

**Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)**

(2022/C 498/12)

<b>Sprawozdawczyni:</b>	Isabelle BOUDINEAU (FR/PES), członkini rady regionu Nowa Akwitania
<b>Dokumenty źródłowe:</b>	<p>Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2021/1153 i rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1315/2013</p> <p>(COM(2021) 812 final)</p> <p>Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady „Plan działania na rzecz rozwoju dalekobieżnych i transgranicznych kolejowych przewozów pasażerskich”</p> <p>(COM(2021) 810 final)</p> <p>Zmieniony wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2021/1153 i rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1315/2013</p> <p>(COM(2022) 384 final)</p>

**I. ZALECANE POPRAWKI**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2021/1153 i rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1315/2013**

**COM(2021) 812 final**

**Poprawka 1**

Motyw 4

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
(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.	(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 <b>we wszystkich regionach Unii</b> , 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.

**Uzasadnienie**

Żaden region w Unii Europejskiej nie powinien zostać pominięty w wysiłkach na rzecz transformacji.

**Poprawka 2**

Motyw 16

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
(16) Interesy władz regionalnych i lokalnych, jak również interesy zainteresowanej społeczności, na którą ma wpływ projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania, <b>powinny</b> zostać odpowiednio uwzględnione na etapie planowania i realizacji projektów.	(16) Interesy władz regionalnych i lokalnych, jak również interesy zainteresowanej społeczności, na którą ma wpływ projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania, <b>muszą</b> zostać odpowiednio uwzględnione na etapie planowania i realizacji projektów.

**Uzasadnienie**

Konieczne jest pełne włączenie władz lokalnych i regionalnych w planowanie projektów.

**Poprawka 3**

Motyw 52

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
(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.	(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. <b>By uzupełnić wsparcie udzielane w ramach krajowych programów wsparcia, Komisja Europejska ułatwia wymianę prowadzoną między węzłami na forach ds. korytarzy.</b>

**Uzasadnienie**

Komisja Europejska musi wspierać władze lokalne, które nie mają doświadczenia w opracowywaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP), zwłaszcza ułatwiając wymianę doświadczeń.

**Poprawka 4**

Motyw 66

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>(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.</p>	<p>(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. <b>Powinno również zachęcać do tworzenia zintegrowanych struktur zarządzania, takich jak na przykład europejskie ugrupowania współpracy terytorialnej, mających na celu przyspieszenie realizacji odcinków transgranicznych. Komisja Europejska i państwa członkowskie konsultują się z regionami i zainteresowanymi stronami, gdy podejmują decyzję w sprawie wdrożenia transeuropejskiej sieci transportowej.</b></p>

**Uzasadnienie**

Zintegrowane struktury zarządzania, takie jak europejskie ugrupowania współpracy terytorialnej, dowiodły, że mogą przyczynić się do pokonania trudności napotykaných w dziedzinie współpracy transgranicznej, zwłaszcza w tworzeniu odcinków transgranicznych TEN-T. W rozporządzeniu należy o nich wspomnieć.

**Poprawka 5**

Artykuł 3 litera f)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka
<p>f) „węzeł miejski” oznacza obszar <b>miejski</b>, 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;</p>	<p>f) „węzeł miejski” oznacza <b>miejski</b> obszar <b>funkcjonalny</b>, 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;</p>

**Uzasadnienie**

Miejski obszar funkcjonalny lepiej odzwierciedla zintegrowany system transportu miasta i jego strefy dojazdu oraz odgrywa główną rolę w planowaniu obszarów miejskich i dekarbonizacji systemu transportu. Dodanie słowa „funkcjonalny” do definicji węzłów miejskich bardziej odpowiada logice, na której opierają się plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) w art. 3 lit. o).

**Poprawka 6**

Artykuł 3 punkt 1

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
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;	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 <b>oraz w ich ramach.</b>

**Uzasadnienie**

Poprawka ta oznaczałaby, że finansowanie otrzymałyby projekty multimodalnych węzłów pasażerskich lub między węzłami miejskimi i w ich obrębie.

**Poprawka 7**

Artykuł 3 litera o)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
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);	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). <b>Plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) mogą zostać włączone do istniejących planów lub do szerszych planów, które obejmują również plany zagospodarowania przestrzennego, na przykład ze względu na wzajemne powiązania między użytkowaniem gruntów a mobilnością;</b>

**Uzasadnienie**

Niniejsza poprawka ma na celu zapewnienie, by plany zrównoważonej mobilności miejskiej mogły opierać się na istniejących planach lub szerszych planach na szczeblu lokalnym i regionalnym.

