a) akapit drugi dla poszczególnych dorzeczy. Wymogi te mogą dotyczyć w szczególności:
- a) parametrów uzupełniających dla dróg wodnych właściwych dla rzek o swobodnym biegu;
 - b) specyfikacji infrastruktury śródlądowych dróg wodnych;
 - c) specyfikacji infrastruktury portów śródlądowych;
 - d) odpowiednich miejsc do cumowania i usług dla użytkowników komercyjnych;
 - e) wdrażania infrastruktury energii alternatywnej w celu zapewnienia dostępu do paliw alternatywnych w całym korytarzu;
 - f) wymogów dotyczących cyfrowych zastosowań sieci i procesów automatyzacji;
 - g) odporności infrastruktury na zmianę klimatu, zagrożenia naturalne i katastrofy spowodowane przez człowieka lub celowe zakłócenia;
 - h) wprowadzania i promowania nowych technologii i innowacji w zakresie bezemisyjnych paliw energetycznych i układów napędowych.
- Akt wykonawczy, o którym mowa w akapicie pierwszym, przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 59 ust. 3.
6. Komisja zapewnia spójne podejście do stosowania dobrych warunków nawigacji w Unii i może przyjąć wytyczne w tym zakresie. Ustanawiając minimalne wymogi dla lit. e) i f), Komisja zapewnia, aby interoperacyjność między dorzeczeniami nie była zagrożona.

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

Dodatkowe priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury śródlądowych dróg wodnych

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

- a) osiągnięcie wyższych standardów w zakresie modernizacji istniejących dróg wodnych oraz tworzenia nowych dróg wodnych w celu zaspokojenia potrzeb rynku, w stosownych przypadkach;
- b) środki zapobiegania powodziom i suszom oraz łagodzenia ich skutków;
- c) wspieranie zrównoważonego, bezpiecznego i chronionego transportu wodnego śródlądowego, w tym w obrębie węzłów miejskich;
- d) modernizacja i zwiększenie przepustowości infrastruktury niezbędnej do operacji transportowych na terenie portu i poza nim;
- e) wspieranie i opracowywanie środków mających na celu poprawę efektywności środowiskowej transportu wodnego śródlądowego 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 obowiązującymi wymogami wynikającymi z prawa Unii lub z odpowiednich umów międzynarodowych.

SEKCJA 3

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU MORSKIEGO I EUROPEJSKI OBSZAR TRANSPORTU MORSKIEGO

Elementy infrastruktury

1. Europejski obszar transportu morskiego łączy i integruje elementy morskie opisane w ust. 2 z siecią lądową poprzez tworzenie lub modernizację szlaków żeglugi morskiej bliskiego zasięgu między co najmniej dwoma portamiorskimi na terytorium Unii lub między co najmniej jednym portem na terytorium Unii a portem na terytorium sąsiadującego państwa trzeciego mającego linię brzegową na morzach zamkniętych graniczących z wodami Unii, a także poprzez rozwój portów morskich na terytorium Unii i ich powiązań z zapleczem w celu zapewnienia skutecznej, opłacalnej i trwałej integracji z innymi rodzajami transportu.
2. Europejski obszar transportu morskiego obejmuje:
 - a) infrastrukturę transportu morskiego na terenach portowych sieci bazowej i kompleksowej;
 - 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), systemy ICT dla transportu i pomiary hydrograficzne.

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, pirsy, doki, wały, zasyпки 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 innych rodzajów transportu;
 - h) systemów ICT dla transportu, w tym EMSWe oraz VTMISS;
 - i) infrastruktury związanej z instalacjami do produkcji paliw alternatywnych zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych];
 - j) urządzeń towarzyszących, do których mogą należeć w szczególności urządzenia służące do zarządzania ruchem i ładunkami, ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko, poprawy efektywności energetycznej, ograniczania hałasu oraz do stosowania paliw alternatywnych, a także wyposażenie zapewniające żeglowność przez cały rok, w tym urządzenia do łamania lodu, badań hydrologicznych, inwestycyjnych prac pogłębiarskich i ochrony portu oraz podejścia do portu;
 - k) infrastruktury niezbędnej do prowadzenia działalności z zerową ilością odpadów i stosowania środków z zakresu gospodarki o obiegu zamkniętym.
4. Port morski stanowi część sieci kompleksowej, jeżeli spełniony jest co najmniej jeden z następujących warunków:
- a) jego całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego przekracza 0,1 % całkowitej rocznej wielkości ruchu pasażerskiego we wszystkich portach morskich w Unii. Wartość odniesienia dla tej wielkości całkowitej to ostatnia dostępna wartość średnia z trzech lat, w oparciu o dane statystyczne publikowane przez Eurostat;
 - b) jego całkowita roczna wielkość ładunku – w odniesieniu do ładunków masowych albo niemasywowych – przekracza 0,1 % odpowiedniej całkowitej rocznej wielkości ładunku we wszystkich portach morskich w Unii. Wartość odniesienia dla tej wielkości całkowitej to ostatnia dostępna wartość średnia z trzech lat, w oparciu o dane statystyczne publikowane przez Eurostat;
 - c) znajduje się na wyspie i stanowi jedyny punkt dostępu do regionu NUTS 3 w sieci kompleksowej;

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

Artykuł 25

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci kompleksowej

1. Państwa członkowskie zapewniają:
 - a) wprowadzenie infrastruktury paliw alternatywnych w portach morskich sieci kompleksowej w pełnej zgodności z wymogami rozporządzenia (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych];
 - b) wyposażenie portów morskich sieci kompleksowej w niezbędną infrastrukturę służącą poprawie efektywności środowiskowej statków w portach, m.in. w urządzenia do odbioru odpadów ze statków zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883⁵²;
 - c) wdrożenie VTMISS i SafeSeaNet zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE;
 - d) wdrożenie morskich krajowych pojedynczych punktów kontaktowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/1239.
2. Państwa członkowskie zapewniają do dnia 31 grudnia 2050 r., aby:
 - a) porty morskie sieci kompleksowej zostały połączone z infrastrukturą kolejową i drogową oraz, w miarę możliwości, ze śródlądowymi drogami wodnymi, z wyjątkiem przypadków, w których szczególne ograniczenia geograficzne lub istotne ograniczenia fizyczne uniemożliwiają takie połączenie;
 - b) porty morskie sieci kompleksowej obsługujące ruch towarowy oferowały co najmniej jeden multimodalny terminal towarowy otwarty dla wszystkich operatorów i użytkowników w niedyskryminujący sposób i stosowały przejrzyste i niedyskryminacyjne opłaty;
 - c) kanały morskie, tory podejściowe do portów i obszary przyujściowe, które łączą dwa morza lub zapewniają dostęp od morza do portów morskich, odpowiadały przynajmniej śródlądowym drogom wodnym spełniającym wymogi art. 22;
 - d) porty morskie sieci kompleksowej połączone ze śródlądowymi drogami wodnymi zostały wyposażone w specjalne zdolności przeładunkowe w odniesieniu do statków żeglugi śródlądowej.
3. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja może – w drodze aktów wykonawczych – przyznać zwolnienia z minimalnych wymogów, o których mowa w ust. 2. Każdy wniosek o zwolnienie opiera się na analizie kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, ocenie szczególnych ograniczeń geograficznych lub istotnych ograniczeń fizycznych lub potencjalnego negatywnego wpływu na środowisko i różnorodność biologiczną.

⁵² 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).

Artykuł 26

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci bazowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura transportu morskiego sieci bazowej spełniała wymogi art. 25 ust. 1.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. infrastruktura transportu morskiego sieci bazowej spełniała wymogi określone w art. 25 ust. 2.
3. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja może – w drodze aktów wykonawczych – przyznać zwolnienia z minimalnych wymogów, o których mowa w ust. 2. Każdy wniosek o zwolnienie opiera się na analizie kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, ocenie szczególnych ograniczeń geograficznych lub istotnych ograniczeń fizycznych lub potencjalnego negatywnego wpływu na środowisko i różnorodność biologiczną.

Artykuł 27

Dodatkowe priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury morskiej

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

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

SEKCJA 4

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU DROGOWEGO

Artykuł 28

Elementy infrastruktury

1. Infrastruktura transportu drogowego składa się w szczególności z:
 - a) dróg, z uwzględnieniem:
 - (i) mostów;
 - (ii) tuneli;
 - (iii) skrzyżowań;
 - (iv) przejazdów;
 - (v) węzłów drogowych;
 - (vi) utwardzonych poboczy;
 - (vii) parkingów i miejsc obsługi podróżnych, w tym bezpiecznych i chronionych parkingów dla pojazdów użytkowych;
 - (viii) systemów ważenia pojazdów w ruchu;
 - (ix) infrastruktury związanej z instalacjami do produkcji paliw alternatywnych w pełni zgodnej z wymogami rozporządzenia (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych];
 - (x) infrastruktury łagodzącej wpływ na środowisko;
 - b) urządzeń towarzyszących;
 - c) systemów ICT dla transportu;
 - d) tras dostępu i połączeń ostatniej mili z multimodalnymi terminalami towarowymi;
 - e) połączeń terminali towarowych i platform logistycznych z innymi rodzajami transportu w ramach transeuropejskiej sieci transportowej;
 - f) terminali autobusowych.
2. Drogi, o których mowa w ust. 1 lit. a), to drogi pełniące istotną rolę w dalekobieżnym przewozie osób i towarów, integrujące główne ośrodki miejskie i gospodarcze oraz zapewniające wzajemne połączenia z innymi rodzajami transportu.
3. Wyposażenie powiązane z drogami może obejmować w szczególności urządzenia służące do regulacji ruchu, przekazywania informacji i wskazywania drogi, pobierania opłat za przejazd lub opłat od użytkowników, zapewniania bezpieczeństwa, zmniejszania negatywnych skutków dla środowiska, tankowania lub ładowania pojazdów o napędzie alternatywnym oraz do zapewniania bezpiecznych i chronionych parkingów dla pojazdów użytkowych.