**Poprawka 8**

Artykuł 3 litera z)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
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;	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, <b>która jest</b> niezbędna do operacji transportowych na terenie portu <b>i która stanowi miejsce wprowadzenia dla handlu, klastrów przemysłowych i centrów energetycznych;</b>

**Uzasadnienie**

W rozporządzeniu należy zdefiniować porty morskie, powołując się na wszystkie zadania ich infrastruktury, tak by jak najlepiej sprostać stojącym przed nimi wyzwaniom.

**Poprawka 9**

Artykuł 4 ustęp 2 litera c)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<b>(viii) dostosowanie norm regulacyjnych do realiów terytorialnych;</b>

**Uzasadnienie**

Aby zapewnić ciągłość sieci i jej ukończenie w terminach określonych w art. 6 rozporządzenia, konieczne jest dostosowanie środków technicznych do wyzwań związanych z ich zastosowaniem w niektórych regionach, zwłaszcza tych wymienionych w motywie 26 rozporządzenia: 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.

**Poprawka 10**

Artykuł 8 ustęp 2 litera b)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka
b) jest rentowny ekonomicznie w świetle analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych;	b) jest rentowny ekonomicznie w świetle analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, <b>a przy interpretacji tego kryterium rentowności należy uwzględnić też uwarunkowania społeczno-gospodarcze państw członkowskich oraz daleko idące skutki gospodarcze projektów;</b>

**Uzasadnienie**

W państwach członkowskich, w których ruch pasażerski i towarowy jest poniżej średniej, na podstawie samej analizy kosztów i korzyści zasadniczo nie sposób uznać projektów kolejowych za rentowne. Dlatego przy interpretacji kryterium rentowności należy wziąć pod uwagę szczególne uwarunkowania i szerszy wpływ projektów.

**Poprawka 11**

Artykuł 15 ustęp 3 litera b)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
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) 2016/797 oraz musi być w stosownych przypadkach koordynowane i uzgadniane z sąsiednim państwem członkowskim (sąsiednimi państwami członkowskimi).	b) na wniosek państwa członkowskiego, <b>władz regionalnych lub grupy właściwych organów</b> , 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 <b>i wkładu w przeciwdziałanie zmianie klimatu</b> . Zwolnienie musi spełniać wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz musi być w stosownych przypadkach koordynowane i uzgadniane z sąsiednim państwem członkowskim (sąsiednimi państwami członkowskimi).

**Uzasadnienie**

By zapewnić skuteczność wdrażania sieci w terminach przewidzianych w art. 6 rozporządzenia, należy ograniczyć obciążenia administracyjne i ułatwić przyznawanie odstępstw.

Postępy we wdrażaniu sieci kompleksowej TEN-T są niewystarczające, by uznać, że wszystkie ustalone wymagania będą mogły zostać spełnione w 2050 r. Wymagałoby to bowiem zbyt dużego wysiłku budżetowego, ponieważ pewne odcinki nie nadają się do spełnienia niektórych wymogów, na przykład dotyczących elektryfikacji wszystkich linii kolejowych. Należy zatem wspierać rozwój sieci i ułatwić wskazanie odcinków, na których dostosowanie wymogów rozporządzenia będzie istotniejsze.

**Poprawka 12**

Artykuł 16 ustęp 2 litera c)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
c) umożliwiła osiągnięcie <b>przeważającej minimalnej</b> prędkości na linii wynoszącej 160 km/h dla pociągów pasażerskich na liniach pasażerskich rozszerzonej sieci bazowej;	c) umożliwiła osiągnięcie <b>średniej</b> prędkości na linii, wynoszącej <b>co najmniej</b> 160 km/h dla pociągów pasażerskich na liniach pasażerskich rozszerzonej sieci bazowej;

**Uzasadnienie**

Wprowadzenie powyższego wymogu technicznego byłoby niezwykle kosztowne i nie wniosłoby znaczącej wartości dodanej. Słuszniejszy wydaje się wybór bardziej realistycznego i efektywnego podejścia w celu zapewnienia ukończenia sieci w przewidzianym czasie i zaoferowania jej użytkownikom wydajnych i skutecznych połączeń.

**Poprawka 13**

Artykuł 16 ustęp 5 litera b)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
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).	b) na wniosek państwa członkowskiego, <b>władz regionalnych lub grupy właściwych organów</b> , 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 <b>i wkładu w przeciwdziałanie zmianie klimatu</b> . Zwolnienie musi spełniać wymogi dyrektywy (UE) 2016/797 oraz musi być w stosownych przypadkach koordynowane i uzgadniane z sąsiednim państwem członkowskim (sąsiednimi państwami członkowskimi).

**Uzasadnienie**

By zapewnić skuteczność wdrażania sieci w terminach przewidzianych w art. 6 rozporządzenia, należy ograniczyć obciążenia administracyjne i ułatwić przyznawanie odstępstw.

Wiele odcinków kolejowych sieci bazowej oraz rozszerzonej sieci bazowej nie nadaje się do spełnienia ustalonych wymogów. Wywiązanie się z nich będzie niemożliwe ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub istotne ograniczenia fizyczne, które uniemożliwiają ich wprowadzenie lub generują niemożliwe do uzasadnienia koszty dodatkowe.

**Poprawka 14**

Artykuł 17 ustęp 6

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>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) 2016/797 oraz musi być w stosownych przypadkach koordynowane i uzgadniane z sąsiednim państwem członkowskim (sąsiednimi państwami członkowskimi).</p>	<p>6. Na wniosek państwa członkowskiego, <b>władz regionalnych lub grupy właściviych organów</b>, 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) 2016/797 oraz musi być w stosownych przypadkach koordynowane i uzgadniane z sąsiednim państwem członkowskim (sąsiednimi państwami członkowskimi).</p>

**Uzasadnienie**

Na niektórych odcinkach sieci wdrożenie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) nie będzie możliwe w przewidzianych terminach, zwłaszcza ze względu na skalę wymaganych inwestycji. By zapewnić skuteczność wdrażania sieci w terminach określonych w art. 6 rozporządzenia, należy ograniczyć obciążenia administracyjne i ułatwić przyznawanie odstępstw, o ile nie wpływają one na interoperacyjność sieci na poziomie europejskim.

**Poprawka 15**

Artykuł 19 litera g)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>g) rozwój innowacyjnych technologii paliw alternatywnych dla kolei, takich jak wodór na odcinkach zwolnionych z wymogu elektryfikacji.</p>	<p>g) rozwój innowacyjnych technologii <b>dla taboru kolejowego, a także dla</b> paliw alternatywnych dla kolei, takich jak wodór, <b>biopaliwa czy też pociągi z napędem akumulatorowym</b> na odcinkach zwolnionych z wymogu elektryfikacji.</p>

**Uzasadnienie**

Odcinki zwolnione z wymogu elektryfikacji należy uznać za szansę na wypracowanie innowacyjnych rozwiązań technologicznych, które przyczynią się do przeciwdziałania zmianie klimatu. W tym celu Unia Europejska musi przyjąć podejście neutralne pod względem technologicznym, aby zapewnić raczej efektywność klimatyczną i ekonomiczną opracowywanych technologii.

**Poprawka 16**

Artykuł 28 ustęp 1 litera a)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<b>(xi) infrastruktury pieszej i rowerowej;</b>

**Uzasadnienie**

Wysokiej jakości infrastrukturze drogowej do przemieszczania się na duże odległości musi towarzyszyć rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej, zwłaszcza w węzłach miejskich.

**Poprawka 17**

Artykuł 33 ustęp 2

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>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.</p>	<p>2. Na wniosek państwa członkowskiego, <b>władz regionalnych lub grupy właściwych organów</b>, 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.</p>

**Uzasadnienie**

Aby zapewnić ciągłość sieci i jej ukończenie w terminach przewidzianych w art. 6 rozporządzenia, konieczne jest dostosowanie środków technicznych do wyzwań związanych z ich stosowaniem w niektórych regionach.