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 Parlamentu Europejskiego i Rady⁵³;
 - b) drogi były projektowane, budowane lub modernizowane i utrzymywane z zachowaniem najwyższego poziomu bezpieczeństwa ruchu, w szczególności poprzez wdrażanie najnowszych technologii;
 - c) drogi były projektowane, budowane lub modernizowane i utrzymywane z zachowaniem najwyższego poziomu ochrony środowiska, w tym, w stosownych przypadkach, poprzez zastosowanie cichych nawierzchni drogowych oraz gromadzenie, oczyszczanie i odprowadzanie spływu wody;
 - d) tunele drogowe o długości ponad 500 m spełniały wymogi dyrektywy 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁵⁴;
 - e) w stosownych przypadkach interoperacyjność systemów pobierania opłat była zapewniana zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520⁵⁵ oraz rozporządzeniem wykonawczym Komisji C/2019/9080⁵⁶ i rozporządzeniem delegowanym Komisji C/2019/8369⁵⁷;
 - f) w stosownych przypadkach, opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury były pobierane zgodnie z dyrektywą 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁵⁸;
 - g) wszelkie inteligentne systemy transportowe w infrastrukturze transportu drogowego spełniały wymogi dyrektywy (UE) [...] w sprawie ram wdrażania

⁵³ 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).

⁵⁴ 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).

⁵⁵ 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).

⁵⁶ 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).

⁵⁷ 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).

⁵⁸ Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42).

inteligentnych systemów transportowych i były stosowane w sposób zgodny z aktami delegowanymi przyjętymi na mocy tej dyrektywy⁵⁹;

- h) infrastruktura paliw alternatywnych była rozmieszczona w sieci drogowej w pełnej zgodności z wymogami rozporządzenia (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych].

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2050 r. infrastruktura drogowa sieci kompleksowej spełniała następujące wymogi:

- a) droga jest zaprojektowana, zbudowana lub zmodernizowana specjalnie na potrzeby ruchu samochodowego oraz:
 - (i) posiada, z wyjątkiem miejsc specjalnych lub sytuacji tymczasowych, oddzielne jezdnie dla obu kierunków ruchu, oddzielone od siebie środkowym pasem dzielącym nieprzeznaczonym do ruchu lub – wyjątkowo – w inny sposób;
 - (ii) nie krzyżuje się na jednym poziomie z żadną drogą, torami kolejowymi lub tramwajowymi, ścieżką dla rowerów ani drogą dla pieszych; oraz
 - (iii) nie obsługuje przylegających do niej nieruchomości;
- b) miejsca obsługi podróżnych są dostępne w odległości nie większej niż 60 km od siebie, zapewniając wystarczającą ilość miejsc parkingowych, wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa i ochrony oraz odpowiednie udogodnienia, w tym urządzenia sanitarne, spełniające potrzeby zróżnicowanej siły roboczej;
- c) bezpieczne i chronione parkingi są dostępne w odległości nie większej niż 100 km od siebie, zapewniając wystarczającą ilość miejsc parkingowych dla pojazdów użytkowych, i spełniają wymogi określone w art. 8 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2020/1054⁶⁰;
- d) systemy ważenia pojazdów w ruchu są zainstalowane w maksymalnej odległości 300 km od siebie. 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, do dnia 31 grudnia 2030 r., wdrożenie lub stosowanie środków służących do wykrywania zdarzeń lub sytuacji związanych z bezpieczeństwem drogowym oraz gromadzenie odpowiednich danych o ruchu drogowym, w celu przekazywania minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym, określonych w rozporządzeniu delegowanym Komisji 886/2013⁶¹.

⁵⁹ Dyrektywa 2021/... zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L [...]).

⁶⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 1).

⁶¹ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 886/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do danych i procedur dotyczących

4. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja może – w drodze aktów wykonawczych – przyznać zwolnienia z wymogu określonego w ust. 2 lit. a), w szczególności gdy natężenie ruchu nie przekracza 10 000 pojazdów na dobę w obu kierunkach lub gdy występują szczególne ograniczenia geograficzne lub istotne ograniczenia fizyczne, o ile zapewniony jest odpowiedni poziom bezpieczeństwa. Każdy wniosek o zwolnienie dotyczący inwestycji opiera się na analizie kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, ocenie szczególnych ograniczeń geograficznych lub istotnych ograniczeń fizycznych lub potencjalnego negatywnego wpływu na środowisko i różnorodność biologiczną.

Artykuł 30

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura drogowa sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej spełniała wymogi art. 29 ust. 1.
2. Państwa członkowskie zapewniają spełnienie przez infrastrukturę drogową sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej wymogów określonych w art. 29 ust. 2 lit. a), c) i d) do dnia 31 grudnia 2040 r.
3. Państwa członkowskie zapewniają spełnienie przez infrastrukturę drogową sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej wymogów określonych w art. 29 ust. 2 lit. b) do dnia 31 grudnia 2030 r.
4. Państwa członkowskie zapewniają spełnienie przez infrastrukturę drogową sieci bazowej wymogów określonych w art. 29 ust. 3 do dnia 31 grudnia 2025 r.
5. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja może – w drodze aktów wykonawczych – przyznać zwolnienia z wymogu określonego w art. 29 ust. 2 lit. a), w szczególności gdy natężenie ruchu nie przekracza 10 000 pojazdów na dobę w obu kierunkach lub gdy występują szczególne ograniczenia geograficzne lub istotne ograniczenia fizyczne, o ile zapewniony jest odpowiedni poziom bezpieczeństwa. Każdy wniosek o zwolnienie dotyczący inwestycji opiera się na analizie kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, ocenie szczególnych ograniczeń geograficznych lub istotnych ograniczeń fizycznych lub potencjalnego negatywnego wpływu na środowisko i różnorodność biologiczną.

Artykuł 31

Dodatkowe priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej

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

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).

- a) zwiększenie i wspieranie bezpieczeństwa ruchu drogowego, z uwzględnieniem potrzeb niechronionych użytkowników dróg i użytkowników dróg w całej ich różnorodności, w szczególności osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- b) złagodzenie zatorów komunikacyjnych na istniejących drogach, w szczególności poprzez inteligentne zarządzanie ruchem, w tym poprzez dynamiczne opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych lub opłaty za przejazd zróżnicowane w zależności od pory dnia, tygodnia lub roku;
- c) 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 5G;
- d) zapewnienie ciągłości i dostępności ścieżek dla pieszych i rowerzystów podczas budowy lub modernizacji infrastruktury drogowej w celu promowania aktywnych rodzajów transportu.

SEKCJA 5

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU LOTNICZEGO

Artykuł 32

Elementy infrastruktury

1. Infrastruktura transportu lotniczego składa się w szczególności z:
 - a) przestrzeni powietrznej, tras i dróg lotniczych;
 - b) portów lotniczych, w tym infrastruktury i urządzeń niezbędnych do prowadzenia operacji naziemnych i transportowych na obszarze portu lotniczego, wertiportów i kosmodromów;
 - 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 samolotów podczas postoju zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych];
 - 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.

2. Port lotniczy stanowi część sieci kompleksowej, jeżeli 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 ładunków oparte są na ostatniej dostępnej wartości średniej z trzech lat, na podstawie statystyk publikowanych przez Eurostat.

Artykuł 33

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej dla sieci bazowej i sieci kompleksowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby:
- a) porty lotnicze sieci bazowej zostały połączone z siecią kolei dalekobieżnej, w tym z siecią kolei dużych prędkości, oraz z infrastrukturą transportu drogowego w ramach transeuropejskiej sieci transportowej do dnia 31 grudnia 2030 r., z wyjątkiem przypadków, w których szczególne ograniczenia geograficzne lub istotne ograniczenia fizyczne uniemożliwiają takie połączenia;
 - b) porty lotnicze sieci kompleksowej, w których całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad cztery miliony pasażerów, zostały połączone z siecią kolei dalekobieżnej, w tym z siecią kolei dużych prędkości, oraz z infrastrukturą transportu drogowego w ramach transeuropejskiej sieci transportowej do dnia 31 grudnia 2050 r., z wyjątkiem przypadków, w których szczególne ograniczenia geograficzne lub istotne ograniczenia fizyczne uniemożliwiają takie połączenia;
 - c) każdy port lotniczy położony na ich terytorium oferował co najmniej jeden terminal otwarty dla wszystkich operatorów i użytkowników w niedyskryminujący sposób i stosował przejrzyste i niedyskryminacyjne opłaty;
 - d) wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, przyjęte przez Unię zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008⁶², były stosowane w odniesieniu do infrastruktury transportu lotniczego;

⁶² 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).

- e) infrastruktura zarządzania ruchem lotniczym umożliwiała wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 i (UE) 2018/1139, operacji transportu lotniczego, w celu poprawy skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa, przepisów wykonawczych i specyfikacji unijnych;
 - f) infrastruktura paliw alternatywnych była rozmieszczona w portach lotniczych w pełnej zgodności z wymogami określonymi w rozporządzeniu (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych];
 - g) infrastruktura transportu lotniczego zapewniała doprowadzanie wstępnie klimatyzowanego powietrza do statków powietrznych podczas postoju.
2. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja może – w drodze aktów wykonawczych – przyznać zwolnienia z wymogów określonych w ust. 1 lit. a), b), c) i g). Każdy wniosek o zwolnienie opiera się na analizie kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych lub jest związany ze szczególnymi ograniczeniami geograficznymi lub istotnymi ograniczeniami fizycznymi, w tym z brakiem systemu kolejowego na danym terytorium.

Artykuł 34

Dodatkowe priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury transportu lotniczego

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

- a) zwiększenie efektywności energetycznej i operacyjnej portu lotniczego;
- b) wspieranie wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz systemów interoperacyjnych, w szczególności systemów opracowanych w ramach projektu SESAR zgodnie z centralnym planem ATM w Europie;
- 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 zrównoważonego rozwoju i łagodzenie skutków zmian klimatu, wpływu na środowisko i oddziaływania hałasu, w szczególności poprzez wprowadzenie nowych technologii i innowacji, paliw alternatywnych, bezemisyjnych i niskoemisyjnych statków powietrznych oraz infrastruktury o zerowej lub niskiej emisji dwutlenku węgla.