**Poprawka 18**

Artykuł 35 ustęp 3 akapit drugi

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka
<p>Państwa członkowskie konsultują się z nadawcami, przewoźnikami i operatorami logistycznymi, którzy prowadzą działalność na ich terytorium. W swojej analizie biorą pod uwagę wyniki konsultacji.</p>	<p>Państwa członkowskie konsultują się z <b>władzami lokalnymi i regionalnymi odpowiedzialnymi za węzły miejskie</b>, nadawcami, przewoźnikami i operatorami logistycznymi, którzy prowadzą działalność na ich terytorium. W swojej analizie biorą pod uwagę wyniki konsultacji.</p>

**Uzasadnienie**

Władze lokalne i regionalne ponoszą wszechstronną odpowiedzialność za multimodalne terminale towarowe i związane z nimi wymogi dotyczące infrastruktury transportowej TEN-T (art. 37), w związku z czym państwa członkowskie powinny konsultować z nimi przygotowanie planów działania na rzecz rozwoju sieci multimodalnych terminali towarowych.

**Poprawka 19**

Artykuł 37 ustęp 5

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>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.</p>	<p>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, <b>szczególnie w węzłach miejskich. Zwolnienia powinny być możliwe również w węzłach miejskich, kiedy popyt rynkowy nie pozwala na spełnienie określonych wymogów dotyczących terminali.</b></p>



**Uzasadnienie**

Platformy zlokalizowane w węzłach miejskich (o których mowa w art. 40) muszą radzić sobie z bardzo dużą presją na grunty i ograniczoną powierzchnią. Ich położenie komplikuje wdrożenie niektórych wymagań technicznych określonych w ust. 1–4 tego artykułu. Jeśli chodzi o te wymogi, należy zatem skupić się na zadaniach w zakresie logistyki miejskiej, których realizacja nie wymaga zbyt dużej rozbudowy.

**Poprawka 20**

Artykuł 40 litera b) ppkt (ii) i artykuł 40 akapit drugi

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p><i>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;</i></p> <p>[...]</p> <p><i>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.</i></p>	<p><i>coroczne informowanie Komisji o postępach w realizacji SUMP;</i></p> <p>[...]</p>

**Uzasadnienie**

Chociaż jest zrozumiałe, że Komisja chce wprowadzić dokładne monitorowanie wdrażania SUMP, przeprowadzanie corocznej operacji gromadzenia danych na taką skalę wydaje się niewłaściwe. Ponadto ich kompilacja doprowadzi do inflacji badań, co jest zbyt uciążliwe dla władz lokalnych i regionalnych. Należy zadbać o to, by przygotowanie SUMP i związanych z nimi wskaźników nie powodowało obciążeń administracyjnych niepotrzebnych do realizacji celów TEN-T. Proponuje się zatem uproszczenie procedury monitorowania realizacji SUMP i utrzymanie przy tym obowiązku informowania o postępach w ich realizacji.

**Poprawka 21**

Artykuł 40 litera d)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>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.</p>	<p>d) do dnia 31 grudnia 2040 r.: rozwój co najmniej jednego multimodalnego terminalu towarowego zapewniającego wystarczającą zdolność przeładunkową <b>w celu zagwarantowania logistyki miejskiej i ostatniej mili</b> w obrębie węzła miejskiego lub w jego sąsiedztwie.</p>

**Uzasadnienie**

Nakaz utworzenia multimodalnych terminali towarowych wydaje się ryzykowny, jeżeli nie uwzględnia się dynamiki przepływów na szczeblu regionalnym i nie spełnia się potrzeb przedsiębiorstw z uwzględnieniem możliwości gruntowych i technicznych danego obszaru. W związku z tym proponuje się podkreślenie faktu, że platformy nadają się optymalnie do logistyki miejskiej.

**Poprawka 22**

Artykuł 44 litera a)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
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;	a) wspieranie i promowanie dekarbonizacji transportu poprzez przejście na bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy, statki, <b>tabor kolejowy</b> i statki powietrzne oraz inne innowacyjne i zrównoważone technologie transportowe i sieciowe, takie jak hyperloop;

**Uzasadnienie**

Aby osiągnąć cele Europejskiego Zielonego Ładu, trzeba zachęcać do innowacji technologicznych we wszystkich środkach transportu. Innowacje są również możliwe i pożądane w sektorze kolejowym, szczególnie na odcinkach wyłączonych z wdrażania norm technicznych.

**Poprawka 23**

Artykuł 44 litera a)

(Nowa litera)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<b>wspieranie badań naukowych i opracowywania ekologicznych i innowacyjnych rozwiązań alternatywnych na obszarach wyłączonych ze środków technicznych TEN-T, takich jak wyspy i regiony najbardziej oddalone;</b>

**Uzasadnienie**

Chociaż wyłączenia przyznane niektórym obszarom na mocy rozporządzenia lub po złożeniu wniosku zapewniają odpowiednie wdrażanie TEN-T stosownie do wyzwań stojących przed tymi obszarami, to należy zachęcać do opracowania alternatywnych rozwiązań technologicznych lub energetycznych, tak by uczynić z tych obszarów laboratoria innowacji.

**Poprawka 24**

Artykuł 52 ustęp 2

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
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.	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, <b>władz lokalnych i regionalnych, przedsiębiorstw i gospodarki przemysłowej oraz węzłów miejskich TEN-T.</b>

**Uzasadnienie**

Władze regionalne zapewniają znaczną część współfinansowania projektów TEN-T. Posiadają ponadto kompetencje w zakresie planowania sieci i zarządzania usługami transportu zbiorowego na szczeblu regionalnym. Są również niezbędnym ogniwem, które przekazuje informacje o potrzebach obywateli i obywateli w zakresie mobilności. Należy je zatem w pełni włączyć w zarządzanie korytarzami TEN-T.

**Poprawka 25**

Artykuł 52 ustęp 6

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>6. Koordynator europejski <b>może przeprowadzać</b> konsultacje z organami <b>regionalnymi i</b> 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.</p>	<p>6. Koordynator europejski <b>prowadzi</b> konsultacje z organami 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.</p>

**Uzasadnienie**

Wszyscy koordynatorzy wprowadzili mechanizmy konsultacji z ogółem właściwych podmiotów istotnych w obszarze ich działania. Należy ten fakt uwzględnić.

**Poprawka 26**

Artykuł 53 ustęp 2

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>2. Plan prac opracowuje się w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi <b>oraz</b> 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.</p>	<p>2. Plan prac opracowuje się w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi <b>i władzami regionalnymi</b>, 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.</p>

**Uzasadnienie**

Władze regionalne muszą uczestniczyć w opracowaniu planu prac ze względu na swą rolę w jego realizacji i jego wpływ na reprezentowane przez nich obszary.

**Poprawka 27**

Artykuł 56 ustęp 1 litera b)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>b) <b>usuwa porty morskie i porty lotnicze</b> z sieci kompleksowej, jeżeli wykazano, że ich średni wolumen ruchu w ciągu ostatnich sześciu lat wynosi poniżej 85 % odpowiedniego progu;</p>	<p>b) <b>wszczyna procedurę uzupełniającą przed usunięciem portów morskich i portów lotniczych</b> z sieci kompleksowej, jeżeli wykazano, że ich średni wolumen ruchu w ciągu ostatnich sześciu lat wynosi poniżej 85 % odpowiedniego progu; <b>w ramach tej procedury Komisja – w ścisłym porozumieniu z właściwymi organami – uwzględnia wskaźniki jakościowe i ewentualne czynniki cykliczne, które mogą wyjaśniać spadek ruchu w infrastrukturze. Zmiany wolumenu transportu spowodowane czynnikami tymczasowymi lub wyjątkowymi nie mogą być powodem wykluczenia z sieci;</b></p>

**Uzasadnienie**

Biorąc pod uwagę inwestycje konieczne do integracji z siecią TEN-T, a także związane nimi korzystne procesy szczególnie pod względem ekologizacji infrastruktury, należy raczej unikać usuwania portów morskich i portów lotniczych z sieci kompleksowej. Ponieważ jednak dynamika przepływu stale się zmienia, sieć musi być nadal zdolna do adaptacji. Zaleca się zatem, by – zamiast usuwać porty morskie i porty lotnicze z sieci kompleksowej – wszczęto procedurę uzupełniającą w celu dokonania bardziej wnikliwej oceny dynamiki w danym porcie morskim lub porcie lotniczym i na tej podstawie zdecydowano o jego usunięciu z sieci bądź nie.

**Poprawka 28**

Artykuł 57

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Artykuł 57</p> <p><b>Zaangażowanie zainteresowanych stron publicznych i prywatnych</b></p> <p>Na etapie planowania i budowy danego projektu przestrzega się <b>odpowiednio</b> 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.</p>	<p>Artykuł 57</p> <p><b>Zaangażowanie zainteresowanych stron publicznych i prywatnych</b></p> <p>Na etapie planowania i budowy danego projektu przestrzega się 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.</p>

**Uzasadnienie**

Władze lokalne i regionalne muszą zostać zaangażowane w prace nad projektem będącym przedmiotem wspólnego zainteresowania, gdy ich on dotyczy.