SEKCJA 6

INFRASTRUKTURA MULTIMODALNYCH TERMINALI TOWAROWYCH

Artykuł 35

Identyfikacja multimodalnych terminali towarowych

1. Multimodalne terminale towarowe transeuropejskiej sieci transportowej to terminale, które:
 - a) znajdują się w portach morskich transeuropejskiej sieci transportowej, wymienionych w załączniku II;
 - b) znajdują się w portach śródlądowych transeuropejskiej sieci transportowej, wymienionych w załączniku II;
 - c) znajdują się w obrębie lub w sąsiedztwie węzła miejskiego;
 - d) sklasyfikowano jako terminale kolejowo-drogowe transeuropejskiej sieci transportowej, wymienione w załączniku II.
 2. Państwa członkowskie zapewniają wystarczającą przepustowość multimodalnych terminali towarowych obsługujących transeuropejską sieć transportową, odpowiadającą obecnym i przyszłym przepływom ruchu, w szczególności przepływom obsługującym węzły miejskie, ośrodki przemysłowe, porty i centra logistyczne.
 3. W ciągu dwóch lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie przeprowadzają analizę rynkową i prospektywną dotyczącą multimodalnych terminali towarowych na swoim terytorium. Analiza ta obejmuje co najmniej:
 - a) badanie obecnych i przyszłych przepływów ruchu towarowego, w tym przepływów ruchu towarowego w transporcie drogowym;
 - b) określenie istniejących na ich terytorium multimodalnych terminali towarowych transeuropejskiej sieci transportowej oraz ocenę zapotrzebowania na nowe multimodalne terminale towarowe lub dodatkowe zdolności przeładunkowe w istniejących terminalach;
 - c) analizę sposobu, w jaki można zapewnić odpowiednie rozmieszczenie multimodalnych terminali towarowych o odpowiedniej zdolności przeładunkowej w celu zaspokojenia potrzeb określonych w lit. b). Uwzględnia się przy tym terminale znajdujące się na obszarach przygranicznych sąsiadujących państw członkowskich.
- Państwa członkowskie konsultują się z nadawcami, przewoźnikami i operatorami logistycznymi, którzy prowadzą działalność na ich terytorium. W swojej analizie biorą pod uwagę wyniki konsultacji.
4. Na podstawie analizy, o której mowa w ust. 3, państwa członkowskie opracowują plan działania na rzecz rozwoju sieci multimodalnych terminali towarowych. Wyniki analizy i plan działania są przedkładane Komisji nie później niż sześć miesięcy po zakończeniu analizy, wraz z wykazem terminali kolejowo-drogowych, który państwo członkowskie proponuje dodać do załączników I i II.
 5. Terminal kolejowo-drogowy stanowi część transeuropejskiej sieci transportowej i jest wymieniony w załącznikach I i II, jeżeli spełniony został co najmniej jeden z następujących warunków:
 - a) jego roczny przeładunek towarów przekracza, w przypadku ładunków niemasowych, 800 000 ton lub, w przypadku ładunków masowych, 0,1 % odpowiedniej całkowitej rocznej wielkości ładunku we wszystkich portach morskich w Unii;

- b) stanowi on główny terminal kolejowo-drogowy wskazany przez dane państwo członkowskie dla danego regionu NUTS 2, jeżeli w tym regionie NUTS 2 nie ma terminalu kolejowo-drogowego spełniającego wymogi lit. a);
- c) jest proponowany przez państwo członkowskie zgodnie z ust. 4.

Artykuł 36

Elementy infrastruktury

Multimodalne terminale towarowe składają się w szczególności z:

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

Artykuł 37

Wymogi dotyczące infrastruktury transportowej

1. Państwa członkowskie w sposób uczciwy i niedyskryminacyjny zapewniają, aby multimodalne terminale towarowe, o których mowa w art. 35 ust. 1:
 - a) o ile jest to wykonalne – były połączone z rodzajami transportu dostępnymi na danym obszarze, chyba że nie jest to uzasadnione pod względem korzyści i kosztów społeczno-gospodarczych;
 - b) do dnia 31 grudnia 2030 r. zostały wyposażone w co najmniej jedną stację ładowania określoną w art. 2 pkt 43 rozporządzenia (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych] przeznaczoną do obsługi pojazdów ciężkich;
 - c) były wyposażone w narzędzia cyfrowe, tak by do dnia 31 grudnia 2030 r. zapewnić:
 - (i) skuteczne operacje terminalowe, takie jak fotobramki, system operacyjny terminali, cyfrowa odprawa kierowców, kamery lub inne czujniki na urządzeniach przeładunkowych, a także systemy kamer na torach kolejowych;
 - (ii) przepływ informacji w obrębie terminalu oraz pomiędzy rodzajami transportu w łańcuchu logistycznym a terminalem.
2. Państwa członkowskie w sposób uczciwy i niedyskryminacyjny zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. multimodalne terminale towarowe, o których mowa w art. 35

ust. 1 i które są połączone z siecią kolejową, były w stanie obsługiwać wszystkie rodzaje intermodalnych jednostek ładunkowych, jeżeli są zaklasyfikowane jako terminale intermodalne i jeżeli dokonują przeładunków pionowych.

3. Państwa członkowskie w sposób uczciwy i niedyskryminacyjny zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2040 r. multimodalne terminale towarowe, o których mowa w art. 35 ust. 1 i które są połączone z siecią kolejową, 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, takie jak rozbudowa i elektryfikacja bocznic odjazdowych i przyjazdowych, dostosowanie systemów sygnalizacji i poprawa konfiguracji torów.
4. Państwa członkowskie w sposób uczciwy i niedyskryminacyjny zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2050 r. wszystkie multimodalne terminale towarowe, o których mowa w art. 35 ust. 1 i które są połączone z siecią kolejową, były w stanie obsłużyć każdy pociąg o długości 740 m bez modyfikacji.
5. Na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja może – w drodze aktów wykonawczych – przyznać zwolnienia z obowiązków określonych w ust. 1–4, jeżeli inwestycji w infrastrukturę nie można uzasadnić pod względem korzyści i kosztów społeczno-gospodarczych, w szczególności gdy terminal znajduje się na obszarze o ograniczonej przestrzeni.

Artykuł 38

Dodatkowe priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury transportu multimodalnego

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

- a) ułatwianie wzajemnych połączeń między różnymi rodzajami transportu;
- b) usunięcie głównych barier technicznych i administracyjnych w zakresie transportu multimodalnego, w tym poprzez wdrożenie eFTI;
- c) rozwijanie sprawnego przepływu informacji umożliwiającego świadczenie usług transportowych w ramach transeuropejskiego systemu transportu;
- d) ułatwianie interoperacyjności w zakresie wymiany danych, dostępu do danych i ponownego ich wykorzystywania w ramach poszczególnych rodzajów transportu i pomiędzy nimi;
- e) w stosownych przypadkach – promowanie prywatnych bocznic w transeuropejskiej sieci transportowej, umożliwiających obsługę pociągów o długości 740 m bez modyfikacji.

SEKCJA 7

WĘZŁY MIEJSKIE

Artykuł 39

Elementy węzłów miejskich

1. Węzeł miejski składa się w szczególności z:
 - a) infrastruktury transportowej w węźle miejskim, która jest częścią transeuropejskiej sieci transportowej, w tym tras objazdowych, i która zwiększa wydajność transeuropejskiej sieci transportowej;
 - b) punktów dostępu do transeuropejskiej sieci transportowej, zwłaszcza multimodalnych stacji kolejowych, multimodalnych terminali towarowych, portów lub portów lotniczych;
 - c) połączeń pierwszej i ostatniej mili pomiędzy tymi punktami dostępu i z nimi.
2. Węzły miejskie transeuropejskiej sieci transportowej wymieniono w załączniku II.

Artykuł 40

Wymogi dotyczące węzłów miejskich

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

- a) dostępność infrastruktury służącej do tankowania i ładowania paliw alternatywnych, w tym w platformach logistycznych i w transporcie publicznym, w pełnej zgodności z wymogami rozporządzenia (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych];
- b) do dnia 31 grudnia 2025 r.:
 - (i) przyjęcie planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) zgodnie z załącznikiem V, co obejmuje w szczególności środki mające na celu integrację różnych rodzajów transportu, promowanie skutecznej mobilności bezemisyjnej, w tym zrównoważonej i bezemisyjnej logistyki miejskiej, zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem oraz uwzględnienie transeuropejskich dalekobieżnych przepływów transportowych;
 - (ii) gromadzenie i przedkładanie Komisji danych dotyczących mobilności miejskiej w podziale na węzły miejskie, dotyczących co najmniej emisji gazów cieplarnianych, zatorów komunikacyjnych, wypadków i obrażeń, udziałów poszczególnych rodzajów transportu oraz dostępu do usług w zakresie mobilności, jak również danych dotyczących zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem. Następnie dane te są przedkładane co roku;
- c) do dnia 31 grudnia 2030 r.:
 - (i) w odniesieniu do przewozu osób: zrównoważone, płynne i bezpieczne wzajemne połączenia między infrastrukturą kolejową, drogową, lotniczą,

aktywnych rodzajów transportu oraz, w stosownych przypadkach, wodną śródlądową i morską;

- (ii) w odniesieniu do przewozu osób: możliwość uzyskania przez pasażerów dostępu do informacji, rezerwacji i opłacenia podróży oraz wyszukania biletów za pośrednictwem usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej;
 - (iii) w odniesieniu do transportu towarowego: zrównoważone, płynne i bezpieczne wzajemne połączenia między infrastrukturą kolejową, drogową oraz, w stosownych przypadkach, wodną śródlądową, lotniczą i morską, a także odpowiednie połączenia z platformami logistycznymi i obiektami logistycznymi;
 - (iv) rozwój multimodalnych pasażerskich węzłów przesiadkowych w celu ułatwienia połączeń pierwszej i ostatniej mili, które są wyposażone w co najmniej jedną stację ładowania określoną w art. 2 pkt 43 rozporządzenia (UE) [...] [w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych] przeznaczoną do obsługi pojazdów ciężkich;
- d) do dnia 31 grudnia 2040 r.: rozwój co najmniej jednego multimodalnego terminalu towarowego zapewniającego wystarczającą zdolność przeładunkową w obrębie węzła miejskiego lub w jego sąsiedztwie.

Nie później niż rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia Komisja przyjmuje akt wykonawczy ustanawiający metodykę gromadzenia przez państwa członkowskie danych, o których mowa w lit. b) ppkt (ii). Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 59 ust. 3.

Artykuł 41

Dodatkowe priorytety w zakresie węzłów miejskich

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

- a) płynne wzajemne połączenia między infrastrukturą transeuropejskiej sieci transportowej a infrastrukturą transportu regionalnego i lokalnego;
- b) łagodzenie narażenia obszarów miejskich na negatywny wpływ transportu kolejowego i drogowego przez nie przebiegającego, co może obejmować obwodnice;
- c) wspieranie efektywnego transportu i mobilności o niskiej emisji hałasu i zerowej emisji dwutlenku węgla, w tym ekologicznych flot miejskich;
- d) zwiększenie udziału transportu publicznego i aktywnych rodzajów transportu;
- e) wymianę informacji cyfrowych dotyczących transportu i ruchu między miejskimi i pozamiejskimi centrami zarządzania ruchem oraz z podmiotami świadczącymi usługi informacyjne, zgodnie z normami ISO/CEN.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY DOTYCZĄCE INTELIGENTNEGO I ODPORNEGO TRANSPORTU

Artykuł 42

Systemy ICT dla transportu

1. Systemy ICT dla transportu muszą umożliwiać zarządzanie przepustowością i ruchem oraz wymianę informacji w ramach poszczególnych rodzajów transportu i pomiędzy nimi na potrzeby operacji transportu multimodalnego i usług o wartości dodanej związanych z transportem, poprawę odporności, bezpieczeństwa, ochrony, zatorów komunikacyjnych oraz efektywności operacyjnej i środowiskowej, a także uproszczenie procedur administracyjnych. Systemy ICT dla transportu ułatwiają również płynne połączenie między infrastrukturą a składnikami mobilnymi.
2. Systemy ICT dla transportu są wdrażane w całej Unii, tak aby zapewnić obecność zestawu podstawowych interoperacyjnych zdolności we wszystkich państwach członkowskich.
3. Systemy ICT dla transportu, o których mowa w niniejszym artykule, obejmują:
 - a) w przypadku kolei: ERTMS, aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych i usług przewozu pasażerskiego, o których mowa w technicznych specyfikacjach interoperacyjności, oraz inne usprawnienia w zakresie cyfryzacji, w szczególności wyniki prac Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail i Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego;
 - b) w przypadku śródlądowych dróg wodnych: usługi informacji rzecznej (RIS);
 - c) w przypadku transportu drogowego: ITS;
 - d) w przypadku transportu morskiego: odnośnie do zarządzania ruchem statków – usługi VTMS, a odnośnie do wymiany informacji – europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych (EMSWe);
 - e) w przypadku transportu lotniczego: systemy ATM/ANS, w szczególności te wynikające z projektu SESAR;
 - f) w przypadku transportu multimodalnego: eFTI, unijną przestrzeń danych dotyczących mobilności oraz ramy ułatwiające wymianę danych między przedsiębiorstwami w celu zapewnienia przejrzystości i optymalizacji łańcucha dostaw.

Artykuł 43

Zrównoważone usługi transportu towarowego

1. Państwa członkowskie wspierają projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, które zarówno dostarczają efektywnych usług transportu towarowego wykorzystujących infrastrukturę transeuropejskiej sieci transportowej, jak i przyczyniają się do redukcji emisji dwutlenku węgla i innych negatywnych skutków dla środowiska, i których celem jest:

- a) poprawa zrównoważonego wykorzystania infrastruktury transportowej, w tym efektywne zarządzanie tą infrastrukturą;
 - b) wspieranie wdrażania innowacyjnych usług transportowych, połączeń żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, systemów ICT dla transportu oraz rozwoju infrastruktury pomocniczej niezbędnej do osiągnięcia głównie celów środowiskowych tych usług i ich celów związanych z bezpieczeństwem, a także tworzenia odpowiednich struktur zarządzania;
 - 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;
 - e) rozwijanie połączeń z obszarami Unii o najbardziej niekorzystnych warunkach i najbardziej odizolowanymi, w szczególności z regionami najbardziej oddalonymi oraz innymi regionami odległymi, wyspiarskimi, peryferyjnymi i górzystymi, a także obszarami słabo zaludnionymi.
2. Państwa członkowskie wspierają wdrażanie innowacyjnych usług transportowych, w tym poprzez europejski obszar transportu morskiego, systemy ICT oraz rozwój infrastruktury pomocniczej niezbędnej do osiągnięcia celów środowiskowych tych usług i ich celów związanych z bezpieczeństwem, a także tworzenie odpowiednich struktur zarządzania.

Artykuł 44

Nowe technologie i innowacje

Aby transeuropejska sieć transportowa mogła nadążać za nowatorskimi zmianami i ulepszeniami technicznymi, państwa członkowskie kładą nacisk w szczególności na:

- a) wspieranie i promowanie dekarbonizacji transportu poprzez przejście na bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy, statki i statki powietrzne oraz inne innowacyjne i zrównoważone technologie transportowe i sieciowe, takie jak hyperloop;
- b) umożliwienie dekarbonizacji wszystkich rodzajów transportu poprzez stymulowanie efektywności energetycznej, wprowadzanie rozwiązań bezemisyjnych i niskoemisyjnych, w tym systemów zaopatrzenia w wodór i energię elektryczną, jak również innych nowych rozwiązań, takich jak zrównoważone paliwa, oraz zapewnienie odpowiedniej infrastruktury. Tego rodzaju infrastruktura może obejmować dostęp do sieci i inne urządzenia niezbędne do zasilania energią, może uwzględniać interfejs między pojazdem a infrastrukturą oraz zawierać systemy ICT dla transportu. Infrastruktura transportowa może służyć jako węzeł energetyczny do obsługi różnych rodzajów transportu;
- c) wspieranie absorpcji i wdrażania nowych technologii cyfrowych, w szczególności promowanie infrastruktury łączności o nieprzerwanym zasięgu w europejskich korytarzach transportowych w celu zapewnienia

najwyższego poziomu i wydajności infrastruktury cyfrowej oraz osiągnięcia wyższych poziomów automatyzacji;

- d) poprawę bezpieczeństwa i zrównoważonego charakteru przepływu osób i transportu towarów;
- e) poprawę działania, zarządzania, dostępności, interoperacyjności, multimodalności i efektywności sieci, w tym poprzez rozwój usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej oraz rozwój infrastruktury umożliwiającej płynną multimodalność, takiej jak kolej dużych prędkości i miejskie połączenia kolejowe/tramwajowe w portach lotniczych;
- f) promowanie efektywnych sposobów zapewnienia wszystkim użytkownikom i dostawcom usług transportowych dostępnych i zrozumiałych informacji na temat wzajemnych połączeń, interoperacyjności i multimodalności;
- g) promowanie efektywnych sposobów zapewnienia wszystkim użytkownikom i dostawcom usług transportowych dostępnych i zrozumiałych informacji na temat wpływu ich wyborów w zakresie transportu na środowisko;
- h) wspieranie środków umożliwiających zmniejszenie kosztów zewnętrznych, takich jak zatory komunikacyjne, szkody na zdrowiu oraz wszelkiego rodzaju zanieczyszczenia, w tym hałas i emisje;
- i) wprowadzenie w sieciach technologii ochrony i kompatybilnych standardów identyfikacji;
- j) zwiększenie odporności infrastruktury transportowej na zakłócenia i zmiany klimatu poprzez modernizację i projektowanie infrastruktury oraz cyfrowe, cyberbezpieczne rozwiązania mające na celu ochronę sieci w kontekście klęsk żywiołowych i katastrof spowodowanych przez człowieka;
- k) dalszy rozwój i wdrażanie systemów ICT i nowych technologii dla transportu w ramach poszczególnych rodzajów transportu i pomiędzy nimi.

Artykuł 45

Bezpieczeństwo i ochrona infrastruktury

Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura transportowa zapewniała bezpieczeństwo i ochronę w odniesieniu do przepływu osób i towarów.

Artykuł 46

Odporność infrastruktury

1. Państwa członkowskie w procesie planowania infrastruktury zwiększają bezpieczeństwo i odporność infrastruktury transportowej na zmianę klimatu, zagrożenia naturalne, katastrofy spowodowane przez człowieka oraz inne zakłócenia, które mają wpływ na funkcjonowanie unijnego systemu transportu. Realizując projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, państwa członkowskie uwzględniają:
 - a) współzależności, powiązania i efekty kaskadowe z innymi sieciami, takimi jak sieć telekomunikacyjna i energoelektryczna;
 - b) bezpieczeństwo, ochronę i wydajność w obecności wielu zagrożeń;

- c) wytrzymałość infrastruktury przez cały okres jej użytkowania, ze szczególnym uwzględnieniem przyszłych przewidywanych warunków klimatycznych;
 - d) potrzeby w zakresie ochrony ludności w odpowiedzi na zakłócenia;
 - e) cyberbezpieczeństwo i odporność infrastruktury, ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury transgranicznej.
2. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, przy realizacji których należy przeprowadzić ocenę oddziaływania na środowisko zgodnie z dyrektywą 2011/92/UE, zostają poddane weryfikacji pod względem wpływu na klimat. Weryfikację pod względem wpływu na klimat przeprowadza się w oparciu o najnowsze dostępne najlepsze praktyki i wytyczne, aby zapewnić odporność infrastruktury transportowej na negatywne skutki zmiany klimatu, poprzez przeprowadzenie oceny wrażliwości na zmiany klimatu i ryzyka zmiany klimatu, w tym przez wprowadzenie odpowiednich środków dostosowawczych, oraz poprzez uwzględnienie kosztów emisji gazów cieplarnianych w ocenie kosztów i korzyści. Wymóg ten nie ma zastosowania do projektów, w przypadku których ocena oddziaływania na środowisko została zakończona przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 47

Zagrożenia dla bezpieczeństwa lub porządku publicznego

1. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, realizowanych na ich terytorium, w których uczestniczy lub do których wnosi jakikolwiek wkład osoba fizyczna z państwa trzeciego lub przedsiębiorstwo z państwa trzeciego, aby umożliwić ocenę ich wpływu na bezpieczeństwo lub porządek publiczny w Unii. Obowiązek ten nie ma zastosowania do bezpośrednich inwestycji zagranicznych, o których powiadomiono Komisję i inne państwa członkowskie zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/452.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje przekazane zgodnie z ust. 1 zostały udostępnione co najmniej dwanaście miesięcy przed podjęciem ostatecznej decyzji w sprawie realizacji projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania. Informacje te dotyczą w szczególności:
- a) struktury własności przedsiębiorstwa z państwa trzeciego oraz, w stosownych przypadkach, przedsiębiorstwa, w którym planowany jest udział lub co do którego planuje się wniesienie wkładu, w tym informacji na temat właściciela rzeczywistego i jego udziału w kapitale;
 - b) przybliżonej wartości udziału osoby fizycznej z państwa trzeciego lub przedsiębiorstwa z państwa trzeciego w projekcie będącym przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz wkładu w jego realizację, a także opisu formy i warunków takiego udziału lub wkładu;
 - c) produktów, usług i działalności gospodarczej osoby fizycznej z państwa trzeciego lub przedsiębiorstwa z państwa trzeciego oraz, w stosownych przypadkach, przedsiębiorstwa, w którym planowany jest udział lub co do którego planuje się wniesienie wkładu, mające wpływ na sieć transeuropejską;

- d) państw członkowskich, w których osoba fizyczna z państwa trzeciego lub przedsiębiorstwo z państwa trzeciego oraz, w stosownych przypadkach, przedsiębiorstwo, w którym planowany jest udział lub co do którego planuje się wniesienie wkładu, prowadzą odpowiednią działalność gospodarczą mającą wpływ na transeuropejską sieć transportową;
- e) finansowania wkładu lub udziału oraz jego źródła, na podstawie najlepszych informacji udostępnionych państwu członkowskiemu;
- f) daty planowanego rozpoczęcia udziału lub planowanego zakończenia wnoszenia wkładu.