**Poprawka 29**

## Załącznik V punkt 4

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka
<p>4. Skuteczne funkcjonowanie TEN-T: SUMP powinien należycie uwzględniać wpływ różnych środków miejskich na przepływy ruchu, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego, w ramach transeuropejskiej sieci transportowej, mając na celu zapewnienie bezproblemowych przejazdów przez węzły miejskie, objazdów wokół nich lub wzajemnych połączeń między nimi, z uwzględnieniem pojazdów bezemisyjnych. Obejmuje on w szczególności działania mające na celu zmniejszenie zatorów komunikacyjnych, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i usunięcie wąskich gardeł mających wpływ na strumienie ruchu w ramach TEN-T.</p>	<p>4. Skuteczne funkcjonowanie TEN-T: SUMP powinien należycie uwzględniać wpływ różnych środków miejskich na przepływy ruchu, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego, w ramach transeuropejskiej sieci transportowej, mając na celu zapewnienie bezproblemowych przejazdów przez węzły miejskie, objazdów wokół nich lub wzajemnych połączeń między nimi, z uwzględnieniem pojazdów bezemisyjnych. Obejmuje on w szczególności działania mające na celu zmniejszenie zatorów komunikacyjnych, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i usunięcie wąskich gardeł mających wpływ na strumienie ruchu w ramach TEN-T. <b>Środki TEN-T powinny jednocześnie uwzględniać wpływ na lokalne i regionalne przepływy ruchu, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego.</b></p>

**Uzasadnienie**

Lokalne i regionalne przepływy ruchu pasażerskiego i towarowego wpływają na przepływy ruchu w międzynarodowych korytarzach TEN-T i na odwrót i należy uwzględnić ich wzajemny wpływ w celu zapewnienia sprawnego systemu ruchu wraz z efektywnymi połączeniami pierwszej i ostatniej mili.

**II. ZALECENIA POLITYCZNE**

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW (KR),

1. Wyraża zadowolenie z ogólnej jakości wniosku Komisji. Uważa, że niezbędne jest rozporządzenie umożliwiające opracowanie strategii planowania infrastruktury transportowej na szczeblu europejskim. Tylko w ten sposób można zapewnić zadowalający poziom spójności, koordynacji i interoperacyjności.
2. Jest zdania, że transgraniczny wymiar TEN-T wnosi znaczną europejską wartość dodaną. Władze lokalne i regionalne wskazują korzyści społeczno-gospodarcze związane z realizacją projektów transgranicznych na podlegających im obszarach.
3. Zwraca uwagę na geopolityczne konsekwencje rosyjskiej agresji na Ukrainę oraz potrzebę zajęcia się kwestią podatności na zagrożenia europejskiego systemu transportu, który obecnie jest częściowo odłączony od rynku światowego, w tym zwłaszcza rynku żywności. Popiera zawieszenie europejskich inwestycji w ramach sieci TEN-T w odniesieniu do projektów dotyczących Rosji i Białorusi, ale wzywa do rozwoju lepszych połączeń kolejowych z Ukrainą, w szczególności w celu ułatwienia transportu podstawowych surowców. W tym kontekście z zadowoleniem przyjmuje planowane zwiększenie budżetu instrumentu „Łącząc Europę”.
4. Z zadowoleniem przyjmuje cele postawione przed TEN-T. Podkreśla znaczenie wkładu rozporządzenia w przeciwdziałanie zmianie klimatu, szczególnie dzięki wsparciu rozwoju bardziej przyjaznych dla klimatu środków transportu. Zaznacza, że jednocześnie niezbędne jest zapewnienie dostosowania infrastruktury transportowej do skutków zmiany klimatu i pojawiających się nowych zagrożeń.

**Spójność terytorialna**

5. Z zadowoleniem przyjmuje fakt, że spójność terytorialna została ponownie uznana za priorytetowy cel rozporządzenia dla całej sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej. Odnotowuje w związku z tym, że TEN-T jest zgodna z zaleceniem zawartym w 8. sprawozdaniu w sprawie spójności, wedle którego każda polityka UE powinna przyczyniać się do spójności europejskiej.

6. Zaleca Komisji zdefiniowanie przedstawionej w 8. sprawozdaniu w sprawie spójności zasady „nie szkodzić spójności”, by można było kontrolować jej zastosowanie w zakresie TEN-T, a szczególnie odnośnie do projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.

7. Uważa, że TEN-T musi uwzględniać różnorodność wyzwań stojących przed regionami UE. Z zadowoleniem przyjmuje w związku z tym uwagę poświęconą regionom wiejskim, oddalonym, górskim, słabo zaludnionym, peryferyjnym, wyspiarskim i najbardziej oddalonym i przypomina, że regiony niemieszczące się w tych kategoriach również cechują się dużą różnorodnością pod względem swych terytoriów i wyzwań.

8. Przypomina, że realizacja celu spójności terytorialnej wymaga, aby cała sieć zapewniała solidne i skuteczne połączenie z drugorzędnymi sieciami transportowymi poza ramami TEN-T.

9. Uznaje znaczenie wspólnych i ambitnych środków technicznych dla zapewnienia ciągłości i interoperacyjności sieci. Przypomina niemniej, że różnorodność regionów europejskich utrudnia dotrzymanie przewidzianych we wniosku Komisji terminów wdrożenia norm technicznych – zwłaszcza wymogów dotyczących minimalnej prędkości, elektryfikacji czy też szerokości torów odnośnie do odcinków kolejowych, gdyż wymagałoby to zbyt dużych inwestycji.

10. Zwraca uwagę, że oprócz głównych europejskich osi transportowych sieci bazowej i sieci kompleksowej, również uzupełnienie regionalnych luk może znacząco przyczynić się do rozwoju transgranicznych połączeń kolejowych. Dzięki lepszemu łączeniu regionów przygranicznych Europa wyraźnie staje się lepiej zintegrowana oraz umożliwia obywatelkom i obywatelom mobilność, także transgraniczną, przy jednoczesnej trosce o klimat.

### **Zarządzanie**

11. Podkreśla, że władze lokalne i regionalne aktywnie przyczyniają się do planowania i finansowania na swoim obszarze infrastruktury transportowej, z której część należy do TEN-T. Apeluje w związku z tym o ich lepsze włączenie w model zarządzania TEN-T, zwłaszcza o ich pełne zaangażowanie w forum ds. korytarzy w sposób wykraczający poza powierzoną im obecnie zwykłą rolę obserwatora.

12. Uznaje jednak, że pomimo tych możliwych ulepszeń wniosek Komisji Europejskiej jest zgodny z zasadą pomocniczości: europejska sieć transportowa wnosi rzeczywiście niezaprzeczalną wartość dodaną w wymiarze ponadgranicznym, umożliwiając wzajemne dostosowanie planów państw, regionów i miast, szczególnie dzięki zwiększeniu roli węzłów miejskich w projekcie rozporządzenia.

13. Odnotowuje liczne przykłady odcinków transgranicznych, których tworzenie utrudnione jest przez niedostateczną uwagę polityczną na szczeblu krajowym, brak koordynacji i uciążliwość nieskoordynowanych procedur administracyjnych.

14. Wzywa do znacznego wzmocnienia zarządzania siecią TEN-T w celu ułatwienia jej wdrażania, w szczególności odnośnie do brakujących połączeń transgranicznych. Dlatego też przyjmuje z zadowoleniem propozycje Komisji dotyczące zwiększenia roli koordynatorów i zachęcenia do koordynacji planów krajowych z polityką europejską.

15. Uważa, że połączenie korytarzy sieci bazowej i kolejowych korytarzy towarowych w ramach europejskich korytarzy transportowych znacznie poprawia zarządzanie siecią i powinno umożliwić poprawę jej koordynacji oraz wdrażania. Wyraża zdziwienie, że dostosowanie przewidziane we wniosku Komisji nie dotyczy portów morskich położonych w kolejowych korytarzach towarowych.

### **Węzły miejskie**

16. Przypomina, że zrównoważony charakter mobilności w miastach oraz podróży na duże odległości ma kluczowe znaczenie dla realizacji celów TEN-T, a szerzej rzecz ujmując – celów Europejskiego Zielonego Ładu.

17. Podkreśla, że w 3. sprawozdaniu IPCC polityka urbanistyczna, a zwłaszcza mobilność miejska, postrzegana jest jako szansa na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych. Przypomina w związku z tym znaczenie aktywnej mobilności, której rozwój wymaga spójnej infrastruktury na poziomie węzłów miejskich.