Ponadto państwa członkowskie starają się dostarczać wszelkich informacji, jeżeli są one dostępne, mających znaczenie dla oceny przeprowadzanej przez Komisję zgodnie z ust. 5 akapit drugi lit. a), b) i c).

3. Nie później niż w terminie trzydziestu dni kalendarzowych od otrzymania informacji zgodnie z ust. 1 Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego, w którym planuje się realizację projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania, o udzielenie dodatkowych informacji. Każdy wniosek o dodatkowe informacje musi być należycie uzasadniony, ograniczony do informacji niezbędnych do przeprowadzenia oceny zgodnie z ust. 5, proporcjonalny do celu wniosku i nie może być nadmiernie uciążliwy dla państwa członkowskiego, w którym planuje się realizację projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania.

Państwo członkowskie, w którym planuje się realizację projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania, dopilnowuje, by dodatkowe informacje, o które wystąpiła Komisja, zostały jej udostępnione bez zbędnej zwłoki.

Państwo członkowskie, w którym planuje się realizację projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania, może zażądać od osoby fizycznej z państwa trzeciego lub od przedsiębiorstwa z państwa trzeciego dostarczenia informacji, o których mowa w ust. 2 i 3. Osoba fizyczna z państwa trzeciego lub przedsiębiorstwo z danego państwa trzeciego dostarcza żądanych informacji bez zbędnej zwłoki.

4. Jeżeli Komisja uzna, że jakiegokolwiek rodzaju udział lub wkład osoby fizycznej z państwa trzeciego lub przedsiębiorstwa z państwa trzeciego może mieć wpływ na infrastrukturę krytyczną transeuropejskiej sieci transportowej pod względem bezpieczeństwa lub porządku publicznego, lub jeżeli posiada istotne informacje dotyczące tego udziału lub wkładu lub danego projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania, może wydać opinię skierowaną do państwa członkowskiego, w którym planuje się realizację projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania.

Infrastruktura krytyczna oznacza zatem składnik, system lub część infrastruktury wykorzystywane do celów transportowych i zlokalizowane na terytorium państw członkowskich, które mają podstawowe znaczenie dla utrzymania niezbędnych funkcji społecznych, zdrowia, bezpieczeństwa, ochrony, dobrobytu materialnego lub społecznego ludności oraz których zakłócenie lub zniszczenie miałyby istotny wpływ na dane państwo członkowskie w wyniku utracenia tych funkcji.

5. Ustalając, czy udział osoby fizycznej z państwa trzeciego lub przedsiębiorstwa z państwa trzeciego może mieć wpływ na infrastrukturę krytyczną pod względem bezpieczeństwa lub porządku publicznego, Komisja może rozważyć ich potencjalny wpływ między innymi na:

- a) infrastrukturę krytyczną i urządzenia o kluczowym znaczeniu dla funkcjonowania takiej infrastruktury, jak również grunty i nieruchomości o kluczowym znaczeniu dla wykorzystania takiej infrastruktury;
- b) technologie i produkty podwójnego zastosowania określone w art. 2 pkt 1 rozporządzenia (UE) 2021/821⁶³, mające znaczenie dla funkcjonowania infrastruktury krytycznej;
- c) dostawy materiałów niezbędnych do budowy, eksploatacji i utrzymania infrastruktury krytycznej;
- d) dostęp do informacji szczególnie chronionych, w tym danych osobowych, lub zdolność kontrolowania takich informacji w związku z budową, eksploatacją i utrzymaniem infrastruktury krytycznej.

Ustalając, czy udział lub wkład zagraniczny może mieć wpływ na bezpieczeństwo lub porządek publiczny, Komisja może również wziąć pod uwagę w szczególności:

- a) czy przedsiębiorstwo z państwa trzeciego jest bezpośrednio lub pośrednio kontrolowane przez rząd, w tym organy państwowe lub siły zbrojne, państwa trzeciego, w tym poprzez strukturę własności lub istotny poziom finansowania;
 - b) czy osoba fizyczna z państwa trzeciego lub przedsiębiorstwo z państwa trzeciego były już zaangażowane w działania mające wpływ na bezpieczeństwo lub porządek publiczny w państwie członkowskim; lub
 - c) czy istnieje poważne ryzyko, że osoba fizyczna z państwa trzeciego lub przedsiębiorstwo z państwa trzeciego zaangażują się w działalność nielegalną lub przestępczą.
6. Komisja może wydać opinię zgodnie z ust. 4 nie później niż w terminie trzech miesięcy od otrzymania informacji zgodnie z ust. 3. Opinia Komisji skierowana jest do państwa członkowskiego, w którym planuje się realizację projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania, i przesyła się ją pozostałym państwom członkowskim. W przypadku gdy jakiegokolwiek rodzaju udział lub wkład ze strony osoby fizycznej z państwa trzeciego lub przedsiębiorstwa z państwa trzeciego stanowi bezpośrednią inwestycję zagraniczną w rozumieniu art. 2 pkt 1 rozporządzenia (UE) 2019/452, nieobjętą monitorowaniem przez państwo członkowskie, w którym dana bezpośrednia inwestycja zagraniczna jest planowana lub została zrealizowana, Komisja wydaje taką opinię, w uzasadnionych przypadkach, zgodnie z art. 8 rozporządzenia (UE) 2019/452.
7. Państwo członkowskie, w którym planuje się realizację projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania przez osobę fizyczną z państwa trzeciego lub przedsiębiorstwo z państwa trzeciego, bądź z ich udziałem lub przy pomocy wniesionego przez nich wkładu jakiegokolwiek rodzaju, uwzględnia w jak najwyższym stopniu opinię Komisji i nie później niż w terminie trzech miesięcy od wydania opinii przedstawia Komisji wyjaśnienie, jeżeli się do niej nie zastosuje.
8. Każde państwo członkowskie i Komisja ustanawiają punkt kontaktowy do celów wykonania niniejszego artykułu. Państwa członkowskie i Komisja włączają te

⁶³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/821 z dnia 20 maja 2021 r. ustanawiające unijny system kontroli wywozu, pośrednictwa, pomocy technicznej, tranzytu i transferu produktów podwójnego zastosowania (wersja przekształcona) (Dz.U. L 206 z 11.6.2021, s. 1).

punkty kontaktowe we wszystkie kwestie związane z wykonaniem niniejszego artykułu.

9. Komisja zapewnia chroniony i zaszyfrowany system wspierający bezpośrednią współpracę i wymianę informacji między punktami kontaktowymi.
10. Państwa członkowskie i Komisja zapewniają ochronę informacji poufnych uzyskanych w wyniku stosowania niniejszego artykułu zgodnie z prawem Unii i odpowiednim prawem krajowym.
11. Państwa członkowskie i Komisja zapewniają, aby klauzula tajności informacji niejawnych przekazywanych lub wymienianych na mocy niniejszego artykułu nie została obniżona ani zniesiona bez uprzedniej pisemnej zgody twórcy.
12. Wszelkie przetwarzanie danych osobowych na mocy niniejszego artykułu odbywa się zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679⁶⁴ i rozporządzeniem (UE) 2018/1725⁶⁵ i tylko w zakresie, w jakim jest to niezbędne do monitorowania udziału w realizacji danego projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania lub wniesienia do niego wkładu oraz do zapewnienia skuteczności współpracy przewidzianej w niniejszym artykule. Dane osobowe związane z wykonaniem niniejszego artykułu przechowuje się jedynie przez okres niezbędny do osiągnięcia celów, dla których zostały one zgromadzone.

Artykuł 48

Utrzymanie i cykl życia projektu

Państwa członkowskie zapewniają:

- a) utrzymanie infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej w sposób zapewniający ten sam poziom usług i bezpieczeństwa przez cały okres jej użytkowania;
- b) ustanowienie długoterminowych planów utrzymania zawierających informacje na temat zasobów finansowych niezbędnych do pokrycia długoterminowych kosztów utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury;
- c) uwzględnienie potrzeb i kosztów związanych z utrzymaniem infrastruktury przez cały okres jej użytkowania na etapie planowania budowy lub modernizacji;
- d) w przypadku infrastruktury kolejowej – spójność między potrzebami w zakresie utrzymania i modernizacji związanymi z rozwojem transeuropejskiej sieci transportowej i odzwierciedlonymi w orientacyjnej strategii rozwoju infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 8 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, planie biznesowym zainteresowanych zarządców

⁶⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

⁶⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39).

infrastruktury, o którym mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, oraz umowie zawartej między właściwym organem a zarządcą infrastruktury, o której mowa w art. 30 dyrektywy 2012/34/UE.

Artykuł 49

Dostępność dla wszystkich użytkowników

Infrastruktura transportowa musi umożliwiać łatwe przemieszczanie się i dostępność dla wszystkich użytkowników, w szczególności dla osób w trudnej sytuacji, w tym dla osób z niepełnosprawnościami lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się, a także osób mieszkających w regionach najbardziej oddalonych oraz innych regionach odległych, wiejskich, wyspiarskich, peryferyjnych i górzystych, a także na obszarach słabo zaludnionych.

ROZDZIAŁ V

WDRAŻANIE INSTRUMENTÓW EUROPEJSKICH KORYTARZY TRANSPORTOWYCH I PRIORYTETÓW HORYZONTALNYCH

Artykuł 50

Instrument europejskich korytarzy transportowych i priorytety horyzontalne

1. Europejskie korytarze transportowe są instrumentem ułatwiającym skoordynowane wdrażanie części transeuropejskiej sieci transportowej i mają na celu w szczególności poprawę połączeń transgranicznych oraz usunięcie wąskich gardeł w obrębie Unii.
2. W celu stworzenia zasobooszczędnego transportu multimodalnego i przyczynienia się do spójności poprzez lepszą współpracę terytorialną europejskie korytarze transportowe są ukierunkowane na:
 - a) integrację modalną ze szczególnym uwzględnieniem wzmocnienia najbardziej przyjaznych dla środowiska rodzajów transportu, zwłaszcza kolei, żeglugi śródlądowej i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu;
 - b) interoperacyjność;
 - c) skoordynowany rozwój infrastruktury, w szczególności na odcinkach transgranicznych, przede wszystkim w celu rozwinięcia w pełni interoperacyjnego systemu kolejowych przewozów towarowych, jak również sieci dalekobieżnego przewozu osób kolejami dużych prędkości w całej Unii;
 - d) wspieranie skoordynowanego i zintegrowanego rozwoju oraz wdrażania innowacyjnych rozwiązań w zakresie cyfryzacji transportu.
3. Europejskie korytarze transportowe umożliwiają państwom członkowskim przyjęcie skoordynowanego i zsynchronizowanego podejścia w odniesieniu do inwestycji w infrastrukturę.
4. Europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) oraz europejski obszar transportu morskiego stanowią priorytety horyzontalne w zakresie wdrażania

transeuropejskiej sieci transportowej. Zapewniają one terminowe wdrożenie ERTMS w całej sieci oraz integrację połączeń morskich z transeuropejską siecią transportową.

Artykuł 51

Koordinacja europejskich korytarzy transportowych i priorytetów horyzontalnych

1. Aby ułatwić skoordynowane wdrażanie europejskich korytarzy transportowych, ERTMS i europejskiego obszaru transportu morskiego, Komisja, w porozumieniu z danymi państwami członkowskimi i po konsultacji z Parlamentem Europejskim i Radą, wyznacza jednego koordynatora europejskiego dla każdego korytarza i dla każdego priorytetu horyzontalnego.
2. Koordynator europejski jest wybierany w szczególności na podstawie jego/jej znajomości zagadnień związanych z transportem lub finansowaniem lub oceną społeczno-gospodarczą i środowiskową dużych projektów, a także na podstawie doświadczenia w kształtowaniu polityki Unii. Koordynatora europejskiego wybiera się na maksymalnie czteroletnią kadencję, z możliwością przedłużenia. Mandat koordynatora europejskiego dotyczy wdrożenia pojedynczego korytarza lub priorytetu horyzontalnego.
3. W decyzji Komisji o wyznaczeniu koordynatora europejskiego określa się sposób wykonywania zadań, o których mowa w ust. 5, 6 i 7.
4. Koordynator europejski działa w imieniu i na rzecz Komisji, która zapewnia niezbędne wsparcie biurowe.
5. Koordynatorzy europejscy:
 - a) wspierają skoordynowane wdrażanie europejskiego korytarza transportowego lub danego priorytetu horyzontalnego;
 - b) sporządzają wraz z zainteresowanymi państwami członkowskimi plan prac i monitorują jego realizację zgodnie z art. 53;
 - c) zasięgają opinii odpowiednio forum ds. korytarza lub forum konsultacyjnego ds. priorytetów horyzontalnych na temat tego planu prac i jego realizacji oraz regularnie informują forum ds. korytarza o realizacji planu prac;
 - d) zgłaszają państwom członkowskim, Komisji oraz, w stosownych przypadkach, wszystkim innym podmiotom bezpośrednio zaangażowanym w rozwój europejskiego korytarza transportowego lub opracowanie priorytetu horyzontalnego, wszelkie napotkane trudności, w szczególności w przypadku gdy następuje spowolnienie rozwoju korytarza lub opracowania priorytetu horyzontalnego, w celu udzielenia pomocy w znalezieniu odpowiedniego rozwiązania;
 - e) sporządzają roczne sprawozdanie z postępów we wdrażaniu europejskich korytarzy transportowych i priorytetów horyzontalnych. W rocznym sprawozdaniu z postępów skupiono się na postępach poczynionych w zakresie kluczowych priorytetów i inwestycji, opisano charakter problemów napotkanych podczas ich realizacji oraz zaproponowano odpowiednie rozwiązania.
6. Koordynatorzy europejscy europejskich korytarzy transportowych:

- a) ściśle współpracują z organami zarządzającymi kolejowymi przewozami towarowymi w celu określenia i ustalenia priorytetów w zakresie potrzeb inwestycyjnych dotyczących kolejowych przewozów towarowych na kolejowych liniach towarowych europejskich korytarzy transportowych;
 - b) monitorują aspekty administracyjne, operacyjne i związane z interoperacyjnością ruchu towarowego na kolejowych liniach towarowych europejskich korytarzy transportowych, a także monitorują realizację usług w zakresie kolejowych przewozów towarowych, w ścisłej współpracy z organami zarządzającymi kolejowymi przewozami towarowymi.
7. Koordynatorzy europejscy europejskich korytarzy transportowych:
- a) określają i ustalają priorytety w zakresie potrzeb inwestycyjnych dotyczących kolejowych linii pasażerskich europejskich korytarzy transportowych;
 - b) monitorują aspekty administracyjne, operacyjne i związane z interoperacyjnością przepływu pasażerów na kolejowych liniach pasażerskich europejskich korytarzy transportowych, a także monitorują realizację usług w zakresie kolejowego przewozu osób.
8. Zgodnie z art. 14 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2021/1153 Komisja zasięga opinii koordynatora europejskiego przy rozpatrywaniu wniosków o finansowanie unijne w ramach instrumentu „Łącząc Europę” dla europejskich korytarzy transportowych lub priorytetów horyzontalnych w zakresie mandatu koordynatora europejskiego, aby zapewnić spójność i postępy we wdrażaniu każdego korytarza lub priorytetu horyzontalnego. Koordynator europejski sprawdza, czy projekty proponowane przez państwa członkowskie do współfinansowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę” są zgodne z priorytetami określonymi w planie prac.
9. W przypadku gdy koordynator europejski nie jest w stanie zadowalająco wykonywać swojego mandatu zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym artykule, Komisja może w dowolnym momencie zakończyć jego mandat i wyznaczyć nowego koordynatora europejskiego zgodnie z procedurą określoną w ust. 1.

Artykuł 52

Zarządzanie europejskimi korytarzami transportowymi i priorytetami horyzontalnymi

1. W odniesieniu do każdego europejskiego korytarza transportowego i priorytetu horyzontalnego odpowiedni koordynator europejski jest wspierany w wykonywaniu swoich zadań, które dotyczą planu prac i jego realizacji, przez sekretariat i przez forum konsultacyjne, odpowiednio „forum ds. korytarza” i „forum konsultacyjne ds. priorytetów horyzontalnych”.
2. „Forum ds. korytarza” jest formalnie tworzone przez koordynatora europejskiego, który pełni w nim rolę przewodniczącego. Zainteresowane państwa członkowskie zatwierdzają skład forum ds. korytarza w zakresie dotyczącym ich części europejskiego korytarza transportowego i zapewniają reprezentację organów zarządzających kolejowymi przewozami towarowymi.
3. W porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi koordynator europejski może powoływać grupy robocze ds. korytarza i przewodniczyć im; przedmiotowe grupy robocze mają zajmować się:

- a) interoperacyjnością i wdrażaniem nowych technologii cyfrowych i infrastruktury cyfrowej;
- b) skoordynowanym rozwojem i skoordynowaną realizacją projektów infrastrukturalnych na odcinkach transgranicznych;
- c) transgranicznymi usługami w zakresie kolejowego przewozu osób;
- d) operacyjnymi wąskimi gardłami;
- e) węzłami miejskimi;
- f) współpracą z państwami trzecimi;
- g) innymi grupami roboczych *ad hoc* uznanymi za niezbędne.

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

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

Artykuł 53

Plan prac koordynatora europejskiego

1. Każdy koordynator europejski europejskich korytarzy transportowych i dwóch priorytetów horyzontalnych najpóźniej dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, a następnie co cztery lata, sporządza plan prac zawierający szczegółową analizę stanu realizacji korytarza lub priorytetu horyzontalnego podlegającego jego kompetencji oraz jego zgodności z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, jak również priorytety dotyczące jego przyszłego rozwoju.

2. Plan prac opracowuje się w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi oraz po konsultacji z forum ds. korytarza i organami zarządzającymi kolejowymi przewozami towarowymi lub forum konsultacyjnym ds. priorytetów horyzontalnych. Zainteresowane państwa członkowskie zatwierdzają plan prac dotyczący europejskich korytarzy transportowych. Komisja przedstawia plan prac Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w celach informacyjnych.

Opracowując plan prac, koordynator europejski uwzględnia plan wdrożenia, o którym mowa w art. 9 rozporządzenia (UE) nr 913/2010.

3. Plan prac dotyczący europejskiego korytarza transportowego zawiera szczegółową analizę stanu realizacji danego korytarza, której zakres obejmuje w szczególności:

- a) opis cech korytarza;
- b) analizę stanu zgodności korytarza z wymogami dotyczącymi infrastruktury transportowej określonymi w niniejszym rozporządzeniu oraz postępów osiągniętych w tym zakresie;
- c) określenie brakujących połączeń i wąskich gardeł utrudniających rozwój korytarza;
- d) analizę potrzebnych inwestycji, w tym poszczególnych źródeł finansowania przyznanych lub przewidywanych na potrzeby realizacji projektów niezbędnych do rozwoju i ukończenia korytarza;
- e) opis możliwych rozwiązań służących zaspokojeniu potrzeb inwestycyjnych i usunięciu wąskich gardeł, w szczególności w odniesieniu do linii pasażerskich i towarowych korytarza;
- f) plan obejmujący pośrednie wartości docelowe w zakresie usuwania barier fizycznych, technicznych, cyfrowych, operacyjnych i administracyjnych w obrębie poszczególnych rodzajów transportu i między nimi oraz w zakresie poprawy efektywności transportu multimodalnego, ze szczególnym uwzględnieniem odcinków transgranicznych i krajowych brakujących połączeń.

Do celów analizy inwestycji i opracowania planu zawierającego pośrednie wartości docelowe związane z kolejowymi przewozami towarowymi koordynator europejski współpracuje z radą wykonawczą i radą zarządzającą ds. korytarza, o których mowa w art. 11 rozporządzenia (UE) nr 913/2010.

Do celów analizy inwestycji i opracowania planu zawierającego pośrednie wartości docelowe związane z multimodalnymi terminalami towarowymi koordynator europejski bierze pod uwagę elementy analizy dotyczące korytarza, plany działania opracowane przez państwa członkowskie zgodnie z art. 35 ust. 4 oraz wykaz, o którym mowa w art. 19 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 913/2010.

Do celów analizy inwestycji i opracowania planu zawierającego pośrednie wartości docelowe związane z usługami przewozu pasażerskiego koordynator europejski bierze pod uwagę wyniki procesu monitorowania przeprowadzonego zgodnie z art. 51 ust. 7 lit. b).