18. Odnotowuje potrzebę wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Jest zdania, że przyczyniają się one do wzmocnienia modelu zarządzania wielopoziomowego, łącząc w ramach TEN-T strategię planowania mobilności i zagospodarowania terenu na szczeblu lokalnym i regionalnym.

19. Zwraca uwagę, że w przypadku regionów słabo zaludnionych i wyspiarskich należy przyjąć podejście bardziej dostosowane do ich specyfiki.

20. Sugeruje, by podkreślić elastyczność jako kryterium dla planów zrównoważonej mobilności miejskiej, tak aby można je było skutecznie zintegrować z planami już istniejącymi. Węzły miejskie nie powinny być obciążane dostarczaniem ogromnej ilości danych ani powiązanymi z tym procedurami. Wraz ze wzrostem liczby węzłów miejskich należy odpowiednio zwiększyć środki UE przeznaczone na ten cel.

### **Środki transportu**

21. Przypomina, że transport wodny i kolejowy są środkami transportu przyjaznymi dla klimatu. Dlatego też zachęca do ich rozwijania w ramach TEN-T.

22. Z zadowoleniem przyjmuje znacznie lepsze podejście do infrastruktury kolejowej. Zaznacza, że stworzenie skutecznej sieci kolejowej dla przewozów towarowych i pasażerskich na szczeblu europejskim wymaga wciąż wysiłków na rzecz interoperacyjności i ciągłości.

23. Odnosi się pozytywnie do wzmocnienia morskiego filaru TEN-T, a szczególnie do dopuszczenia do finansowania wszystkich odcinków morskich między portami TEN-T, co powinno ułatwić rozwój kabotażu i tym samym zachęcić do zmiany środka transportu z drogowego na morski, a także poprawić połączenia z regionami wyspiarskimi i najbardziej oddalonymi.

### **Finansowanie TEN-T**

24. Przypomina, że terminowe ukończenie TEN-T jest priorytetem władz lokalnych i regionalnych. Zaznacza jednak, że budżet przeznaczony na instrument „Łącząc Europę” jest nadal bardzo skromny w stosunku do wysokości wymaganych kwot, i wyraża ubolewanie, że wiele regionów nie będzie mogło skorzystać z funduszy strukturalnych w celu uzupełnienia brakujących środków finansowych. Ponadto przy ocenie rentowności projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania należy uwzględniać, oprócz analizy kosztów i korzyści, różne uwarunkowania społeczno-gospodarcze i geograficzne państw członkowskich, takie jak odległości i natężenie ruchu, a także daleko idące skutki gospodarcze projektów. Trzeba też wziąć pod uwagę, na ile realistyczne są wymogi czasowe i finansowe nałożone na państwa członkowskie.

25. Odnotowuje, że w 3. sprawozdaniu IPCC zaleca się zachęcanie do wybierania rodzajów mobilności najskuteczniejszych pod względem ochrony klimatu. Ubolewa zatem nad brakiem mechanizmu zachęt do zmiany środków transportu na najbardziej korzystne dla klimatu.

26. Podkreśla, że absolutnie niezbędne jest wsparcie finansowe na utrzymanie TEN-T w całym cyklu życia projektów oraz że należy zagwarantować długoterminową stabilność finansowania infrastruktury transportowej.

### **Plan działania na rzecz rozwoju dalekobieżnych i transgranicznych kolejowych przewozów pasażerskich**

27. Z zadowoleniem przyjmuje fakt, że plan działania zachęca do stworzenia jednolitych ram europejskich i usunięcia wciąż utrzymujących się przeszkód w transgranicznych i dalekobieżnych przewozach kolejowych.

28. Podkreśla kluczową rolę pociągów nocnych z punktu widzenia realizacji celów planu działania.

29. Sądzi, że promowanie dalekobieżnych i transgranicznych kolejowych przewozów pasażerskich wymaga rozwijania mechanizmów zachęt i finansowania na szczeblu europejskim, a także zapewnienia równych warunków działania w stosunku do transportu lotniczego.

30. Podkreśla zainteresowanie władz lokalnych i regionalnych osiągnięciem tych celów. Będzie zatem z uwagą śledzić przewidziany przez Komisję wniosek ustawodawczy mający na celu ułatwienie korzystania przez użytkowników z biletów kolejowych.

Bruksela, dnia 11 października 2022 r.

Vasco ALVES CORDEIRO

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Regionów