- g) wyniki monitorowania świadczenia usług w zakresie kolejowego ruchu towarowego prowadzonego przez organy zarządzające kolejowymi przewozami towarowymi zgodnie z art. 19 rozporządzenia (UE) nr 913/2010 oraz wykaz celów, założeń i środków dotyczących korytarza, określonych

zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 913/2010, jako środków służących spełnieniu wymogów operacyjnych określonych w art. 18 niniejszego rozporządzenia;

- h) określenie środków stosowanych w węzłach miejskich, mających znaczenie dla skutecznego funkcjonowania korytarza i osiągnięcia celów transeuropejskiej sieci transportowej;
 - i) określenie priorytetów w zakresie rozwoju korytarza;
 - j) analizę możliwego wpływu zmiany klimatu na infrastrukturę oraz – w stosownych przypadkach – proponowane środki ukierunkowane na zwiększenie odporności na zmianę klimatu;
 - k) środki, jakie należy podjąć w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, hałasu oraz – w stosownych przypadkach – innych negatywnych skutków dla środowiska.
4. Koordynator europejski wspiera państwa członkowskie w realizacji planu prac, w szczególności w zakresie:
- a) ustalania priorytetów dotyczących planowania na szczeblu krajowym poprzez określenie 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 realizacji europejskich korytarzy transportowych lub priorytetu horyzontalnego;
 - c) ustanowienia jednego podmiotu odpowiedzialnego za budowę transgranicznych projektów infrastrukturalnych i zarządzanie nimi.

Artykuł 54

Akty wykonawcze

1. Na podstawie pierwszego planu prac koordynatorów europejskich Komisja przyjmuje akt wykonawczy w odniesieniu do każdego planu prac dotyczącego europejskich korytarzy transportowych i dwóch priorytetów horyzontalnych. We wspomnianym akcie wykonawczym określa się priorytety w zakresie planowania infrastruktury i inwestycji oraz finansowania.
2. Komisja może przyjąć akty wykonawcze w celu realizacji określonych odcinków europejskiego korytarza transportowego, w szczególności w celu realizacji złożonych odcinków transgranicznych lub szczególnych wymogów w zakresie infrastruktury transportowej europejskiego korytarza transportowego lub priorytetów horyzontalnych.
3. Akty wykonawcze, o których mowa w ust. 1 i 2, przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 59 ust. 3. Komisja zmienia akty wykonawcze zgodnie z tą samą procedurą za każdym razem, gdy koordynator europejski zmienia plan prac, lub w celu uwzględnienia poczynionych postępów, powstałych opóźnień lub zaktualizowanych programów krajowych.
4. Do czasu pełnego wdrożenia środków przewidzianych w akcie wykonawczym zainteresowane państwa członkowskie przekazują Komisji roczne sprawozdanie na

temat osiągniętych postępów, wskazując w szczególności zobowiązania finansowe podjęte w krajowym planie budżetowym.

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY WSPÓLNE

Artykuł 55

Sprawozdawczość i monitorowanie

1. Państwa członkowskie informują Komisję w regularny, wyczerpujący i przejrzysty sposób o postępach poczynionych w realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz o inwestycjach dokonanych w tym celu. Informacje te obejmują dane przekazywane corocznie za pośrednictwem interaktywnego systemu informacji geograficznej i technicznej dla transeuropejskiej sieci transportowej (TENtec). Zawierają one dane techniczne i finansowe dotyczące projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w zakresie transeuropejskiej sieci transportowej, a także dane dotyczące ukończenia transeuropejskiej sieci transportowej.
2. Komisja zapewnia publiczny i łatwy dostęp do systemu TENtec, umożliwiając zautomatyzowaną wymianę danych z systemami krajowymi oraz innymi odpowiednimi unijnymi aplikacjami i źródłami danych. System TENtec zawiera aktualizowane informacje związane z poszczególnymi projektami dotyczące form i kwot współfinansowania unijnego, jak również postępów w realizacji każdego projektu.

Komisja zapewnia również, aby w ramach systemu TENtec nie udostępniano publicznie żadnych stanowiących tajemnicę handlową informacji, które mogłyby naruszać procedury udzielania zamówień publicznych w państwie członkowskim lub wywierać niepożądany wpływ na ich przebieg.
3. Państwa członkowskie zapewniają jakość, kompletność i spójność danych w systemie informacji TENtec. Krajowe systemy i źródła danych umożliwiają zautomatyzowaną wymianę danych z systemem TENtec.

Artykuł 56

Aktualizacja sieci

1. Z zastrzeżeniem przepisów art. 172 akapit drugi TFUE, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 60 w celu zmiany załączników I i II, w szczególności aby uwzględnić ewentualne zmiany wynikające z progów ilościowych określonych w art. 20, 24 i 32. Przy dostosowywaniu tych załączników Komisja:
 - a) dodaje porty śródlądowe, porty morskie i porty lotnicze do sieci kompleksowej, jeżeli wykazano, że ich średni wolumen ruchu z ostatnich trzech lat przekracza odpowiedni próg;

- b) usuwa porty morskie i porty lotnicze z sieci kompleksowej, jeżeli wykazano, że ich średni wolumen ruchu w ciągu ostatnich sześciu lat wynosi poniżej 85 % odpowiedniego progu;
- c) dodaje węzły miejskie do transeuropejskiej sieci transportowej, jeżeli wykazano, że liczba mieszkańców przekracza 100 000;
- d) dodaje do transeuropejskiej sieci transportowej multimodalne terminale towarowe wskazane przez państwo członkowskie zgodnie z art. 35 ust. 4;
- e) dostosowuje mapy pod względem infrastruktury drogowej, kolejowej i śródlądowych dróg wodnych wyłącznie po to, aby odzwierciedlić postępy w realizacji sieci. Dostosowując te mapy, Komisja nie wprowadza żadnych zmian w przebiegu tras, które wykraczałyby poza zmiany dozwolone na podstawie odpowiedniej procedury zatwierdzania projektu.

Dostosowania, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a)–c), są oparte na najbardziej aktualnych dostępnych danych statystycznych publikowanych przez Eurostat lub – w razie niedostępności tych danych statystycznych – przez krajowe urzędy statystyczne państw członkowskich. Dostosowania, o których mowa w akapicie pierwszym lit. d), są oparte na planie działania, o którym mowa w art. 35 ust. 4. Dostosowania, o których mowa w akapicie pierwszym lit. e), są oparte na informacjach dostarczanych przez zainteresowane państwa członkowskie zgodnie z art. 55 ust. 1.

2. Projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania, dotyczący infrastruktury nowo dodanej aktem delegowanym przyjętym zgodnie z ust. 1 do transeuropejskiej sieci transportowej, staje się kwalifikowalny do unijnej pomocy finansowej w ramach instrumentów dostępnych w odniesieniu do transeuropejskiej sieci transportowej z datą wejścia w życie tych aktów delegowanych.

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

3. Z zastrzeżeniem art. 172 akapit drugi TFUE Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 60, w celu zmiany załącznika IV, aby uwzględnić lub dostosować orientacyjne mapy dotyczące sieci infrastruktury transportowej państw sąsiadujących.

Artykuł 57

Zaangażowanie zainteresowanych stron publicznych i prywatnych

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

Artykuł 58

Dostosowanie planów krajowych do unijnej polityki transportowej

1. Państwa członkowskie zapewniają spójność krajowych planów transportowych i inwestycyjnych z unijną polityką transportową, priorytetami i terminami określonymi w niniejszym rozporządzeniu oraz z priorytetami określonymi w planach prac dotyczących odpowiednich korytarzy i priorytetów horyzontalnych dla zainteresowanych państw członkowskich, a także z aktami wykonawczymi przyjętymi zgodnie z art. 54 ust. 1.
2. Krajowe plany inwestycyjne obejmują wszystkie projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania i związane z nimi inwestycje niezbędne do terminowego ukończenia sieci.
3. Państwa członkowskie przekazują Komisji projekty planów i programów krajowych lub wszelkie ich zmiany ukierunkowane na rozwój transeuropejskiej sieci transportowej co najmniej dwanaście miesięcy przed ich przyjęciem. Komisja może wydać opinię nie później niż sześć miesięcy po otrzymaniu powiadomienia od państwa członkowskiego na temat spójności projektów planów i programów krajowych z priorytetami określonymi w niniejszym rozporządzeniu oraz z priorytetami określonymi w planach prac dotyczących odpowiedniego korytarza lub odpowiednich korytarzy i priorytetów horyzontalnych oraz w aktach wykonawczych przyjętych zgodnie z art. 54 ust. 1. Nie później niż dwa miesiące po otrzymaniu opinii państwa członkowskie informują Komisję o środkach przyjętych w celu zastosowania się do zaleceń określonych w tej opinii.

Artykuł 59

Procedura komitetowa

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

Artykuł 60

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 11 ust. 3 oraz art. 56 ust. 1 i 3, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [...]. 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

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

Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

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

Artykuł 61

Przegląd

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

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

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

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

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

3. Przeprowadzając ten przegląd, Komisja ocenia, czy rozszerzona sieć bazowa i sieć kompleksowa w kształcie przewidzianym w niniejszym rozporządzeniu mogą spełnić wymogi przepisów rozdziału II, III i IV, odpowiednio do dnia 31 grudnia 2040 r. i 31 grudnia 2050 r., z uwzględnieniem sytuacji gospodarczej i budżetowej Unii oraz poszczególnych państw członkowskich. Komisja ocenia także, w konsultacji z państwami członkowskimi, czy rozszerzona sieć bazowa i sieć

kompleksowa powinny zostać zmodyfikowane w celu uwzględnienia zmian przepływów transportowych i krajowego planowania inwestycji.

Artykuł 62

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 stosunku do początkowego harmonogramu określonego w aktach wykonawczych zgodnie z art. 54 lub określonego w krajowych planach transportowych i inwestycyjnych lub w innej stosownej dokumentacji projektowej, Komisja może zwrócić się do zainteresowanego państwa członkowskiego lub zainteresowanych państw członkowskich o przedstawienie informacji na temat przyczyn takiego opóźnienia. Państwo członkowskie lub państwa członkowskie przedstawiają informację na temat przyczyn opóźnień w ciągu trzech miesięcy od otrzymania wniosku. Na podstawie udzielonej odpowiedzi Komisja konsultuje się z zainteresowanym państwem członkowskim lub z zainteresowanymi państwami członkowskimi w celu rozwiązania problemu, który spowodował opóźnienie.
2. Jeżeli opóźnienie dotyczące ukończenia odcinka odnosi się do europejskiego korytarza transportowego, w celu rozwiązania problemu angażuje się koordynatora europejskiego.
3. Po przeanalizowaniu przyczyn przedstawionych przez zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie zgodnie z akapitem pierwszym Komisja może przyjąć decyzję skierowaną do zainteresowanego państwa członkowskiego lub zainteresowanych państw członkowskich, w której stwierdza, że znaczne opóźnienie w rozpoczęciu lub zakończeniu prac nad siecią bazową, rozszerzoną siecią bazową lub siecią kompleksową przypisuje się państwu członkowskiemu lub państwom członkowskim bez obiektywnego uzasadnienia. Komisja wyznacza zainteresowanemu państwu członkowskiemu lub zainteresowanym państwom członkowskim sześć miesięcy na wyeliminowanie znacznego opóźnienia.

W przypadku gdy opóźnienie dotyczące ukończenia odcinka odnosi się do projektu objętego wsparciem z funduszy unijnych w ramach zarządzania bezpośredniego, mogą zostać podjęte działania w zakresie obniżenia kwoty dotacji lub zmiany bądź rozwiązania umowy o udzielenie dotacji zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Artykuł 63

Zwolnienia

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

Artykuł 64

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2021/1153

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

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 913/2010

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

1) art. 1 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

2) art. 2 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

- a) »korytarz towarowy« oznacza towarowe linie kolejowe europejskiego korytarza transportowego określone w art. 11 ust. 1 rozporządzenia [... nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T]* i w załączniku III do tego rozporządzenia, w tym infrastrukturę kolejową i należące do niej urządzenia oraz odpowiednie usługi kolejowe zgodnie z art. 5 dyrektywy 2001/14/WE;
- b) »plan wdrożenia« oznacza dokument przedstawiający środki, strategię i działania, które zainteresowane strony zamierzają zastosować, niezbędne i wystarczające do zorganizowania korytarza towarowego i zarządzania nim;
- c) »terminal« oznacza obiekt położony na trasie korytarza towarowego, zagospodarowany specjalnie, aby umożliwiać załadunek lub rozładunek towarów do/z pociągów towarowych oraz integrację usług kolejowego transportu towarowego z usługami transportu drogowego, morskiego, rzeczno i lotniczego, albo formowanie lub modyfikację składu pociągów towarowych; a także, w razie potrzeby, przeprowadzanie procedur granicznych na granicach z europejskimi państwami trzecimi;
- d) »koordynator europejski« oznacza koordynatora, o którym mowa w art. 51 rozporządzenia [... nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T].

* Rozporządzenie [...];

3) tytuł rozdziału II otrzymuje brzmienie:

„ORGANIZACJA KORYTARZY TOWAROWYCH I ZARZĄDZANIE NIMI”;

4) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

Organizacja korytarzy towarowych i zarządzanie nimi

- 1. Organizacja korytarzy towarowych i zarządzanie nimi podlegają przepisom dotyczącym zarządzania, planowania inwestycyjnego, alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i zarządzania ruchem, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- 2. Od dnia wejścia w życie rozporządzenia [... nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T] lub w przypadku zmiany przebiegu europejskiego korytarza transportowego zgodnie

z art. 11 ust. 3 tego rozporządzenia państwa członkowskie i zarządcy infrastruktury odpowiedzialni za część korytarza towarowego tego europejskiego korytarza transportowego dostosowują organizację korytarza towarowego i zarządzanie nim w terminie 12 miesięcy od daty wprowadzenia zmiany.”;

5) uchyla się art. 4–7;

6) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

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

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

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

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

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

„W przypadku różnicy zdań pomiędzy radą zarządzającą a grupą doradczą, grupa doradcza może zwrócić się do rady wykonawczej i koordynatora europejskiego zainteresowanego danym korytarzem towarowym. Rada wykonawcza lub koordynator europejski zainteresowany danym korytarzem towarowym działają jako mediator i wydają swą opinię w odpowiednim czasie. Ostateczna decyzja należy do rady zarządzającej.”;

d) dodaje się ust. 10 w brzmieniu:

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

7) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

Środki na rzecz rozwoju korytarza towarowego

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

Plan ten obejmuje:

a) opis cech korytarza towarowego, w tym wąskich gardeł, a także program środków niezbędnych do usprawnienia jego organizacji i zarządzania nim;

- b) podstawowe elementy analizy, o której mowa w ust. 3;
- c) cele korytarzy towarowych, w szczególności w zakresie funkcjonowania korytarza towarowego pod względem jakości usług i zdolności przepustowej korytarza towarowego, zgodnie z przepisami art. 19 niniejszego rozporządzenia, oraz w stosownych przypadkach cele ilościowe lub jakościowe związane z tymi celami. Cele i wartości docelowe muszą uwzględniać wymogi określone w art. 18 rozporządzenia [... nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T];
- d) środki w celu wdrożenia przepisów art. 12–19 oraz środki w celu poprawy funkcjonowania korytarza towarowego w oparciu o rezultaty oceny, o której mowa w art. 19 ust. 3, mając na celu osiągnięcie celów, o których mowa w lit. c);
- e) opinie i oceny grup doradczych, o których mowa w art. 8 ust. 7 i art. 8 ust. 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 art. 8 ust. 8, oraz streszczenie odpowiedzi udzielonych przez inne zainteresowane strony.

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

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

2. Rada zarządzająca przeprowadza przynajmniej co cztery lata okresowy przegląd planu wdrożenia, uwzględniając postępy poczynione w jego wdrażaniu, rynek kolejowych przewozów towarowych w danym korytarzu towarowym i wyniki oceniane zgodnie z celami, o których mowa w ust. 1 lit. c).
3. Rada zarządzająca przeprowadza i okresowo uaktualnia analizę rynku transportowego odnoszącą się do faktycznych i oczekiwanych zmian ruchu w danym korytarzu towarowym, obejmującą poszczególne rodzaje ruchu i odnoszącą się zarówno do transportu towarowego, jak i pasażerskiego. W razie potrzeby, w ramach tej analizy dokonuje się również oceny kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych płynących z rozwoju korytarza towarowego.
4. W planie wdrożenia uwzględnia się rozwój terminali, w tym analizę rynku i analizę perspektywną multimodalnych terminali towarowych, a także plany działania państw członkowskich tworzących dany korytarz towarowy, o których mowa w art. 35 ust. 3 i 4 rozporządzenia [... nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T].
5. W stosownych przypadkach rada zarządzająca podejmuje działania na rzecz współpracy z administracjami regionalnymi lub lokalnymi w odniesieniu do planu wdrożenia.”;
- 8) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

Planowanie inwestycji

1. Rada wykonawcza i rada zarządzająca korytarza towarowego współpracują z koordynatorem europejskim zainteresowanym danym korytarzem towarowym w kwestii infrastruktury i potrzeb inwestycyjnych wynikających z kolejowego ruchu towarowego w celu opracowania planu prac, o którym mowa w art. 53 rozporządzenia (UE) [... nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T].
2. Rada zarządzająca konsultuje się z grupami doradczymi, o których mowa w art. 8 ust. 7 i art. 8 ust. 8, w kwestii potrzeb w zakresie rozwoju infrastruktury i potrzeb inwestycyjnych. Konsultacje oparte są na odpowiedniej, aktualnej dokumentacji dotyczącej planowania infrastruktury na poziomie korytarza i na szczeblu krajowym. Rada wykonawcza zapewnia odpowiednią koordynację tych działań konsultacyjnych z mechanizmami koordynacji na szczeblu krajowym określonymi w art. 7e dyrektywy 2012/34/UE.
3. Współpraca i konsultacje uwzględniają w szczególności:
 - a) potrzeby w zakresie zdolności przepustowej dla kolejowych przewozów towarowych istotne dla planowania infrastruktury i inwestycji, z uwzględnieniem zapotrzebowania na zdolność przepustową zgodnie z art. 14 ust. 2 oraz wszelkiej infrastruktury zgłoszonej jako przepełniona zgodnie z art. 47 dyrektywy 2012/34/UE;
 - b) wymogi w zakresie infrastruktury TEN-T istotne dla kolejowych przewozów towarowych określone w rozdziałach II i III rozporządzenia (UE) [... nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T], w szczególności w odniesieniu do potrzeb w zakresie zdolności przepustowej dla pociągów towarowych o długości co najmniej 740 m;
 - c) zapotrzebowanie na ukierunkowane inwestycje w celu usunięcia lokalnych wąskich gardeł, takie jak pętle połączeniowe, usprawnienia węzłów i infrastruktury ostatniej mili czy sprzęt techniczny poprawiający funkcjonowanie operacyjne.”;
- 9) art. 19 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 19

Jakość usług w korytarzu towarowym

1. Rada zarządzająca korytarza towarowego promuje spójność planów wykonania w korytarzu towarowym, o których mowa w art. 35 dyrektywy 2012/34/UE.
2. Rada zarządzająca monitoruje świadczenie usług zapewnianych wnioskodawcom przez zarządców infrastruktury w ramach wypełniania ich podstawowych funkcji, w zakresie określonym w art. 12–18 oraz usług kolejowych przewozów towarowych w korytarzu towarowym. Monitorowanie funkcjonowania pod względem jakościowym i ilościowym przeprowadza się w stosownych przypadkach w oparciu o wskaźniki skuteczności działania odnoszące się do celów i wartości docelowych korytarza towarowego określonych zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. c). Rada zarządzająca konsultuje się z grupami doradczymi, o których mowa w art. 8 ust. 7 i art. 8 ust. 8, oraz z koordynatorem europejskim w kwestii istotnych wskaźników skuteczności działania.

3. Rada zarządzająca ocenia wyniki monitorowania funkcjonowania w odniesieniu do celów i wartości docelowych zdefiniowanych zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. c) oraz do wymogów operacyjnych i eksploatacyjnych, o których mowa w art. 18 rozporządzenia [... nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T].
 4. Rada zarządzająca przygotowuje i publikuje roczne sprawozdanie przedstawiające wyniki działań przeprowadzonych zgodnie z niniejszym artykułem. Rada zarządzająca przedstawia w specjalnej sekcji sprawozdania opinie i oceny grup doradczych, o których mowa w art. 8 ust. 7 i art. 8 ust. 8, dotyczące funkcjonowania. Rada zarządzająca przekazuje sprawozdanie roczne radzie wykonawczej do zatwierdzenia.”;
- 10) art. 22 i 23 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 22

Monitorowanie procesu wdrażania

Po utworzeniu korytarza towarowego rada wykonawcza, o której mowa w art. 8 ust. 1, przedstawia Komisji co cztery lata wyniki planu wdrożenia dla tego korytarza. Komisja dokonuje analizy tych wyników i informuje o tej analizie komitet, o którym mowa w art. 21.

Artykuł 23

Sprawozdanie

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

- 11) uchyla się załącznik do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 66

Uchylenie

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

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

Artykuł 67

Wejście w życie

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

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

Sporządzono w Strasburgu dnia r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*